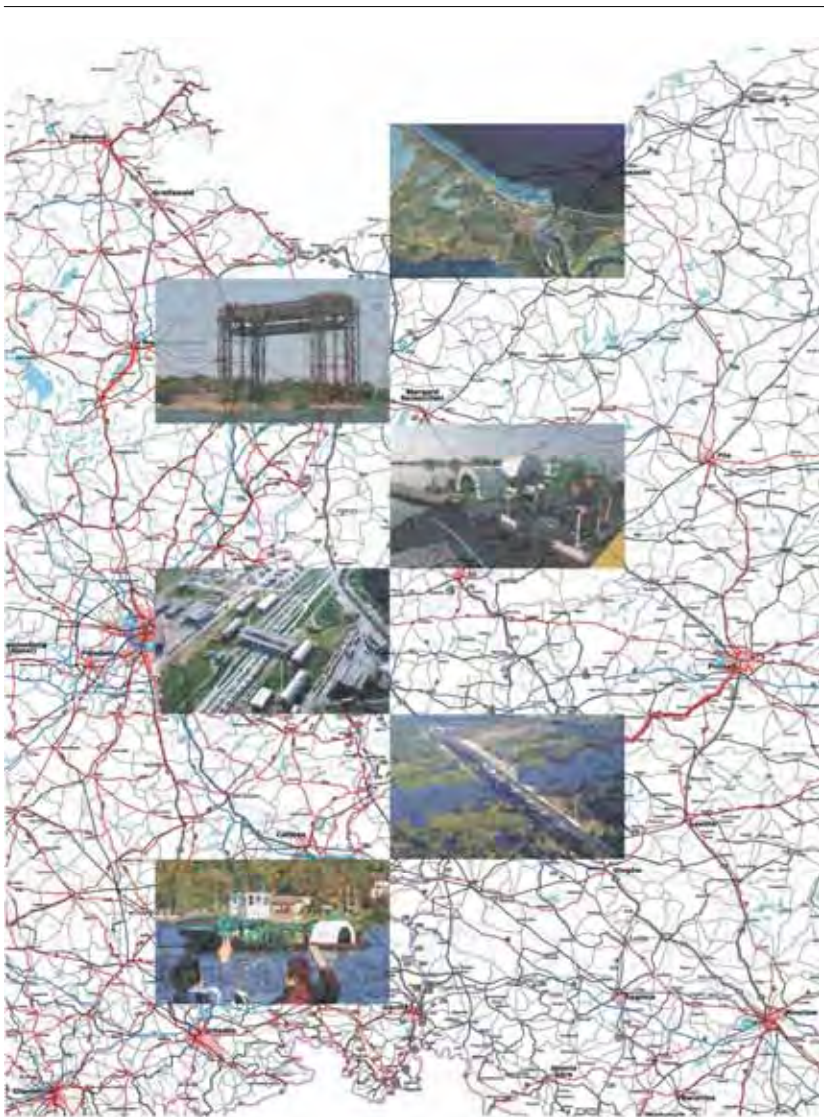


# »Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)«

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur  
Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

**ABSCHLUSSBERICHT - LOSE 1 BIS 4 - ANHANG**

ARBEITSSTAND: 20. Dezember 2007



Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG  
Kühler and Taubmann GmbH  
Friedrichsgraben Allee · Dresden



Grzowska Inżynierska Firma Konsultingowa Sp. z o.o.

"Pro Lingua"  
Grzegorz Załoga

# **A1 Projektpool DPERON**

**ANMERKUNGEN:**

1) Die Bewertung erfolgt

**VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN**

Abs.	Abschnitt
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Ausschlussstelle BAB
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BPBSW	Bedarfsplan Bundesschienenwege
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 31.10.2006
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
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (erarbeiten die Brandenburger Städte Eberswalde, Schwedt/Oder, Prenzlau und Angermünde)
IP DS	Mehrfähriger Investitionsplan der Wojewodschaft Niederschlesien, Anlage A
IP Wr	Mehrfähriger Investitionsplan der Stadt Wroclaw
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
IVK-O-S	Integriertes Verkehrskonzept der Region Oderland-Spree, Regionalplan Oderland-Spree, Oktober 2007
KGÜ	Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa
KüMo	Küstenmotorschiff
L	Landesstraße
LSBP-BB	Landesstraßenbedarfspan Land Brandenburg
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 Panstwowe (Polnische Bahngesellschaft)
P-L	Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene (17.10.2005)
RBWP	Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft - Aktualisierung steht bevor
Reg.A. D-P	Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs [1993]
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft der betreffenden Region
STEK	Standortentwicklungskonzept (erarbeiten die Brandenburger Städte Schwedt/Oder und Eberswalde)
Tour-Fuß/Rad	Touristische Infrastruktur, Wander- und Radwege
Tour-Wasser	Touristische Infrastruktur, Wasserwege
WIN	Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg
ZDW ZG	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra
ZZDW	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Szczecin

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL			Grenze	hoch	mittel							gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL		Bedarfsplan	Bundesverkehrsinfrastruktur - vorrangiger Bedarf
1	BAB A10: Umbau AD Schwanebeck	s	BVWP	X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
2	BAB A10: AD Schwanebeck-AS Hellersdorf	s	BVWP	X			X								D	Brandenburg	Barnim/Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	1/2	Pomerania/Viadrina	X						
3	BAB A10: AD Oranienburg-AD Pankow	s	BVWP	X			X								D	Brandenburg	Oberhavel	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
4	BAB A10: Weißensee-AD Schwanebeck	s	BVWP	X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
5	B B109: OU Templin	s	BVWP			X									D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
6	B B109: OU Schönerlinde	s	BVWP			X									D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					
7	B B104: BAB-Zubringer Neubrandenburg	s	BVWP	X			X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EH
8	B B168n: OU Trampe	s	BVWP			X	X			X					D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					
9	B B168n: OU Tiefensee	s	BVWP	X		X	X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					
10	B B104: OU Strasburg	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							
11	B B104: OU Locknitz	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							
12	B B109: OU Belling	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							
13	B B109: OU Jatznick	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					
14	B B197: OU Friedland	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					
15	B B110: OU Demmin	s	BVWP	X			X			X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					
16	B B158: OU Seefeld	s	BVWP												D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
17	B B158: OU Werneuchen	s	BVWP												D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
18	B B158: OU Ahrensfelde (BE/BB)	s	BVWP/IRP-B	X			X		X						D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
19	B B2: OU Schwedt/Vierraden	s	BVWP	X			X	X	X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						bereits fertig gestellt
20	B B167: OU Finowfurt/Eberswalde	s	BVWP/IRP-B	X			X		X						D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						Sofortmaßnahme gem. WISTEK der Stadt Eberswalde, derzeit werden die Entwurfsunterlagen erarbeitet
21	B B167: OU Hohenfinow/Falkenberg	s	BVWP												D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						
22	BAB A-6: Abschnitt Klucz - Kijewo	s	GDDKIA	X				X	X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
23	BAB A-6: Neubau Rzęśnia - Goleniów	s	GDDKIA	X				X	X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	s	GDDKIA		X		X								PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							
25	BAB S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	s	GDDKIA	X			X	X							PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							
26	BAB S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	s	GDDKIA		X		X								PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							
27	entfällt																			keine							
28	BAB S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	s	GDDKIA	X			X		X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
29	B N26: OU Myślibórz	s	GDDKIA	X			X		X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
30	BAB S3 : OU Międzyzdroje	s	GDDKIA	X			X	X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
31	BAB S10 : OU Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo	s	GDDKIA	X			X	X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
32	BAB S6 : OU Sławno	s	GDDKIA	X			X		X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL										Grenze	Hoch	mittel	gering	
33	B	OU Szczecin	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					Schlussselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EH
34	BAB	S6 : OU Nowogard	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					
35	BAB	S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					Schlussselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EH
36	L	W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW	X					X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					
37	L	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	S	ZZDW	X					X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					
38	L	W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW	X					X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					
39	L	W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW	X					X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			Schlussselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EH
42	B	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
43	B	B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen
44	B	B105: OU Stralsund	S	BVWP/MVBL		X	X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
45	B	B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
46	B	B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
47	B	B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
48	B	B104: OU Pasewalk	S	BVWP/MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
49	B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X		X	(X)	X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
50	B	B194: OU Loitz	S	BVWP/MVBL	X		X	X	X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
51	B	B110: OU Dargun	S	BVWP/MVBL	X		X	X	X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			
52	B	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/MVBL		X	X		X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X			Schlussselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EH
53	B	B110: Ortsumgehung Zirchow (Usedom)	S	MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X			
54	B	B96: OU Bergen	S	MVBL	X		X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X		
55	L	L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	S	MVBL		X	X	(X)		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X		
56	B	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	S	EHK-P		X	X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania				X	
57	B	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	S	EHK-P		X	X	X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania				X	Schlussselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EH
58	BAB	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	S	GDDKIA		X		X					PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania				X	
59	K	Grenzübergang Garz-Świnoujście	S	Reg. A-D-P		X	X	X	X	X			D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X		Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr
60	BAB	A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	S	BVWP	X	X		X		X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
61	BAB	A12: AD Spreau-AS Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP		X	X	(X)	X	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Vladrina		X			Standstreifen im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 2013
62	BAB	A13: AK Schönefeld-AD Spreewald	S	BVWP		X	X			X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X			
63	BAB	A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP	x		X			X			D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X				

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN																
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL										Grenze	hoch	mittel	gering		ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesverkehrsplan - vorrangiger Bedarf	Bedarfsplan - vorrangiger Bedarf	Plan des Landes	Prioritätsliste	Planungen/Vorstellung			
64	BAB A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	s	BVWP	X			X			X				D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X																			
65	BAB A113: Adlershof - Lgr. B/BB	s	BVWP	X			X			X				D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X																			
66	B B109 OU Schönerlinde	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X																		
67	B B1: OU Kietz/Küstrin	s	BVWP	X	X		X			X	X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X																laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OU Kostrzyn (Nr. 180)			
68	B B5: A10 - Lgr. BB/BE	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X																	bereits fertig gestellt		
69	B B87: OU Müllrose	s	BVWP	X			X			X	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X																	bereits fertig gestellt		
70	<del>B B87: OU Luekau</del>	s	<del>BVWP</del>	<del>X</del>			<del>X</del>			<del>X</del>				<del>D</del>	<del>Brandenburg</del>	<del>Dahme-Spreewald</del>	<del>Land Brandenburg</del>	<del>2</del>	<del>keine</del>	<del>X</del>																			
71	B B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X																			
72	B B96a: Schönefeld-Mahlow	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X																			
73	B B97: OU Cottbus (B97a-A15)	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	keine	X																			
74	B B97n: Netzergänzung SO Cottbus	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	keine	X																			
75	B B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	s	BVWP/IRP-B	X			X			X	X			D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	keine	X																			
76	B B112: OU Guben, 1. und 2. BA	s	BVWP	X			X			X	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	keine	X																		bereits fertig gestellt	
77	B B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	s	BVWP/IRP-B	X			X			X	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X																			
78	B B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	s	BVWP	X			X			X	X			D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	keine	X																		bereits fertig gestellt	
79	B B167/B158: OU Bad Freienwalde (O), 2. BA Eberswalde-Bad Freienwalde	s	BVWP/IRP-B	X			X			X	X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	keine	X																		Raumordnungsverfahren wurde am 12.9.2007 eröffnet	
80	B B169: OU Drebkau	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	keine	X																			
81	B B169: OU Senftenberg	s	BVWP	X			X			X				D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X																			
82	B B1: OU Herzfelde, OU Tasdorf	s	BVWP/IRP-B	X			X			X	X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	keine	X																			
83	B B2n: OU Parstein	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	4	Pomerania	X																			
84	B B2n: OU Neuendorf	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	4	Pomerania	X																			
85	B B2n: B2-Neukünkendorf	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	4	Pomerania	X																			
86	<del>B B87: OU Duben</del>	s	<del>BVWP</del>				X			X				<del>D</del>	<del>Brandenburg</del>	<del>Dahme-Spreewald</del>	<del>Land Brandenburg</del>	<del>2</del>	<del>keine</del>	<del>X</del>																			
87	B B87: OU Biebersdorf	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X																			
88	B B87: OU Mittweide	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X																			
89	B B87: OU Trebatsch/Sabrodt	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X																			
90	B B87: OU Ranzig	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X																			
91	B B87: OU Markendorf	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	keine	X																			
92	B B87: OU Leibchel	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X																			
93	B B87: OU Löhsten	s	BVWP				X			X				D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X																			
94	<del>B B87: OU Kotechau</del>	s	<del>BVWP</del>				X			X				<del>D</del>	<del>Brandenburg</del>	<del>Elbe-Elster</del>	<del>Land Brandenburg</del>	<del>2</del>	<del>keine</del>	<del>X</del>																			

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	in Umsetzung	D										PL	Grenze	Hoch	mittel		gering
									ROTES NETZ													
									BLAUES NETZ													
									GRÜNES NETZ													
									TOURISMUS													
									SEHR HOCH													
									HOCH													
									MITTEL													
95	B87: OU Schlieben	S	BVWP			X	X					⊖	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
96	B87: OU Hohenbucke	S	BVWP			X	X					⊖	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
97	B87: OU Neuaundorf	S	BVWP			X	X					⊖	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
98	B87: OU Herzberg	S	BVWP/IRP-B	X			X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
99	B96n: OU Ruhland	S	BVWP			X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
100	B96n: OU Schwarzbach	S	BVWP			X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
101	B96n: OU Hosena	S	BVWP			X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
102	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP/IRP-B	X			X					D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X				
103	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	S	BVWP/IRP-B	X			X					D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X				
104	B112: OU Neuzelle	S	BVWP/IRP-B	X			X	(X)				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
105	B112: OU Forst	S	BVWP									D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X				
106	B158n: S-OU Freienwalde	S	BVWP									D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
107	B167: OU Kunersdorf	S	BVWP				X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
108	B167: OU Gottesgabe	S	BVWP				X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
109	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X			X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
110	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X			X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B167: OU Dolgeln/Libbenichen	S	BVWP				X			X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				Linienbestimmung ist erfolgt
112	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X		X			X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X		X			X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
114	B169: OU Neupetershain-Nord	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
115	B169: OU Lindchen	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
116	B169: OU Allmosen	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
117	B169: OU Schwarzeide/Ost	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
118	B179: OU Königs Wusterhausen	S	BVWP/IRP-B	X			X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
119	B183: OU Marxdorf	S	BVWP									D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
120	B183: OU Lausitz	S	BVWP									D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
121	B2n: OU Oderberg/Neuenhagen	S	BVWP									⊖	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
122	B87: OU Herzberg	S	BVWP									⊖	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X				
123	B87: OU Wüstermarke	S	BVWP									⊖	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
124	B87: OU Langengrassau	S	BVWP									⊖	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
125	B87: OU Lübben	S	BVWP/IRP-B	X			X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				



NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				In Umsetzung	In Investitionsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL			Grenze	Hoch	mittel							gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL		Bedarfsplan	Bundesverkehrsplan - vorrangiger Bedarf
126	B	B101: OU Elsterwerda	s	BVWP											D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						
127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	s	BVWP/IRP-B	X			X	(X)	X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						
128	B	B115: OU Döbern	s	BVWP											D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	s	BVWP									X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt	
130	B	B167n: Bad Freienwalde	s	BVWP	X										D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					fertig gestellt	
131	B	B168: OU Peitz	s	BVWP											D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						
132	B	B169: OU Plessa	s	BVWP/IRP-B	X			X		X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						
133	B	B169: OU Elsterwerda	s	BVWP/IRP-B	X			X		X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						
134	B	B169: OU Gröditz (Lgr.: SN/B101)	s	BVWP											D	Sachsen	Riesa-Großenhain	Freistaat Sachsen	2	keine							
135	B	B183: OU Bad Liebenwerda	s	BVWP/IRP-B	X			X		X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	s	BVWP	X			X	X	X			X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
137	B	B96: OU Finsterwalde	s	BVWP				X	X			X			D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine		X					
138	B	B156: OU Spremberg	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X					
139	B	B168: OU Lieberose	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						
140	B	B168n: OU Prötzel	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
141	B	B168n: OU Predikow	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
142	B	B168n: Netzergänzung L35-B1	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
143	B	B168n: OU Schönfelde	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
144	B	B168n: OU Beerfelde	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
145	B	B168n: OU Trebus	s	BVWP				X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	s	BVWP				X				X		X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
147	B	B186n: OU Heckelberg	s	BVWP				X	X			X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
148	B	B96: OU Hoyerswerda	s	BVWP, FEV	X			X		X			X	D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	s	BVWP, FEV	X			X		X			X	D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
150	B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	s	BVWP, FEV	X			X		X				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X						
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	s	FEV				X				X		X	D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				
152	B	B98: OU Bischofswerda	s	BVWP	X			X		X			X	D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
153	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	s	BVWP, FEV				X	X			X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
154	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	s	BVWP, FEV				X	X			X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
155	B	B115: OU Rietschen	s	FEV				X	X			X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa								
156	B	B156: OU Niedergurig	s	BVWP, FEV				X	X			X		D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
157	B	B156: Rückverlegung zw. Lieske und Boxberg	s	BVWP, FEV				X	X			X		D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X					



NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				In Umsetzung	In Investitionsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL			PL	Grenze	hoch							mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	s	FEV		X		X					X		D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa						
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	s	BVWP	X			X	X		X		X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	s	BVWP	X			X	X			X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	s	BVWP	X			X	(X)	X		X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	s	BVWP	X			X	X	X		X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	s	BVWP	X			X	X	X		X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	s	BVWP	X			X	X	X		X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
165	BAB	A-18: Abschnitt Olszyna – Goinice, 2. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X				PL	Dolnoslaskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							
166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	s	GDDKIA	X				X	X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina							
167	BAB	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl Brückenbauwerk	s										X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
168	BAB	A4: Autobahnbauphase I Zgorzelec-Wykroty	s	GDDKIA	X				X	X	X		X	PL	Dolnoslaskie	Zgorzelecki		2	Neiße-Nisa-Nysa							
169	BAB	A4: Autobahnbauphase II Wykroty-Krzyżowa	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Dolnoslaskie	Boleslawiecki		2	Neiße-Nisa-Nysa							
170	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	s		X				X	X				PL	Dolnoslaskie			2	keine							
171	BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
172	BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
173	BAB	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
174	BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
175	BAB	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
176	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.: 2. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
177	BAB	S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
178	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.: 1. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
179	BAB	S3: OU Nowa Sól: 1. Fahrbahn	s	GDDKIA	X				X	X			X	PL	Lubuskie			2	keine							
180	B	N 31: OU Kostrzyn	s	GDDKIA	X				X	X	X		X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
181	B	N 29/31: OU Słubice	s	GDDKIA	X				X	(X)	X		X	PL	Lubuskie			2	Viadrina							
182	B	N 12/W305/278: OU Wschowa	s	LRPO	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
183	B	N 12: OU Szprotawa- 2 BA	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
184	B	N 12: OU Łęknica	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Dolnoslaskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							
185	B	N 32: OU Kargowa	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
186	B	N 27: OU Nowogród Bobrzański	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
187	B	Neubau N 27: Abschnitt Swidnica - Nowogród Bobrzański	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
188	B	Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański - Żary	s	GDDKIA	X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN
				In Umsetzung	In Investitionsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	D	PL	Grenze			Hoch	mittel	gering							SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	
189	B	Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	s	GDDKIA	X			X		X					PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober					
190	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	s	GDDKIA		X		X					X		PL	Lubuskie			2	Viadrina					
191	BAB	S 22: Gorzów Wlkp. - Elbląg	s			X		X					X		PL	Lubuskie			2	Viadrina					
192	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
193	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
194	BAB	S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
195	BAB	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolkow - Kamienna Góra -	s	GDDKIA	X			X	X				X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
196	BAB	Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Ttrzebica - Wrocław	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
197	B	N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
198	B	N 94: Abschnitt Krzywa-Chojnow	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
199	B	N 94: Abschnitt Chojnow - Legnica	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
200	B	N 94: Legnica - Prochowice	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
201	B	N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
202	B	N 94: Wilczków - Środa Śląska	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
203	B	N 94: Środa Śląska - Wrocław	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
204	B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
205	B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebica - Wrocław	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
206	BAB	S 3: OU Jawor	s	GDDKIA	X			X	X				X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
207	B	N 3/N 5: OU Bolkow	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa					
208	B	N 3: OU Lubin	s	GDDKIA	X			X	X						PL	Dolnosläsische			2	keine					
209	B	B87: Beeskow - Lübben - A13	s	MIR	X		X	X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X			ist 2-streifig ausgebaut	
210	B	B97: A15 - Spremberg	s	MIR	X		X	X						D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X				
211	B	B97: Spremberg - Bernsdorf	s	MIR	X		X	X						D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X				
212		entfällt																	keine						
213		entfällt																	keine						
214	L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	s	FEV	X	X	X		X					D	Sachsen	Kamenz/Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
215	L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehung Kamenz	s	FEV	X		X		X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
216	L	S95: OU Pulsnitz	s	FEV	X		X		X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
217	L	S95: OU Radeberg	s	FEV	X		X		X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
218	L	S101: OU Crostwitz	s	FEV		X	X		X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	s	FEV		X	X		X				X	D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN			
				In Umsetzungsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	in D	in PL	Grenze	hoch			mittel	gering	SEHR HOCH							HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesferntraßen-voranfraglicher Bedarf		Bedarfsplan	Regionaler Bedarfsplan	Plan des Landes
220	L S107: OU Quatitz	s	FEV					X							D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
221	L S111a: Südwestumgehung Görlitz	s	FEV					X	X					X	D	Sachsen	Görlitz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
222	L S121: Uhyst - Klitten	s	FEV					X							D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
223	L S121: Niesky - Rothenburg	s	FEV					X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X					
224	L S122: OU Kleinradmeritz	s	FEV					X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
225	L S126: OU Weißwasser	s	FEV					X							D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
226	L S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	s	FEV					X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
227	L S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	s	FEV					X							D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
228	L S127: Zufahrt GÜG Deschka	s	FEV	X				X	X				X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X			s. Nr. 263		
229	L S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	s	FEV					X	X				X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X					
230	L S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	s	FEV					X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
231	L S131: Boxberg – Schw. Pumpe (Spreestr., 2. BA)	s	FEV					X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
232	L S131: OU Boxberg	s	FEV					X							D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
233	L S133: Olbersdorf - Eckartsberg	s	FEV					X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
234	L S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	s	FEV					X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
235	L S139: OU Mittelherwigsdorf	s	FEV		X			X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
236	L S142: Neugersdorf – B178neu	s	FEV	X				X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
237	L S152: OU Oppach	s	FEV					X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
238	L S158: OU Geißmannsdorf	s	FEV					X							D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
239	L S177: OU Großberkmannsdorf	s	FEV	X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
240	L S177: OU Radeberg	s	FEV	X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa				X				
241	L W 137: OU Ośno Lubuskie	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina								
242	L W 158/160: OU Drezdenko – 1 BA	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina								
243	L W 278: OU Ślawa – 2 BA	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
244	L W 279: OU Drzonków	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
245	L W 288: OU Bogaczów	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
246	L W 289/287: OU Lubsko	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
247	L W 303: OU Lubienicko i Jezioro	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
248	L W 303/304: OU Babimost	s	LRPO		X			X	X				X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
249	L W 304: OU Nowe Kramsko	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober								
250	L W 315: OU Nowa Sól – 1 BA	s	LRPO		X			X	X						PL	Lubuskie			2	keine								

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN														
				in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	D	PL	Grenze	Hoch	mittel									gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ		TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesverkehrs-trassen - vorrangiger Bedarf	Bedarfsplan	Bedarfsplan - weiterer Bedarf	Plan des Landes	Prioritätenliste	Planungen/Vorstellung			
251	L	W 137: OU Kunowice	S	LRPO		X		X		X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina																		
252	L	W 297: OU Kożuchów	S	LRPO		X		X		X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober																		
253	L	W 289: OU Nowogród Bobrzański	S	LRPO		X		X		X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober																		
254	L	W 278/315: OU Konotop	S	LRPO		X		X		X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober																		
255	L	W 296: OU Itowa	S	LRPO		X		X		X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober																		
256	L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S	LRPO		X		X		X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober																		
257	L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S	LRPO	X					X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina																	neuer GUG nördlich Eisenhüttenstadt	
258	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długoleka (16 Lose)	S	IP DS (Ziff. 1-34)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
259	L	Erweiterungsstraße - Zdommier - Zdrój und Kreis bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 353	S	RBWP										PL				2	keine																		
260	L	W 381: OU Nowa Ruda – 2. BA	S	IP DS (Ziff.17)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
261	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
262	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																	identisch mit 259	
263	L	W 384: OU Dzierżonów	S	IP DS (Ziff.25)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
264	L	W 367/366: OU Mysłakowice und Miłków	S	IP DS (Ziff.27)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa																		
265	L	Bau der Grenzbrücke Piensk-Deschka	S	IP DS (Ziff.33), Reg. A. D. P.	X			X		X		X		PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa					X												s. Nr. 227, zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr	
266	L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głoska	S	IP DS (Ziff.40)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
267	L	W 340 : OU Gryfów Ślaski	S	IP DS (Ziff.50)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa																		
268	L	W 340 : OU Dobroszyce	S	IP DS (Ziff.51)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
269	L	W 345 : OU Budziszów Wielki	S	IP DS (Ziff.52)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
270	L	W 374 : OU Strzegom	S	IP DS (Ziff.53)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
271	L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	S	IP DS (Ziff.54)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
272	L	OU Ząbkowice Śląskie	S	IP DS (Ziff.55)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
273	L	OU Zawidów	S	IP DS (Ziff.56)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa																		
274	L	OU Świdnica	S	IP DS (Ziff.57)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
275	L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowice zur N35	S	IP DS (Ziff.72)	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	keine																		
276	L	W 134: „kleine“ OU Rzepin	S	ZDW ZG	X			X		X				PL	Dolnosląskie			2	Viadrina																		
277	G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	S	P-L	X			X	X	X	X			D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober					X												vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Realisierung voraussichtlich im November 2007 abgeschlossen	
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L	X			X	X	X	X		X	D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina					X													vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
279	G	Güstebieser Loose-Gozdowice (Fahrverbindung)	W	P-L	X			X	X	X	X			D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina					X	X												vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Eröffnung bis Ende 2007 vorgesehen
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X		X	D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober						X												vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X		X	D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober						X												vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL			Grenze	hoch	mittel							gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ		TOURISMUS
282	G Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X			X	X	X	X				X	D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
283	G Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fahrverbindung	S	P-L	X			X	X	X	X				X	D/PL	Brandenburg	Markisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
284	G Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz, Fahrverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L	X			X	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Markisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
285	G Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L	X			X	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Markisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
286	B B112/B87: Sudtangente Frankfurt (Oder)	S	RPG	X			X		(X)	X				X	D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina			X	X		
287	L Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG												D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina				X	im Bau	
288	L Ausbau der K 6701 Wellmitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG												D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina				X	im Bau	
289	L Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	S	RPG							X					D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt	
290	F/R Oder-Neiße-Radweg	S	Homepag e Viadrina												D	Brandenburg	alle	Euroregion Viadrina	2	Viadrina					X	
291	G Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ				X	X	X	X				X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
292	G Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ				X	X	X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
293	G Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ				X	X	X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	s. Nr. 227 und 263
294	G Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ				X	X	X					X	D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
295	G Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ				X	X	X					X	D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
296	G Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ				X		X					X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
297	G Grenzübergang Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ				X		X					X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
298	G Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
299	G Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
300	G Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
301	G Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
302	G Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
303	G Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
304	G Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
305	G Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
306	G Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
307	G Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X			X	X						X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
308	G Dreiländerpunkt Trójstyck-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ	X			X	X	X	X				X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
309	Ausbaustrecke Berlin-Rostock	SC	BVWP	X			X			X					D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP		X		X			X				X	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h	
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P	X			X		X					X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Bergen, Stralsund	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h	
312	Ausbaubaustrecke Rostock-Stralsund (Bestandteil VDE1)	SC	BVWP	X			X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					

NR. BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
			in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	in Umsetzung	Ideas										D	PL	Grenze	hoch	mittel		gering
313	OPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	SC		X		X	X	X			D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania					X	
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/IRP-S	X		X	X	X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Brandenburg	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBI
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X			X	X			PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie			2	Pomerania/Viadrina						
316	Ausbau E 402 Goleniów - Kotobrzeg	SC	PKP PLK	X			X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
317	Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście	SC	PKP PLK	X			X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
318	Ausbau Linie Nr. 403 Wałcz – Ulikowo	SC	PKP PLK	X			X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
319	Ausbau Linie E59 Szczecin – Goleniów	SC	PKP PLK	X			X		X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
320	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
321	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Oder-Spree	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X					
322	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	X			D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
323	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	(X)	X		D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	Spree-Neiße-Bober, Neiße-	X					Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lubbenau-Cottbus, vmax = 160 km/h, Anbindung Knoten-Musterhausen an BBI
324	Nordkreuz - Karow	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
325	ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW	X		X	X	X			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Deutsche Bahn AG	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
326	Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
327	Staaken - Berlin Ostbfh	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
328	Bahnhof Ostkreuz	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
329	Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
330	Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	SC	BVWP	X		X		X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram								D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Märkisch-Oderland	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X					s. Projekt JoiTram und EWIV
332	Schienen-/Straßenanbindung BBI	S/SC	BVWP	X	X		X	X	X		D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Dahme-Spreewald	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					Z.B. Fortanierung der Regionalbahnen zum BBI, Beibehalt RE/RB14 mit Halt in Ostkreuz und Karlsruh, Verlängerung RB12, NE26, OE25, OE60 bis Ostkreuz
333	entfällt											diverse		2	keine							
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK	X			X	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
335	Ausbau Linie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn – Abschnitt Krzyż – Kostrzyn	SC	RBWP	X			X		X		PL	Zachodniopomorskie			2	Pomerania						
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X			X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP	X			X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
338	Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikulowa- Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP			X	X	X			PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Wegliniec-jedrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X			X		X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
340	Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBPW			X	X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
341	Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW			X	X		X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
342	Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	SC	RBPW			X	X		X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
343	Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie	SC	RBPW								PL	Dolnosläsische			2	keine						

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				In Umsetzung	In Investitionsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	Ides	D	PL			Grenze	Hoch	mittel							gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL		Bedarfsplan	Bundesverkehrsplan - vorrangiger Bedarf
344	Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG												D	Brandenburg	Dahme-Spreewald, Oder-Gr.		2	Viadrina		X					
345	Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG												D	Brandenburg	Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina		X					
346	DB: Neuanschaffung „rollendes Material“, Mehrstromsystem	SC	DB AG												D			Deutsche Bahn AG	2	keine							Aanschaffung von Triebwagen vorgesehen, grenzüberschreitende Zulassung über EBA und UTK soll erfolgen.
347	Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür“	SC	JoiTraM												D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina		X					
348	Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoiTraM												D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina		X					
349	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune				X	X	X	X				X	D/PL	Sachsen	Görlitz	Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa						X	
350	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON				X	X	X	X				X	D/PL	Sachsen		Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa						X	
351	Interoperabilität: Bahnverkehr	SC						X	X	X					D/PL				2	keine							
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/IRP-W	X	X			X		(X)	X				D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania		X					
353	Hohensaatener-Friedrichthaler Wasserstraße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kumos	W	BVWP/IRP-W/ENK-P	X	X			X		(X)	X				D	Brandenburg	Uckermark		1	Pomerania		X					
354	Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK		X			X		(X)	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt
355	Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP/IRP-W		X			X			X				D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X				
356	Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	W	RPG		X			X			X				D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X				
357	Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG		X			X			X				D	Berlin	Berlin		2	keine			X				(2,20 m Abladetiefe, 115 m Schleusenlänge)
358	Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Guttin)	L	MVBL		X			X			X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen		1	Pomerania					X		
359	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR												D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania						X	
360	Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L			X				X	X	X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
361	Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L			X				X	X	X				PL	Wielkopolskie			kein	keine							
362	Ausbau des Flughafens Goleniów	L			X				X	X	X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
363	Ausbau BBI	L		X				X		X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	keine							
364	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L													D	Brandenburg			2	Viadrina							
365	Ausbau des Flugplatzes Babimost	L			X			X		X					PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
366	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L			X			X							PL	Lubuskie			2	Viadrina							
367	Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr		X			X		X				X	PL	Dolnośląskie			2	keine							
368	Eröffnung Werbellinkanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
369	K Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Rad	EHK-P		X			X		X					D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		
370	K Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		
371	K Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		
372	K Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		
373	K Radweg Zoo Eberswalde - Spechthausen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X		
374	K Rad- und Wanderwege Finowkanal Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X		X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		



NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL			Grenze	hoch	mittel							gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL		Bedarfsplan Bundesverkehrs-trassen - vorrangiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesstraßen - vorrangiger Bedarf
375	K Marina Zerpenschleuse	Tour-Wasser	EHK-P			X	X		X						D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		
376	K Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X						D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		
377	K Anbindung Dargun an Radfernwandernetz Hamburg-Rügen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania					X		
378	K Entwicklung Industrie- und Gewerbestandort (100 ha) Oder-Welse (westl. Schwedt)	S	EHK-P			X	X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Amt Oder-Welse	1	Pomerania					X		
379	K Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee-Vogelsang-Warsin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Amt Am Stettiner Haff	1	Pomerania					X		
380	K Ausbau Radwanderweg entlang Uecker	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	verschiedene	1	Pomerania					X		
381	B B194: OU Peenetal, Peenebrücke	S	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania					X		
382	BAB BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X		X				X		D	Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern	diverse		1	Pomerania					X		
383	B B198: OU Mirow, Maßnahmen im Zuge der Bundesstraße	S	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania				X	Schlusseinmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P		
384	K Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania					X		
385	L L19/L23: Ausbau BAB-Zubringer, OU Bad Sülze	S	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania					X		
386	K Reaktivierung Darß-Bahn (Barth-Zingst-Prerow)	SC	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania				X	Schlusseinmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P		
387	K Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania					X		
388	L L191: Ausbau A20 bis Fischland	S	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania					X		
389	K OVP 39: OD Reetzow (Usedom)	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania					X		
390	K OVP 35: straßenbegleitender Radweg Sallenthin-Benz-Neppermin (Usedom)	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania					X		
391	K OVP 46: Ausbau Karnin-Monchow-Wilhelmsfelde (Usedom)	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
392	K OVP 39: Katschow-Labömitz-Benz (Usedom)	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
393	K OVP 54: Rossin-B197	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
394	K OVP 43: Zirchow-Flugplatz Heringsdorf-Gartz (Usedom)	S	EHK-P			X	X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
395	K Ausbau K7318 von L24 bis Potzlow	S	EHK-P			X	X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
396	B B166: Ausbau A20-Schwedt, OU Passow	S	EHK-P				X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania						gem. Standortentwicklungskonzept im November 2005 beschlossene Sofortmaßnahme, OU Passow: Fertigstellung 2006 erfolgt	
397	B B2: Schwedt - Anschluss A11	S	EHK-P				X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
398	entfällt																										keine
399	K Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an DB	SC	EHK-P			X	X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania		X					
400	B2: Ortsumgehung Angermünde	S	EHK-P				X		X						D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
401	L L28: Ausbau Stettiner Straße in Eggesin	S	EHK-P		X		X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
402	L L28: Ausbau Ueckermünder Straße, Eggesin	S	EHK-P		X		X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
403	L Randowquerung in Eggesin	S	EHK-P		X				X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
404	L GÜG Hintersee-Dobieszczyn für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P, Reg. A. D-A				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania		X	X			Schlusseinmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P, zur Eröffnung vorgesehen, Personen- und Warenverkehr	
405	L GÜG Garz (Usedom) für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P				X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D										PL	Grenze	Hoch	mittel		gering
	entfällt																						
407	Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P				X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	
408	Bahnbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X		X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern		1	Pomerania					X	Weiterführung bis nach Swinoujse geplant
409	K	Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK	X		X		X			D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft
410	K	Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK	X		X		X			D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft
411	B	B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis B2 (Ziethen))	S	STEK	X		X		X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania					X	Erstellung Richtlinien-Entwurf, Einleitung Planfeststellungsverfahren ist 2006 erfolgt, Ausbau mit Überholstreifen vorgesehen
412	K	Entwicklung Erlebnisachse "Schwartzetal" in Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	INSEK	X		X		X			D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK
413	K	Entwicklung Finowkanal - Eberswalde	Tour-Fuß/Rad Tour-Wasser	INSEK	X		X		X			D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK
414	B	S11: Ortsumgehung Kolobrzeg	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
415	B	S11: Ortsumgehung Koszalin	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
416	B	S11: Ortsumgehung Bobolice	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
417	B	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
418	B	S10: Ortsumgehung Watz	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
419	L	N31: Ortsumgehung Gryfino	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
420	L	N31: Ortsumgehung Chojna	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
421	L	N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
422	K	Brücke über die Swine in Świnoujście	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
423	K	Umbau der Wybrzerze-Wladyslawa-IV-Straße (Świnoujście), nordl. Hafenecken	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
424	K	Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P	X		X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P
425	K	Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X		X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert
426	K	Grenzübergang Stolpe-Bielinek	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X		X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert
427	L	L30/L38 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB	X		X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf, im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung BBI
428	L	L35 OU Müncheberg	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf
429	L	L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf
430	L	L39 OU Gosen	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf
431	L	L37 OU Pohlitz	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf
432	L	L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vordringlicher Bedarf
433	L	L43 OU Kobbeln	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		weiterer Bedarf
434	L	L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		weiterer Bedarf
435	L	L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		weiterer Bedarf
436	L	L37 OU Rießen	S	LSBP-BB			X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		weiterer Bedarf

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG				PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN											
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenzze	hoch										mittel	gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ		GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesfern-trassen- vorrangiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfern-trassen- vorrangiger Bedarf	Plan des Landes	Prioritätsteilnahme	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
437	L	L37 OU Biegen	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
438	L	L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
439	L	L29 OU Sydow-Grüntal	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf									
440	L	L30 OU Seefeld und Löhme	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf									
441	L	L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
442	L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf									
443	L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
444	L	L431 OU Mobiskrüge	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
445	L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
446	L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
447	L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
448	L	L411 Netzergänzung Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
449	L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
450	L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
451	L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
452	L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
453	L	L45 OU Gohlen	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
454	L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
455	L	L33 OU Hönow, 4-streifiger Ausbau	S	LSBP-BB	X				X		X					D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf. Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen									
456	L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
457	L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
458	L	L452 Netzergänzung Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
459	L	L39 Netzergänzung Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
460	L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
461	L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
462	L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf									
463	L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1									
464	L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1									
465	L	L26 OU Brüssow	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1									
466	K	K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB					X	X			X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1									
467	L	L435 OU Grunow	S	LSBP-BB					X				X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1									

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN
				in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Ideas	D	PL	Grenze										Hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesferntraßen - vorrangiger Bedarf	
468	L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB				X						D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X		Bewertungsziffer < 1
469	L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/BB-Haidemühl)	S	LSBP-BB				X						D	Brandenburg	Markisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X		Bewertungsziffer < 1
470	G Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Gryfino-Mescherin	S	ZZDW	X					X	X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X		
471	W Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W											D	Mecklenburg-Vorpommern		Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania					X
472	W Baggerung Jez. Dabie	W											PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
473	K Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego	Tour-Fuß/Rad	Kommune			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
474	K Bau Radweg entlang Ulica Krzywa	Tour-Fuß/Rad	Kommune			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
475	K Ausbau der Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. B. Prusa, Bau begleitender Radweg	S/Tour-Fuß/Rad	Kommune			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
476	K Umbau der Straße Wybrzeże Władysława IV	S	Kommune			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
477	K Bau der festen Verbindung /Tunnel zwischen Usedom und Świnoujście	S	Kommune			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
478	K Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibór und Wolin	S	Kommune			X	X	X					PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
479	B N3 OU Pyrzyce	S	Stadt Pyrzyce			X	X		X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Pyrzyce	1	Pomerania					X
480	B Ausbau Strassenzug N31 Kostrzyn- Sarbinowo, N23 Sarbinowo-Mysłibórz, N26 Mysłibórz-	S	Stadt Barlinek			X	X	X					PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X
481	L Ausbau Strassenzug W156 Lipiany-Barlinek, W151 Barlinek-Świdwin, W162 Świdwin-	S	Stadt Barlinek			X	X	X					PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X
482	B Ausbau N93 (Grunwaldzka Strasse in Świnoujście)	S	Stadt Świnoujście			X	X	X					PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
483	K Ausbau Wojska Polskiego Strasse in Świnoujście	S	Stadt Świnoujście	X			X	X					PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
484	K Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa	S	Gemeinde Widuchowa			X	X	X					PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Widuchowa	1	Pomerania					X
485	K Ausbau Grunwaldzka Strasse in Dębno	S	Gemeinde Dębno	X			X	X					PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X
486	K Neubau Radwegnetzes Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Dębno	X			X		X				PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X
487	K Neubau Radwegnetzes Barlinek- Krzywnka – Płonno- Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Stadt Barlinek	X			X		X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X
488	K Neubau Radweg im Zuge Krzywa Strasse in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście			X	X	X	X				PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
489	K Neubau Radweg um Jamno See	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Mielno			X	X			X			PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X
490	S Eisenbahnverbindung Koszalin- Mielno	SC	Gemeinde Mielno			X	X			X			PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X
491	K Neubau Promenade in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście			X	X	X		X			PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X
492	W Fahrverbindung Koszalin- Mielno	W	Gemeinde Mielno			X	X			X			PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X
493	K Ausbau Straßennetzes in Mielno	S	Gemeinde Mielno			X	X						PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X
494	K Ausbau Straßenabschnittes Darowo-Mielno-Kołobrzeg	S	Gemeinde Mielno			X	X			X			PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X
495	K Sanierung Bahnhof Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X
496	K Ausbau KV-Terminal Frankfur (Oder)	SC	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X
497	K Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Frankfurt (Oder)	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X
498	K Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Eisenhüttenstadt	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				In Umsetzung	In Investitions-plannungen bis 2013	In Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL										Grenze	Hoch	mittel	gering		ROTES NETZ
499	K Ausbau Wassersportinfrastruktur Frankfurt (Oder)	Tour-Wasser	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X	
500	K Ausbau Wassersportinfrastruktur SOW Eisenhüttenstadt	Tour-Wasser	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X	
501	K Prüfung Anerkennung Luftraum F Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt	L	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X	
502	K Neuordnung Bahnhofsumfeld und Bahnhofsgebäude Fürstenwalde-Spree	SC	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spree	2	Viadrina					X	
503	K Verlängerung Rb 35 bis Bad Saarow Klinikum	SC	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Bad Saarow	2	Viadrina					X	
504	L L35 Ausbau OD Petersdorf	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland Spree	2	Viadrina					X	
505	B B168 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland Spree	2	Viadrina					X	
506	L L35 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland Spree	2	Viadrina					X	
507	K Neubau Wasserwanderrastplatz/Anlegestelle Personenschiffahrt Fürstenwalde/Spree	Tour-Wasser	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spree	2	Viadrina					X	
508	K L339 Ausbau Hönower Weg, OU Dorf Hönow, Beseitigung Bahnübergang NE 26/S5	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland Spree	2	Viadrina					X	
509	B B246 OU Beeskow-Schneeberg	S	IVK-O-S			X	X	X					D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland Spree	2	Viadrina					X	
510	L Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długoleka (16 Lose)	S	IPS DS. (Ziff. 1-12)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
511	L W 360: OU Gryfów Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 50)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
512	L W 382: OU Ząbkowice Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 55)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
513	L W 357: OU Zawidów	S	IPS DS. (Ziff. 56)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
514	L W 382: OU Świdnica	S	IPS DS. (Ziff. 57)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
515	L Ausbau W 367 und 366 (Mystakowice bis Miłków)	S	IPS DS. (Ziff. 27)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
516	L Umbau W 352 Radomierzycze - Zgorzelec	S	IPS DS. (Ziff. 28)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
517	L Umbau W 296 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 30-32)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
518	L Ausbau Verbindungen Euroregion Neiße	S	IPS DS. (Ziff. 34)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
519	L Umbau W 297 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 37-39)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
520	L Umbau W 352 Radomierzycze - Zatonie	S	IPS DS. (Ziff. 43)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
521	L Umbau W 297 km 90+822, Lwówek Śląski	S	IPS DS. (Ziff. 62)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
522	L Umbau W 350 km 49+750 w, Parowa	S	IPS DS. (Ziff. 69)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
523	L Umbau W 404 km 2+438, Świeradów Zdrój	S	IPS DS. (Ziff. 70)	X			X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
524	Ausbau Linie Nr. 274 Wrocław Gł. - Jelenia Góra - Lubań - Mikołowa - Zgorzelec - Gorlitz	SC	RWBP				X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
525	Ausbau Linie Nr. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna - Jakuszyce	SC	RWBP				X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
526	Ausbau Linie Nr. 308 Jelenia Góra - Kamienna Góra	SC	RWBP				X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
527	Ausbau Linie Nr. 340 Mysłakowice - Karpacz	SC	RWBP				X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
528	Ausbau Linie Nr. 317 Gryfów Śl. - Mirsk - Pobiedna	SC	RWBP				X	X		X			PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		
529	Ausbau Linie Nr. 336 Mirsk - Świeradów Nadl.	SC	RWBP				X	X		X			PL	Dolnosląskie			kein	keine				X		

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				In Umsetzungsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	D	PL										Grenze	hoch	mittel	gering		ROTES NETZ	BLAUES NETZ
530	Ausbau Linie Nr. 279 Lubań Śl. - Węglińiec	SC	RWBP		X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
531	Ausbau Linie Nr. 282 (Teil: Węglińiec - Żary)	SC	RWBP			X	X	X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
532	Ausbau Linie Nr. 285 (Teil: Miłkowice - Żagań)	SC	RWBP		X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
533	Ausbau Linie Nr. 14 (Teil: Żagań - Forst)	SC	RWBP		X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
534	Ausbau Linie Nr. 283 (Teil: Jelenia Góra - Zembrzydowa)	SC	RWBP		X	X		X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
535	Ausbau Linie Nr. 290 Mikulowa - Bogatynia	SC	RWBP		X	X		X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
536	S3 Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
537	BAB A-18 Abschnitt Olszyna - Golenice, 2. fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X	X			PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
538	BAB A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
539	B S3 Neubau Rawicz - Trzebnica Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
540	B S5 Neubau Wrocław - Kłodzko - Boboszków	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
541	B N 3: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Gaworzycze - Legnica (A4)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
542	B N 3: Modernisierung Abschnitt Legnica (A4) - Bolków	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
543	B N 3: Modernisierung Abschnitt Bolków - Jelenia Góra	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
544	B N 3: Modernisierung Abschnitt Jelenia Góra - Szklarska Poręba (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
545	B N 4: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Bolesławiec - A4	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
546	B N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Żmigrod - Trzebnica	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
547	B N 5: Modernisierung Abschnitt (A4) Kostomloty - Bolków	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
548	B N 5: Modernisierung Abschnitt Bolków - Lubawka (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
549	B N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Syców - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
550	B N 8: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Kłodzko	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
551	B N 8: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Kudowa Stone (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
552	B N 12: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Przemków - Głogów	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
553	B N 12: Modernisierung Abschnitt Głogów - Wilków (gr. woj.)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
554	B N 30: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Jelenia Góra	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
555	B N 33: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Boboszków (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
556	B N 35: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Świdnica	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
557	B N 35: Modernisierung Abschnitt Świdnica - Mieroszów (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
558	B N 46: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Złoty Stok	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
559	B N 94: Modernisierung Abschnitt Prochowice - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie		kein	keine			X				
560	K Effizienter und umweltfreundlicher Zugang zur Hafinfrastruktur	S	Stadt Świnoujście	X			X		X			PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		

NR. BEZEICHNUNG		VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	D	PL	Grenze			hoch	mittel	gering							ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS		Bedarfsplan Bundesverkehrs-trassen - vorrangiger Bedarf
561	K	Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toiletten und Strandduschen	S	Stadt Swinoujście	X			X			X				PI	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	



## **A2 Steckbriefe ausgewählter Projekte**

### **A2.1 Projekte Mecklenburg-Vorpommern**

### **A2.2 Projekte Brandenburg**

### **A2.3 Projekte Berlin**

### **A2.4 Projekte Sachsen**

### **A2.5 Projekte Zachodniopomorskie**

### **A2.6 Projekte Lubuskie**

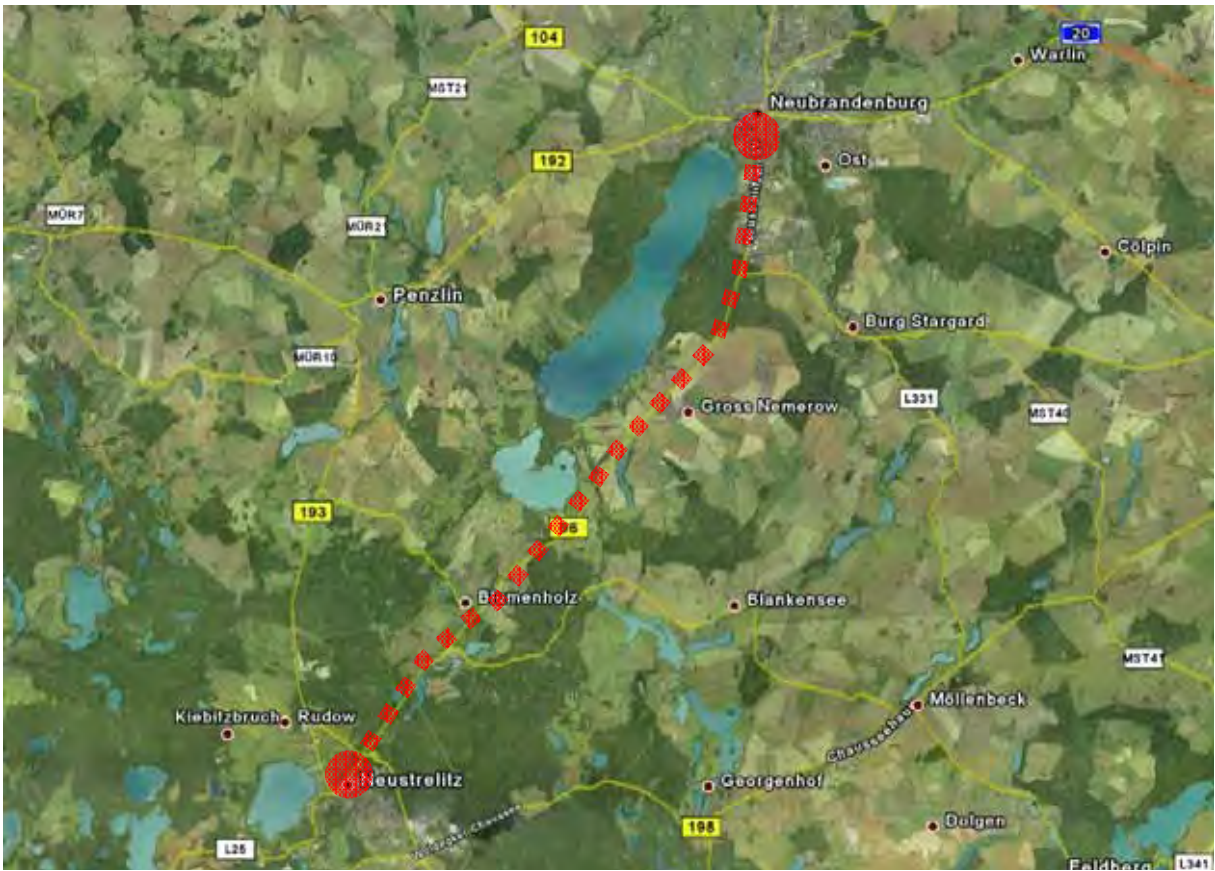
### **A2.7 Projekte Dolnośląskie**

## **INHALTSVERZEICHNIS**

A2.1 Projektbeschreibungen - MECKLENBURG-VORPOMMERN .....	2
Projekt 40: B96 Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz .....	2
Projekt 41: B96 OU Neubrandenburg.....	6
Projekt 49: B109/L26 Ortsumfahrung Levenhagen .....	10
Projekt 310: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund .....	14
Projekt 311: Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund .....	18
Projekt 313: ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie .....	22
Projekt 408: Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow.....	26

## A2.1 Projektbeschreibungen - MECKLENBURG-VORPOMMERN

### Projekt 40: B96 Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
 <p>The map shows the proposed route for the expansion of the B96 road from Neubrandenburg in the north to Neustrelitz in the south. The route is marked with a red dashed line and diamond-shaped markers. Key locations along the route include Penzlin, Gross Nemerow, Birkenholz, and Rudow. The area is characterized by numerous lakes and green fields. Major roads like the B20 and B198 are also visible.</p>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B96 AUSBAU NEUBRANDENBURG-NEUSTRELITZ</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der B96</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, vordringlicher Bedarf, hohe Priorität aus Sicht des Vorhabensträgers</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsumfahrung Neustrelitz und Ortsumfahrung Neubrandenburg</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTTÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• Ansprechpartner: Straßenbauamt Neustrelitz An der Fasanerie 47 17235 Neustrelitz</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Telefon: 03981 460-0 Telefax: 03981 460314			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umweltverträglichkeitsstudie voraussichtlich für 2008 vorgesehen</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baubeginn noch offen</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: Bund</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz</li> <li>– MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>Antragskonferenz ROV (MVBL): <span style="float: right;">für 2008 geplant</span></li> <li>Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>ROV (MVBL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Linienbestätigung: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Genehmigung Vorentwurf (MVBL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Baubeginn (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit keine bekannt</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Die Zentren Neustrelitz und Neubrandenburg werden besser miteinander verbunden, die Anbindung an die A20 wird ebenfalls verbessert.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>tungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ortsumgehung Neubrandenburg</li> <li>▪ Ortsumgehung Neustrelitz ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wichtig zur besseren Anbindung der beiden Zentren</li> <li>▪ für den gesamten Grenzraum mittlere Bedeutung</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch den Bund</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbarer Grenzbezug</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– keine erkennbar</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf erkennbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 41: B96 OU Neubrandenburg**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>B96 OU NEUBRANDENBURG</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: im Südosten von Neubrandenburg, Verbindung der B197/B104 mit der B96 Richtung Süden</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt</li> <li>– Verbesserung der Anbindung aus Richtung Neustrelitz Richtung A20</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Planung des Landes</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau der B96 zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg</li> <li>– Ortsumfahrung Neubrandenburg</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• Ansprechpartner:                              Straßenbauamt Neustrelitz                              An der Fasanerie 47                              17235 Neustrelitz                              Telefon: 03981 460-0                              Telefax: 03981 460314                         </li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LAN-</b>		<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMABSTAB	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit Überarbeitung der Entwurfsplanung</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baubeginn voraussichtlich 2009</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz</li> <li>– MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>Antragskonferenz ROV (MVBL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>ROV (MVBL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>Linienbestätigung: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">in Arbeit</span></li> <li>Genehmigung Vorentwurf (MVBL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>Baubeginn (SBA Neustrelitz): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>insbesondere aus dem Raum südlich von Neubrandenburg wird die Erreichbarkeit Richtung A20 verbessert</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Umgehung der Ortslage sind deutliche Reisezeitverbesserungen zu erwarten</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Wirtschaftsstandorte Neubrandenburg und Neustrelitz</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>vorrangig über die verbesserte Autobahnanbindung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Ortslage Neubrandenburg</li> <li>aber Verlagerung der Belastungen zur neuen Trasse</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>in der Neubrandenburger Innenstadt - ja</li> <li>grundsätzlich: nein</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>von untergeordneter Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>erfolgt nicht</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch neue Ausbaustandards zu erwarten</li> <li>Entlastung der Innenstadt</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit nicht erkennbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der B96 zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ für den betrachteten Raum ist die Relevanz höher, als für den gesamten Grenzraum</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Relevanz für Leitbilder</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– starke Verkehrsbelastung der Innenstadt</li> <li>– Erreichbarkeit der A20 aus Richtung Süden (Neustrelitzer Raum)</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– nicht erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 49: B109/L26 Ortsumfahrung Levenhagen**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B109/L26 OU LEVENHAGEN</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: voraussichtlich südliche Trassenführung um die Ortslage Levenhagen herum, Anschluss an L26</li> <li>– Sonderbauwerke: keine</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung an Anbindung von Greifswald an die A20</li> <li>– Entlastung der Ortslage Levenhagen vom Durchgangsverkehr</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Projekt des Bundesverkehrswegeplanes im vordringlichen Bedarf</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• Ansprechpartner:                      Straßenbauamt Stralsund                      Greifswalder Chaussee 63b                      18439 Stralsund                      Telefon: 03831 274-0                      Telefax: 03831 274200</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwurfsplanung voraussichtlich für Herbst 2007 vorgesehen</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baubeginn voraussichtlich für 2008 vorgesehen</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: Land und Bund</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– SBA Stralsund: Straßenbauamt Stralsund</li> <li>– MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt</li> <li>Antragskonferenz ROV (MVBL): erfolgt</li> <li>Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Stralsund): erfolgt</li> <li>ROV (MVBL): erfolgt</li> <li>Linienbestätigung: erfolgt</li> <li>Erarbeitung Vorentwurf (SBA Stralsund): in Arbeit</li> <li>Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen</li> <li>Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen</li> <li>Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Stralsund): offen</li> <li>Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Stralsund): offen</li> <li>Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Stralsund): offen</li> <li>Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen</li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Anmerkungen</li> </ul>			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit keine bekannt</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Insbesondere die Anbindung des Zentrums Greifswald (Wirtschaftsstandort, Hafen) sowie des Zentrums Wolgast (im weiteren Sinn) wird verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Aufgrund der geringen Länge der „Umfahrung“ ist von einer mittleren Wirkung auszugehen
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ s. o.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ eher unmittelbare Wirkung über die Anbindung an die A20
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Entlastung der Ortslage Levenhagen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ OU leistet nur geringen Beitrag zur Vermeidung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage Levenhagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage kann ein wir-

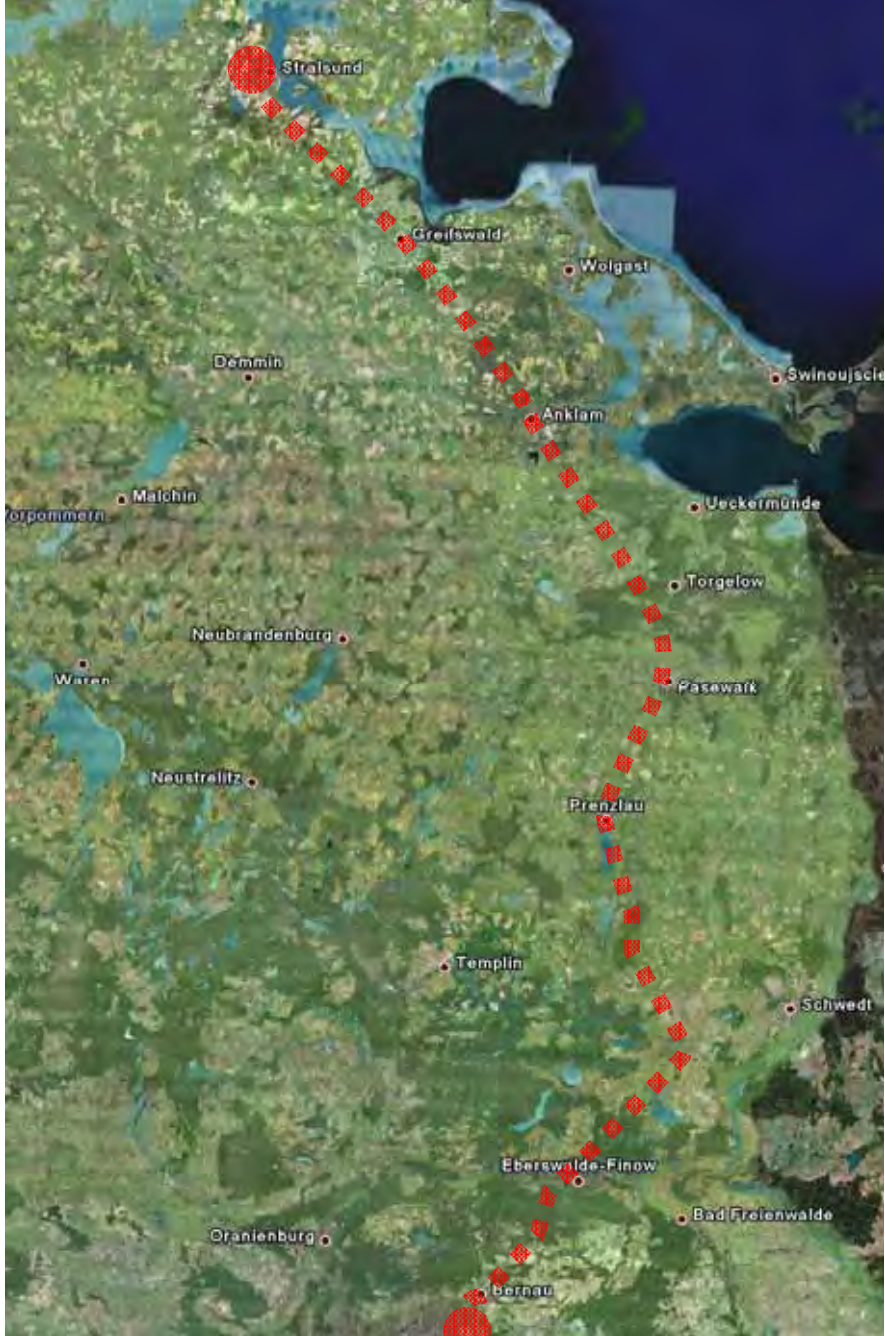
**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						kungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		▪ keine erkennbar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		▪ Infrastrukturen in Levenhagen von untergeordneter Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Verbesserung der Anbindung von Greifswald und bedingt auch von Wolgast ergeben sich mittlere Effekte für den gesamten Grenzraum</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung hat die OU nur geringe Bedeutung.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– verkehrliche Belastung der Ortslage Levenhagen</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 310: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>AUSBAUSTRECKE BERLIN-PASEWALK-STRALSUND</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Entlang der vorhandenen Bahntrasse soll die Ertüchtigung für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h erfolgen</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): werden im Rahmen der Planungen berücksichtigt</li> <li>– Sonderbauwerke: verschiedene, wie Bahnhöfe und Bahnübergänge sowie Brückenbauwerke</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– sonstige Besonderheiten: keine</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Anbindung von Stralsund/Rügen über Greifswald und Anklam/Usedom Richtung Berlin</li> <li>– Verbesserung der Anbindung von Berlin Richtung Szczecin</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt Schiene, Schlüsselmaßnahme im Maßnahmekomplex III-1 in Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auswirkungen auf den Neubau der Bahnstrecke Ducherow-Ahlbeck</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund, Deutsche Bahn AG</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 200 Mio. EUR</li> <li>• Finanzierung: Bund</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**BEWERTUNG**

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ sehr wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit des gesamten Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Durch den Ausbau auf 160 km/h können Fahrzeitverkürzungen insbesondere nach Angermünde, Anklam, Pasewalk und Greifswald erreicht werden
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Anbindung des Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ durch die verbesserte Anbindung an Berlin werden deutliche Effekte für die Anbindung an die transeuropäischen Netze erwartet
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke ggf. durch Lärminderungsmaßnahmen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ im Bereich MIV durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ mit der schnellen und attraktiven Verbindung Richtung Ostseeraum hohe Effekte zu erwarten
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch Ausbau der vorhandenen Trassen nicht erreichbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird mit dem Ausbau deutlich befördert
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch Anwendung neuer Ausbaustandards, durch

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Verlagerung von der Straße auf die Schiene
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine relevanten erkennbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutliche Steigerung der Attraktivität der Ostseeregion für Wirtschaft und Tourismus</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Strecke Ducherow-Ahlbeck</li> <li>▪ Ausbau der Strecke von Angermünde nach Szczecin</li> </ul>
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Strecke bringt wichtige Impulse für den nördlichen Teil des DPERON</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch Bund und Bahn</li> </ul>
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung von Berlin Richtung Angermünde, Pasewalk, Anklam, Greifswald</li> <li>– Anbindung von Berlin Richtung Szczecin</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt 311: Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>					
<p>The map displays a satellite view of the Baltic Sea coast. A red dashed line with square markers indicates the proposed railway route. The route starts at Stralsund, goes south to Putbus, then north through Bergen and Rügen to Neu Mukran, and finally east to Sassnitz. Other locations marked include Gaiß, Samsen, and Ostseebad Binz.</p>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>AUSBAU BAHNSTRECKE SAßNITZ-BERGEN-STRALSUND</b>			
<b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Bahntrasse, derzeit eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke vorhanden, zweigleisiger (?) Ausbau, Elektrifizierung</li> <li>– Sonderbauwerke: verschiedene Brückenbauwerke, Bahnhöfe und Bahnübergänge</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes Sassnitz/Hafen mit überregionaler Bedeutung an das Hinterland und damit an die überregionalen Verkehrsnetze</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme des Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau der Bahnstrecken Hamburg-Stralsund und Berlin-Stralsund</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTT RÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund und Deutsche Bahn AG</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• derzeit als Idee formuliert</li> <li>• konkrete Planungen wurden hierzu noch nicht durchgeführt</li> </ul>		
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• offen (s. o.)</li> </ul>		
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.)</li> <li>• Finanzierung: k. A. (s. o.)</li> </ul>		
PLANUNGSPROZESS			
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Abhängigkeit vom weiteren Verfahren festzulegen</li> </ul>		
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• könnte im weiteren Verfahren sinnvoll sein, aber eher von untergeordneter Bedeutung</li> </ul>		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aufgrund des Ideenstadium derzeit nicht aktuell</li> </ul>		
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• s. o.</li> </ul>		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insbesondere für die Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz ist der Ausbau der Bahnstrecke von hoher Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ für die weitere Entwicklung des Hafens sowie umliegender Gewerbe- und Industriestandorte von sehr hoher Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mit dem zweigleisigen Ausbau und der Ertüchtigung des Fahrweges können deutliche Kapazitätserhöhungen auf der Strecke erzielt werden, was zu einer Verringerung der Beförderungskosten führen wird</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ insbesondere durch den zweigleisigen Ausbau erzielbar
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäischen Korridor II wird verbessert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur bedingte Effekte
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ da nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der Personenverkehr hiervon profitiert, sind hohe Effekte erwartbar
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			▪ Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Stralsund ▪ Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Stralsund
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ die Erreichbarkeit der touristischen und wirtschaftlichen Ziele wird deutlich verbessert, damit sind hohe Effekte zu erwarten




