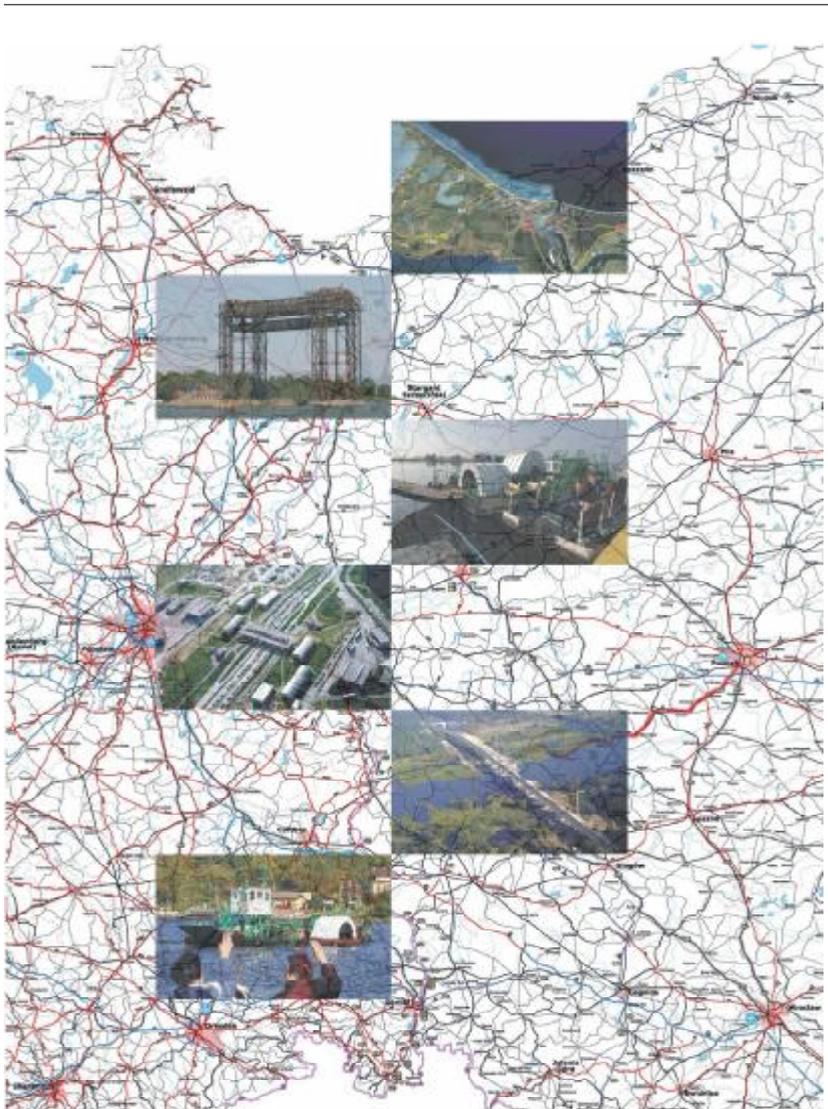


»Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)«

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur
Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

ABSCHLUSSBERICHT - LOSE 1 BIS 4

ARBEITSSTAND: 20. Dezember 2007



Ernst **Basler + Partner** GmbH



"Pro Lingua"
Grzegorz Załoga

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung und Projektziele	1
2	Methodik und relevante Arbeitsgrundlagen	3
2.1	Vorbemerkung	3
2.2	Projektbezogene Dokumente.....	6
2.3	Weitere relevante Initiativen und Projekte	7
2.3.1	Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum....	7
2.3.2	INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum	10
2.3.3	Kooperierende INTERREG-Projekte	13
2.3.4	Weitere Aktivitäten.....	14
3	Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum.....	14
3.1	Politische Rahmenbedingungen	14
3.2	Raum- und Regionalentwicklung.....	14
3.3	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen.....	14
3.4	Bevölkerung und Bevölkerungsprognose.....	14
3.5	Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore.....	14
3.6	Tourismus.....	14
4	Verkehrsinfrastrukturen – übergeordnete Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen	14
4.1	Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore	14
4.2	Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung	14
4.3	Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur	14
5	Verkehrsinfrastrukturen – „Projektpool“ DPERON.....	14
5.1	Straße	14
5.1.1	Los 1	14
5.1.2	Los 2	14
5.2	Schiene	14
5.2.1	Los 1	14
5.2.2	Los 2	14
5.3	Wasser	14
5.3.1	Los 1	14
5.3.2	Los 2	14
5.4	Luft.....	14
5.4.1	Los 1	14
5.4.2	Los 2	14
5.5	Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“	14

FEDERFÜHRUNG:

Ernst Basler + Partner GmbH

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

MITGLIEDER DER ARBEITSGEMEINSCHAFT DPERON

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

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

InterPROJEKT Spółka z o.o.