**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutlicher Beitrag zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes mit Effekten für den Gesamttraum (Stärkung Standort Seehafen)</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nur unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hinterlandanbindung Seehafen Sassnitz</li> <li>– Anbindung Tourismusstandorte</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– aufgrund Ideenstadium derzeit nicht relevant</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aufgrund Ideenstadium derzeit nicht ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 313: ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>ÖPNV-VERBINDUNG SEEBAD AHLBECK-SWINOUJSCIE</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Verbindung zwischen dem Endpunkt des Gleises der UBB in der Ortschaft Ahlbeck (Staatsgrenze) und dem Zentrum der Stadt Swinoujscie (Etappe 1), Anbindung Ahlbeck und Verkehrslandeplatz Garz (Etappe 2) ÖPNV vorhanden: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederaufnahme der „grenzüberschreitenden“ Verkehrsverbindungen in der touristisch wichtigen Region</li> <li>– Schaffung von attraktiven ÖPNV-Verbindungen zwischen den Seebädern und dem vorhandenen Verkehrslandeplatz</li> <li>– Entwicklung eines gemeinsamen, grenzübergreifenden Verkehrsprojektes mit Signalwirkung</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Integrierten Verkehrskonzeptes Use-dom-Wolin</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbaustrecke Ducherow-Ahlbeck</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Deutsche Bahn AG, Usedomer Bäder Bahn, PKP</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>				
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Swinoujcie, die Euroregion Pomerania und Usedomer Bäder Bahn (UBB) haben im Jahr 2005 die vertragliche Grundlage für die Verlängerung der UBB mit dem Ziel gelegt, die Gleisverlängerung von Ahlbeck bis nach Swinoujcie durchzuführen.</li> <li>Die UBB hat zwischenzeitlich einen Pachtvertrag über 30 Jahre für die Grundstücke zur Gleisverlängerung von Ahlbeck nach Swinoujcie abgeschlossen.</li> <li>Derzeit wird die Relation über eine Busverbindung (Europalinie der UBB) bedient (Grenze bis Stadtzentrum Swinoujcie).</li> </ul>				
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	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"> <li>Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes Usedom-Wolin wurden bereits erste Ansätze hierzu vertieft und die grenzüberschreitende Abstimmung fortgesetzt.</li> </ul>				
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Durchgängigkeit der Verbindung von Ahlbeck nach Swinoujcie wird deutlich verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>gleiches gilt für geplante Einrichtung in der Region</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	(X)	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Vermeidung von Umsteigevorgängen können die Reisezeiten nur z. T. beeinflusst werden, da derzeit noch Zeiten für Passkontrollen zu berücksichtigen sind. Nach Beitritt Polens zum Schengener Abkommen dürfte dieser Zeitvorteil größer werden.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Herstellung einer direkten Verbindung ohne Umsteigevorgänge</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>indirekt über die verbesserte Anbindung Richtung Usedom und Szczecin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>da vorhandenen Trassen weitestgehend genutzt werden, sind die Wirkungen nur als mittel einzuschätzen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>im Sinne von Umstieg vom MIV auf den ÖPNV</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängigkeit der ÖPNV-Verbindung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Bahnanbindung Ducherow-Ahlbeck</li> <li>Ausbau der Bahnstrecke Szczecin - Świnoujście</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktivitätssteigerung für die Gesamtregion - auch als „Pilotprojekt“ zu erwarten</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der ÖPNV-Verbindung können neue Impulse für die grenzüberschreitende Entwicklung von Verkehrsprojekten generiert werden.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen werden die formulierten Leitlinien umgesetzt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die derzeitige Verkehrssituation ist unattraktiv und wird dem Anspruch der Region als qualitätsvolle Tourismusregion nicht gerecht.</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kontinuierliche Abstimmung - auch über Prioritäten - weiterhin erforderlich</li> <li>▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf</li> <li>▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sinnvoll</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 408: Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>BAHNANBINDUNG AHLBECK-DUCHEROW</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: nördlich von Ducherow erfolgt der Abzweig in Richtung Usedom entlang der „alten“ Trassenführung bis unmittelbar zum vorhandenen Grenzübergang</li> <li>– Sonderbauwerke: Aufbau der alten Karniner Hubbrücke (Industriedenkmal)</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Ducherow-Swiousjcie, die nach dem 2. Weltkrieg stillgelegt wurde</li> <li>– Aufbau als zweigleisige Variante</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt, derzeit noch keine Übernahme in den vordringlichen oder weiteren Bedarf, hierzu müssen die notwendigen Kriterien geprüft und erfüllt werden.</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Ziel-</li> </ul> </li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		formulierung ist das Projekt zielkonform.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Deutsche Bahn AG</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>In den Verhandlungen mit der Republik Polen spielt der Wiederaufbau der Strecke derzeit keine Rolle. Bisher konnte für diese Maßnahme die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden.</li> <li>Es wurde eine Grobbemerkung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im September 2007 erwartet werden.</li> <li>Anhand dieser Ergebnisse kann erst über das weitere Vorgehen zum Wiederaufbau dieser Strecke entschieden werden.</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>offen</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	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"> <li>Die Verhandlungen mit der Republik Polen haben bisher ergeben, dass der Wiederaufbau der Strecke keine Rolle in den Planungen und Überlegungen spielte. Die weiteren Planungen und Abstimmungen hierzu werden das Erfordernis dieser Linie klären.</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit dieser Anbindung wird ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der touristischen Standorte auf Usedom geleistet und die Attraktivität für Bahnreisende Berlin-Ostsee deutlich er-</li> </ul>



## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						höht.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle weiteren Einrichtungen touristischer Art, insbesondere auch auf polnischer Seite werden hier von profitieren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Derzeit ist der „Umweg“ über Züssow (Umsteigen) erforderlich und die Fahrzeit von Berlin Hbf nach Ahlbeck beträgt rd. vier Stunden. Die Reisezeiten könnten mit der Wiederaufnahme der Strecke um 0,5 bis 1 Stunde gesenkt werden.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Anbindung des Tourismusstandortes insbesondere Richtung Berlin wird deutlich verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Vermeidung von Umwegfahrten über Züssow können auf dieser Strecke Entlastungen erzielt werden, auf der neuen Trassen werden jedoch neue Belastungen erfolgen. Durch die angestrebte Verlagerung des MIV können wiederum positive Effekte erzielt werden.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Verlagerung von MIV-Anteilen auf die Bahn können wirkungsvolle Beiträge zur Verkehrsvermeidung auf der Straße erreicht werden.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>	X		X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ klassische Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Verlagerung vom MIV auf die Bahn wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Pasewalk Stralsund</li> <li>▪ ÖPNV-Verbindung Ahlbeck-Swinoujście</li> <li>▪ Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Region Usedom/Wolin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für die - insbesondere touristische - Entwicklung der Region hat das Projekt eine hohe Bedeutung.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aufgrund des derzeitigen Ideenstadiums nicht erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kontinuierliche Abstimmung weiter erforderlich</li> <li>▪ vertiefende Untersuchungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit</li> <li>▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe möglicherweise sinnvoll</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN****INHALTSVERZEICHNIS**

A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG.....	2
Projekt 75: B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA .....	2
Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU .....	7
Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN .....	12
Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN.....	16
Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT .....	20
Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG) .....	25
Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT .....	30
Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL .....	36
Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN .....	41
Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC .....	46
Projekt 281: FORST-ZASIEKI .....	50
Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN .....	54
Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA .....	58
Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ .....	62
Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER) .....	66
Projekt 314: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL .....	70
Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin.....	74
Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln.....	78

## A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG

### Projekt 75: B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBSCHREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen</li> <li>– Verbindung B5 zur B167 (nördlich Frankfurt (Oder))</li> <li>– Straßenkategorie: Bundesstraße</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ÖPNV. k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: nein</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teil der Oder-Lausitz-Trasse</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12)</li> <li>– Entlastung der Frankfurter Innenstadt und der Ortslage Lebus vom Durchgangsverkehr</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8613), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert,</li> <li>• Maßnahme des Investitionsrahmenplanes</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen. Zudem sollte der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten.</li> <li>– Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zu den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen (nach 2007)</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt</li> <li>• Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtlichen Gesamtkosten: rd. 22,0 Mio. EUR (nach IRP)</li> <li>• Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> </ul>			



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): erfolgt</li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt</li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt</li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt</li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. als Information wünschenswert</li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• derzeitiger Stand des Planfeststellungsverfahrens:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– zwischenzeitlich erfolgte Überprüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das BMVBS, Wirtschaftlichkeitsnachweis für 3. Fahrstreifen ist gefordert, liegt noch nicht vor</li> </ul> </li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ist integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teil der Netz Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs</li> <li>▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insbesondere in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse von Bedeutung</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insbesondere an den Ost-West-Korridor</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>z. T. Entlastung der Innenstadt Frankfurts vom Durchgangsverkehr</li> <li>im Gegenzug zusätzliche Belastungen entlang der Trasse</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Stadtkerne von Frankfurt (Oder) und Lebus wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Innenstädte von Frankfurt (Oder) und Lebus kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum geleistet werden.</li> <li>Bau nach neuen Sicherheitsstandards</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>weitere Teilstücke der Oder-Lausitz-Trasse zur Komplettierung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	(s. o.)					nicht vor.
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess im Sinne der Information</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beibehalt Informationsaustausch</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

**Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen</li> <li>– westliche Trassenführung um Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau, Länge: rd. 8,8 km</li> <li>– Straßenkategorie: Bundesstraße</li> <li>– ÖPNV: k. A.</li> </ul> </li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: nein</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teil der Oder-Lausitz-Trasse</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt)</li> <li>– Entlastung der Ortslagen Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau vom Durchgangsverkehr</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8131), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert</li> <li>• Maßnahme des Investitionsrahmenplanes</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten <ul style="list-style-type: none"> <li>– weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten.</li> <li>– Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsbeschluss: Ende 2007</li> <li>• Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 27,1 Mio. EUR gem. IRP</li> <li>• Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt</li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt</li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt</li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. als Information wünschenswert</li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• derzeitiger Stand Planfeststellungsverfahren: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zur Trassenführung im Bereich der Ortsumfahrung Brieskow-Finkenheerd konnte bisher kein Einvernehmen mit der Gemeinde erzielt werden.</li> </ul> </li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ist integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs</li> <li>▪ Erreichbarkeit des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt Richtung BAB12 wird verbessert</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vor allem in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit der BAB12 aus Richtung Süden</li> <li>▪ Wirtschaftsstandort Frankfurt (Oder)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BAB12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufent-</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Ortsdurchfahrten Brieskow-Finkenheerd und Wiese-</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>haltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					nau
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortskerne kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>als Teilstück der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Straßenverbindung nördlich von Eisenhüttenstadt mit neuem GÜG</li> <li>ggf. Ausbau der BAB12</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbares grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prozessual               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmung, Kommunikation mit der polnischen Seite im Sinne des Informationsaustausches sinnvoll aber nicht zwingend notwendig</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kommunikation zum Informationsaustausch sinnvoll</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>ORTSUMFAHRUNGEN B167 NEUHARDENBERG, PLATKOW/GUSOW, DOLGOLIN/LIBBENICHEN</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: im Zuge des Ausbaus der B167 sind für die genannten Orte entsprechende Ortsumfahrungen vorgesehen, zweistreifiger Ausbau</li> <li>– Sonderbauwerke: keine</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung der durchgängigen, grenzparallelen Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Eberswalde (BAB11 und BAB12)</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– weitere Abschnitte der B167, z. B. OU Bad Freienwalde</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• für die OU Platkow/Gusow ist das ROV ausgesetzt</li> <li>• für die OU Dolgeln/Libbenichen ist die Linienbestimmung erfolgt</li> <li>• für die OU Neuhardenberg sind noch keine Vorbereitungen getroffen</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung ggf. in 2008</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– OU Neuhardenberg: 8,0 Mio. EUR</li> <li>– OU Platkow/Gusow: 16,8 Mio. EUR</li> <li>– OU Dolgeln/Libbenichen: 6,5 Mio. EUR</li> </ul> </li> <li>• Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">z. T. erfolgt (s. o.)</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">z. T. erfolgt (s. o.)</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">z. T. erfolgt (s. o.)</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">läuft</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Baubeginn (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
<b>PLANUNGS-/</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
REALISIERUNGSHEMNMISSE	
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>insbesondere die Zentren Frankfurt (Oder), Eberswalde, Kostrzyn</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>des Raumes zwischen Berlin und der Oder</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Bau der OU werden die jeweiligen Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstruktu-</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortslagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	ren)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>die gesamte Trassenlänge betrachtet: weitere Ortsumfahrungen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Durchgängigkeit der B167 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt auch zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Kostrzyn (und weiter) aus diesem Raum bei</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B168N ORTSUMFAHRUNGEN PFAFFENDORF UND GROß RIETZ</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Neubau der B168n östlich der vorhandenen Trasse der L41, zweistreifiger Ausbau mit Anbindung an vorhandene L41, Hochstufung zur Bundesstraße</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer durchgängigen Verbindung von Beeskow Richtung BAB 12</li> <li>– Entlastung der Ortslagen Groß Rietz und Pfaffendorf vom Durchgangsverkehr</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vor-dringlichen Bedarf</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: derzeit keine</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Ziel-formulierung ist das Projekt zielkonform.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• für beide Ortsumfahrungen ist die Raumordnungs-Antragskonferenz erfolgt</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baubeginn in 2008 fraglich, da noch kein ROV durchgeführt wurde und keine Linie bestimmt ist</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– OU Groß Rietz: 4,0 Mio. EUR</li> <li>– OU Pfaffendorf: 3,0 Mio. EUR</li> </ul> </li> <li>• Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">läuft</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Baubeginn (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITS-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
ARBEIT	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Verbesserung der Anbindung von Beeskow Richtung BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informationen vor.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ für Anbindung Südraum an BAB hohe Wirkung
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ von Beeskow, (Eisenhüttenstadt)
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird deutlich verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU werden die Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B168n werden die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit den OU



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Entlastung der Ortskerne kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine unmittelbaren Wechselwirkungen derzeit vorhanden</li> <li>▪ perspektivisch: Ausbau BAB12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit nicht erkennbar</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Wirkung der Projekte ist auf einen relativ kleinen Teil des Gesamttraumes beschränkt</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein grenzüberschreitendes Projekt im eigentlichen Sinn</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit keine ableitbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen</li> <li>– westliche Trassenführung um Ortslage Eisenhüttenstadt</li> <li>– Länge rd. 8,9 km</li> <li>– Straßenkategorie: Bundesstraße</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Berücksichtigung von Naturschutzgebieten, FFH-Gebiete</li> <li>– Sonderbauwerke: keine</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teil der Oder-Lausitz-Trasse</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. BAB12)</li> <li>– Entlastung der Eisenhüttenstädter Innenstadt vom Durchgangsverkehr</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BB6129), vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag, wichtiges Projekt für die EU-</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>Osterweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahme des Investitionsrahmenplanes</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– weitere Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trassen</li> <li>– Straßenverbindung von der B246 Richtung Polen mit neuer grenzüberschreitenden Verbindung</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten.</li> <li>– Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): läuft</li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): Einleitung voraussichtlich 2008</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eröffnung Planfeststellungsverfahren: derzeit noch kein Termin festgelegt (voraussichtlich 2008)</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt</li> <li>• weiteres Verfahren richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtlichen Gesamtkosten: 17,2 Mio. EUR gem. IRP</li> <li>• Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">läuft</span></li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsverfahren -</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	• derzeitiger Stand Vorentwurf: keine bekannt
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	• ist integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>EFFEKTE</b>					
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X			▪ Verbesserung der Anbindung des Südraumes Richtung BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X			▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X			▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X		▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X			▪ Durch den Bau der OU wird die Innenstadt von Eisenhüttestadt deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				▪ zu klären

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Entlastung der Innenstadt von Eisenhüttenstadt wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Entlastung der Innenstadt kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt (Industrie, Gewerbe, Hafen)</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Als Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse wird dem Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des Gesamttraumes zuteil.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prozessual                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: zu klären</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerk</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Ortslage Schwedt vom Durchgangsverkehr</li> <li>– Verbesserung der Anbindung des Grenzüberganges Krajniki Dolny an die überregionalen Verkehrsnetze (BAB11)</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vor-dringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit nicht erkennbar</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – 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.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.25,3 Mio. EUR</li> <li>• Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Linienbestätigung: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Baubeginn (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>höhere Rangigkeit hat die Anbindung Richtung BAB11</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>größere Effekte werden durch den Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen erzielbar sein</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erreichbarkeit aus dem Raum Mysliborz und Pyrzyce wird verbessert</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>für den genannten Raum ergibt sich eine mittlere Verbesserung für die Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>die Naturschutzgebiete entlang der Oder werden durch den veränderten/neuen Grenzübergang beeinträchtigt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B166 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

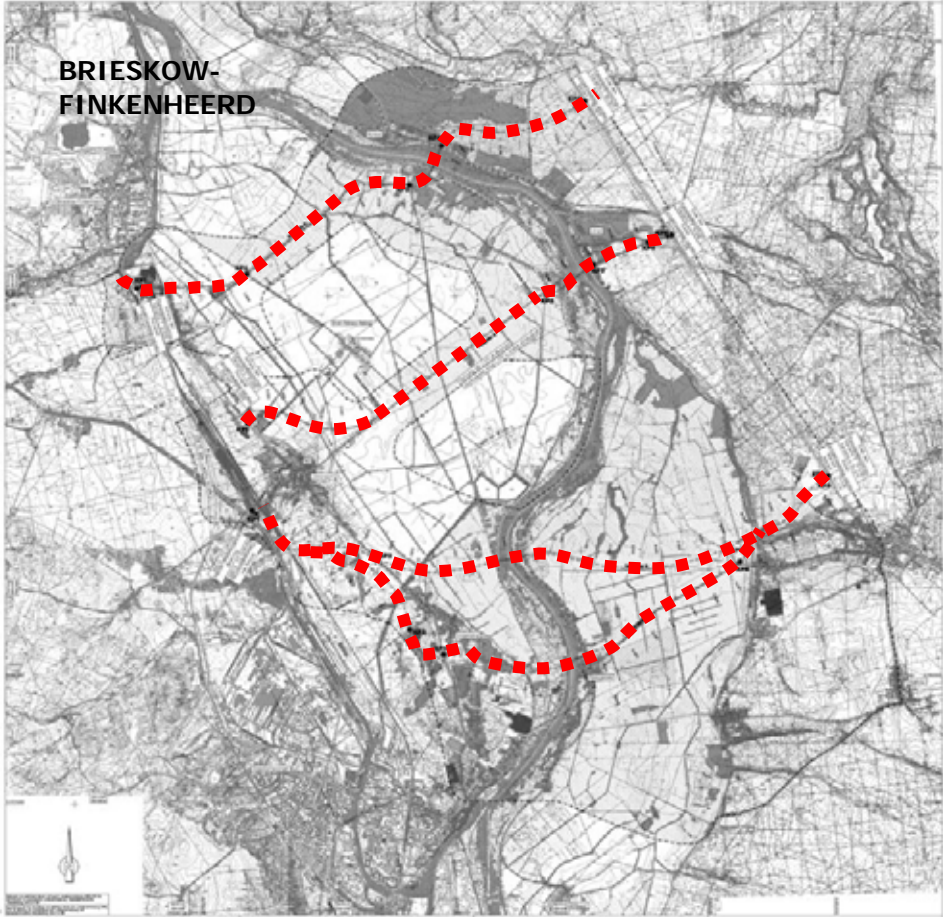
<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung des Stadtkernes von Schwedt wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Innenstadt kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit keine erkennbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>als grenzüberschreitendes Projekt hat die OU Schwedt mit dem neuen GÜG insbesondere Signalwirkungen für das Zusammenwachsen der Grenzregion</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die OU ist (noch) nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prozessual</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– derzeit wird das Projekt vor allem von der deutschen Seite befördert</li> <li>– die polnische Seite ist von der Notwendigkeit derzeit noch nicht überzeugt</li> </ul>				
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich</li> <li>▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf</li> <li>▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sinnvoll</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
 <p><b>BRIESKOW-FINKENHEERD</b></p>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen</li> <li>– Anschluss B112, nördlich von Eisenhüttenstadt, Neubau Knotenpunkt</li> <li>– derzeit vier Trassenvarianten (s. Karte)</li> <li>– Querung der Oder, Neubau Brückenbauwerk, neue grenzüberschreitende Verbindung</li> <li>– Anschluss auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29 (zwischen Urad im Norden und Cybinka im Süden)</li> <li>– Länge ca. 6 bis 7 km</li> <li>– Straßenkategorie: Bundesstraße</li> <li>– ÖPNV: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): FFH-Gebiete im Oderbereiche, SPA-Gebiet</li> <li>– Sonderbauwerke: k. A.</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer neuen grenzüberschreitenden Verbindung für Personen- und Warenverkehr</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung Grenzübergang Guben und der Zufahrtsstraßen</li> <li>– Förderung des Austauschs von Waren, Dienstleistungen etc. durch den neue grenzüberschreitende Verbindung</li> <li>• Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB8216), vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– ggf. B112, Ortsumgehung Eisenhüttenstadt</li> <li>– Ausbau der Nationalstraße 29 (PL), da hier Anbindung erfolgt</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder gezählt, von deutscher Seite aber gefordert.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung der Unterlagen für das ROV (LS): läuft</li> <li>• Einleitung des grenzüberschreitenden ROV voraussichtlich I/2008 <ul style="list-style-type: none"> <li>– grenzüberschreitendes Raumordnungsverfahren (ROV) mit folgenden Arbeitsschritten: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Festlegung von konkreten Suchräumen, Bewertung der Suchräume) (abgeschlossen)</li> <li>o Erarbeitung ROV-Antrag mit Unterlagen für die Antragskonferenz (abgeschlossen)</li> <li>o deutsch-polnische Antragskonferenz (21. August 2003) mit folgenden Ergebnissen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegung Untersuchungsraum für RVU, UVU, FFH-VU</li> <li>▪ Festlegung Untersuchungsinhalt, für RVU, UVU, FFH-VU, SPA-Gebiete</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>– Erarbeitung der ROV-Unterlagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Lageplan, Trassenvarianten</li> <li>o Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU)</li> <li>o Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)</li> <li>o Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)</li> <li>o FFH-Verträglichkeitsuntersuchung</li> </ul> </li> <li>– Raumordnungsverfahren mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und FFH-VP <ul style="list-style-type: none"> <li>o Beteiligungsverfahren (Behörden (Übergabe der Verfahrensunterlagen und Bitte um Stellungnahme) und Öffentlichkeit (Auslegung der Unterlagen))</li> <li>o Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens</li> <li>o RVP, UVP, FFH-VP</li> </ul> </li> <li>– Ergebnis ROV: Trassenvariante, gemeinsamer Übergabepunkt an der Oder</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einleitung ROV voraussichtlich I/2008</li> <li>• die weiteren Arbeitsschritte sind hiervon unmittelbar abhängig</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 9,0 Mio. EUR (gem. Bedarfsplan für Bundesfernstraßen)</li> <li>• Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eingestellt</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PLANUNGSPROZESS</b>	
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): <span style="float: right;">läuft</span></li> <li>• ROV (GL): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Linienbestimmung (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> <li>• Baubeginn (LS): <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	<p>erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bildung von deutsch-polnischen Arbeits- und Expertengruppen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Raumordnung zur Begleitung des ROV (mit verschiedenen thematischen Unterarbeitsgruppen) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Generaldirektion für Nationalstraßen</li> <li>o Wojewodschaft: Hauptabteilung »Regionale Entwicklung«, Hauptabteilung »Landwirtschaft und Umweltschutz«</li> <li>o Marschallamt: Abteilung für Wirtschaft, Büro für Raumplanung</li> <li>o Verwaltung Wojewodschaftsstraßen, Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen</li> </ul> </li> <li>– Deutschland: <ul style="list-style-type: none"> <li>o MIR, Gemeinsame Landesplanungsabteilung</li> <li>o Landesumweltamt Brandenburg</li> <li>o Landesbetrieb Straßenwesen</li> <li>o Ingenieurbüros</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Mitglieder der Arbeitsgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polen <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verwaltung Wojewodschaftsstraßen: Helena Wlodarczyk (Direktorin)</li> <li>o Marschallamt: Jerzy Tonder (Leiter Abteilung Umweltschutz)</li> <li>o Lebuser Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen: Piotr Wacholak (Direktor)</li> </ul> </li> <li>– Deutschland <ul style="list-style-type: none"> <li>o Landesumweltamt: Rigo Vallet (Regionalabteilung Ost, Referatsleiter Naturschutz)</li> <li>o GL: Wolfgang Stoll (Referatsleiter), Brigitte Kubica (Sachbearbeiterin)</li> <li>o Landesbetrieb Straßenwesen: Andreas Schade (Bereichsleiter)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitglieder Expertengruppe Straßenplanung und Straßenverkehr:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polen                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Marschallamt: Gogdan Ryczkowski (Abteilung Straßenwesen und Verkehrsverwaltung); Piotr Tywinski (Abteilung Wirtschaft)</li> <li>○ Verwaltung Wojewodschaftsstäßen: Eva Wilk (Vertretung Direktor)</li> <li>○ Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen: Robert Mikolajski (Direktor); Wieslaw Staruch (Vertreter des Direktors)</li> </ul> </li> <li>– Deutschland                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Landesbetrieb Straßenwesen: Peter Henkens (Sachbearbeiter Planung und Entwurf)</li> <li>○ Ingenieurbüros</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Mitglieder Expertengruppe Umweltschutz:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polen                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wojewodschaftsamt: Bogdan Tolkacz (Leiter Abteilung Raum- und Wohnungswirtschaft); Witold Maciniak (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung); Adam Ignacik (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung)</li> <li>○ Marschallamt: Mariola Wielhorska (Abteilung Wirtschaft)</li> </ul> </li> <li>– Deutschland                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Landesbetrieb Straßenwesen: Simone Schmidt-Peter (Umweltschutz und Landschaftspflege)</li> <li>○ Landesumweltamt: Rainer Heiß (Regionalabteilung Ost, Referat Naturschutz)</li> <li>○ Ingenieurbüros</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Stand der Abstimmung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– im Rahmen der Erstellung der Verfahrensunterlagen zum ROV wurden gemeinsame Transsenvarianten ermittelt und abgestimmt</li> </ul> </li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asymmetrie der raumordnerischen Verfahren in Deutschland und Polen</li> <li>• aufeinander abgestimmte, aber zeitversetzte Verfahren notwendig</li> <li>• unterschiedliche Zuständigkeiten beiderseits der Grenze</li> <li>• Sprachbarriere, hoher Kommunikationsaufwand</li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integraler Bestandteil des ROV</li> <li>• direkte Beteiligung der polnischen Behörden und Möglichkeit der Einsichtnahme der polnischen Öffentlichkeit</li> </ul>

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>EFFEKTE</b>					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Insbesondere die Anbindung aus dem Raum Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Guben Richtung Zielona Góra wird deutlich verbessert</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch die Schaffung eines weiteren Grenzüberganges zwischen Swiecko und Guben können deutliche Reisezeitverringerungen erzielt werden</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>insbesondere der Eisenhüttenstädter Raum bis nach Krosno</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrverlagerungen von den GÜG Frankfurt und Guben ggf. zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Entlastung durch Neubau</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>zahlreiche, z. T. hochwertige Schutzgebiete vorhanden</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung wird dominieren, keine Vermeidung zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet derzeit keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine konkrete Ortskernentlastung zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit dem Neubau nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der weiteren Grenzübergänge kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bil-</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	dung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch die erwarteten hohen Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes hat das Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>– fehlender Grenzübergang (insb. Wirtschaftsverkehr) zwischen Swiecko und Guben</li> <li>– Anbindung an Bundes- und Wojewodschaftsstraßen</li> </ul> </li> <li>▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>– finanzielle Absicherung auf polnischer Seite ist zu klären</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ konsequente Fortführung des begonnenen Dialogs Deutschland-Polen</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL**

BESCHREIBUNG		INHALT	
			
PROJEKTBEDESCREIBUNG			
PROJEKTTITEL		B158N/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL	
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: wird im Rahmen des Planungsverfahrens ermittelt</li> <li>– 2-streifiger Neubau ohne Seitenstreifen</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerk über die Oder</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Querung von Naturschutzgebieten, Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Oder</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung neuer grenzüberschreitender Straßenverbindungen</li> <li>– verbesserte Anbindung des polnischen Raumes Richtung BAB10</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: neues Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, weiterer Bedarf</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– weiterer Ausbau der B167</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen</li> </ul>	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – 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.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zur Zeit keine Vorbereitungsarbeiten, da in absehbarer Zeit nicht mit einer Realisierung zu rechnen ist</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• offen (s. o.)</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 14 Mio. EUR (gem. BVWP)</li> <li>• Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen</li> <li>• Antragskonferenz ROV (GL): offen</li> <li>• Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen</li> <li>• ROV (GL): offen</li> <li>• Linienbestimmung (BMVBS): offen</li> <li>• Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen</li> <li>• Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen</li> <li>• Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen</li> <li>• Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen</li> <li>• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>• Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>integraler Bestandteil des ROV</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte im Grenzbereich (</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>entspricht nahezu dem Ausbau der vorhandenen Verbindung</li> <li>ggf. Verbesserungen durch Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Ausbau der vorhandenen Verbindung nur mittlere Effekte zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird geringfügig verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Entlastung von Ortschaften</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Trassenneubau wird Belastung der Umwelt erfolgen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>z. T. hochwertige Schutzgebiete entlang der Oder vorhanden</li> <li>Hochwasserschutzgebiete</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die neue Trasse inkl. GÜG wird eine Verkehrsverlagerung erfolgen, keine Vermeidung.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Ortskernentlastung vorgesehen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Trassenneubau mittlere Effekte aufgrund Anwendung aktueller Sicherheitsstandards zu erwarten</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 126</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Relevanz, da mit grenzüberschreitendem Projekt neue Impulse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und für die Entwicklung des Gesamttraumes zu erwarten sind</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Land und Bund</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prozessual</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Defizite</b>	– derzeit nicht erkennbar				
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar				

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

## Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>	
	
PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN
<b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Brückenneubau über die Neiße incl. der Rampen</li> <li>– Straßenkategorie: kommunale Straße</li> <li>– Anbindung in Coschen an Kreisstraßen 6702 und 6701</li> <li>– Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 138</li> <li>– zwei Fahrbahnen, beidseitiger Geh- und Radweg</li> <li>– Gesamtausbaulänge: 475 m</li> <li>– Länge des Brückenbauwerkes: 101 m</li> <li>– Länge Brückenrampe Deutschland: 199 m</li> <li>– Länge Brückenrampe Polen: 175 m</li> <li>– einzelliger Hohlkasten, Spannbeton-Durchlaufträger mit 2,0 m Bauhöhe</li> <li>– Stützweite 50, 50/50, 50 m</li> <li>– Gründung der Brückenwiderlager, Flügellwände und Mittelpfeiler erfolgt auf Ortbetonpfählen mit Trägerrost</li> <li>– Ausbau für Warenverkehr bis 7,5 t, Fußgänger, Radfahrer</li> <li>– ÖPNV: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte: k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Brücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene, vorrangig zu befördernde Verbindung</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung/Wiederherstellung des Grenzüberganges</li> <li>– engere Verbindung der ländlich peripheren Gebiete beiderseits der Neiße</li> <li>– Grundvoraussetzung zur Schaffung zukünftiger leistungsfähiger Verkehrsnetze im Grenzbe reich</li> </ul> </li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundvoraussetzung für Austausch von Waren und Dienstleistungen etc.</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder (s. Literaturverzeichnis) gezählt.</li> </ul> </li> </ul>			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Landkreis Oder-Spree</li> <li>• und Gebietskörperschaft Krosno Odrzanskie</li> <li>• Ansprechpartner: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Dezernat III, Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen</li> <li>– Polen: k. A.</li> </ul> </li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" 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"> <li>• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (Landkreis): läuft</li> <li>• Baubeginn: Mit der Realisierung des Bauvorhabens ist erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengener Abkommens für die Republik Polen zu rechnen.</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angaben zu voraussichtlichen Gesamtkosten: 2.375.707,00 EUR</li> <li>• Fördermittelantrag INTERREG IIIA von deutscher Seite eingereicht, von polnischer Seite bisher nicht, Begründung: nach geltenden polnischen Verfahrensvorschriften muss eine vollständige Baudokumentation dem Fördermittelantrag beigelegt werden (zum Vergleich: für den deutschen Fördermittelantrag ist die Entwurfsplanung ausreichend)</li> <li>• Brückenbau beim Landkreises Oder-Spree in den langfristigen Investitionsplan eingeordnet (Planung für 2006, Bauausführung für 2008)</li> <li>• Kreistag Krosno Odrzanskie beschloss Aufnahme der Herstellungskosten in den Investitionsplan</li> <li>• Teilung der Herstellungskosten entsprechend der Längen auf dem jeweiligen Territorium (2/3 Deutschland, 1/3 Polen)</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>• Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwurfsplanung durch Kreisverwaltung des Landkreises Oder-Spree, Vorstellung am 18.11.2003 gegenüber dem Landkreis Krosno Odrzanskie</li> <li>– Beschluss durch beide Kreistage gefasst</li> </ul> </li> <li>• Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat</li> <li>– Polen: Kreis Krosno Odrzanskie</li> </ul> </li> </ul>			
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"> <li>• Abstimmungsgespräche auf Landkreisebene (Landrat und Kreisvorstand) haben stattgefunden</li> <li>• gemeinsame Vereinbarung über die Errichtung der Brücke als verbindliche Arbeitsgrundlage abgeschlossen</li> <li>• Erarbeitung der Planung durch die deutsche Seite</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landkreis Oder-Spree übernimmt Bauausführung des gesamten Brückenbauwerks bis zu Straßenanbindung auf polnischer Seite</li> <li>polnische Note steht derzeit noch aus, für Ende 2006 erwartet</li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>z. T. langwierige Abstimmungsverfahren</li> <li>zeitlicher Versatz von Umsetzung konkreter Vereinbarungen (z. B. Fördermittelantrag)</li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>eher kleinräumige Wirkung, da keine direkte Anbindung an Bundesstraßen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>für Wirtschaftsräume Guben und Eisenhüttenstadt relevant, Anbindung Richtung Zielona Góra</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Vermeidung von Umwegfahrten über Guben</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>für den Raum Zielona Góra und Richtung Krosno Odran.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine unmittelbare Anbindung realisiert</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>da keine Ortslagen entlastet</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>eher Beitrag zur Verkehrsverlagerung von Guben zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Entlastung von Ortslagen vorgesehen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Effekte zu erwarten</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung auf polnischer Seite an Kreisstraßen → zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ als klassisches grenzüberschreitendes Projekt impulsgebend</li> <li>▪ für die Entwicklung des Gesamttraumes wichtig</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bund, Land, Kommune und polnische Seite</li> </ul>
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> <li>• räumlich/funktional <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme im ländlich geprägten, eher peripher gelegenen Raum</li> <li>– keine überregionale Bedeutung, lokaler Grenzübergang</li> <li>– Grenzübergang wird an Bedeutung verlieren, sobald Verbindung nördlich von Eisenhüttenstadt realisiert wird</li> </ul> </li> </ul>					




**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrlich                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– konkreter Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit steht aus (z. B. Verkehrsprognose)</li> </ul> </li> <li>• prozessual                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– trotz laufender Abstimmungen bestehen Umsetzungsprobleme bzw. zeitliche Verzögerungen</li> </ul> </li> <li>• finanziell                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Finanzierung von polnischer Seite (gem. Vereinbarung) ist derzeit offen</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung Finanzierung</li> <li>• Fortführung der kontinuierlichen Abstimmungen</li> <li>• offene Kommunikation über Realisierungsvorbehalte oder -hindernisse</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>ZELZ-SIEDLEC</b>
<p><b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung:</li> <li>– neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Zelz und Siedlec mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger Mit dem Brückenbauwerk kann das im Brandenburger Teil des Muskauer Faltenbogens bestehende thematische Rad- und Wanderwegnetz in den polnischen Teil des Muskauer Faltenbogens erweitert werden und die Entwicklung zum Dreiländer-Geopark intensivieren.</li> <li>– Das für die Nutzung als Fuß- und Radwegebrücke sowie zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen geplante Brückenbauwerk wird als 3-Feld-Spannbetonbrücke mit Stützweiten von 30/35/30 m errichtet. Für den überführenden Weg ist im Brückenbereich eine Wegebreite von 3,50 m und eine Gesamtbreite zwischen den Geländern von 4,50 m vorgesehen. Die Bauwerkslänge sowie die höhenmäßige Einordnung der Brücke ergeben sich dabei aus den hydrologischen Anforderungen.</li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genehmigungsverfahren steht vor dem Abschluss</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung 2007/2008</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: INTERREG IIIA</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>• Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären</li> </ul> </li> <li>• Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat</li> <li>– Polen: zu klären</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	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"> <li>•</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig (Muskauer Faltenbogen)
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar


**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ INTERREG IIIA
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	X				▪ 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.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ zu klären
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	• zu klären					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	• derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 281: FORST-ZASIEKI**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>FORST-ZASIEKI</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung:</li> <li>– neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Forst und Zasieki mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-</li> </ul> </li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>				
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: INTERREG IIIA</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>• FachplanungsEbene                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären</li> </ul> </li> <li>• Verantwortlichkeiten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat</li> <li>– Polen: zu klären</li> </ul> </li> </ul>				
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung</li> <li>▪ für touristische Nutzung wichtig</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fußgänger- und Radfahrer-Verbindung</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>lediglich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>nicht ableitbar</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>RATZDORF-KOSARZYN</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung:</li> <li>– neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Ratzdorf und Kosarzyn mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Landkreis Oder-Spree</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: zu klären</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>FachplanungsEbene                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären</li> </ul> </li> <li>Verantwortlichkeiten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat</li> <li>Polen: zu klären</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt hat eher örtliche Bedeutung</li> <li>für touristische Nutzung wichtig</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fußgänger- und Radfahrerverbindung</li> </ul>
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>lediglich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>nicht ableitbar</li> </ul>
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARARUDNICA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
PROJEKTTITEL	NEURÜDNITZ-STARARUDNICA
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung:</li> <li>– Nutzung der vorhandenen Brücke (ehemals Eisenbahnbrücke, entwidmet) und Anbindung an den auf deutscher Seite vorhandenen Radweg entlang der alten Bahntrasse</li> <li>– alternativ: Fährverbindung</li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wiederherstellung einer deutsch-polnischen Verbindung auf kommunaler Ebene</li> <li>– Nachnutzung des vorhandenen Brückenbauwerkes</li> <li>– Vernetzung der touristischen Wegenetze</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Verbindungen auf kommunaler Ebene <ul style="list-style-type: none"> <li>Abhängigkeit von anderen Projekten:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze</li> </ul> </li> <li>Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:               <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> </li> </ul>			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" 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"> <li>zu klären</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: zu klären</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>Fachplanungsebene               <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären</li> </ul> </li> <li>Verantwortlichkeiten:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat</li> <li>Polen: zu klären</li> </ul> </li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>TUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung der Rechtsträgerschaft und Nutzung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücke</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>LEBUS-NOWY LUBUSZ-GORZYCA</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– neue Fährverbindung zwischen Lebus, Nowy Lubusz und Gorzyca</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Schutzgebiete entlang der Oder werden bei Errichtung von neuen Anlegestellen etc. ggf. beeinträchtigt</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Fährverbindung, die sowohl die Oder quert, als auch die drei Ortschaften miteinander verbindet</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		Grenze: – 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.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: zu klären</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</li> <li>Fachplanungsebene                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären</li> </ul> </li> <li>Verantwortlichkeiten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat</li> <li>Polen: zu klären</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt hat eher örtliche Bedeutung</li> <li>für touristische Nutzung wichtig</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung</li> </ul>
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Förderung des Langsamverkehrs</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>▪ aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>▪ aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Förderung des Langsamverkehrs</li> <li>▪ aber eher touristische Bedeutung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht ableitbar</li> </ul>
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung an touristische Wegenetze</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung der künftigen Trassenführung der Fähre (Anlegestellen, Fahrtrouten)</li> <li>• erfahrungsgemäß langwieriger Planungs- und Abstimmungsprozess und abstimmungsintensive Realisierungsvorbereitung</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Südliche Verbindung zwischen der B112 (Oder-Lausitz-Trasse) und der B87</li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke:</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Frankfurter Innenstadt vom Durchgangsverkehr</li> <li>– Lückenschluss in der Oder-Lausitz-Trasse</li> <li>– Verknüpfung B112/B87 ohne Versatz über die BAB12</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: im Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg als weitere Bedarf eingestuft</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: zu klären</li> <li>Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit Ideenstadium, noch keine konkreten Planungen erfolgt</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: 6,25 Mio. EUR</li> <li>Finanzierung: Land Brandenburg</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg</li> <li>LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg</li> <li>MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Landesstraßen: offen</li> <li>Antragskonferenz ROV (GL): offen</li> <li>Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen</li> <li>ROV (GL): offen</li> <li>Linienbestimmung (BMVBS): offen</li> <li>Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen</li> <li>Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen</li> <li>Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen</li> <li>Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen</li> <li>Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen</li> <li>Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit noch Ideenstadium</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt</li> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der BAB12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Parallelverkehr“ zur BAB12</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Süd- und Nordraum von Frankfurt (Oder)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch BAB-Anschluss bereits gegeben</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Ortsumgehungen enthalten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trassenführung durch bisher unerschlossenes Gelände</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird der Neubau keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Entlastungen erkennbar</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>durch „Parallelverkehr“ BAB nur geringe Effekte zu erwarten</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Komplettierung B112 Oder-Lausitz-Trasse</li> <li>Lückenschluss</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>durch „Parallelverkehr“ auf der BAB12 nur mittlere Bedeutung für den Gesamttraum</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Neutrassierung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lückenschluss B112n/B87 und B112</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beförderung des Projektes auf politischer Ebene durch die Städte zur Stärkung der regionalen Wachstumskerne Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 314: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-ANGERMÜNDE-GRENZE D/PL</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn (Berlin-Passow) mit <math>v_{max}</math> von 120 km/h, elektrifiziert, moderne Leit- und Sicherungstechnik, Abschnitt zwischen Passow und insbesondere zwischen Tantow und Stettin in sehr marodem baulichen Zustand, eingleisig</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau auf 160 km/h auf gesamter Streckenlänge</li> <li>– Modernisierung Leit- und Sicherungstechnik</li> <li>– Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Stettin</li> <li>– Anbindung (über Berlin Hauptbahnhof) zum BBI</li> <li>– Wiederherstellung der wichtigsten Bahnverbindung zwischen den beiden Metropolen und ihren umgebenden Räumen</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– keine unmittelbare</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Deutsche Bahn AG</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>
<b>PLANUNGSPROZESS</b>	
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Stettin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>ist Ziel des Ausbaus</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>gilt sowohl für Stettin, als auch für Berlin und den BBI</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Lärminderung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bahnvorhaben</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht</li> <li>▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards und Verlagerungseffekte</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relativ „autarkes“ Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Metropole Berlin</li> <li>▪ Metropole Stettin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Bahnstrecke von Berlin nach Stralsund</li> </ul>
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sehr schlechter Ausbauzustand (insb. polnische Seite und deutsche Seite ab Tantow, <math>v_{max} = 40</math> bis 60 km/h)</li> <li>▪ z. T. veraltete Leit- und Sicherungstechnik</li> <li>▪ unattraktive Bahnverbindung</li> </ul>				
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt muss beiderseits der Grenze einen sehr hohen Stellenwert einnehmen, da es insbesondere für die Anbindung Berlin-Stettin einen sehr hohen Stellenwert aufweist</li> <li>▪ grenzüberschreitende Abstimmung über Ausbaustandards, Realisierungszeiträume</li> <li>▪ Verbindlichkeit der Planungen</li> </ul>				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin

BESCHREIBUNG		INHALT									
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>											
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>AUSBAU NE26 BERLIN-KÜSTRIN</b>									
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn mit <math>v_{max}</math> von 100 km/h, nicht elektrifiziert, mechanische oder elektrische Leit- und Sicherungstechnik, Ausbau auf 120 km/h geplant</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Gorzów Wlkp.</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung Lichtenberg-Berlin Hbf</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>									
<b>PROJEKTTÄRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Deutsche Bahn AG</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>									
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		<table border="1"> <tr> <td>D</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> gering</td> </tr> <tr> <td>PL</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> gering</td> </tr> </table>		D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering								
PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering								
<b>PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>									



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
STAND	
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Gorzów Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>ist Ziel des Ausbaus</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>gilt sowohl für Kostrzyn, als auch für Berlin und Gorzów Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von Lärminderung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bahnvorhaben</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht</li> <li>▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. o.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp.</li> <li>▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Metropole Berlin</li> <li>▪ Zentrum Gorzów Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp.</li> <li>▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sehr schlechter Ausbauzustand (insb. polnische Seite, <math>v_{max} = 40</math> bis <math>60</math> km/h)</li> <li>▪ auf deutscher Seite: veraltete Leit- und Sicherungstechnik</li> <li>▪ unattraktive Bahnverbindung</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gleichgewichtige Behandlung der Strecke beiderseits der Grenze (Strecke mit überregionaler Bedeutung zur Entlastung anderer Korridore oder Strecke mit regionaler/lokaler Bedeutung?)</li> <li>▪ grenzüberschreitende Abstimmung über Ausbaustandards, Realisierungszeiträume</li> <li>▪ Verbindlichkeit der Planungen</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln**

BESCHREIBUNG		INHALT	
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>			
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>BAB 11 AUSBAU AK UCKERMARK-AS SCHMÖLLN</b>	
<b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Autobahn, Beibehalt vierspuriger Querschnitt, Errichtung von beidseitigen Standstreifen</li> <li>– Sonderbauwerke: ggf. Brückenbauwerke</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchgängige Befahrbarkeit der BAB11 von Berlin bis Szczecin</li> <li>– Beseitigung der vorhandenen Langsamfahrstellen aufgrund des schlechten baulichen Zustandes</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit durch Errichtung beidseitiger Standstreifen</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme im Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– weiterer Ausbau der BAB11</li> <li>– Ausbau der S10 (polnische Seite)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>PROJEKTT RÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Brandenburg</li> <li>• Ansprechpartner: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Autobahn</li> </ul>	
<b>PRIORITÄT IM LAN-</b>		<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel
			<input type="checkbox"/> gering

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMABSTAB		<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS- STAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>da keine Maßnahme in den Bundes- und Landesplanung bisher nur Ideenstadium</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITAB- LAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abhängig von weiteren Planungen (s. o.)</li> </ul>			
KOSTEN UND FINAN- ZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.)</li> <li>Finanzierung: k. A. (s. o.)</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAH- REN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</li> <li>– LS: Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Autobahn</li> <li>– MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Brandenburg</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen</li> <li>Antragskonferenz ROV (MIR): nicht erforderlich</li> <li>Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): nicht erforderlich</li> <li>ROV (MIR): nicht erforderlich</li> <li>Linienbestätigung: nicht erforderlich</li> <li>Erarbeitung Vorentwurf (LS): nicht erforderlich</li> <li>Genehmigung Vorentwurf (MIR): nicht erforderlich</li> <li>Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): nicht erforderlich</li> <li>Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen</li> <li>Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LS): offen</li> <li>Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen</li> <li>Baubeginn (LS): offen</li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREI- TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Aufnahme in das Entwicklungs- und Handlungskonzept ist die Abstimmung bereits erfolgt</li> </ul>			
PLANUNGS-/ REALISIE- RUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITS- ARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>aufgrund des Ideenstadiums bisher nicht erfolgt</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Berlin, Szczecin, den Zentren Schwedt, Goleniow, Stargard Szczeciński
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ keine Entlastung von sensiblen Bereichen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene hiermit verbunden
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Ausbaumaßnahme nicht befördert.



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Anwendung neuer Sicherheitsstandards werde mittlere Effekte auf der vorhandenen Trasse zu erreichen sein.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Maßnahme ordnet sich in Gesamtkontext BAB11 mit GÜG Pomellen ein</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der Ausbaumaßnahme berührt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit nicht relevant</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Hauptstraßenverbindung Berlin-Szczecin bedarf einer durchgängigen und zügigen Befahrbarkeit, um zur Entwicklung des gesamten Raumes beizutragen.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>fehlende durchgängige und zügige Befahrbarkeit der BAB 11 von Berlin nach Szczecin</li> </ul> </li> <li>prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit keine erkennbar</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN****INHALTSVERZEICHNIS**

A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN .....	2
Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA .....	2
Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN .....	6
Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA .....	10
Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA .....	14
Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER.....	18
Projekte 159-164: Neubau der B178 von Weißenberg (BAB4) bis Grenzübergang Zittau.....	22
Projekt 219: S106/S111 UMFABRUNG BAUTZEN.....	27
Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ .....	31
Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG .....	35
Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA.....	39
Projekt 291: Grenzübergang Krauschwitz – Legnica .....	43
Projekt 292: Grenzübergang Lodenau - Sobolice.....	47
Projekt 293: Grenzübergang Deschka - Piensk.....	51
Projekt 294: Grenzübergang Görlitz - Kozlice.....	55
Projekt 296: Grenzübergang Ostritz - Krzewina.....	59
Projekt 298: Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok.....	63
Projekt 299: Grenzübergang Klein-Priebus - Bucze.....	67
Projekt 300: Grenzübergang Bad Muskau – Legnica („Englische Brücke“) .....	71
Projekt 301: Grenzübergang Rothenburg - Toporow .....	75
Projekt 302: Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec.....	79
Projekt 303: Grenzübergang Ostritz – Marienthal - Posada („Klosterbrücke“).....	83
Projekt 304: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow (Neißgasse) .....	87
Projekt 305: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“) .....	91
Projekt 306: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißigmühle“) .....	95
Projekt 307: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“) .....	99
Projekt 308: Grenzübergang „Dreiländerpunkt“ .....	103
Projekt 325: ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze.....	107

## A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN

### Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B 96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau der östlichen Ortsumfahrung der Stadt Hoyerswerda, die im Süden an die B 96 und im Norden an die B 97 anbindet., zweistreifiger Ausbau</li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: keine</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Beseitigung des Bahnübergangs in Hoyerswerda-Zeißig</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung Hoyerswerda vom Durchgangsverkehr Bautzen – Cottbus (Verkehrsführung durch die Innenstadt)</li> </ul> </li> <li>Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf</li> <li>Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>weitere Abschnitte der B96, z. B. Westtangente Bautzen</li> </ul> </li> <li>Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> </li> </ul>			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Meißen</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>die OU Hoyerswerda soll 2008 im LVP beschlossen werden</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: 15 Mio. EUR</li> <li>Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt</li> <li>Beschlussfassung des LVP: offen</li> <li>Baubeginn (LS): offen (geplant für 2009)</li> </ul>			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ insbesondere die Gewerbezentren in Hoyerswerda und Spremberg
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ des Raumes zwischen Berlin und Sachsen
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ K.A.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU wird die Stadt Hoyerswerda deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ weitere Ortsumfahrungen geplant entlang der B96
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)		X			▪ Bessere Erschließung der Gewerbegebiete Hoyerswerda und Spremberg.
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		▪ Die OU wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, und trägt nur gering zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Bad Muskau/GÜ Polen (und weiter) aus diesem Raum bei
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung	X				▪ Finanzierung durch Bund und Land
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	▪ derzeit keine erkennbar					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau der Westtangente Bautzen, welche die B 6 sowie die B 96 an der Innenstadt und an der Friedensbrücke vorbeileiten soll.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Güterverkehr in Richtung Tschechische Republik; Dreiländereck</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> <li>• Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Planfeststellungsbeschluss für die Westtangente Bautzen erfolgte bereits 2005.</li> <li>• Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht.</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 25 Mio. EUR</li> <li>• Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: <span style="float:right">erfolgt</span></li> <li>• Planfeststellungsbeschluss <span style="float:right">erfolgt</span></li> <li>• Baubeginn (LS): <span style="float:right">offen</span></li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor.</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Westtangente dient vor allem der Entlastung der Innenstadt durch den Straßengüterverkehr</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Westtangente mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Raumes Bautzen / BAB4 und dem Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der Westtangente wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Westtangente nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ weitere Ortsumfahrungen geplant entlang der B96
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Westtangente wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine gesicherte Finanzierung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Westtangente ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– zweistreifiger Neubau einer Verbindung von Bernsdorf nach Lauta (B97n);</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterführung des Verkehrs von Burkau – Kamenz – Bernsdorf in Richtung BAB13 und Entlastung von Hoyerswerda</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, weiterer Bedarf; neue Vorhaben mit Planungsrecht</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• K.A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
REALISIERUNGSSTAND			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>	
KOSTEN UND FINANZIERUNG		<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.</li> <li>Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>	
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN		<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt</li> <li>Planfeststellungsbeschluss: offen</li> <li>Baubeginn (LS): offen</li> </ul>	
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE		<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>	
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>In Richtung BAB13 ist mit einer Verringerung der Reisezeit zu rechnen.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>des Raumes Kamenz von der BAB13 aus</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Neubau der B97n von Bernsdorf nach Lauta entlastet den Ortskern von Hoyerswerda.</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortslage Hoyerswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine gesicherte Finanzierung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– nordwestliche Ortsumfahrung von Bischofswerda; zweistreifiger Ausbau</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt von Bischofswerda</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> <li>• Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Planfeststellungsbeschluss für die OU Hoyerswerda erfolgte 2006.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
<b>REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht.</li> </ul>		
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>		
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: 19,5 Mio Euro</li> <li>Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>		
PLANUNGSPROZESS			
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen:</li> <li>Planfeststellungsbeschluss</li> <li>Baubeginn (LS):</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>erfolgt</li> <li>erfolgt</li> <li>offen</li> </ul>	
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor.</li> </ul>		
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die OU dient vor allem der Senkung des Durchgangsverkehrs in Bischofswerda.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die OU entlastet den Ortskern von Bischofswer-</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					da.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortslage Bischofswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
Relevanz für DPERON				X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorgerufen.</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine gesicherte Finanzierung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

**Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>STRASSENVERBINDUNG B 156A HOYERSWERDA - WEISSWASSER</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Bundesstraße 156a ist die geplante Verlängerung des Autobahnzubringers B96n für Hoyerswerda zur BAB13 nach Weißwasser</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung zwischen den Mittelzentrum Weißwasser/O.L. und Hoyerswerda unter Einbeziehung einer Südumfahrung für Weißwasser/O.L.</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMASSTAB</b>		D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienbestimmungsverfahren offen</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.</li> <li>Finanzierung: Bund und Land</li> </ul>		
<b>PLANUNGSPROZESS</b>			
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen:</li> <li>Linienbestimmung</li> <li>Baubeginn (LS):</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>erfolgt</li> <li>offen</li> <li>offen</li> </ul>	
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	•		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	• zu klären		
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	• k.A.		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Vor allem für die Industriestandorte Kraftwerk Boxberg und Schwarze Pumpe
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Mit dieser Straßenverbindung werden die deutsch-sorbischen Gemeinden (z.B. Mühlrose, Neustadt/Spree), die am Rande des Tagebaues Nochten liegen, an das überregionale Straßennetz in Richtung Bautzen und Görlitz angebunden.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪ K.A.

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Entlastung des Ortskerns Weißwasser kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ . Autobahnzubringers B96n</li> <li>▪ GÜ Krauschwitz/Leknica</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<b>X</b>
<b>Relevanz für DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verlegung wird sowohl Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, aber auch den grenzüberschreitenden Verkehr von Leknica in Richtung Berlin (BAB13) fördern.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>PLANUNGSMSETZUNG (REALISIERUNGSMHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine gesicherte Finanzierung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Bund und Land</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekte 159-164: Neubau der B178 von Weißenberg (BAB4) bis Grenzübergang Zittau**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>NEUBAU DER B178 VON WEIßENBERG (BAB4) BIS GRENZÜBERGANG ZITTAU</b>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau einer teilweise vierspurigen, leistungsfähigen Verbindung vom Grenzübergang Zittau zur BAB4 mit Entlastung der Städte Löbau, Herrnhut, Zittau vom Durchgangsverkehr.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer überregionalen Verbindung und Anbindung des Dreiländerecks mit dem Mittelzentrum Zittau.</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen</li> <li>• Begleitet durch das Regionalmanagement Oberlausitz</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauabschnitt 1.1: Fertigstellung des Alternativentwurfes ist für das 2. Halbjahr 2007 avisiert.</li> <li>• Bauabschnitt 1.2: Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig, teilweise wird schon gebaut.</li> <li>• Bauabschnitt 2: Für den Verkehr bereits seit Nov. 2001 freigegeben.</li> <li>• Bauabschnitt 3.1: Ausführungsplanung ist beauftragt. Ausschreibungen für die Bauleistungen noch 2007 vorgesehen.</li> <li>• Bauabschnitt 3.2: Planfeststellungsverfahren</li> <li>• Bauabschnitt 3.3: Beantragung des Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2007 vorgesehen.</li> <li>• Bauabschnitt 4: Für den Verkehr bereits seit 2000 freigegeben.</li> <li>• Bauabschnitt 5: Befindet sich im Bau, teilweise schon fertig gestellt. Grenzbrücke wird in Verantwortung der polnischen Straßenbauverwaltung geplant und gebaut. (Stand: 05/2007)</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauabschnitte teilweise fertig gestellt, Realisierung des Abschnitts 3 offen</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bauabschnitt 1.1: 35,5 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 1.2: 39,4 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 2: 28,4 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 3.1: 29,1 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 3.2: 44,2 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 3.3: 24,2 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 4: 13,2 Mill. Euro</li> <li>○ Bauabschnitt 5: 8,9 Mio. Euro</li> </ul> </li> <li>• Finanzierung: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt</li> <li>Siehe Planungs- und Realisierungsstand</li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im April 2004 wurde ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau (DtI.), Reichenau (Bogatynia in Polen) und Grottau (Hrádek nad Nisou in der Tschechischen Republik) unterzeichnet.</li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere des Mittelzentrums Zittau sowie der Grenzregion des Dreiländerecks.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>des Landkreises Löbau-Zittau und des Dreiländerecks.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung an die transeuropäischen Korridore II und III werden verbessert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Ortskerne von Löbau, Herrnhut und Zittau erzielen eine hohen Effektivität.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Entlastung der Ortskerne Löbau, Herrnhut und Zittau kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
Relevanz für DPERON		X				Die Durchgängigkeit der B178 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch einen großen Teil zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Polen und Tschechische Republik bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilweise gesicherte Finanzierung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Arbeit mit den Mitteln der GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauabschnitt 5: Grenzübergang Zittau</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwischenstaatlichen Vertrag 2004 über den Bau einer Straßenverbindung abgeschlossen.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 219: S106/S111 UMFABRUNG BAUTZEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>S106/S111 UMFABRUNG BAUTZEN</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Südumgehung Bautzen (B6 – B96 – B6) und im weiteren Verlauf Anbindung Flugplatz Bautzen-Litten an das regionale Straßennetz und an die BAB4.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Durchgangsverkehr in Richtung Löbau, Zittau und Bischofswerda</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV); Dringlichkeitsstufe 1 des Staatsstraßenausbauplanes des Freistaates Sachsen</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: Westtangente Bautzen; weitere Ausbauten der S111</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTTÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren):</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		Regierungspräsidium Dresden • Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Planfeststellungsbeschluss für die Umfahrung Bautzen erfolgte bereits.</li> <li>• Der erste Bauabschnitt wurde 2007 für den Verkehr freigegeben.</li> <li>• Für den zweiten Bauabschnitt ist die Finanzierung noch offen.</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 1. BA: 4,2 Mio. Euro</li> <li>◦ 2. BA: k.A.</li> </ul> </li> <li>• Finanzierung: Land Sachsen</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsbeschluss <span style="float:right">erfolgt</span></li> <li>• Baubeginn (1.BA): <span style="float:right">erfolgt; freigegeben</span></li> <li>• Baubeginn (2.BA): <span style="float:right">offen</span></li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Land Sachsen sieht keine Finanzmittel für den 2. BA vor.</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung von stark industrialisierten Regionen südwestlich von Bautzen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A.</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>des südwestlichen und östlichen Raumes um Bautzen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Verbesserungen der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Umfahrung nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Westtangente Bautzen und Umfahrung Bautzen fallen im 1.BA teilweise zusammen; weiterer Ausbau der S111 geplant.</li> </ul>

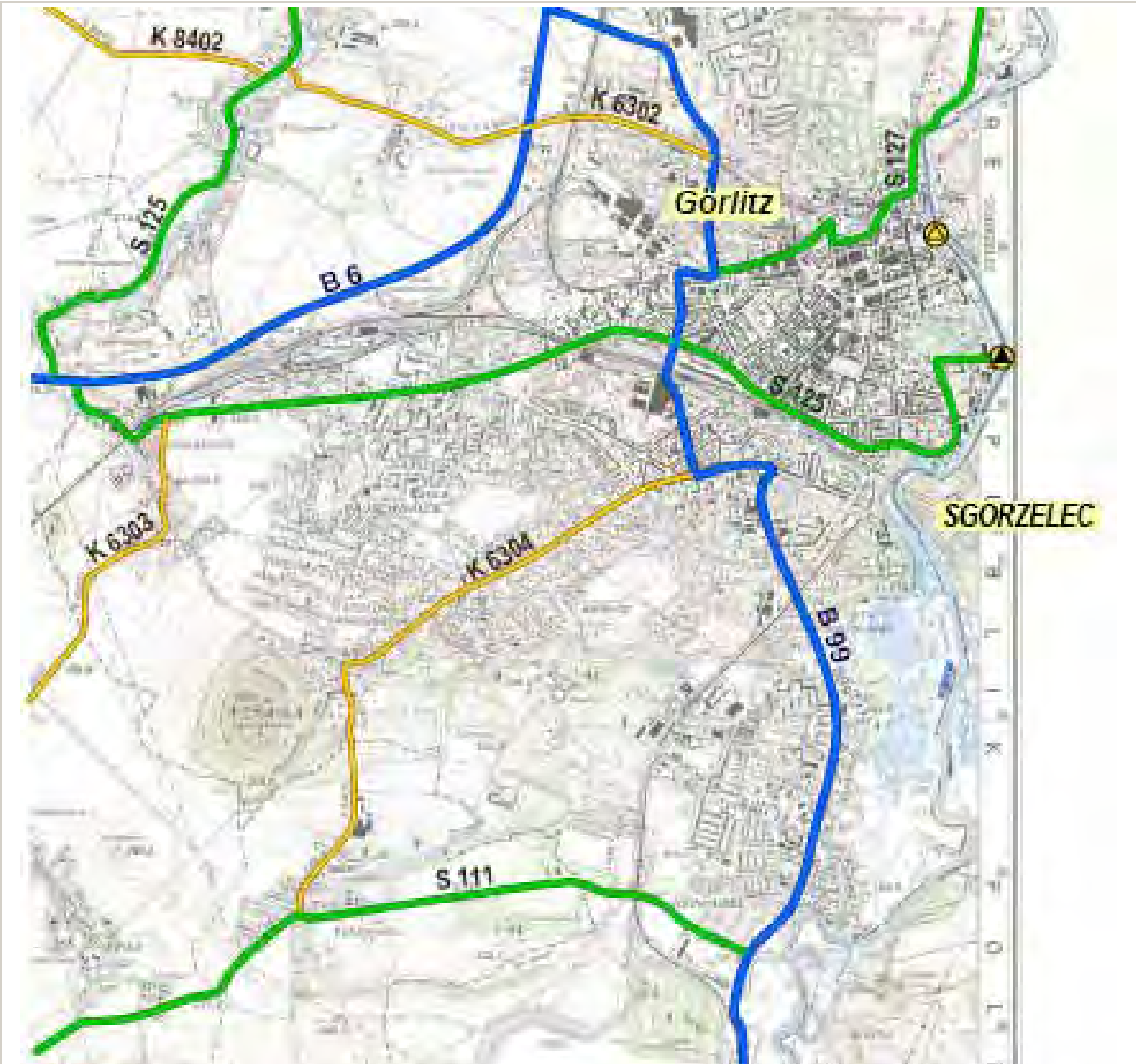
**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	▪ K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine gesicherte Finanzierung für den 2. BA</li> </ul>				X	▪ Finanzierung durch Land Sachsen
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Finanzierung des 2.BA ist offen.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ</b>
<b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Südwestumgehung Görlitz, zweistreifiger Ausbau</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung Görlitz vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation und Aufwertung des Gewerbestandort Hagenwerder</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		deutsch-polnischen Grenze: – 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.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschlussfassung des 1. Bauabschnitts erfolgte 2001</li> <li>• Stellungnahme zur Vorplanung 2. Bauabschnitt erfolgte 2001</li> <li>• Aktueller Stand: k.A.</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>		voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung: Land Sachsen</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Bauabschnitt: Planfeststellungsbeschluss <span style="float:right">erfolgt</span></li> <li>• 2. Bauabschnitt: Vorplanung <span style="float:right">erfolgt</span></li> </ul> (Stand: 2001)			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an den Gewerbestandort Hagenwerder.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ K.A.</li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

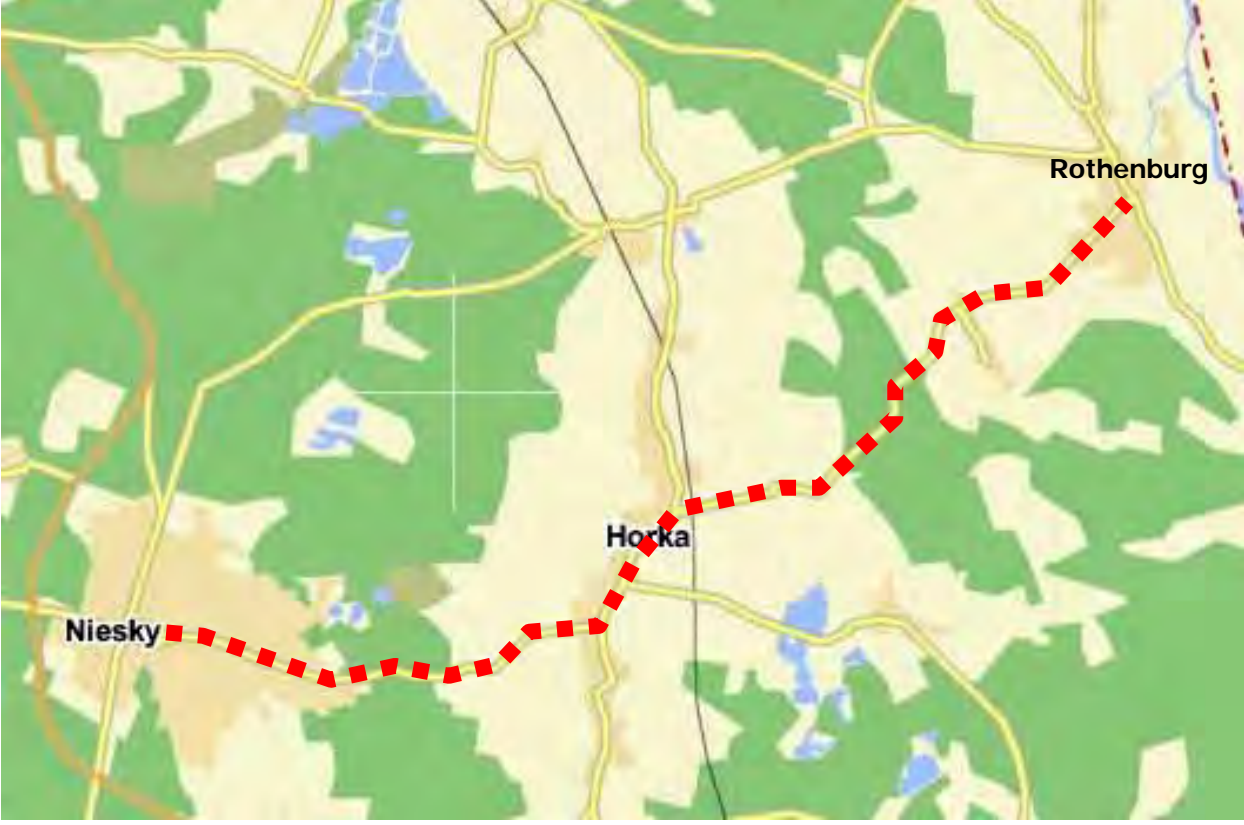
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung von Görlitz mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.</li> </ul>
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>des Gewerbestandort Hagenwerder und des GÜ Hagenwerder.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Görlitz deutlich vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung entlastet.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Umfahrung nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau des GÜ Hagenwerder geplant.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhande-</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A..</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	nen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch zur besseren Erreichbarkeit Richtung Radomierzycze aus Richtung BAB4/ Reichenbach bei.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine gesicherte Finanzierung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung durch Land Sachsen</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Finanzierung des Projekts und die Planfeststellung des 2. Bauabschnitts sind offen.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>					
					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>VERBINDUNGSSTRASSE NIESKY - ROTHENBURG</b>			
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau der Verbindungsstraße von Niesky über Horka nach Rothenburg/O.L.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau der Staatsstraße von Niesky nach Rothenburg. Anschluss in Horka an einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt.</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden</li> <li>• Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>		<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereits realisiert</li> <li>Die Staatsstraße wurde 2003 für den Verkehr freigegeben.</li> </ul>
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereits realisiert</li> </ul>
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gesamtkosten: 1,74 Mill. Euro</li> <li>Finanzierung: Land Sachsen</li> </ul>
PLANUNGSPROZESS	
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	•
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Verbindung von Niesky und Rothenburg mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Der Stadt Horka
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ Keine Verbesserung der Anbindung.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-				X	▪ k.A.

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt ABS Hoyerswerda – Horka – Bundesgrenze.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Horka stellt eine Verbesserung der Erreichbarkeit in Richtung Bundesgrenze/Polen dar.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesichert</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung durch Land Sachsen</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Umfahung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt wurde 2003 realisiert.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>S127 GÜG DESCHKA</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlegung der bestehenden S127 östlich von Kunnersdorf. Die neue S127 bindet nördlich von Zodel an der vorhandenen S 127 an und wird von dort abseits der Ortslagen Zodel, Neundorf und Ludwigsdorf bis zum Knotenpunkt B 115/S 125 geführt. Außerdem ist der Neubau eines GÜG in Deschka geplant.</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Neubau einer Grenzbrücke für Fussgänger und einer Grenzbrücke für den Kfz-Verkehr.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung des GÜG Deschka an das überregionale Verkehrsnetz. Durch den Neubau der zweistreifigen Trasse entsteht eine leistungsfähige Verkehrsanbin-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>dung des grenznahen Raumes nördlich von Görlitz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: Realisierung Grenzübergang Deschka – Piensk für den Kfz-Verkehr</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: Land Sachsen</li> <li>• Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Bautzen</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Dresden erfolgt im Februar 2005.</li> <li>• Baubeginn war 2005; Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2006.</li> <li>• Die Fußgänger-Grenzbrücke wurde 2007 eröffnet.</li> <li>• Der letzte Bauabschnitt (GÜG Deschka Kfz-Verkehr) ist für 2010 geplant.</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GÜG Deschka soll 2010 für den Kfz-Verkehr eröffnet werden.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten: k.A.</li> <li>• Finanzierung: Land Sachsen; GÜG: Land Sachsen und Republik Polen</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellung <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Bau der S127 <span style="float: right;">erfolgt</span></li> <li>• Bau GÜG Deschka (Kfz-Verkehr) <span style="float: right;">offen</span></li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Neubau der Grenzbrücke ist erforderlich auf der Rechtsgrundlage des Abkommens über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im nach geordneten Straßennetz sowie der Neubau der Abfertigungsanlage auf polnischem Hoheitsgebiet.</li> </ul>			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Regional und überregional wichtige Straßenverbindung an das Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Wichtige Anbindung an das geplante Gewerbegebiet Rothenburg
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Der Stadt Deschka, des GÜG Deschka – Piensk und des Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪ k.A.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪ K.A.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X			X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt GÜG Deschka - Piensk</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A..</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verlegung der S178 wird Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, die Anbindung der S128 an den GÜG Deschka trägt zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion Deschka-Piensk bei.</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>K.A.</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Grenzüberschreitendes Projekt in Abstimmung mit der Republik Polen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu klären</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GÜG und Grenzbrücke für den Kfz-Verkehr muss noch realisiert werden.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 291: Grenzübergang Krauschwitz – Legnica

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
Projekttitle	Grenzübergang Bad Muskau – Legnica („Englische Brücke“)
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Straßengrenzübergang zwischen Krauschwitz und Legnica im Zuge der S127 und der OU Legnica                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Zubringer im Bau, Fertigstellung 2008.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– MIV-Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Freistaat Sachsen (Zubringer) Republik Polen (Brücke)</li> <li>Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,</li> </ul>				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	D	<input checked="" 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	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Bau, Fertigstellung soll im Jahr 2008 erfolgen</li> </ul>				
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: Interreg IIIA.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum als Ersatz für innerstädtischen Straßenübergang</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum, Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Angabe</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					Schließung des vorhandenen Innerortsgrenzüberganges für den motorisierten Verkehr nach Fertigstellung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung über Interreg III A- Mittel</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>					
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>	k.A.				
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	▪ k.A.				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 292: Grenzübergang Lodenau - Sobolice**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENUÜBERGANG LODENAU - SOBOLICE</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Straßengrenzübergang zwischen Lodenau und Sobolice bei Stromkilometer 114+385                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Warenverkehr bis 3,5t soll zugelassen werden</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Lodenau und Sobolice</li> <li>–</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: k.A.</li> <li>• Ansprechpartner: Niederschlesischer Oberlausitzkreis, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input checked="" type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>• Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ 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.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>						

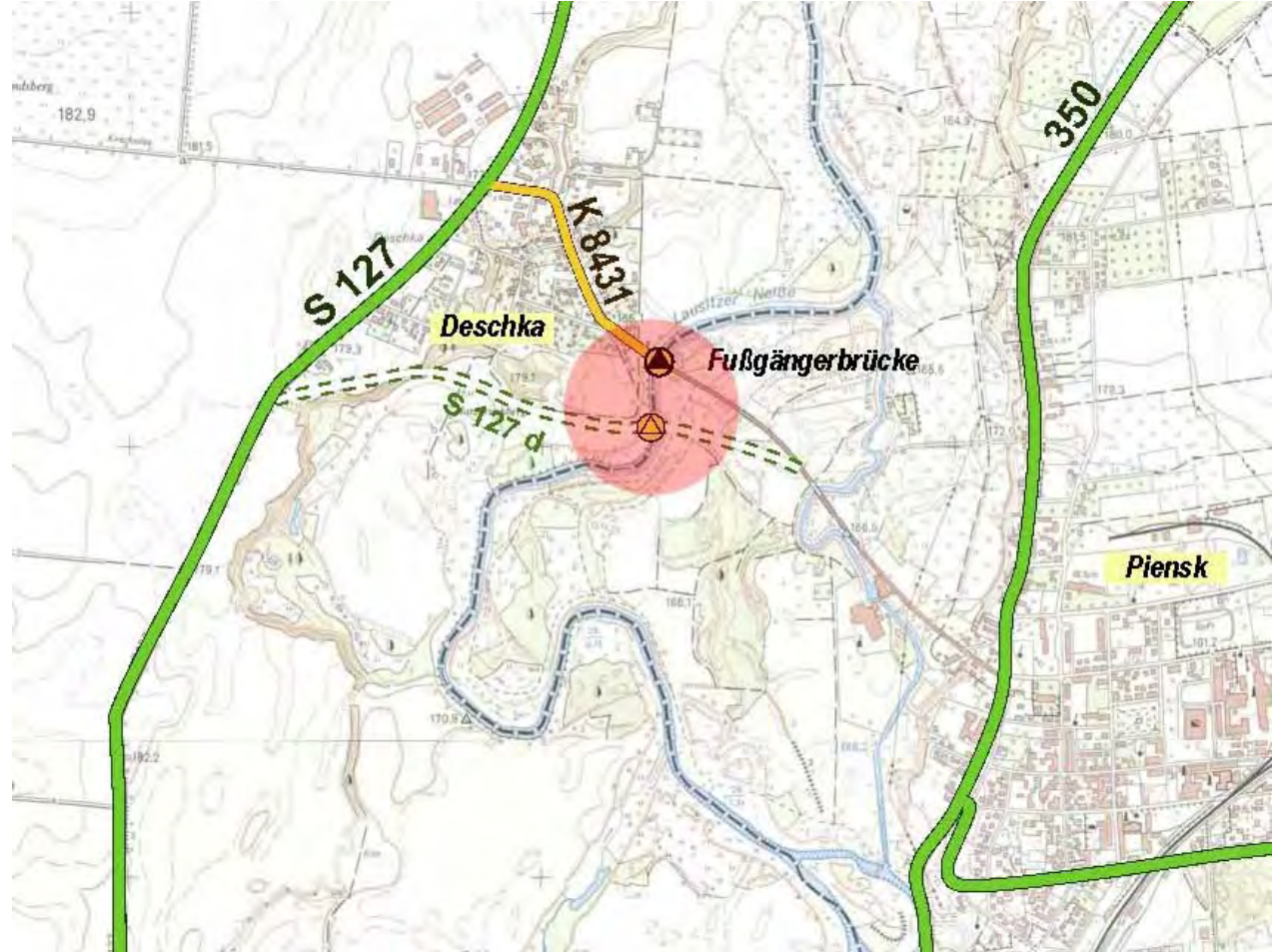
**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>DEFIZITE</b>					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen.</li> </ul>				



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt 293: Grenzübergang Deschka - Piensk**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRE NZÜBERGANG DESCHKA - PIENSK</b>
<p><b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Straßengrenzübergang zwischen Deschka und Piensk                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: nur für Personenverkehr, kein Warenverkehr soll zugelassen werden</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Deschka und Piensk</li> <li>–</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Zubringer auf dt. Seite: Freistaat Sachsen, sonst: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,</li> </ul>				
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: Zubringer auf dt. Seite in der Vorplanung</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Abkommen zum Bau des GÜG vom 21.11.2000</li> </ul>				
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baubeginn frühestens 2010</li> </ul>				
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>				
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE					
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortsetzung der Planungen.</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 294: Grenzübergang Görlitz - Kozlice**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG GÖRLITZ - KOZLICE</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Straßengrenzübergang zwischen Görlitz (Weinhübel) und Kozlice                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke, Standort ungeklärt</li> <li>– sonstige Besonderheiten: Fortführung einer Südumfahrung Görlitz im Zuge der S 111</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Görlitz (Weinhübel) und Kozlice, Entlastung der Görlitzer Innenstadt</li> <li>–</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		– 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.			
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: Zubringer auf dt. Seite: Freistaat Sachsen, sonst: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: k.A.</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: k.A.</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	• K.A.				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• k.A.				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	(Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					Entlastung der Innenstadt Görlitz
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
RELEVANZ FÜR DPERON						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzüber-</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	Vereinbarungen etc.					gang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE						
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortsetzung der Planungsüberlegungen einschließlich Festlegung des Brückenstandortes</li> <li>▪ Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 296: Grenzübergang Ostritz - Krzewina

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG OSTRITZ - KRZEWINA</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung des derzeit nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Grenzüberganges zwischen Ostritz und Krzewina für Pkw im Zuge der Kreisstraße 8616                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke vorhanden</li> <li>– sonstige Besonderheiten: mit baulichen Veränderungen am GÜG auch Warenverkehr bis 3,5t möglich, jedoch erst nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens in der Republik Polen (Rückstau auf Bahngleise)</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Ostritz und Krzewina auch für Pkw</li> <li>–</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> </li> </ul>			
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: k.A.</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Stadtratsbeschluss Ostritz vom März 2006</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	K.A.				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	zu klären				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	k.A.				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Angabe</b>	
	die transeuropäischen Netze					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>						
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortsetzung der Planungsüberlegungen einschließlich Festlegung des Brückenstandortes</li> <li>▪ Aufnahme in Grenzbrückenabkommen</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 298: Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok**

BESCHREIBUNG		INHALT							
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>									
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>GRENUBERGANG PECHERN – PRZEWOZ POTOK</b>							
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Pechern und Przewoz Potok bei Stromkilometer 92+990                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: neu gebautes Neißewehr</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Pechern und Przewoz Potok</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>							
<b>PROJEKTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: k.A.</li> <li>• Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>							
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• D</li> <li>• PL</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>• <input type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> <tr> <td>• <input type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> </table>	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input checked="" type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
• <input type="checkbox"/> hoch	• <input checked="" type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering							
• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering							
<b>PLANUNGS-</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> </ul>							

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung Krauschwitz – Przewoz (April 2006), Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary (September 2006)</li> </ul>		
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>		
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>		
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>		
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme in das Grenzübergangsabkommen erforderlich</li> </ul>		
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
RELEVANZ FÜR DPERON						<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE						
PROJEKTBEZOGENER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen</li> </ul>					




**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>HANDLUNGSBEDARF</b>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 299: Grenzübergang Klein-Priebus - Bucze**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG KLEIN-PRIEBUS - BUCZE</b>
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Klein-Priebus und Bucze bei Stromkilometer 102+985                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neißewehr im Bau</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Klein-Priebus und Bucze</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden loka-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		len und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>				
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung Krauschwitz – Przewoz (April 2006), Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary (September 2006)</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme in das Grenzübergangsabkommen erforderlich</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE					
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Angabe</b>	
	die transeuropäischen Netze					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE						
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

**Projekt 300: Grenzübergang Bad Muskau – Legnica („Englische Brücke“)**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG BAD MUSKAU – LEGNICA („ENGLISCHE BRÜCKE“)
<p><b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Englischen Brücke im nördlichen Teil des Fürst-Pückler-Parkes             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– touristische grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Bad Muskau und Legnica</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		– 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.			
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: k.A.</li> <li>• Ansprechpartner: LK NOL, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa, Stiftungsrat der Fürst-Pückler-Park-Stiftung</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	• D	• <input checked="" 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"> <li>• Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>• Beschlusslage/Verbindlichkeit: Vorschlag der polnischen Seite in Stiftungsratssitzung November 2005, Willenserklärung der Städte Bad Muskau und Keknica vom März 2006, Willenserklärung der Kreise Niederschlesischen Oberlausitzkreis und Zary vom September 2006</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGHEMNISSE	• bisher wurde der Notenaustausch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen nicht eingeleitet				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Fürst-Pückler-Park
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Fürst-Pückler-Park
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG,	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>						Fürst-Pückler-Park
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Fürst-Pückler-Park
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>	bisher wurde der Notenaustausch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen nicht eingeleitet					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESchREIBUNGEN**

**Projekt 301: Grenzübergang Rothenburg - Toporow**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEschREIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENzüBERGANG ROTHENBURG - TOPOROW</b>
<b>KURZBEschREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Rothenburg und Toporow bei Neissestromkilometer 122+115                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Rothenburg und Toporow</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: k.A.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansprechpartner: LK NOL, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>			
PRIORITYÄT IM LANDESMÄßSTAB	D	<input checked="" 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"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Planungsüberlegung der Niederschlesischen Oberlausitzkreises, Stadtratsbeschluss Rothenburg (Februar 2006), Willenserklärung der Kreise Niederschlesischen Oberlausitzkreis und Zgorzelec</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierung erst nach Inkrafttreten des Schengen-Abkommens in Polen</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Raum Rothenburg</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Raum Rothenburg
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Raum Rothenburg
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-</li> </ul>					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					Raum Rothenburg
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE	im fußläufigen Einzugsbereich des GÜG auf polnischer Seite keine relevanten Ziele					
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in zwischenstaatliche Vereinbarungen</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 302: Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG GÖRLITZ - ZGORZELEC</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang zwischen Görlitz und Zgorzelec             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer zusätzlichen innerstädtischen Verbindung zwischen Görlitz und Zgorzelec</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Stadt Görlitz, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" 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"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Planungsüberlegung der Stadt Görlitz</li> </ul>			
GEPLANTER ZEITABLAUF		zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG		<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN		zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE		Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Bewertung				Bewertung	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ zusätzliche innerstädtische Neissequerung
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					zusätzliche innerstädtische Neissequerung
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					zusätzliche innerstädtische Neissequerung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					zusätzliche innerstädtische Neissequerung
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von					zusätzliche innerstädtische Neissequerung

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Verbindung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Angabe</b>	
	Trennwirkungen, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>Wurden</b>				<b>Erledigung</b>
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>					
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>					
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standortprüfung, Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> </ul>				



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

**Projekt 303: Grenzübergang Ostritz – Marienthal - Posada („Klosterbrücke“)**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG OSTRITZ – MARIENTHAL - POSADA („KLOSTERBRÜCKE“)</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer touristischer Grenzübergang zwischen Ostritz-Marienthal und Posada                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neissebrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer touristischen Verbindung zwischen Ostritz und Posada am Kloster Marienthal</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		– 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.			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>				
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: Stadtratsbeschluss Ostritz (März 2006)</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ touristische Verbindung
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					touristische Verbindung
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					touristische Verbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					touristische Verbindung
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					touristische Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>						
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 304: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow (Neißgasse)**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG HIRSCHFELDE – TUROSZOW (NEIßGASSE)</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: vorhandene Stahlbogenbrücke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer zentrumsnahen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>			
PRIORITYÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>zu klären</li> </ul>				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich</li> </ul>				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-</li> </ul>					zentrumsnahe Verbindung für Fußgänger und Radfahrer

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					rer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt 305 (Grenzübergang „Aschebrücke“)</li> </ul>
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> <li>EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in</li> </ul>

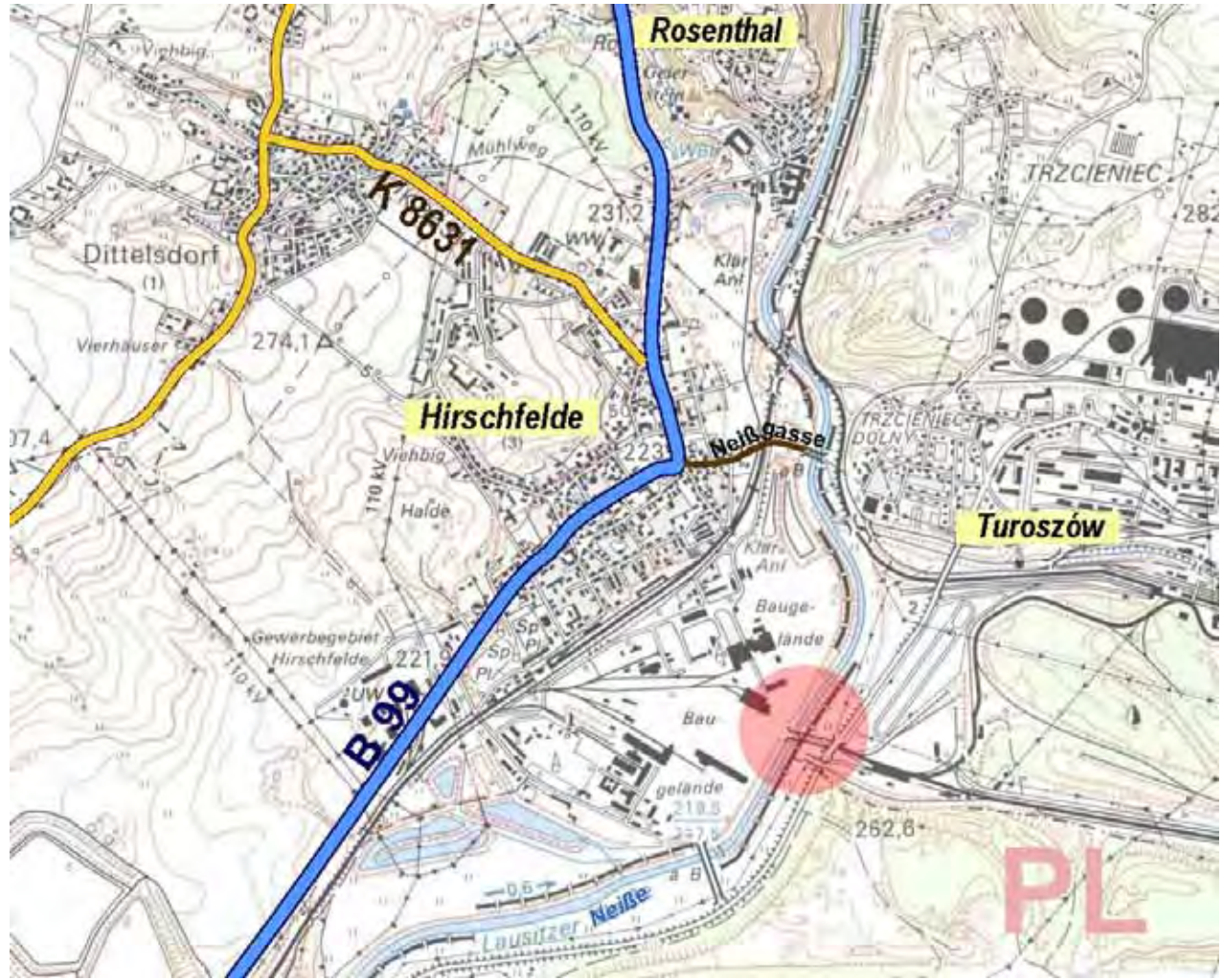
**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>						
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

**Projekt 305: Grenzübergang Hirschfelde – Turossow („Aschebrücke“)**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG HIRSCHFELDE – TUROSSOW („ASCHEBRÜCKE“)</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turossow                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: vorhandene Stahlbetonbrücke in ehemaligem Kraftwerksge- lände (stark sanierungsbedürftig) Abriss der Brücke ist beschlossen</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turossow</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		– 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.			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baulastträger: k.A.</li> <li>Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>				
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben</li> </ul>				
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					▪
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>						
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

**Projekt 306: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißmühle“)**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißmühle“)

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+075                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wunsch der Euroregion</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant</li> <li>– Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– touristische Nutzung</li> <li>– kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: zu klären</li> <li>• Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa</li> </ul>				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>• Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben</li> </ul>				
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	• zu klären				
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
	• zu klären				
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	• Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.				
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	• bisher keine Angaben				
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwick-</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich re-			X		▪ touristische Wegeverbindung.



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>lung der Region</b>	levanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ touristische Wegeverbindung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ .kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt Nr. 307 in ca. 500m Entfernung.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bisher eher eine Willensbekundung der Euroregion, detaillierte weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung zur Nutzung der vorhandenen Brücke</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

**Projekt 307: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW  
(„Lusatiaweg“)**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“)

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+660                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wunsch der Euroregion</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant.</li> <li>– Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– touristische Nutzung</li> <li>– kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: zu klären</li> <li>• Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa</li> </ul>				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: keine Angaben</li> <li>• Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben</li> </ul>				
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	• zu klären				
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>	• zu klären				
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	• Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.				
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	• bisher keine Angaben				
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich re-			X		▪ touristische Wegeverbindung.

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>lung der Region</b>	levanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>touristische Wegeverbindung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow</li> </ul>
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>					
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt Nr. 306 in ca. 500m Entfernung.</li> </ul>
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bisher eher eine Willensbekundung der Euroregion, detaillierte weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung zur Nutzung der vorhandenen Brücke</li> </ul>					



LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 308: Grenzübergang „Dreiländerpunkt“

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>GRENZÜBERGANG „DREILÄNDERPUNKT“</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer am Dreiländerpunkt bei Neißestromkilometer 197+680, studentischer Realisierungswettbewerb wurde durchgeführt                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sonderbauwerke: neue Neißebrücke erforderlich, vorgesehen ist eine überflutungssichere Brücke, die im Hochwasserfall nicht genutzt werden kann</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung einer touristischen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer am Dreiländerpunkt, Initiative des Städteverbundes „Kleines Dreieck“</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: k.A.</li> <li>• Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>	• D	• <input checked="" 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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: Initiative des Städteverbundes „Kleines Dreieck“, bisher keine Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> <li>• Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu klären</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>EFFEKTE</b>					
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich re-</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger-</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>ENTWICKLUNG DER REGION</b>	levanten Einrichtungen					ger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich               <ul style="list-style-type: none"> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul> </li> </ul>					
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>					
<b>AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>					touristische Entwicklung im Dreiländereck, Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>RELEVANZ FÜR DPERON</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuer Grenzübergang zwischen D und PL</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor</li> </ul>
<b>KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.</li> </ul>
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE</b>						
<b>PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 325: ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>					
<b>PROJEKTTITEL</b>		<b>ABS HOYERSWERDA – HORKA - BUNDESGRENZE</b>			
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbaustrecke Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Neubau der Neissebrücke (Verantwortung auf polnischer Seite)</li> <li>– sonstige Besonderheiten: zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung auf dem Abschnitt Knappenrode – Horka – Bundesgrenze, Ausrüstung mit ESTW-Technik, Streckengeschwindigkeit: 120 km/h</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen, Strecke soll künftig etwa 60% des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs mit der Republik Polen bewältigen</li> <li>– Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Scheine</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege eingeordnet</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: BMVBS</li> <li>• Ansprechpartner: BMVBS, DB AG</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• D</li> <li>• PL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> <li>• <input type="checkbox"/> hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> </ul>
<b>PLANUNGS-</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand der Vorbereitung: Planungsleistungen sind von DB AG beauftragt worden</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschlusslage/Verbindlichkeit: k.A.</li> </ul>		
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inbetriebnahme bis 2013</li> </ul>		
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 163 Mio. €</li> <li>Finanzierung: Bund, EFRE</li> </ul>		
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planfeststellungsverfahren</li> </ul>		
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erforderliche Planfeststellungsverfahren werden wegen der vorhandenen FFH-Gebiete mehr Zeit in Anspruch nehmen.</li> </ul>		
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
EFFEKTE						
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>					Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>					Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich</li> </ul>					



## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Scheine
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					Sanierung der Verbindungskurve Horka
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen</li> </ul>
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>					Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienewege eingeordnet, Fördermittel sind bei EU beantragt und für die Planungsphase bereits bewilligt
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt, je-</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						doch nur für Güterverkehr zugelassen.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE						
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortsetzung der Planungen</li> <li>▪ Öffnung des Grenzüberganges auch für Personenverkehr</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

---

**INHALTSVERZEICHNIS**

A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOMORSKIE.....	2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze .....	2
Projekt: Neubau S6 Szczecin-Gdańsk .....	6
Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin .....	9
Projekt 315: Ausbau der Bahnlinie CE 59 Wrocław-Zielona Góra - Rzepin - Szczecin .....	13
Projekt 317: Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujscie.....	18

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

## A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOLSKIE

### Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3

Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>Projekttitel</b>	<b>NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau einer Schnellverkehrsstrasse</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km</li> <li>– Umsetzung- 2005-2013</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasse S</li> <li>– Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h</li> <li>– zul. Achslast 115 kN</li> <li>– 2 Fahrbahnen</li> <li>– Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>– Trennstreifen 4 m</li> <li>– Randstreifenbreite 2 x 1,50</li> <li>– Fahrbandecke -Asphaltdecke</li> </ul> </li> <li>• ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>• Sonderbauwerke: Brückenbauwerke</li> <li>• sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum</li> <li>– Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts</li> <li>– Integration der Wojewodschaften</li> <li>– Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem</li> <li>– Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl</p> <p>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl</p> <p>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl</p>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	• 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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Abschnitten</li> <li>Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung bis 2013 geplant.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro</li> <li>Finanzierung: k.A</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			

<b>BEWERTUNG</b>					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine A-Wertung	
<b>EFFEKTE</b>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine A-Wertung</b>	
<b>BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						




**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine A-Wertung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		X			
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

**Projekt: Neubau S6 Szczecin-Gdańsk**

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>PROJEKTBE SCHREIBUNG</b>				
				
<b>Projekttitlel</b>	<b>NEUBAU S6 SZCZECIN-GDAŃSK</b>			
<b>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schnellverkehrsstrasse von der S3 nach Danzig</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 330 km</li> <li>– Umsetzung- nach 2013</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasse GP (Ziel S)</li> <li>– Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h</li> <li>– zul. Achslast 115 kN</li> <li>– 2 Fahrbahnen x 7 m</li> <li>– Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>– Randstreifen befestigt 2 x 2 m</li> <li>– Grundrandstreifen 0,75 m</li> <li>– Trennstreifen mind. 3,5 m</li> </ul> </li> <li>• ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>• Sonderbauwerke: Brückenbauwerke</li> <li>• sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Qualität der Verbindung der Agglomeration Szczecin mit der Dreistadt Gdańsk-Gdynia-Sopot</li> <li>– Reduzierung des Transits in den Orten an der N6</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D</li> <li>• PL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> hoch</li> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> </ul>
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<p>Zu erarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studium der Machbarkeit (wirtschaftlich-technisch-ökologisch)</li> <li>• Unterlagen für den Antrag auf Linienbestimmung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entscheidung des Umweltverfahrens</li> <li>– Entscheidung über Linienbestimmung</li> </ul> </li> <li>• Bauplanung mit Entscheidung über die Baugenehmigung</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausführungsplanung</li> </ul>	
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>	
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>		k. A	
PLANUNGSPROZESS			
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>in Klammern die zuständigen Stellen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul> </li> </ul>	
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>	
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>	

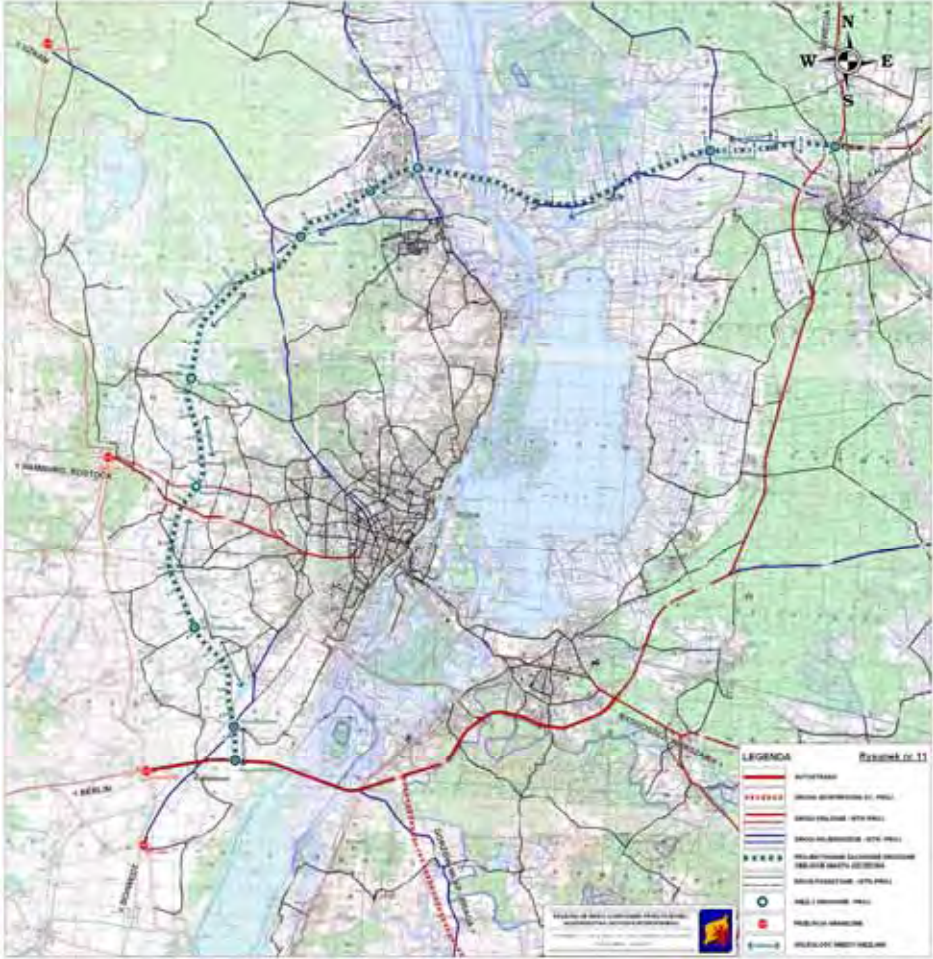
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul> </li> </ul>				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ gesicherte Finanzierung				X	
	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	▪ k. A.					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ k. A.					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<p style="text-align: center;"><b>ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE MIASTA SZCZECINA - AKTUALIZACJA KONCEPCJI</b>                  POWIĄZANIA Z UKŁADEM DRÓG ZEWNĘTRZNYCH - STAN 2006 <span style="float: right;">SKALA 1 : 50 000</span></p>  <p style="text-align: right;">LEGENDA <span style="float: right;">Rozwinięcie nr. 11</span></p>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>WESTLICHE UMFABHRUNG DER STADT STETTIN</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– In Vorbereitung:                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Westliche Umfahrung der Stadt Stettin</li> <li>○ Abschnitt: 49,50</li> <li>○ Umsetzung ca. bis 2015</li> </ul> </li> <li>– Technische Parameter                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Klasse GP (Ziel S)</li> <li>○ mittl. freie Geschw. 100 km/h</li> <li>○ zul. Achslast 115 kN</li> <li>○ Fahrbahnen 2 x 7,0m</li> <li>○ befestigte Seitenstreifen 2x2,0</li> <li>○ Erdrandstreifen 2 x 0,75</li> <li>○ Trennstreifen mind. 3,5 m</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> </ul> </li> </ul>

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sonderbauwerke: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Brücken</li> <li>o Überfahrten</li> </ul> </li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkürzung der Fahrzeit aus Police, den grenznahen Orten sowie der nördlichen Stadtteile von Stettin in Richtung des nord-östlichen Teils der Region und Polens</li> <li>– wirtschaftliche Aktivierung der Flächen an der Strecke</li> <li>– Verkehrsverteilung für 4 Grenzübergänge</li> <li>– Reduzierung des Transitverkehrs und Transports von Gefahrgut durch Stettin sowie des Verkehrs zum/vom Grenzübergang Lubiszyn-Linken</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbeentwicklungsflächen</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger: zu klären</li> <li>• Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ul. Szczecińska 31 75-122 Koszalin</li> <li>• Ansprechpartner: zu klären</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	• 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
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualisierung des Konzepts der westlichen Umgehung der Stadt Stettin</li> <li>• Analyse der Schifffahrtsanforderungen für die Brücke Police-Święta</li> </ul> Zur Erarbeitung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße</li> </ul> </li> <li>• Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>• Ausführungsplanung</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	• k.A.			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 890 bis 1.055 Mio. PLN</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	• k.A.			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	• k. A.			



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	
<b>Relevanz für DPERON</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>	X				
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bislang nicht ermittelt</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

**Projekt 315: Ausbau der Bahnlinie CE 59 Wrocław-Zielona Góra - Rzepin - Szczecin**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<p>The map displays the project route (CE 59) in red dashed lines. It starts in Wrocław, goes north to Zielona Góra, then east to Rzepin, and finally south to Szczecin. The route crosses the Oder river and the Spree-Oder Waterway. Various regional roads and administrative boundaries are also shown.</p>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>AUSBAU DER BAHNLINE CE 59 WROCLAW-ZIELONA GÓRA - RZEPIN - SZCZECIN</b>
<b>Kurzbeschreibung des</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>Projekt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bahnlinie CE – 59 gehört zu AGTC-Netz (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations).</li> <li>– Geplante Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bahnkörperaustausch (mit Unterbau, Entwässerung usw.),</li> <li>o lokale Änderungen der Geometrie,</li> <li>o Umbau der Bahnhöfe und Haltestellen,</li> <li>o Modernisierung von Brücken und anderen Ingenieurobjekten</li> <li>o Modernisierung der Steuerungs- und Telekommunikationsanlagen</li> <li>o Modernisierung des Fahrleitungsnetzes</li> <li>o Modernisierung der Stromversorgungsanlagen</li> </ul> </li> <li>– Zielvorgaben <ul style="list-style-type: none"> <li>o Streckengeschwindigkeit 120 km/h</li> <li>o Achslast 225 kN</li> <li>o Zuglänge 750 m</li> </ul> </li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: s. o.</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit von Wrocław bis Szczecin</li> <li>– Erhöhung der Sicherheit</li> <li>– Verbesserung der Zugänge zur Bahn (Bahnhöfe), Erhöhung der Attraktivität</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– aus Realisierungssicht: keine</li> <li>– aus logistischer Sicht wichtig für Projekt Rail Baltica, da CE 59 einen unmittelbaren Anschluss (über Bahnhof Rzepin) in Nord-Süd-Richtung bildet</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: 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. Insbesondere die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene kann mit diesem Projekt befördert werden.</li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulastträger <ul style="list-style-type: none"> <li>– PKP PLK SA (<i>PKP Netz AG</i>)</li> <li>– Regionaldirektion Szczecin <ul style="list-style-type: none"> <li>o Dyrektor Józef Matuszczak</li> <li>o tel. (0-91) 471-33-00</li> <li>o fax (0-91) 471-18-00</li> <li>o ul. Korzeniowskiego 1</li> <li>o 70-211 Szczecin</li> <li>o e-mail: ir.szczecin@pkip.com.pl</li> <li>o Projektleiter: Herr Juszcak</li> <li>o Tel. +48 91 4715853</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> mittel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> gering</li> </ul>
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technische Planung und Machbarkeitsstudie in Vorbereitung</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geplante Umsetzung bis 2015</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ voraussichtliche Gesamtkosten: 700 Mio. EUR</li> <li>▪ Finanzierung aus Kohäsionsfonds und polnischen Haushaltsmitteln</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PLANUNGSPROZESS</b>	
Planungsverfahren	▪ k. A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>im Sinne des Informationsaustausches wünschenswert</li> </ul>
Planungs-/Realisierungshemmnisse	▪ keine bekannt
Öffentlichkeitsarbeit	▪ k. A.

<b>BEWERTUNG</b>						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ als wichtige Nord-Süd-Schiienenverbindung auf polnische Seite wird die Erreichbarkeit auf der gesamten Relation deutlich verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ gleiches gilt für die geplanten Einrichtungen entlang der gesamten Trasse
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ mit der Anhebung der Streckengeschwindigkeit wird eine deutliche Verringerung der Reisezeiten erfolgen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ als wichtige Nord-Süd-Schiienenverbindung auf polnische Seite wird die Erreichbarkeit auf der gesamten Relation deutlich verbessert
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ die Anbindung an die Korridore II und III wird deutlich verbessert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			▪ Ausbau einer vorhandenen Strecke ist nur mit einer geringen positiven räumlichen Wirkung behaftet, eher im Sinne der Entlastung des MIV durch attraktive Bahnverbindungen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächen-				X	▪ zu klären

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	verbrauch, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hohe Wirkung durch Veränderung des modal splits zugunsten der Bahn zu erwarten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ klassische Maßnahme zur Stärkung des ÖPV</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Ausbau einer vorhandenen Strecke nur bedingt erzielbar</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ klassische Maßnahme zur Veränderung des modals splits</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Veränderung des modal splits auch hier hohe Wirkung zu erwarten</li> </ul>
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Bahnstrecke von Szczecin über Poznań nach Wrocław</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine der wichtigen Bahn-Nord-Süd-Verbindungen</li> </ul>
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu klären</li> </ul>
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ entspricht den Intentionen der Leitbilder</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine zwischenstaatlichen Vereinbarungen hierzu vorhanden</li> </ul>
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ derzeit keine erkennbar</li> </ul>					
Projektbezogener	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf</li> </ul>					



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Handlungsbedarf</b>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

**Projekt 317: Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin-Swinoujscie**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
<p><b>ANALIZOWANY ODCINEK</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kolejowe przejścia graniczne</li> <li>węzły kolejowe</li> <li>krzyżujące się linie kolejowe</li> </ul>	
PROJEKTTITEL	AUSBAU DER BAHNLINIE E59 POZNAŃ-SZCZECIN- SWINUJSCIE
<p><b>Kurzbeschreibung des Projektes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung             <ul style="list-style-type: none"> <li>– In Vorbereitung:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujscie</li> <li>o Streckenabschnitt: 304 km km</li> <li>o Umsetzung 2008 bis 2015</li> </ul> </li> <li>– Technische Parameter                 <ul style="list-style-type: none"> <li>o max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h</li> <li>o max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achlast 221kN v=120 km/h</li> <li>o zweigleisiger Ausbau</li> </ul> </li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit</li> <li>– Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit</li> <li>– Beitrag zum Umweltschutz</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. prioritäres Projekt			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań</li> </ul>				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	• 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	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzeptionsplanung</li> </ul>				
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzungsbeginn: 2008</li> </ul>				
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: 1.790.000 EUR</li> <li>Finanzierung: TEN-T Fonds - 50 %</li> <li>Poln. Staatshaushalt 50 %</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>				
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>				
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Defizite</b>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN****INHALTSVERZEICHNIS**

A2.6 Projektbeschreibungen - LUBUSKIE.....	2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze .....	2
Projekt 166: Autobahn A-2 Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl.....	6
Projekt 180: Ortsumfahrung Kostrzyn N31 .....	10
Projekt 181: Ortsumfahrung Słubice N29 .....	14
Projekt 190: Neubau W 158 im Zuge Nordumfahrung Gorzów Wlkp. ....	18
Projekt 191: SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S22 Gorzów Wlkp.-Elbląg.....	21
Projekt 248: Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 KM 0+000,00 BIS KM 5+303,20.....	25
Projekt 251: Bau Ortsumfahrung KUNOWICE W (L) 137 .....	29
Projekt 256: Umbau W 282, 315 und 278 ALS ERSATZSTRASSEN 32N .....	33
Projekt 257: Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134 .....	37
Projekt 334: Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin .....	41
Projekt 336: Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. ....	45
Projekt 337: Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek.....	49



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN****A2.6 Projektbeschreibungen - LUBUSKIE****Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**

Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3</b>
<b>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau einer Schnellverkehrsstrasse</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km</li> <li>– Umsetzung- 2005-2013</li> <li>– Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klasse S</li> <li>o Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h</li> <li>o zul. Achslast 115 kN</li> <li>o 2 Fahrbahnen</li> <li>o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>o Trennstreifen 4 m</li> <li>o Randstreifenbreite 2 x 1,50</li> <li>o Fahrbandecke -Asphaltdecke</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerke</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum</li> <li>– Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts</li> <li>– Integration der Wojewodschaften</li> <li>– Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem</li> <li>– Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Abschnitten</li> <li>Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung bis 2013 geplant.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro</li> <li>Finanzierung: k.A.</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>in Klammern die zuständigen Stellen</li> <li>in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				▪
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete</li> <li>Hochwasserschutz</li> </ul>				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag zur Stärkung des ÖPNV</li> </ul>			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>	X				▪
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>	X				▪
		X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> </ul>		X			▪

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	▪ k.A.					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ k.A.					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 166: Autobahn A-2 Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitel</b>	<b>AUTOBAHN A-2 ABSCHNITT ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bau der Autobahn A2 mit 4 Fahrstreifen (zweibahnig) mit Standstreifen</li> <li>– Straßenkategorie: Autobahn</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit entlang des paneuropäischen Verkehrskorridors</li> <li>– Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>– Verringerung der beiderseits der Grenze vorhandenen Staus (abhängig vom Beitritt Polen zum Schengener Abkommen)</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: u. a. Polnisches Autobahnprogramm</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen.</li> <li>– Vor diesem Hintergrund ist das Projekt leitbildkonform.</li> <li>– Das Projekt ist als prioritäre Maßnahme in diese Leitbilder eingeordnet.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTRÄGER</b>	Autostrada Wielkopolska SA

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	ul. Dziadoszańska 10 61-248 Poznań tel. +48 61-878 30 50 fax +48 61-878 30 60 email: office@awsa.pl http://www.autostrada-a2.pl/en/  Betreibergesellschaft – Autostrada Eksploatacja S.A. ul. Głogowska 431 60-004 Poznań Tel.: + 48 61 8383100 Fax +48 61 8383 109 E-mail: office@aesa.pl http://www.aesa.pl/			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input checked="" 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"> <li>Die erste verbindliche Standortentscheidung wurde vom Wojewoden 1996 erteilt. Der Konzessionär kündigte an, den gesamten Konzessionsabschnitt (Mautpflichtig) - damals Świecko – Stryków II, d.h. ca. 360 km) bis zum Jahre 2001 in Betrieb zu nehmen.</li> <li>Nach späteren Erklärungen beabsichtigte man, den Bau des westlichen Teils, d. h. 104,5 km Świecko –Nowy Tomyśl im März 2005 zu beginnen und 2008 in Betrieb zu nehmen. Die Bauarbeiten wurden bis heute nicht aufgenommen.</li> <li>Ende August 2006 kam eine Wende in den Gesprächen zwischen dem Konzessionär, der staatlichen Generaldirektion GDDKiA und dem Wojewoden von Lubuskie: Es wurde vereinbart, dass Autostrada Wielkopolska SA sog. „punktuelle“ Änderungen zu der bereits ausgelaufenen Standortentscheidungen (Trassenbestimmung) beantragen wird. [Veränderte Trasse ist u. a. mit neuen Abfahrten, Torzym, Anschlussstelle A2-S3, verbunden], anstatt die Trassenentscheidung völlig neu, inkl. UVP, beantragen zu müssen.</li> <li>Wenn dies erfolgt muss der Konzessionär entsprechende UVP vorlegen und den Kostenplan mit der Regierung abstimmen. Vorbehaltlich der Mobilisierung von erforderlichen Mitteln wird der Konzessionär den Bau 2007 beginnen und den Autobahnabschnitt 2009 in Betrieb nehmen können.</li> </ul>			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtlichen Gesamtkosten: 637,5 Mio. EUR</li> <li>Finanzierung als PPP-Modell</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> <li>in Klammern die zuständigen Stellen               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> </ul> </li> </ul>			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
Planungs-/Realisie-	• k.A.			



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
rungshemmnisse	
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>

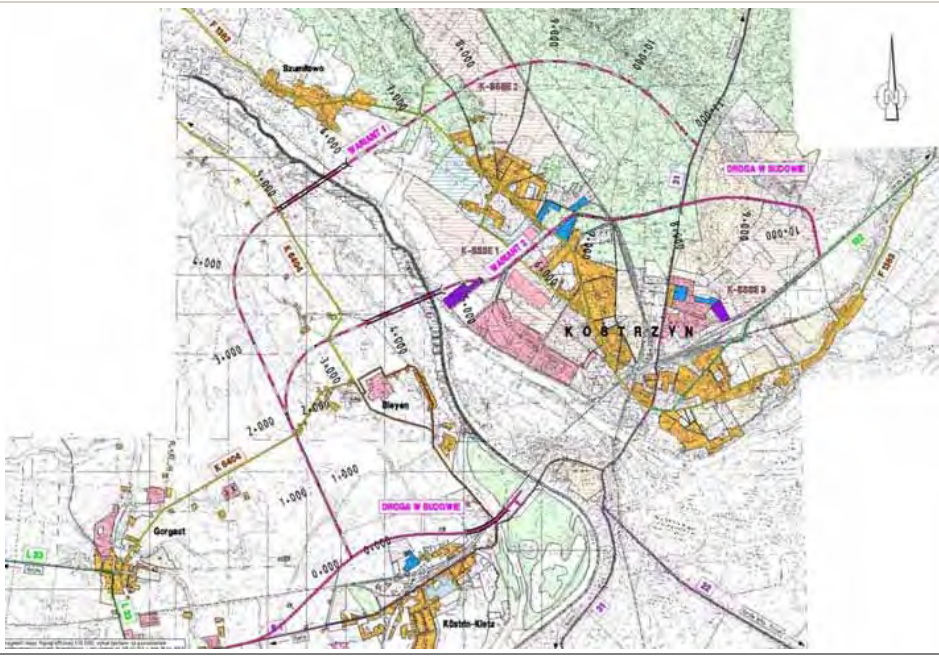
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderli-	X				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Infrastruktureinrichtungen</b>	che Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>			X		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bislang nicht ermittelt</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf</li> </ul>					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

## Projekt 180: Ortsumfahrung Kostrzyn N31

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitle</b>	<b>Ortsumfahrung Kostrzyn N31</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsumfahrung Kostrzyn</li> <li>– Länge der geplanten OU: 11,8 km</li> <li>– Umsetzung bis 2015</li> <li>– Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klasse G</li> <li>o mittl. freie Geschw. 90 km/h</li> <li>o zul. Achslast 115 kN</li> <li>o Fahrbahnbreite 6,0 - 7,0m</li> <li>o Randstreifenbreite 1,25m</li> <li>o Straßenkronenbreite 8,5-9,5 m</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm</li> <li>– Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung,</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr</li> <li>– Verkürzung der Ortsdurchfahrzeit</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs</li> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Verbindungen</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin</li> <li>– Brückenstandort Oderquerung</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra</li> <li>– Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	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
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<p>Zur Erarbeitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP</li> <li>• Machbarkeitsstudie</li> <li>• Entwicklungskonzept</li> <li>• Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße</li> </ul> </li> <li>• Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>• Ausführungsplanung</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>			
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte keine optimale Planungsabstimmung erfolgen.</li> <li>• 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.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>	
	<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz		X			▪
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪
<b>Relevanz für</b>		X				▪ Da die OU auf einem


**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>DPERON</b>						relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				<b>X</b>	▪
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			<b>X</b>		▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		<b>X</b>			▪
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung eines gemeinsamen Brückenstandortes</li> </ul> prozessual <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich</li> <li>▪ gemeinsame Linienfindung</li> <li>▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf</li> <li>▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sehr sinnvoll</li> </ul>					



## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

## Projekt 181: Ortsumfahrung Słubice N29

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitlel</b>	<b>Ortsumfahrung Słubice im Zuge N 29</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsumfahrung Słubice, N 29</li> <li>– Länge der geplanten OU: 8 km</li> <li>– Umsetzung 2007 – 2010</li> <li>– Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klasse GP</li> <li>o mittl. freie Geschw 80 km/h</li> <li>o zul. Achslast 115 kN</li> <li>o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m</li> <li>o Randstreifenbreite 1,50 – 2,75 m</li> <li>o Straßenkronenbreite min. 25 m</li> <li>o Fahrbandecke -SMA</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerk, Durchlässe</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung an die gepl. OU Kunowice</li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W 137: Ortsumfahrung Kunowice</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitet: , <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorentwurf</li> </ul> </li> <li>• Erteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> </ul> </li> <li>• Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung:</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße</li> <li>– Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>– Ausführungsplanung</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung für 2008-2010 geplant.</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 60 Mio. PLN</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> </ul>				X	▪
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		X			▪
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

## Projekt 190: Neubau W 158 im Zuge Nordumfahrung Gorzów Wlkp.

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>				
<b>PROJEKTTITEL</b>				
<b>Neubau W 158 Santok- Różanki</b>				
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nuebau Strassenabschnittes W 158 Santok - Różanki</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 9 km</li> <li>– Umsetzung 2012 – 2013</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasse G</li> <li>– Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h</li> <li>– zul. Achslast 115 kN</li> <li>– Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m</li> <li>– Randstreifenbreite 2 x 1,25</li> <li>– Straßenkronenbreite 9,5 m</li> <li>– Fahrbandecke -SMA <ul style="list-style-type: none"> <li>o ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>o Sonderbauwerke:k.A.</li> <li>o sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit</li> <li>– Anbindung an die vorh. N3</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– S 3: Gorzów Wlkp.- Szczecin</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: <p style="margin-left: 20px;">Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl</p> </li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Bearbeitung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorentwurf ( Termin : Februar 2008)</li> </ul> </li> <li>• Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung:</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse</li> </ul> </li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> <li>- Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>- Ausführungsplanung</li> </ul>
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung für 2012-2013 geplant.</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 40 Mio. PLN</li> <li>• Finanzierung: LPRO.</li> </ul>
PLANUNGSPROZESS	
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>- Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> <li>• Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul>
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>		X			▪
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>			X		▪



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

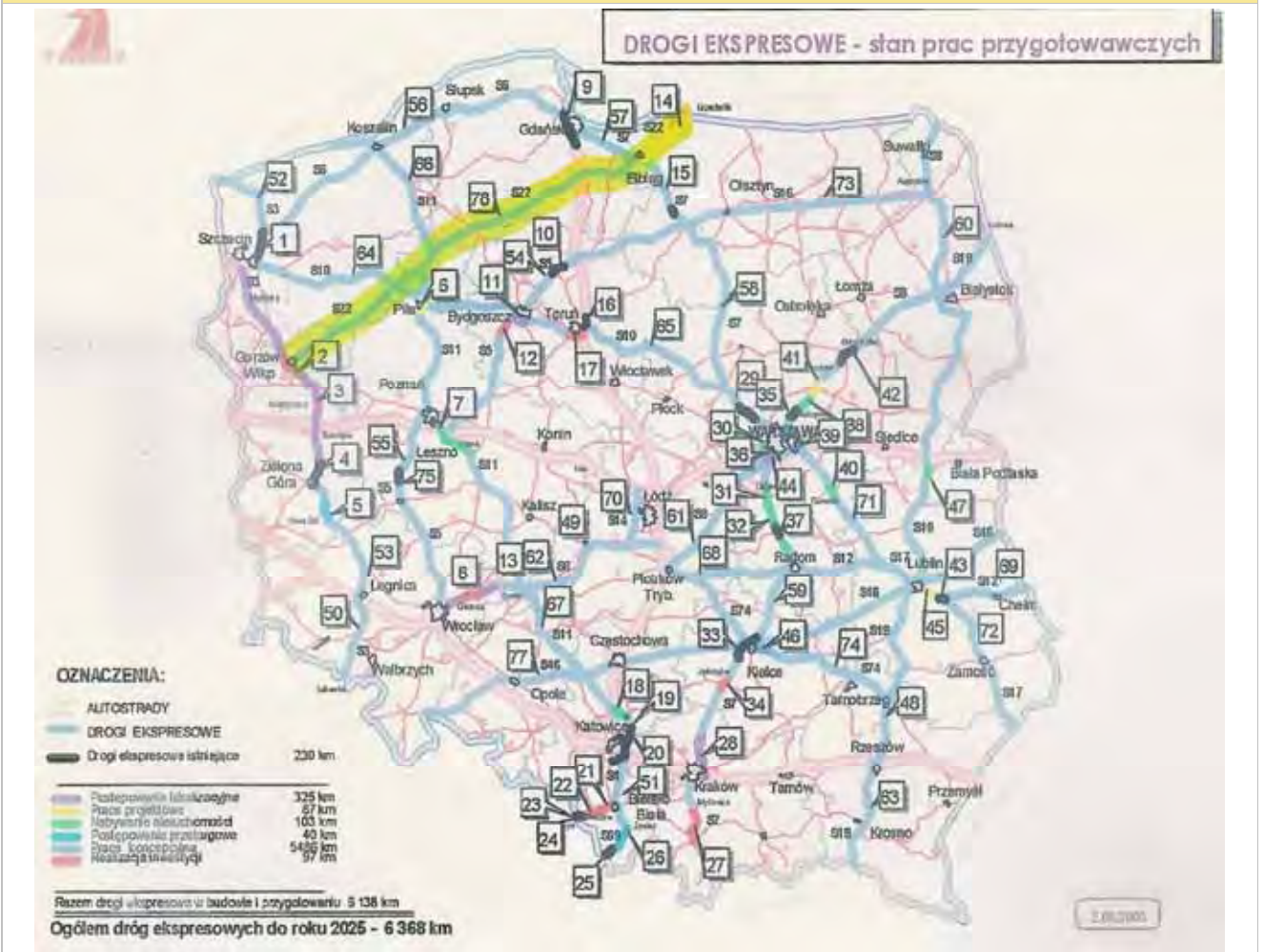
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich</li> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul>				X	▪
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung	X				▪
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	▪ k.A.					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ k.A.					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 191: SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S22 Gorzów Wlkp.- Elblag**

BESCHREIBUNG	INHALT
--------------	--------

**PROJEKTBEDESCHEIBUNG**



Projektittel	SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S22 GORZÓW WLKP.-ELBLAG
--------------	--

<b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJETES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung :             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schnellverkehrsstrasse von der S3 in Gorzów nach Elblag</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 320 km</li> <li>– Umsetzung- nach 2013</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter :             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasse GP (Ziel S)</li> <li>– Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h</li> <li>– zul. Achslast 115 kN</li> <li>– 2 Fahrbahnen x 7 m</li> <li>– Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>– Randstreifen befestigt 2 x 2 m</li> <li>– Grundrandstreifen 0,75 m</li> <li>– Trennstreifen mind. 3,5 m</li> </ul> </li> <li>• ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>• Sonderbauwerke: Brückenbauwerke</li> <li>• sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul>
--------------------------------------	--

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Qualität der Verbindung von der Grenze mit Deutschland bis zur Grenze mit dem gebiet Kaliningrad</li> <li>– Reduzierung des transits in den Orten an der N22</li> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten</li> </ul> </li> </ul> <p>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</p>			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<p>Zu erarbeiten:</p> <p>Studium der Machbarkeit (wirtschaftlich-technisch-ökologisch)</p> <p>Unterlagen für den Antrag auf Linienbestimmung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entscheidung des Umweltverfahrens</li> <li>▪ Entscheidung über Linienbestimmung</li> </ul> <p>Bauplanung mit Entscheidung über die Baugenehmigung</p> <p>Ausführungsplanung</p>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	k.A.			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	k.A			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	k. A.			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	k. A.			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> </ul>				X	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k. A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k. A.</li> </ul>					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

## Projekt 248: Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 KM 0+000,00 BIS KM 5+303,20

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>PROJEKTTITEL</b>	<b>W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20</li> <li>– Länge der geplanten OU: 5,3 km</li> <li>– Umsetzung 2007-2010</li> <li>– Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Klasse G</li> <li>○ mittl. freie Geschw. 70 km/h</li> <li>○ Fahrbahnbreite 7,0m</li> <li>○ Seitenstreifenbreite 2 x 2,0 m</li> <li>○ zul. Achslast 100 kN</li> <li>○ Bitumenstraßendecke</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerk Querung des Flusses Gniła Obra,</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Ortslage Babimost vom Durchgangsverkehr</li> <li>– Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit</li> <li>– Stadtentwicklung durch verkehrliche Anbindung von Gewerbegebieten</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrzeugflusses</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen</li> <li>– Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</li> <li>– Das Projekt wird trotzdem nicht zu den Prioritätsprojekten gezählt.</li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitet:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Technische Dokumentation (2005)</li> <li>– Bauplanung</li> </ul> </li> <li>• Erteilt:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linienentscheidung</li> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> <li>– Baugenehmigung</li> </ul> </li> <li>• In Vorbereitung:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausschreibungsverfahren</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung für 2007-2010 geplant</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 33 Mio. PLN</li> <li>• Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
	<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Effekte</b>					
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X		
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X		
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X		
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X		
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X		
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X			
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X		
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Handlungsbedarf</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 251: Bau Ortsumfahrung KUNOWICE W (L) 137**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<b>Projekttitle</b>	<b>BAU ORTUMFAHRUNG KUNOWICE IM ZUGE W 137</b>
<p><b>Kurzbeschreibung des Projektes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bau Ortsumfahrung Kunowice W (L) 137</li> <li>– Abschnitt: 4,60 km</li> <li>– Umsetzung: nach 2013</li> <li>– Technische Parameter                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klasse G</li> <li>o Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h</li> <li>o Fahrbahnbreite 7,0m</li> <li>o Erdrandstreifenbreite 2 x 1,50 m</li> <li>o zul. Achslast 115 kN</li> <li>o Fahrbahnbedeckung – Asphalt</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: keine</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung des geplanten Ortsumfahrung mit gepl. Ortsumgehung Slubice</li> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>– Entlastung der Ortslage Kunowice vom Durchgangsverkehr</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> </ul> </li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorentwurf</li> </ul> </li> <li>• Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung:</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse</li> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> </ul> </li> <li>• Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>• Ausführungsplanung</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung nach 2013 geplant.</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.</li> <li>• Finanzierung: k.A.</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			




**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		X			
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

## Projekt 256: Umbau W 282, 315 und 278 ALS ERSATZSTRASSEN 32N

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitel</b>	<b>AKTUALISIERUNG DES VORENTWURFES UMBAU W 282,315 UND 278 ALS ERSATZSTRASSE N 32N.</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktualisierung des Vorentwurfes Umbau W 282, 315 und 278 als Ersatzstrasse N 32N, Abschnitt Zielona Góra- Wolsztyn und Konotop- Wschowa</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 72 km</li> <li>– Umsetzung- nach 2013</li> <li>– Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Klasse GP</li> <li>○ Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h</li> <li>○ zul. Achslast 115 kN</li> <li>○ Fahrbahnbreite <math>2 \times 3,50 + 2 \times 0,5 = 8,00</math> m</li> <li>○ Randstreifenbreite <math>2 \times 1,25</math></li> <li>○ Straßenkronenbreite 10,5 m</li> <li>○ Fahrbandecke -Asphaltdecke</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Brückenbauwerke über Stara Odra, Obra, Kanał Południowy i Północny, Brückenbauwerk über vorh. Gleisanlagen und im Zuge einer Gemeindestrasse</li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>– Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>– Verbindung vorh. Nationalstrassen N 3 und N 12</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Bearbeitung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktualisierung des Vorentwurfes</li> </ul> </li> <li>• Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung:</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse</li> <li>– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> </ul> </li> <li>• Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>• Ausführungsplanung</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung nach 2013 geplant.</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.</li> <li>• Finanzierung: k.A.</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>– Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			
	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
<b>Relevanz für DPERON</b>	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		
				X		

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesicherte Finanzierung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		X			
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>					

## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

## Projekt 257: Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitlel</b>	<b>BAU ORTSUMFAHRUNG URAD W (L) 134</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134</li> <li>– Abschnitt: 1,83 km</li> <li>– Umsetzung: k.A.</li> <li>– Ausbau der bestehenden Straße W134 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Abschnitt 316 m</li> </ul> </li> <li>– Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Klasse G</li> <li>○ mittl. freie Geschw. 70 km/h</li> <li>○ Fahrbahnbreite 7,0m</li> <li>○ Erdrandstreifenbreite 2 x 1,25 m</li> <li>○ zul. Achslast 100 kN</li> </ul> </li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Brückenbauwerk 220 m -Querung des Flusses Odra,</li> <li>○ Brückenbauwerk 10 m -Querung des Flusses Pliszka</li> </ul> </li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> </ul>



## LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung des geplanten Grenzübergangs für Personenverkehr mit der Nationalstraße N29 , Herstellung des Straßenzuges mit der W134</li> <li>Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> <li>Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt</li> <li>Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> <li>Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP</li> <li>Machbarkeitsstudie</li> </ul> </li> <li>Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklungskonzept</li> <li>Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Entscheidung zur Umweltverträglichkeit</li> <li>Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße</li> </ul> </li> <li>Bauplanung inkl. Baugenehmigung</li> <li>Ausführungsplanung</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.</li> <li>Finanzierung: k. A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS				
<b>Planungsverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
Zweckmäßig zum Informationsaustausch				
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**


<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				X	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Handlungsbedarf</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 334: Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>	
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</b></p> 	
<b>Projektstitel</b>	<b>Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin</b>
<p><b>Kurzbeschreibung des Projektes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umgesetzt:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Umbau des Haltepunktes Słubice</li> <li>○ Umbau des Bahnhofs Kunowice</li> <li>○ Oberbauaustausch auf einem Abschnitt von 15 km</li> <li>○ Umbau Stromversorgung und automatischer Streckenblock auf 15 km</li> <li>○ Modernisierung der Steuerungs- und Telekommunikationsanlagen</li> <li>○ Umbau des Fahrleitungsnetzes im gesamten Streckenabschnitt</li> </ul> </li> <li>– In Realisierung:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bau von Unterführungen für Tiere</li> </ul> </li> <li>– Technische Parameter                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h</li> <li>○ max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achslast 225kN v=120 km/h</li> <li>○ zweigleisiger Ausbau</li> </ul> </li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>– Sonderbauwerke: Brücke für Tierwechsel, Unterführungen für Tiere</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anpassung und Bau von Ingenieurbauwerken als Tierwechselstellen</li> <li>– Anbringung von Tierabschreckungsanlagen an bestimmten Stellen</li> <li>– Reduzierung der Lärmemission und Schwingungen</li> <li>– Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit und Verkürzung der Fahrzeit</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit auf den Bahnübergängen</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> <li>– Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</li> </ul> </li> <li>• prioritäres Projekt</li> </ul>			
<b>Projektträger</b>	Bau und Unterhaltung: 3 (PKP Netz)				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	D	<input checked="" 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	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisierung der Bahnstrecke abgeschlossen</li> <li>• Bau der Wechselstellen im Gange</li> </ul>				
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisierung der Bahnstrecke am 22.06.2004 abgeschlossen</li> <li>• Bau der Wechselstellen bis zum 10.2007</li> </ul>				
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisierung der Bahnstrecke: 18.191.109,56 Euro</li> <li>• Aufsicht: 795.626,00 Euro</li> <li>• Planung und Steuerung Bau von zwei Tierwechselbrücken: 146.280,00 Euro</li> <li>• Planung und Bau von Unterführungen für Tiere: 4.987.23,31 Euro</li> </ul>				
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>	• k.A.				
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/>	ja	nein	
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>	• k.A.				
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	• k. A.				

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Effekte					
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>lung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)	X				
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	X				
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>		X			



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>	<b>X</b>				
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein Handlungsbedarf</li> </ul>					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 336: Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– In Vorbereitung:                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.</li> <li>o Streckenabschnitt: 40 km</li> <li>o Umsetzung 2007 bis 2010</li> </ul> </li> <li>– Technische Parameter                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>o max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr <math>v=100</math> km/h</li> <li>o zweigleisiger Ausbau</li> </ul> </li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit</li> </ul> </li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Sichtverhältnisse</li> <li>- Verbesserung der Durchlassfähigkeit</li> <li>- Verbesserung der Sicherheit</li> <li>- Beitrag zum Umweltschutz</li> <li>- Modernisierung eines Teils der Bahnübergänge</li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> <li>- Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</li> <li>- prioritäres Projekt</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbeginn: 2007</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 6,6 Mio. EUR</li> <li>• Finanzierung: EU Strukturfonds- 50 %</li> <li>• abgesichert als Eigenanteil 25 %</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>			X		
▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		
▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			
<b>Relevanz für DPERON</b>			X			
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			
<b>Konformität Leitbil-</b>	▪ Konformität zu übergeordneten					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>der, Vereinbarungen</b>	(grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	• k.A.					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	• kein Handlungsbedarf					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 337: Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek
<p>Kurzbeschreibung des Projektes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung             <ul style="list-style-type: none"> <li>– In Vorbereitung:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bau der Verbindungsbahn mit Elektrifizierung</li> <li>o Streckenabschnitt: 44,2 km</li> <li>o Länge der Verbindungsbahn 2,243</li> <li>o Umsetzung 2009 - 2013</li> </ul> </li> <li>• Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.</li> <li>• Projektziele:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit</li> <li>– Beitrag zum Umweltschutz</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernisierung eines Teils der Bahnübergängen</li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> <li>- Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</li> <li>- prioritäres Projekt</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektträger</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań</li> </ul>			
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Geplanter Zeitablauf</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Umsetzung: 2009</li> </ul>			
<b>Kosten und Finanzierung</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtliche Gesamtkosten: 20 Mio. EUR</li> <li>• Finanzierung: k.A.</li> </ul>			
PLANUNGSPROZESS					
<b>Planungsverfahren</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Grenzüberschreitende Abstimmung</b>	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/>	ja	nein	
<b>Planungs-/Realisierungshemmnisse</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>			
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>					
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>				
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Handlungsbedarf</li> </ul>				

## **INHALTSVERZEICHNIS**

A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE .....	2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze .....	2
Projekte 168-169: BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa .....	6
Projekt 339: Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz.....	10
Projekt 341: Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka .....	13
Projekt 367: Neubau des Flughafenterminals in Wrocław.....	16

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN****A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE****Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**

Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
<b>Projekttitel</b>	<b>NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3</b>
<b>KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubau einer Schnellverkehrsstrasse</li> <li>– Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km</li> <li>– Umsetzung- 2005-2013</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasse S</li> <li>– Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h</li> <li>– zul. Achslast 115 kN</li> <li>– 2 Fahrbahnen</li> <li>– Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>– Trennstreifen 4 m</li> <li>– Randstreifenbreite 2 x 1,50</li> <li>– Fahrbandecke -Asphaltdecke</li> </ul> </li> <li>• ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>• Sonderbauwerke: Brückenbauwerke</li> <li>• sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum</li> <li>– Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts</li> <li>– Integration der Wojewodschaften</li> <li>– Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem</li> <li>– Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl</p> <p>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl</p> <p>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl</p>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	nach Abschnitten Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	Umsetzung bis 2013 geplant.			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A.			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt</li> </ul> </li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	k. A.			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	k. A.			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**


BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
	<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X			
▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)		X				
▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)						
		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> </ul>		X			
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>		X			
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekte 168-169: BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
<b>Projekttitle</b>	<b>BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa</b>
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Vorhaben den der Autobahn A4, Abschnitt Zgorzelec (deutsch-polnische Grenze) - Krzyżowa (Anschlussstelle zur Autobahn A18). Teil des europäischen Verkehrskorridors III und der E40</li> <li>– Länge des Abschnitts 51,3 km</li> <li>– Das Vorhaben umfasst zwei Maßnahmen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grenze - Wykroty: 21,6 km;</li> <li>- Wykroty - Krzyżowa: 29,7 km</li> </ul> </li> <li>– Umsetzung: 07.2006-11.2008</li> <li>– ÖPNV vorhanden: k. A.</li> <li>– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>– Sonderbauwerke:                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brücken</li> <li>- Überfahrten</li> <li>- Anschlussstellen</li> </ul> </li> <li>– sonstige Besonderheiten: k. A.</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– zu ergänzen</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektträger</b>	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA                      ul. Żelazna 59; 00 - 848 Warszawa                      tel. +48 22 375 88 88                      e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl</p> <p>Projektmanagement und -steuerung:                      SCETAURROUTE S.A. Niederlassung in Polen / DHV Polska Sp. z o.o.</p> <p>SCETAURROUTE S.A. Oddział w Polsce</p>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	ul. Cybernetyki 7; 02-677 Warszawa tel. +48 22 321 09 00 faks +48 22 321 09 10 e-mail: biuro@scetauroute.pl  DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41; 02-672 Warszawa tel. +48 22 606 28 02 faks +48 22 606 28 03 e-mail: dhvpolska@dhv.pl			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input checked="" 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	• k.A.			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung: 07.2006-11.2008			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: 317.567.000 EUR • Förderfähige Kosten: 307.367.000 € • Förderung aus dem Kohäsionsfonds: 82% (252.040.940 €)			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	○ k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Effekte					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				
Raum-/Erschließ-	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>ungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete					
<b>Erwartete Verkehrseffekte</b>	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
<b>Relevanz für DPERON</b>						
<b>PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					
<b>DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF</b>						
<b>Zusammenfassung</b>	▪ bislang nicht ermittelt					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>					
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
	<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Defizite</b>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Handlungsbedarf</li> </ul>				

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 339: Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz**

BESCHREIBUNG		INHALT			
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>					
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDZETU UE 2007-2013</b></p>					
<b>Projekttitel</b>	<b>Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz</b>				
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilstrecke der Bahnstrecke E30</li> </ul> </li> <li>• Projektziele:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit</li> <li>– Beitrag zum Umweltschutz</li> <li>– Modernisierung der Gleise und Weichen</li> </ul> </li> <li>• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären</li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz)</li> <li>Ul. Joannitów 13</li> <li>50 – 525 Wrocław</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	• D	• <input checked="" 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	



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ k.A.</li> </ul>
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A.</li> </ul>
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>				X	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restriktionen hinsichtlich                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Natura 2000 Gebiete</li> <li>▪ Hochwasserschutz</li> </ul> </li> </ul>				X	
Erwartete Verkehrs-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung</li> </ul>				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>effekte</b>	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit				X	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	
<b>Relevanz für DPERON</b>				X		
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	▪ gesicherte Finanzierung				X	
	▪ EU-Förderung				X	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	▪ k.A.					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	▪ k.A.					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**

**Projekt 341: Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka**

BESCHREIBUNG		INHALT	
<b>PROJEKTBEDESCREIBUNG</b>			
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDZETU UE 2007-2013</b></p> <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; border-radius: 50%;"></span> Przejścia graniczne  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border-radius: 50%;"></span> Węzły kolejowe  <span style="display: inline-block; border: 1px solid yellow; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px;"></span> Wstępne studia wykonalności  <span style="display: inline-block; border: 2px solid yellow; width: 10px; height: 10px;"></span> Studia wykonalności  <span style="display: inline-block; border: 2px solid red; width: 10px; height: 10px;"></span> Dokumentacja projektowa         </p>			
<b>Projekttitel</b>	<b>Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka</b>		
<b>Kurzbeschreibung des Projektes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit</li> <li>– Verbesserung der Durchlassfähigkeit</li> <li>– Verbesserung der Sicherheit</li> <li>– Beitrag zum Umweltschutz</li> <li>– Modernisierung der Gleise und Weichen</li> </ul> </li> <li>• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Projektträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław</li> </ul>		
<b>Priorität im Landesmaßstab</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D</li> <li>• PL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> <li>• <input type="checkbox"/> mittel</li> </ul>
<b>Planungs-/Realisierungsstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>		
<b>Geplanter Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>		

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT
Kosten und Finanzierung	▪ k.A.
<b>PLANUNGSPROZESS</b>	
Planungsverfahren	o k.A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.


<b>BEWERTUNG</b>						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>Effekte</b>						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				X	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				X	
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>Wirkungen</b>				<b>Begründung</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>				X	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)</li> </ul>				X	
<b>Relevanz für DPERON</b>					X	
<b>Planungsumsetzung (Realisierungschancen)</b>						
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesicherte Finanzierung</li> <li>▪ EU-Förderung</li> </ul>				X	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				X	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**

**Projekt 367: Neubau des Flughafenterminals in Wrocław**

BESCHREIBUNG	INHALT
<b>PROJEKTBEDESCHEIBUNG</b>	
	
Projektitel	NEUBAU DES FLUGHAFENTERMINALS IN WROCLAW
<p><b>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kurze, stichpunktartige Beschreibung :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erweiterung des Copernicus-Flughafens in Wrocław</li> <li>○ Umsetzung bis ca. 2012</li> <li>○ Baubeginn - Januar 2008 r.;</li> <li>○ 1. Stufe bis 2010 - Terminalbau (bis 2 Mio. Passagiere pro Jahr)</li> <li>○ 2. Stufe bis 2012 (bis 4,5 Mio. Passagiere pro Jahr)</li> <li>○ Geplant sind auch:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verlängerung der Startbahn (auf 3000 m)</li> <li>○ neue Stellfläche für 17 Flugzeuge</li> <li>○ neues Kraftstofflager</li> <li>○ ILS-Modernisierung</li> <li>○ Modernisierung Beleuchtung</li> <li>○ Modernisierung Stromversorgung</li> </ul> </li> <li>○ Planungen zum Terminalbau werden begleitet vom Konzept zum Ausbau der Straßen- und Sschieneinfrastruktur zum Flughafenanschluss</li> </ul> </li> <li>• Technische Parameter :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bezugspunkt ARP 51 06 09,66 N, 16 53 09,01 E</li> <li>○ Entfernung von der Stadt 10 km</li> <li>○ Höhenlage 123.2 m. ü. NN</li> </ul> </li> <li>• Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.</li> <li>• Sonderbauwerke: k. A.</li> <li>• sonstige Besonderheiten: k. A.</li> <li>• Projektziele:             <ul style="list-style-type: none"> <li>— Befriedigung der Bedürfnisse des sich dynamisch entwickelnden Flugverkehrs, EM 2012</li> <li>— Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsgebieten</li> </ul> </li> <li>• Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BESCHREIBUNG	INHALT			
<b>PROJEKTbeschreibung</b>				
	Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
<b>PROJEKTTRÄGER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zarząd Spółki Port Lotniczy Wrocław S.A Port Lotniczy Wrocław S.A. 54-530 Wrocław, ul. Skarżyńskiego 36 tel. (071) 35-81-100 fax. (071) 35-73-973</li> </ul>			
<b>PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB</b>	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
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Juli 2006 - Zuschlag für „JSK Architekci“ für die Terminal- und Infrastrukturplanung</li> </ul>			
<b>GEPLANTER ZEITABLAUF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baubeginn Januar 2008.</li> </ul>			
<b>KOSTEN UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>voraussichtliche Gesamtkosten: 600 Mio. Zloty</li> <li>Finanzierung: Hauptquelle EU</li> </ul>			
<b>PLANUNGSPROZESS</b>				
<b>PLANUNGSVERFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k.A.</li> </ul>			
<b>GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG</b>	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			
<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. A.</li> </ul>			

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>	<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
<b>EFFEKTE</b>						
<b>Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten</li> </ul>	X				



**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<b>Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte</b>	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen,	X				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit				X	
<b>Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen</b>	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				
<b>Relevanz für DPERON</b>		X				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung				X	

**LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN**

<b>BEWERTUNG</b>						
<b>BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)</b>		<b>WIRKUNGEN</b>				<b>BEGRÜNDUNG</b>
		<b>hoch</b>	<b>mittel</b>	<b>gering</b>	<b>keine Wertung</b>	
<b>Konformität Leitbilder, Vereinbarungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Defizite und Handlungsbedarf</b>						
<b>Zusammenfassung Defizite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					
<b>Projektbezogener Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ k.A.</li> </ul>					

## **A3 Bewertungsmatrix Verkehrsmo- dell Los 4**

### **A3.1 Maßnahmebewertung (Straße) Maßnahmebewertung (Schiene)**

### **A3.2 Maßnahmewirkungen**





MIV-Maßnahmebewertung



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S6 : OU Szczecin	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	B109/L26: OU Levenhagen	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S3 : OU Międzyzdroje	S3 : OU Sławno	S6 : OU Nowogard	W 113: Neubau OU Goleniów	W 173: Neubau OU Polczyn Zdrój	W 102: Neubau OU Trzebiatów	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	B104: OU Pasewalk	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	B196: OU Bergen	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Grenzübergang Garz-Świnoujście	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	L191: Ausbau A20 bis Fischland	Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke	S11: Ortsumgehung Kolobrzeg	S11: Ortsumgehung Koszalin	S11: Ortsumgehung Bobolice	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S10: Ortsumgehung Wałcz	N31: Ortsumgehung Gryfino	Brücke über die Swine in Świnoujście			
Bansin (Usedom)	Berlin																																			
Bansin (Usedom)	Sachsendreieck (DD)																																			
Bansin (Usedom)	Breslau																																			
Bansin (Usedom)	Danzig																																			
Bansin (Usedom)	Krakau																																			
Bansin (Usedom)	Poznan																																			
Bansin (Usedom)	Warschau																																			
Bansin (Usedom)	Prag																																			
Bansin (Usedom)	Szczecin																																			
Bansin (Usedom)	Świnoujście																																			
Bansin (Usedom)	Anklam																																			
Bansin (Usedom)	Wolgast																																			
Sassnitz (Rügen)	Berlin																																			
Sassnitz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																																			
Sassnitz (Rügen)	Breslau																																			
Sassnitz (Rügen)	Danzig																																			
Sassnitz (Rügen)	Krakau																																			
Sassnitz (Rügen)	Poznan																																			
Sassnitz (Rügen)	Warschau																																			
Sassnitz (Rügen)	Prag																																			
Sassnitz (Rügen)	Szczecin																																			
Sassnitz (Rügen)	Stralsund																																			
Sassnitz (Rügen)	Bergen																																			
Binz (Rügen)	Berlin																																			
Binz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																																			
Binz (Rügen)	Breslau																																			
Binz (Rügen)	Danzig																																			
Binz (Rügen)	Krakau																																			
Binz (Rügen)	Poznan																																			
Binz (Rügen)	Warschau																																			
Binz (Rügen)	Prag																																			
Binz (Rügen)	Szczecin																																			
Binz (Rügen)	Stralsund																																			
Binz (Rügen)	Bergen																																			
Gorzow	Stargard Szczecinski																																			
Gorzow	Choszczno																																			
Gorzow	Mysliborz																																			
Gorzow	Wałcz																																			

**SPV-Maßnahmebewertung**



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbautrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Wątcz – Ulikowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław	Brücke über die Swine in Świnoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
Szczecin	Berlin																
Szczecin	Sachsendreieck (DD)																
Szczecin	Poznan																
Szczecin	Warschau																
Greifswald	Berlin																
Greifswald	Szczecin																
Neubrandenburg	Berlin																
Neubrandenburg	Szczecin																
Neubrandenburg	Greifswald																
Stralsund	Berlin																
Stralsund	Szczecin																
Stralsund	Greifswald																
Stralsund	Neubrandenburg																
Kolobrzeg	Berlin																
Kolobrzeg	Szczecin																
Kolobrzeg	Greifswald																
Kolobrzeg	Neubrandenburg																
Kolobrzeg	Stralsund																
Koszalin	Berlin																
Koszalin	Szczecin																
Koszalin	Greifswald																
Koszalin	Neubrandenburg																
Koszalin	Stralsund																
Koszalin	Kolobrzeg																
Stargard Szczecinski	Berlin																
Stargard Szczecinski	Szczecin																
Stargard Szczecinski	Greifswald																
Stargard Szczecinski	Neubrandenburg																
Stargard Szczecinski	Stralsund																
Stargard Szczecinski	Kolobrzeg																
Stargard Szczecinski	Koszalin																
Swinoujście	Berlin																
Swinoujście	Szczecin																
Swinoujście	Greifswald																
Swinoujście	Neubrandenburg																
Swinoujście	Stralsund																
Swinoujście	Kolobrzeg																
Swinoujście	Koszalin																
Swinoujście	Stargard Szczecinski																
Szczecinek	Berlin																
Szczecinek	Szczecin																
Szczecinek	Greifswald																
Szczecinek	Neubrandenburg																
Szczecinek	Stralsund																
Szczecinek	Kolobrzeg																
Szczecinek	Koszalin																
Szczecinek	Stargard Szczecinski																
Szczecinek	Swinoujście																
Anklam	Greifswald																
Anklam	Neubrandenburg																
Anklam	Swinoujście																
Bergen	Stralsund																
Demmin	Greifswald																
Demmin	Neubrandenburg																
Demmin	Anklam																
Eberswalde	Bernau																
Grimmen	Greifswald																
Grimmen	Stralsund																
Grimmen	Demmin																
Neustrelitz	Szczecin																
Neustrelitz	Neubrandenburg																
Pasewalk	Szczecin																
Pasewalk	Neubrandenburg																
Pasewalk	Anklam																
Pasewalk	Neustrelitz																
Prenzlau	Neubrandenburg																
Prenzlau	Neustrelitz																
Prenzlau	Pasewalk																
Ribnitz-Damgarten	Stralsund																
Ribnitz-Damgarten	Demmin																
Ribnitz-Damgarten	Grimmen																
Schwedt	Szczecin																
Schwedt	Bernau																
Schwedt	Eberswalde																
Schwedt	Pasewalk																



**SPV-Maßnahmebewertung**



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbaustracke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ulikowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław	Brücke über die Swine in Świnoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
Schwedt	Prenzlau																
Templin	Eberswalde																
Templin	Neustrelitz																
Templin	Prenzlau																
Templin	Schwedt																
Ueckermünde	Swinoujście																
Ueckermünde	Anklam																
Ueckermünde	Pasewalk																
Wolgast	Greifswald																
Wolgast	Swinoujście																
Wolgast	Anklam																
Wolgast	Demmin																
Bialogard	Kolobrzeg																
Bialogard	Koszalin																
Bialogard	Szczecinek																
Choszczno	Stargard Szczecinski																
Drawsko Pomorskie	Stargard Szczecinski																
Drawsko Pomorskie	Szczecinek																
Drawsko Pomorskie	Choszczno																
Goleniow	Szczecin																
Goleniow	Stargard Szczecinski																
Goleniow	Swinoujście																
Goleniow	Drawsko Pomorskie																
Gryfice	Kolobrzeg																
Gryfice	Stargard Szczecinski																
Gryfice	Pasewalk																
Gryfice	Prenzlau																
Gryfice	Schwedt																
Gryfice	Bialogard																
Gryfice	Goleniow																
Kamien Pomorski	Kolobrzeg																
Kamien Pomorski	Swinoujście																
Kamien Pomorski	Goleniow																
Kamien Pomorski	Gryfice																
Lobez	Stargard Szczecinski																
Lobez	Szczecinek																
Lobez	Drawsko Pomorskie																
Lobez	Goleniow																
Lobez	Gryfice																
Mysliborz	Eberswalde																
Mysliborz	Schwedt																
Mysliborz	Choszczno																
Police	Szczecin																
Police	Swinoujście																
Police	Pasewalk																
Police	Ueckermünde																
Police	Goleniow																
Police	Kamien Pomorski																
Pyrzyce	Szczecin																
Pyrzyce	Stargard Szczecinski																
Pyrzyce	Schwedt																
Pyrzyce	Choszczno																
Pyrzyce	Mysliborz																
Ślawno	Kolobrzeg																
Ślawno	Koszalin																
Ślawno	Szczecinek																
Swidwin	Szczecinek																
Swidwin	Bialogard																
Swidwin	Drawsko Pomorskie																
Swidwin	Gryfice																
Swidwin	Lobez																
Wałcz	Szczecinek																
Wałcz	Choszczno																
Wałcz	Drawsko Pomorskie																
Barth (Darss)	Berlin																
Barth (Darss)	Sachsendreieck (DD)																
Barth (Darss)	Breslau																
Barth (Darss)	Danzig																
Barth (Darss)	Krakau																
Barth (Darss)	Poznan																
Barth (Darss)	Warschau																
Barth (Darss)	Prag																
Barth (Darss)	Szczecin																
Barth (Darss)	Stralsund																
Barth (Darss)	Ribnitz-Damgarten																

**SPV-Maßnahmebewertung**



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ułikowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław	Brücke über die Swine in Świnoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
Bansin (Usedom)	Berlin																
Bansin (Usedom)	Sachsendreieck (DD)																
Bansin (Usedom)	Breslau																
Bansin (Usedom)	Danzig																
Bansin (Usedom)	Krakau																
Bansin (Usedom)	Poznan																
Bansin (Usedom)	Warschau																
Bansin (Usedom)	Prag																
Bansin (Usedom)	Szczecin																
Bansin (Usedom)	Świnoujście																
Bansin (Usedom)	Anklam																
Bansin (Usedom)	Wolgast																
Sassnitz (Rügen)	Berlin																
Sassnitz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																
Sassnitz (Rügen)	Breslau																
Sassnitz (Rügen)	Danzig																
Sassnitz (Rügen)	Krakau																
Sassnitz (Rügen)	Poznan																
Sassnitz (Rügen)	Warschau																
Sassnitz (Rügen)	Prag																
Sassnitz (Rügen)	Szczecin																
Sassnitz (Rügen)	Stralsund																
Sassnitz (Rügen)	Bergen																
Binz (Rügen)	Berlin																
Binz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																
Binz (Rügen)	Breslau																
Binz (Rügen)	Danzig																
Binz (Rügen)	Krakau																
Binz (Rügen)	Poznan																
Binz (Rügen)	Warschau																
Binz (Rügen)	Prag																
Binz (Rügen)	Szczecin																
Binz (Rügen)	Stralsund																
Binz (Rügen)	Bergen																
Gorzow	Stargard Szczecinski																
Gorzow	Choszczno																
Gorzow	Mysliborz																
Gorzow	Wałcz																

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3: Neubau Szczecin - Lubawka**Maßnahmenr.:** 24**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Pyrzyce - Szczecin	45	32	38	72%	85%	14%
Gorzow - Mysliborz	45	28	33	61%	73%	12%
Pyrzyce - Mysliborz	45	33	37	72%	83%	10%
Szczecin - Poznan	80	47	54	58%	67%	9%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	75	87%	94%	7%
Barth (Darss) - Poznan	80	57	62	71%	78%	7%
Barth (Darss) - Krakau	80	77	82	96%	102%	6%
Gorzow - Stargard Szczecinski	70	30	34	43%	48%	6%
Bansin (Ussedom) - Breslau	80	56	60	70%	75%	6%
Bansin (Ussedom) - Krakau	80	66	70	83%	87%	5%
Bansin (Ussedom) - Poznan	80	41	45	51%	56%	5%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	43	51%	54%	3%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	44	51%	55%	3%
Stargard Szczecinski - Szczecin	45	30	32	68%	70%	3%
Mysliborz - Choszczno	45	32	33	71%	73%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3: Neubau Szczecin - Świnoujście**Maßnahmenr.:** 25**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Swinoujście - Stargard Szczecinski	70	43	52	61%	75%	14%
Swinoujście - Szczecin	70	33	40	47%	58%	11%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	29	34	65%	75%	10%
Goleniow - Swinoujście	45	30	35	67%	77%	9%
Goleniow - Szczecin	45	25	29	55%	64%	9%
Kamien Pomorski - Goleniow	45	41	45	91%	100%	9%
Police - Kamien Pomorski	45	25	29	56%	64%	8%
Gryfice - Schwedt	45	50	53	110%	118%	7%
Gryfice - Prenzlau	45	48	51	106%	113%	7%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	33	36	74%	80%	7%
Gryfice - Stargard Szczecinski	65	43	47	67%	73%	6%
Swinoujście - Berlin	80	46	50	57%	63%	6%
Police - Swinoujście	45	17	20	39%	45%	6%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	30	38%	43%	5%
Gryfice - Pasewalk	45	36	38	80%	85%	5%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	70	45	48	64%	68%	4%
Kamien Pomorski - Swinoujście	45	21	23	46%	50%	4%
Swinoujście - Stralsund	70	24	26	34%	38%	4%
Stargard Szczecinski - Koszalin	80	49	51	61%	64%	4%
Police - Goleniow	45	14	16	31%	35%	4%
Koszalin - Szczecin	80	50	53	63%	66%	3%
Kolobrzeg - Szczecin	80	44	46	55%	58%	3%
Swinoujście - Greifswald	70	17	19	24%	27%	3%
Koszalin - Berlin	85	65	67	76%	79%	3%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	64	72%	75%	3%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	60%	2%
Anklam - Swinoujście	45	10	11	21%	24%	2%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	9	19%	21%	2%
Szczecinek - Swinoujście	80	41	42	51%	53%	2%
Koszalin - Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Wolgast - Swinoujście	45	8	9	18%	20%	2%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujście - Kolobrzeg	70	39	40	56%	58%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Swinoujście - Koszalin	80	44	45	55%	56%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk**Maßnahmenr.:** 26**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Schwedt	45	50	57	110%	126%	15%
Stargard Szczecinski - Koszalin	80	49	61	61%	76%	15%
Gryfice - Prenzlau	45	48	54	106%	121%	15%
Koszalin - Szczecin	80	50	62	63%	77%	15%
Gryfice - Stargard Szczecinski	65	43	52	67%	81%	14%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	70	45	53	64%	75%	11%
Koszalin - Berlin	85	65	74	76%	87%	11%
Gryfice - Pasewalk	45	36	41	80%	91%	11%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	61	66%	77%	10%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	29	34	65%	75%	10%
Slawno - Koszalin	45	34	39	75%	86%	10%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	58	63%	73%	10%
Gryfice - Goleniow	45	36	40	80%	89%	9%
Goleniow - Szczecin	45	25	29	55%	64%	9%
Kolobrzeg - Szczecin	80	44	51	55%	64%	9%
Bialogard - Koszalin	45	29	32	63%	72%	9%
Gryfice - Bialogard	45	37	40	82%	90%	8%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	46	49%	57%	8%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	68	72%	80%	7%
Koszalin - Stralsund	80	43	49	54%	61%	7%
Koszalin - Greifswald	80	41	46	51%	58%	7%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	33	36	74%	80%	7%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	51	58%	64%	6%
Slawno - Kolobrzeg	65	40	43	61%	66%	5%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	70	43	46	61%	65%	5%
Swidwin - Gryfice	45	31	33	69%	74%	4%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	40	46%	50%	4%
Police - Kamien Pomorski	45	25	27	56%	60%	4%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	37	42%	46%	4%
Binz (Rügen) - Danzig	80	30	33	37%	41%	4%
Sassnitz (Rügen) - Danzig	80	30	33	37%	41%	4%
Swinoujscie - Szczecin	70	33	35	47%	51%	4%
Police - Goleniow	45	14	16	31%	35%	4%
Swinoujscie - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%
Police - Swinoujscie	45	17	18	39%	41%	2%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	28	38%	39%	2%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam - Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	8	9	19%	19%	1%
Wolgast - Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz**Maßnahmenr.:** 28**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Walcz - Choszczno	45	37	43	82%	94%	12%
Stargard Szczecinski - Szczecin	45	30	35	68%	77%	10%
Szczecin - Warschau	90	62	69	69%	76%	8%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	75	87%	94%	7%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	28	31	62%	69%	7%
Barth (Darss) - Poznan	80	57	62	71%	78%	7%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	69	80%	86%	7%
Barth (Darss) - Krakau	80	77	82	96%	102%	6%
Bansin (Ussedom) - Breslau	80	56	60	70%	75%	6%
Bansin (Ussedom) - Warschau	80	53	58	67%	72%	6%
Bansin (Ussedom) - Krakau	80	66	70	83%	88%	5%
Bansin (Ussedom) - Poznan	80	41	45	51%	56%	5%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	80	57	61	71%	76%	4%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	60	63	75%	79%	4%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	43	51%	54%	4%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	44	51%	55%	4%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	62	65	77%	81%	4%
Stargard Szczecinski - Greifswald	80	54	57	68%	71%	3%
Binz (Rügen) - Warschau	80	40	42	50%	53%	3%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	40	42	50%	53%	3%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3 : OU Międzyzdroje**Maßnahmenr.:** 30**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Swinoujscie	45	30	32	67%	71%	3%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	70	43	45	61%	64%	3%
Kamien Pomorski - Swinoujscie	45	21	22	46%	49%	3%
Swinoujscie - Kolobrzeg	70	39	41	56%	59%	2%
Swinoujscie - Szczecin	70	33	34	47%	49%	2%
Swinoujscie - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%
Swinoujscie - Berlin	80	46	47	57%	58%	1%
Police - Swinoujscie	45	17	18	39%	40%	1%
Szczecinek - Swinoujscie	80	41	42	51%	52%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	39%	1%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	24	34%	35%	1%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	17	24%	25%	1%
Anklam - Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3 : OU Sławno**Maßnahmenr.:** 32**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : OU Szczecin**Maßnahmenr.:** 33**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Police	- Goleniow	45	14	33	31%	73%	42%
Police	- Kamien Pomorski	45	25	41	56%	91%	35%
Police	- Swinoujscie	45	17	24	39%	54%	16%
Police	- Szczecin	45	23	27	51%	59%	8%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	39	80%	86%	6%
Police	- Pasewalk	45	24	25	52%	56%	4%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	61%	3%
Swinoujscie	- Neubrandenburg	70	26	28	38%	40%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujscie	- Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam	- Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde	- Swinoujscie	45	8	9	19%	20%	1%
Wolgast	- Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : OU Nowogard**Maßnahmenr.:** 34**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Goleniow	45	36	38	80%	85%	6%
Gryfice - Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%
Gryfice - Prenzlau	45	48	50	106%	110%	4%
Gryfice - Pasewalk	45	36	38	80%	83%	3%
Koszalin - Szczecin	80	50	52	63%	65%	2%
Kolobrzeg - Szczecin	80	44	45	55%	57%	2%
Koszalin - Berlin	85	65	66	76%	78%	2%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	63	72%	74%	2%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 113: Neubau OU Goleniów**Maßnahmenr.:** 36**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%
Gryfice - Prenzlau	45	48	50	106%	110%	4%
Gryfice - Pasewalk	45	36	38	80%	83%	3%
Koszalin - Szczecin	80	50	52	63%	65%	2%
Kolobrzeg - Szczecin	80	44	45	55%	57%	2%
Koszalin - Berlin	85	65	66	76%	78%	2%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	63	72%	74%	2%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 173: Neubau OU Polczyn Zdrój**Maßnahmenr.:** 37**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bialogard - Szczecinek	45	33	35	74%	79%	5%
Swidwin - Szczecinek	65	38	41	59%	63%	4%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	70	45	47	64%	67%	2%
Stargard Szczecinski - Koszalin	80	49	50	61%	63%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 102: Neubau OU Trzebiatów**Maßnahmenr.:** 38**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Kolobrzeg	45	31	34	69%	75%	5%
Swinoujście - Kolobrzeg	70	39	41	56%	59%	2%
Swinoujście - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz**Maßnahmenr.:** 40**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Neustrelitz - Neubrandenburg	45	25	31	56%	68%	12%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96n: Bergen-A20 (Rügen)**Maßnahmenr.:** 42**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bergen - Stralsund	45	30	35	67%	78%	11%
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	37	75%	82%	8%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	30	34	68%	75%	8%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	50	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	52	63%	64%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	79%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Binz (Rügen) - Szczecin	80	35	36	44%	46%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	47%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	51%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B104: OU Pasewalk**Maßnahmenr.:** 48**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Neubrandenburg - Szczecin	70	47	49	67%	70%	3%
Neustrelitz - Szczecin	65	45	47	69%	72%	3%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	39%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	24	34%	35%	1%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	17	24%	25%	1%
Anklam - Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B109/L26: OU Levenhagen**Maßnahmenr.:** 49**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Grimmen - Greifswald	45	26	30	59%	66%	7%
Demmin - Greifswald	45	29	31	64%	69%	5%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B111: OU Wolgast + Peenebrücke**Maßnahmenr.:** 52**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Berlin	80	51	52	64%	65%	2%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	66	67	83%	84%	1%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	29	39%	41%	1%
Bansin (Usedom) - Prag	80	71	72	89%	90%	1%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	56	56	70%	70%	1%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	66	67	83%	83%	1%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	54	67%	67%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B196: OU Bergen**Maßnahmenr.:** 54**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	36	75%	80%	5%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	30	33	68%	73%	5%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	50	61%	63%	1%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	51	63%	64%	1%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	78%	1%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Binz (Rügen) - Szczecin	80	35	36	44%	45%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	61	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	67%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	67%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	51%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen**Maßnahmenr.:** 56**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Bergen	45	23	26	50%	58%	8%
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	37	75%	81%	6%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	51	63%	64%	1%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)**Maßnahmenr.:** 57**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Police	- Goleniow	45	14	33	31%	73%	42%
Police	- Kamien Pomorski	45	25	41	56%	91%	35%
Police	- Swinoujscie	45	17	24	39%	54%	16%
Police	- Szczecin	45	23	27	51%	59%	8%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	39	80%	86%	6%
Police	- Pasewalk	45	24	25	52%	56%	4%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	61%	3%
Swinoujscie	- Neubrandenburg	70	26	28	38%	40%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujscie	- Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam	- Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde	- Swinoujscie	45	8	9	19%	20%	1%
Wolgast	- Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin**Maßnahmenr.:** 58**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujscie	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujscie	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujscie - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Grenzübergang Garz-Świnoujście**Maßnahmenr.:** 59**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujście	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujście	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujście - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujście - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujście - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)**Maßnahmenr.:** 129**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Mysliborz - Schwedt	45	32	34	70%	76%	5%
Pyrzyce - Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen**Maßnahmenr.:** 382**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Berlin	80	59	66	74%	82%	8%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	60	66	75%	83%	7%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	85	74	78	87%	92%	5%
Greifswald - Berlin	80	63	66	78%	83%	5%
Stralsund - Berlin	80	66	70	83%	87%	4%
Koszalin - Berlin	85	65	68	76%	80%	4%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	65	72%	77%	4%
Neubrandenburg - Berlin	80	48	51	59%	64%	4%
Barth (Darss) - Berlin	80	66	69	82%	86%	4%
Schwedt - Bernau	45	46	48	102%	106%	4%
Pasewalk - Szczecin	45	34	36	76%	80%	4%
Swinoujscie - Berlin	80	46	48	57%	60%	3%
Szczecinek - Berlin	85	56	59	66%	69%	3%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	78	80	97%	100%	3%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	51	53	64%	67%	3%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	66	68	83%	86%	3%
Gryfice - Schwedt	45	50	51	110%	113%	3%
Gryfice - Prenzlau	45	48	49	106%	109%	3%
Bansin (Usedom) - Prag	80	71	73	89%	91%	2%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	51	61%	64%	2%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	52	63%	65%	2%
Barth (Darss) - Prag	80	75	77	94%	96%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	79%	2%
Neubrandenburg - Szczecin	70	47	48	67%	69%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	64	78%	80%	2%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	80	57	58	71%	73%	2%
Gryfice - Pasewalk	45	36	37	80%	82%	2%
Neustrelitz - Szczecin	65	45	46	69%	70%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	62	63	77%	79%	1%
Stralsund - Szczecin	80	56	58	71%	72%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	78%	1%
Stargard Szczecinski - Greifswald	80	54	55	68%	69%	1%
Barth (Darss) - Szczecin	80	58	59	72%	73%	1%
Eberswalde - Bernau	45	27	27	59%	60%	1%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	67%	1%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	47	58%	59%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	51	52	64%	65%	1%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	28	39%	40%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	38%	1%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	70	87%	88%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	48	48	59%	60%	1%

Koszalin	- Greifswald	80	41	41	51%	51%	1%
Szczecinek	- Greifswald	80	44	45	55%	56%	1%
Barth (Darss)	- Poznan	80	57	57	71%	72%	1%
Binz (Rügen)	- Szczecin	80	35	36	44%	45%	1%
Sassnitz (Rügen)	- Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	37	46%	47%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss)	- Krakau	80	77	78	96%	97%	1%
Bansin (Usedom)	- Breslau	80	56	56	70%	70%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** L191:Ausbau A20 bis Fischland**Maßnahmenr.:** 388**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Ribnitz-Damgarten	45	31	36	69%	79%	11%
Barth (Darss) - Stralsund	45	28	32	62%	71%	8%
Barth (Darss) - Szczecin	80	58	60	72%	75%	3%
Barth (Darss) - Berlin	80	66	68	82%	85%	3%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	78	79	97%	99%	2%
Barth (Darss) - Prag	80	75	76	94%	95%	1%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	71	87%	88%	1%
Barth (Darss) - Poznan	80	57	58	71%	72%	1%
Barth (Darss) - Krakau	80	77	78	96%	97%	1%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	64	80%	80%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke**Maßnahmenr.:** 398**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Pyrzyce - Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Kołobrzeg**Maßnahmenr.:** 414**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Lufliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Swinoujście - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Koszalin**Maßnahmenr.:** 415**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Slawno - Kolobrzeg	65	40	42	61%	65%	3%
Szczecinek - Kolobrzeg	70	41	42	58%	61%	3%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Bobolice**Maßnahmenr.:** 416**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecinek - Koszalin	70	45	48	64%	68%	4%
Slawno - Szczecinek	65	42	44	65%	68%	4%
Szczecinek - Kolobrzeg	70	41	42	58%	61%	3%
Szczecinek - Swinoujscie	80	41	42	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Szczecinek**Maßnahmenr.:** 417**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S10: Ortsumgehung Watz**Maßnahmenr.:** 418**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Warschau	90	62	63	69%	69%	1%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	64	80%	80%	1%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	54	67%	67%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** N31: Ortsumgehung Gryfino**Maßnahmenr.:** 419**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Schwedt - Szczecin	45	33	36	73%	79%	5%
Pyrzyce - Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%
Gryfice - Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Brücke über die Swine in Świnoujście**Maßnahmenr.:** 422**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujście	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujście	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujście - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujście - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujście - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%



**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin**Maßnahmenr.:** 58**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujscie	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujscie	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund**Maßnahmenr.:** 310**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Stralsund	- Berlin	80	58	74	72%	93%	20%
Greifswald	- Berlin	80	53	67	66%	83%	17%
Pasewalk	- Anklam	45	57	64	127%	142%	15%
Schwedt	- Bernau	45	46	52	102%	116%	14%
Prenzlau	- Pasewalk	45	39	45	86%	100%	14%
Eberswalde	- Bernau	45	36	43	81%	94%	13%
Sassnitz (Rügen)	- Berlin	80	49	59	61%	73%	12%
Bansin (Usedom)	- Berlin	80	42	52	53%	65%	12%
Barth (Darss)	- Berlin	80	47	57	59%	71%	12%
Stralsund	- Greifswald	55	46	53	84%	96%	12%
Szczecin	- Berlin	80	45	53	56%	67%	10%
Binz (Rügen)	- Berlin	80	44	52	55%	65%	10%
Schwedt	- Pasewalk	45	33	38	74%	83%	9%
Greifswald	- Szczecin	75	41	47	55%	63%	8%
Stralsund	- Szczecin	75	47	53	62%	70%	8%
Bansin (Usedom)	- Sachsendreieck (DD)	80	47	53	59%	66%	7%
Binz (Rügen)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	54	61%	68%	7%
Schwedt	- Eberswalde	45	37	40	83%	89%	7%
Sassnitz (Rügen)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	55	62%	68%	7%
Barth (Darss)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	54	61%	67%	7%
Wolgast	- Anklam	45	25	27	55%	61%	6%
Sassnitz (Rügen)	- Prag	80	51	55	63%	69%	5%
Stargard Szczecinski	- Berlin	80	35	39	44%	49%	5%
Binz (Rügen)	- Prag	80	49	53	61%	66%	5%
Neubrandenburg	- Greifswald	65	27	30	41%	46%	5%
Barth (Darss)	- Szczecin	80	41	45	52%	56%	5%
Wolgast	- Greifswald	45	24	27	54%	59%	5%
Barth (Darss)	- Prag	80	47	50	58%	63%	4%
Anklam	- Greifswald	45	18	20	40%	44%	4%
Szczecin	- Sachsendreieck (DD)	100	48	52	48%	52%	4%
Stargard Szczecinski	- Stralsund	80	37	40	46%	50%	4%
Sassnitz (Rügen)	- Szczecin	75	32	34	42%	46%	4%
Binz (Rügen)	- Szczecin	75	31	33	41%	44%	3%
Bansin (Usedom)	- Prag	80	39	42	49%	52%	3%
Demmin	- Anklam	45	19	20	41%	44%	3%
Bansin (Usedom)	- Szczecin	65	20	22	30%	34%	3%
Anklam	- Neubrandenburg	45	27	29	61%	64%	3%
Stargard Szczecinski	- Greifswald	75	33	35	44%	47%	3%
Swinoujscie	- Berlin	80	28	30	35%	38%	3%
Koszalin	- Berlin	100	39	42	39%	42%	3%
Ueckermünde	- Anklam	45	19	20	43%	45%	3%
Sassnitz (Rügen)	- Poznan	80	43	45	53%	56%	2%
Barth (Darss)	- Poznan	80	43	45	54%	57%	2%

Kolobrzeg	- Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Binz (Rügen)	- Poznan	80	40	42	50%	53%	2%
Bansin (Usedom)	- Poznan	80	35	36	43%	45%	2%
Szczecinek	- Berlin	100	34	36	34%	36%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Warschau	80	51	53	64%	66%	2%
Binz (Rügen)	- Warschau	80	51	52	63%	65%	2%
Bansin (Usedom)	- Anklam	45	18	19	39%	41%	2%
Bansin (Usedom)	- Warschau	80	47	48	59%	60%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Breslau	80	43	45	54%	56%	2%
Grimmen	- Greifswald	45	14	15	31%	33%	2%
Barth (Darss)	- Warschau	80	50	52	63%	65%	2%
Bansin (Usedom)	- Breslau	80	40	41	50%	51%	2%
Demmin	- Greifswald	45	16	17	36%	38%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Krakau	80	51	53	64%	66%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	27	28	33%	35%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	75	23	24	31%	32%	2%
Binz (Rügen)	- Breslau	80	39	40	49%	50%	1%
Barth (Darss)	- Breslau	80	40	41	49%	51%	1%
Barth (Darss)	- Danzig	80	36	37	45%	46%	1%
Szczecinek	- Stralsund	80	27	28	33%	35%	1%
Bansin (Usedom)	- Krakau	80	43	44	54%	55%	1%
Binz (Rügen)	- Krakau	80	45	46	56%	57%	1%
Binz (Rügen)	- Danzig	80	31	32	39%	41%	1%
Sassnitz (Rügen)	- Danzig	80	31	32	39%	40%	1%
Koszalin	- Greifswald	80	25	26	31%	33%	1%
Bansin (Usedom)	- Danzig	80	29	30	37%	38%	1%
Barth (Darss)	- Krakau	80	43	44	54%	56%	1%
Swinoujscie	- Stralsund	65	13	14	21%	22%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	75	20	21	27%	28%	1%
Szczecinek	- Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	65	10	10	15%	15%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund**Maßnahmenr.:** 311**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	35	44	78%	98%	20%
Bergen - Stralsund	45	29	36	65%	80%	15%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	27	34	61%	75%	15%
Sassnitz (Rügen) - Bergen	45	24	28	54%	61%	7%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	49	52	61%	65%	4%
Binz (Rügen) - Berlin	80	44	46	55%	58%	3%
Binz (Rügen) - Bergen	45	12	13	27%	30%	3%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	75	32	34	42%	45%	3%
Binz (Rügen) - Szczecin	75	31	33	41%	44%	3%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	62%	64%	2%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	44	53%	55%	2%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	52	63%	65%	2%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	42	50%	52%	2%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	50	61%	62%	2%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	52	64%	65%	1%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	52	63%	65%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	45	54%	56%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	52	64%	65%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	40	49%	50%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	45	56%	57%	1%
Binz (Rügen) - Danzig	80	31	32	39%	40%	1%
Sassnitz (Rügen) - Danzig	80	31	32	39%	40%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie**Maßnahmenr.:** 313**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujscie	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujscie	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL**Maßnahmenr.:** 314**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Schwedt - Bernau	45	46	52	102%	116%	14%
Eberswalde - Bernau	45	36	43	81%	94%	13%
Szczecin - Berlin	80	45	51	56%	64%	8%
Schwedt - Eberswalde	45	37	40	83%	89%	7%
Stralsund - Berlin	80	58	62	72%	78%	6%
Greifswald - Berlin	80	53	57	66%	72%	6%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	35	38	44%	48%	4%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	49	52	61%	65%	4%
Barth (Darss) - Berlin	80	47	50	59%	62%	4%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	42	45	53%	56%	4%
Schwedt - Szczecin	45	18	20	40%	44%	3%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	51	48%	51%	3%
Binz (Rügen) - Berlin	80	44	46	55%	58%	3%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	49	59%	61%	2%
Swinoujscie - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Berlin	100	39	41	39%	41%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	62%	64%	2%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Szczecinek - Berlin	100	34	36	34%	36%	2%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	52	63%	65%	2%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	50	61%	62%	2%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	40	49%	50%	1%
Templin - Schwedt	45	15	15	32%	33%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław**Maßnahmenr.:** 315**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	50	54%	62%	8%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	46	50%	57%	8%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	57	64%	71%	7%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	44	49%	55%	6%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	44	49%	55%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	49	56%	61%	5%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%



**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 28 Goleniów - Kołobrzeg**Maßnahmenr.:** 316**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Kolobrzeg	45	29	37	66%	82%	17%
Gryfice - Goleniow	45	32	38	70%	85%	15%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	39	44%	52%	8%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	65	29	32	45%	50%	5%
Gryfice - Prenzlau	45	27	29	60%	64%	4%
Gryfice - Pasewalk	45	24	26	53%	57%	4%
Gryfice - Bialogard	45	17	19	38%	42%	4%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	28	30	34%	38%	3%
Gryfice - Schwedt	45	24	25	52%	55%	3%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	38	35%	38%	3%
Kolobrzeg - Stralsund	75	23	25	31%	33%	3%
Kolobrzeg - Greifswald	75	20	22	27%	29%	2%
Swinoujscie - Kolobrzeg	65	18	19	28%	30%	2%
Swinoujscie - Koszalin	75	21	22	28%	29%	2%
Kamien Pomorski - Kolobrzeg	55	12	13	21%	23%	2%
Gryfice - Stargard Szczecinski	55	26	27	48%	50%	2%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście**Maßnahmenr.:** 317**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Szczecin	45	31	35	68%	77%	9%
Swinoujście - Szczecin	65	29	34	44%	52%	8%
Kamien Pomorski - Goleniow	45	39	42	87%	94%	7%
Swinoujście - Stargard Szczecinski	65	29	33	45%	51%	6%
Goleniow - Swinoujście	55	33	35	60%	64%	3%
Kamien Pomorski - Swinoujście	45	14	16	32%	35%	3%
Swinoujście - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Szczecin	75	44	45	59%	61%	2%
Swinoujście - Neubrandenburg	65	15	16	23%	25%	2%
Swinoujście - Kolobrzeg	65	18	19	28%	29%	2%
Swinoujście - Koszalin	75	21	22	28%	29%	1%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	34	44%	45%	1%
Swinoujście - Stralsund	65	13	14	21%	22%	1%
Swinoujście - Greifswald	65	10	10	15%	16%	1%
Anklam - Swinoujście	45	6	7	14%	15%	1%
Ueckermünde - Swinoujście	45	4	5	10%	10%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ulikowo**Maßnahmenr.:** 318**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wałcz - Choszczno	45	14	24	30%	53%	23%
Wałcz - Drawsko Pomorskie	45	6	12	12%	27%	15%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów**Maßnahmenr.:** 319**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Szczecin	45	31	36	68%	79%	11%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	22	46%	49%	4%
Stargard Szczecinski - Koszalin	75	47	49	63%	65%	3%
Swinoujscie - Szczecin	65	29	30	44%	46%	2%
Koszalin - Szczecin	75	44	46	59%	61%	2%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	30	45%	46%	2%
Gryfice - Prenzlau	45	27	28	60%	62%	2%
Gryfice - Pasewalk	45	24	25	53%	55%	2%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	44%	2%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	34	44%	45%	1%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	65	29	30	45%	46%	1%
Gryfice - Schwedt	45	24	24	52%	54%	1%
Koszalin - Neubrandenburg	80	33	33	41%	42%	1%
Swinoujscie - Berlin	80	28	29	35%	36%	1%
Koszalin - Berlin	100	39	40	39%	40%	1%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	28	28	34%	35%	1%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	35	35%	35%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin - Poznań**Maßnahmenr.:** 320**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	47	54%	58%	4%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	43	50%	53%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	41	49%	52%	3%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	42	49%	52%	3%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	45	54%	57%	3%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	47	56%	59%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	45	54%	57%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)**Maßnahmenr.:** 322**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	61	48%	61%	13%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	57	59%	71%	12%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	58	61%	72%	11%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	58	62%	73%	11%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	49	57	61%	72%	11%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	58	63%	72%	9%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	55	61%	69%	8%
Barth (Darss) - Prag	80	47	53	58%	66%	7%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	43	49%	54%	6%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław**Maßnahmenr.:** 333**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	50	54%	62%	8%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	46	50%	57%	8%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	57	64%	71%	7%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	44	49%	55%	6%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	44	49%	55%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	49	56%	61%	5%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%



**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow**Maßnahmenr.:** 408**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Anklam - Swinoujscie	45	6	29	14%	65%	51%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	43	21%	66%	45%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	35	15%	54%	39%
Bansin (Usedom) - Anklam	45	18	31	39%	69%	30%
Swinoujscie - Berlin	80	28	50	35%	62%	27%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	31	23%	47%	24%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	10	10%	23%	13%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	42	52	53%	65%	12%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	25	30%	39%	8%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	53	59%	66%	7%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	39	43%	49%	5%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	43	50%	54%	4%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	42	49%	52%	3%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	46	54%	57%	3%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	32	37%	40%	3%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Brücke über die Swine in Świnoujście**Maßnahmenr.:** 422**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujście	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujście - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujście - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujście	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujście - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujście	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin**Maßnahmenr.:** 999**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Berlin	80	45	51	56%	64%	8%
Schwedt - Szczecin	45	18	21	40%	48%	7%
Gryfice - Schwedt	45	24	25	52%	56%	4%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	35	38	44%	48%	4%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	51	48%	51%	3%
Swinoujscie - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Berlin	100	39	41	39%	41%	2%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	10	20%	22%	2%
Szczecinek - Berlin	100	34	36	34%	36%	2%

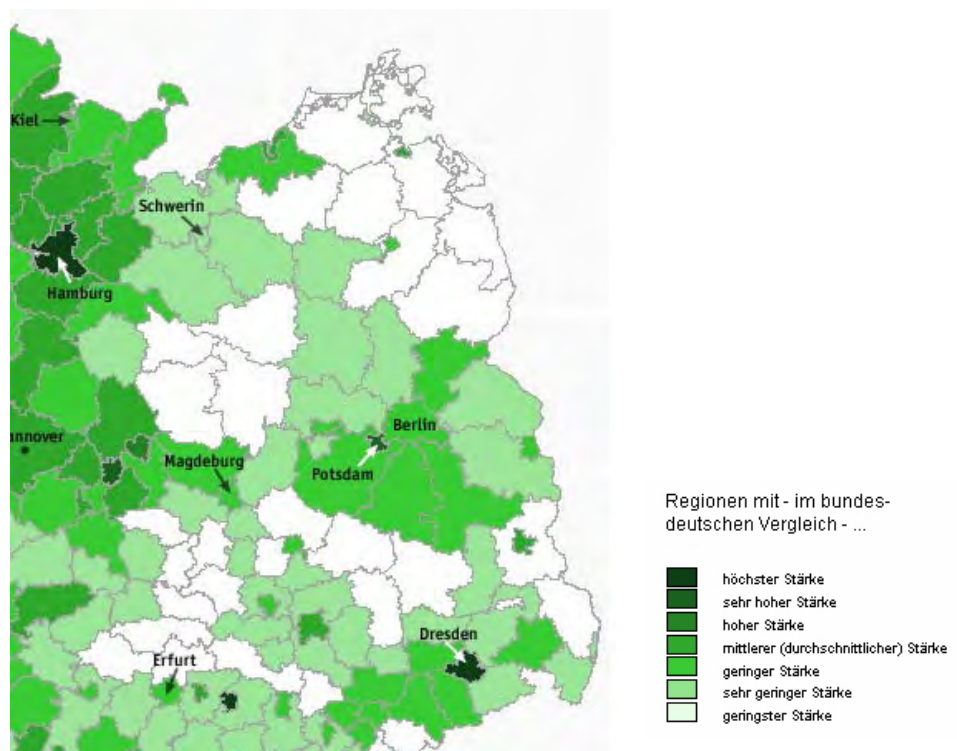
## **A4 Übersichtskarte DPERON Darstellung der in Steckbriefen vertieften Projekte**

## A5 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.

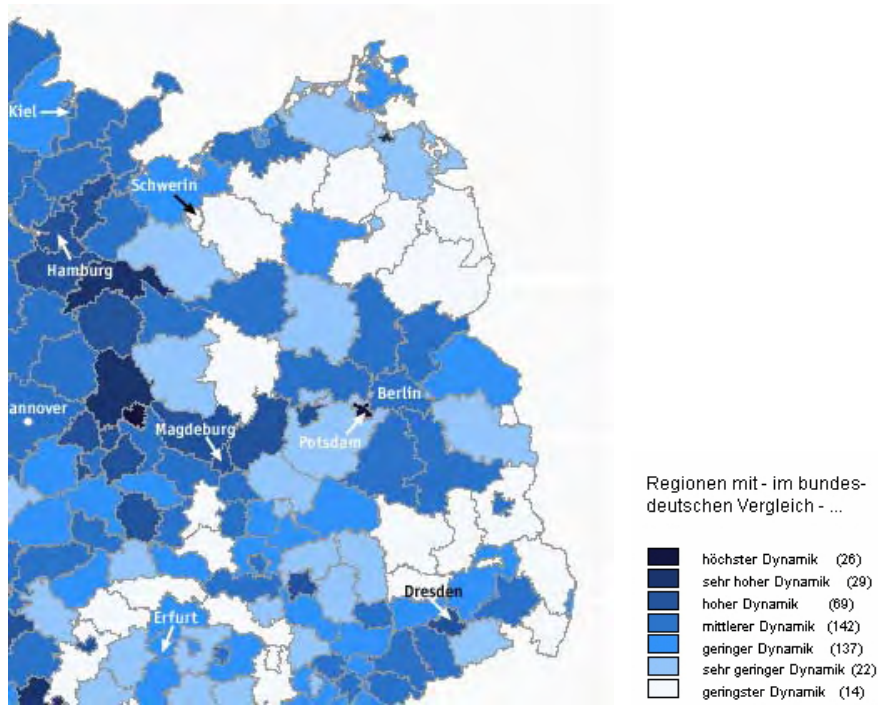
Abbildung 53:  
Zukunftsatlas 2007  
[Quelle: Prognos AG]



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.

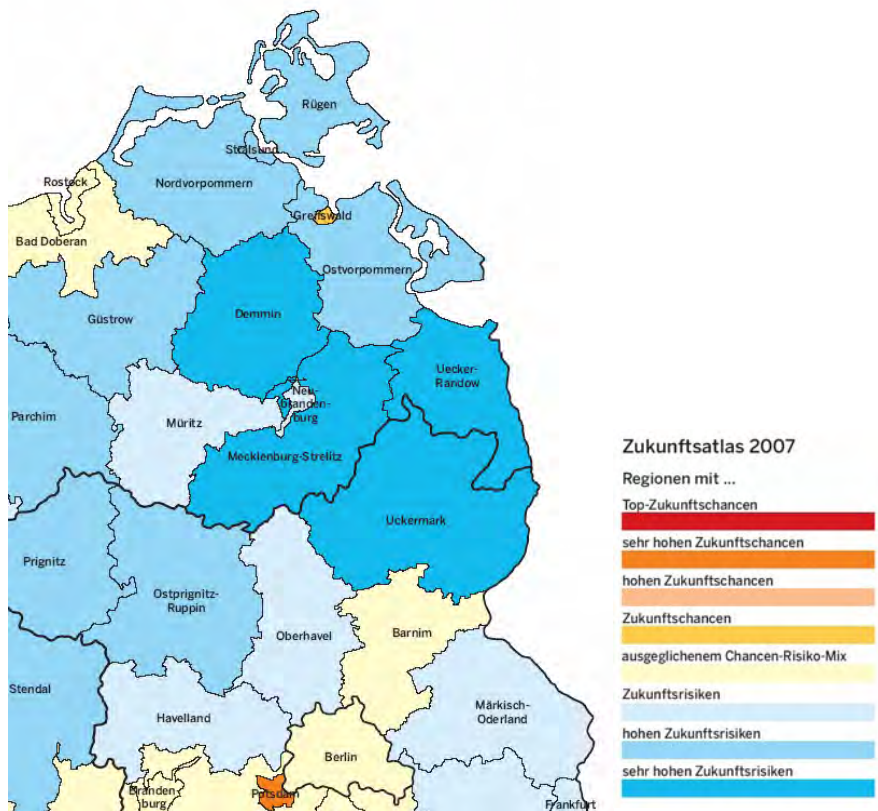
**Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**

Abbildung 54:  
Zukunftsatlas 2007  
[Quelle: Prognos AG]



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

Abbildung 55:  
Zukunftsatlas 2007 -  
Ergebniskarte Nordraum  
[Quelle: Prognos AG]



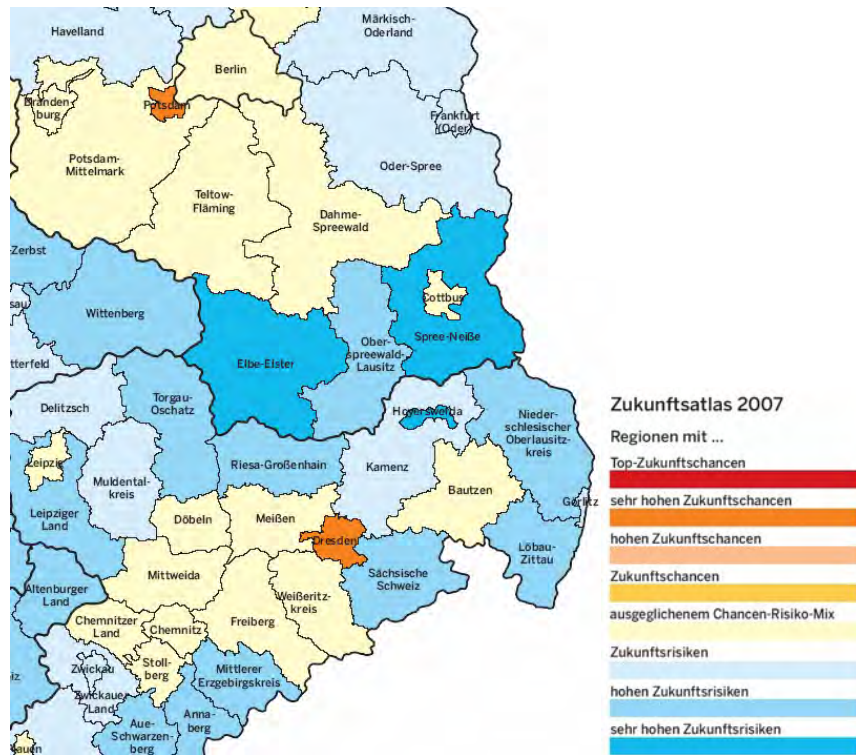
Regionen mit Zukunftsrisiken dominieren

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

**Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**

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 56:  
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.



## **A6 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes**

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)								BEVÖLKERUNGSPROGNOSE			
	Kreis powiat				zugehörige Kreisstadt				Kreis powiat			Veränderung 2005-2020
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
<b>ZACHODNIO- POMORSKIE</b>	białogardzki	50.494	845	59,8	Białogard	25.740	26,0	990,0	48.100	48.000	47.700	-5,5%
	choszczeński	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	<b>44.887</b>	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	<b>42.025</b>	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%
	sławieński	60.059	1.044	57,5	Sławno	14.303	16,0	893,9	57.600	57.400	57.300	-4,6%
	stargardzki	144.965	1.519	95,4	Stargard Szczeciński	<b>74.362</b>	48,0	1.549,2	119.700	119.300	118.300	-18,4%
	szczecinecki	81.698	1.765	46,3	Szczecinek	<b>42.011</b>	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%	
<b>SUMME</b>	<b>1.770.178</b>	<b>22.896</b>	<b>77,3</b>						<b>1.656.200</b>			
<b>LUBUSKIE</b>	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	<b>42.376</b>	22,0	1.926,2	85.869	84.985	83.732	-34,3%
	słubicki	47.511	1.000	47,5	Słubice	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	<b>40.670</b>	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%
<b>SUMME</b>	<b>1.065.517</b>	<b>14.608</b>	<b>72,9</b>						<b>989.243</b>			

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE				
	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt				Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
<b>DOLNOŚLĄSKIE</b>	bolesławiecki	90.025	1.303	69,1	Bolesławiec	<b>43.608</b>	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	<b>74.324</b>	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	<b>82.368</b>	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%
	oławski	72.298	524	138,0	Oława	31.794	28,0	1.135,5	71.710	71.993	71.887	-0,6%
	połkowicki	62.514	780	80,1	Połkowice	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	<b>64.779</b>	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	<b>126.465</b>	85,0	1.487,8	178.576	171.383	163.586	-11,8%
	wołowski	49.742	675	73,7	Wołów	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%	
<b>SUMME</b>	<b>2.961.244</b>	19.859	149,1							<b>2.759.414</b>		
<b>SACHSEN</b>	Niederschles. Oberl.	96.773	1.340	72,2	Niesky	10.981	53,6	204,8	91.100	85.800	81.400	-15,9%
	Görlitz	57.629	67	857,3	Görlitz	<b>57.629</b>	67,22	857,3	51.600	48.600	46.400	-19,5%
	Löbau-Zittau	143.383	699	205,3	Zittau	25.277	25,4	994,4	133.600	126.100	120.000	-16,3%
	Bautzen	150.002	961	156,1	Bautzen	<b>42.150</b>	66,6	632,6	139.500	132.300	126.300	-15,8%
	Kamenz	150.103	1.335	112,5	Kamenz	18.129	53,2	341,1	143.400	137.800	133.200	-11,3%
	Hoyerswerda	42.607	95	449,6	Hoyerswerda	<b>42.607</b>	94,76	449,6	36.700	33.100	30.400	-28,7%
<b>SUMME</b>	<b>640.497</b>	4.497	142,4					<b>595.900</b>	<b>563.700</b>	<b>537.700</b>		

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)								BEVÖLKERUNGSPROGNOSE			
	Kreis powiat				zugehörige Kreisstadt				Kreis powiat			Veränderung 2005-2020
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
<b>MECKLENBURG- VORPOMMERN</b>	Rügen	71.294	975	73,1	Bergen	14.651	41,8	350,8			59.570	-16,4%
	Nordvorpommern	112.177	2.172	51,6	Grimmen	11.195	50,3	222,6			89.081	-20,6%
	Ostvorpommern	110.289	1.911	57,7	Anklam	14.471	41,7	347,4			88.716	-19,6%
	Greifswald	53.281	51	1.044,7							53.812	1,0%
	Demmin	86.756	1.922	45,1	Demmin	12.806	81,6	157,0			63.308	-27,0%
	Neubrandenburg	68.188	86	792,9							53.379	-21,7%
	Mecklenburg-Strelitz	83.500	2.090	40,0	Neustrelitz	22.271	138,2	161,2			68.881	-17,5%
	Uecker-Randow	77.152	1.624	47,5	Pasewalk	11.961	55,0	217,5			53.597	-30,5%
	Stralsund	58.708	39	1.505,3							55.867	-4,8%
<b>SUMME</b>	<b>721.345</b>	10.870	66,4							<b>586.211</b>		
<b>BRANDENBURG</b>	Uckermark	139.326	3.058	45,6	Prenzlau	20.904	142,0	147,2	131.980	127.290	121.380	-12,9%
	Barnim	176.693	1.494	118,3	Eberswalde	<b>41.831</b>	58,0	721,2	179.220	177.850	174.290	-1,4%
	Märkisch-Oderland	192.122	2.128	90,3	Seelow	5.776	42,0	137,5	191.920	189.920	185.950	-3,2%
	Frankfurt (Oder)	63.748	148	430,7					60.760	59.270	57.240	-10,2%
	Oder-Spree	190.728	2.243	85,0	Beeskow	8.432	77,0	109,5	186.530	181.980	175.380	-8,0%
	Dahme-Spreewald	161.937	2.261	71,6	Lübben	14.627	120,0	121,9	160.900	158.340	154.020	-4,9%
	Spree-Neiße	136.896	1.648	83,1	Forst	22.391	110,0	203,6	131.240	126.050	119.730	-12,5%
	Cottbus	105.309	164	642,1					101.400	98.510	94.660	-10,1%
	Oberspreewald-Lausitz	132.032	1.217	108,5	Senftenberg	28.774	127	226,6	125.710	120.720	114.940	-12,9%
	Elbe-Elster	122.031	1.889	64,6	Herzberg	10.930	148	73,9	117.950	113.670	108.540	-11,1%
<b>SUMME</b>	<b>1.420.822</b>	16.250	87,4					<b>1.387.610</b>	<b>1.353.600</b>	<b>1.306.130</b>		
<b>BERLIN</b>	<b>3.458.763</b>	892	3.877,5		<b>7.640.037</b>					<b>3.366.000</b>	-2,7%	
<b>GESAMT</b>	<b>12.038.366</b>									<b>11.200.898</b>	-7,0%	