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

PRO LINGUA

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

5.6	Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen.....	14
6	Integriertes Verkehrskonzept (Los 4)	14
6.1	Differenzierte Betrachtungsebenen	14
6.2	Raumstruktur als Basis des Verkehrskonzeptes.....	14
6.3	Vorgehensweise Integriertes Verkehrskonzept Pomerania.....	14
6.4	Relevante Relationen	14
6.5	Anforderungsprofil	14
6.5.1	Externe Anbindung der Euroregion Pomerania.....	14
6.5.2	Interne Erschließung der Euroregion Pomerania	14
6.6	Bewertung der vorhandenen Verkehrsqualität.....	14
6.6.1	Externe Anbindung der Euroregion Pomerania.....	14
6.6.2	Externe Anbindung durch den Schienenpersonenverkehr (SPV)	14
6.6.3	Interne Erschließung der Euroregion Pomerania	14
6.7	Netze der touristischen Infrastruktur.....	14
6.8	Maßnahmenwirkung und Maßnahmenbewertung	14
6.9	Handlungsempfehlungen	14
7	Betrachtung des Gesamttraumes	14
7.1	Differenzierte Betrachtungsebenen - Pomerania und „Südraum“...14	
7.2	Raumstruktur - Zentrale Orte	14
7.3	Bildung der Netzhierarchie.....	14
7.4	Qualitative Projektbewertung	14
7.5	„Missing Links“ im DPERON.....	14
8	Handlungsempfehlungen	14
8.1	Prioritäre Verkehrsinfrastrukturprojekte.....	14
8.2	Kommunikation und Kontinuität.....	14
8.3	Instrumente für den DPERON	14

Anhang

A1	Projektpool DPERON
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
A3	Bewertungsmatrix Verkehrsmodell Los 4
A3.1	Maßnahmebewertung (Straße) Maßnahmebewertung (Schiene)
A3.2	Maßnahmewirkungen
A4	Übersichtskarte DPERON Darstellung der in Steckbriefen vertieften Projekte
A5	Vertiefung der wirtschaftlichen Entwicklung
A6	Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

1 Aufgabenstellung und Projektziele

Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamttraumes durch eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

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

Abbildung 1:
Deutsch-Polnischer
Entwicklungsraum Oder/Neiße
(DPERON)

Zuordnung der
Kreise/Wojewodschaften zu
Euroregionen:

- Pomerania
- Viadrina
- Spree-Neiße-Bober
- Neiße-Nisa-Nysa
- grau: keiner Euroregion zu-
gehörig



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Metropolenräume und ihre
Verflechtungen in das weitere
Umland

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

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

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

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

Entscheidungsgrundlage für die
Euroregionen

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

Beförderung der weiteren
grenzüberschreitenden
Zusammenarbeit

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

- Gewährleistung einer stabilen und langfristigen Kommunikation durch Fortführung der grenzüberschreitenden Kooperation auf Arbeitsebene
- Intensivierung der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen durch das Deutsch-Polnische Informationssystem (im Aufbau begriffen) zur Qualifizierung der Planungsprozesse
- Schaffung einer Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur wirtschaftlichen Entwicklung des gemeinsamen Raumes beiderseits von Oder und Neiße

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Intensivierung der fachlichen Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Infrastrukturplanungen auf beiden Seiten durch DPERON
- Vertiefung der Zusammenarbeit bei Einzelvorhaben über gemeinsame Arbeitsgruppen, konkrete Bestimmung des Handlungsbedarfes und der Arbeitsschritte
- Nutzung aktueller Förderprogramme zur Verbesserung der Umsetzung der Planungen
- rechtzeitige Abstimmung von Förderanträgen zur Gewährleistung einer Realisierung von Vorhaben zum beiderseitigen Nutzen
- Generierung gemeinsamer Projekte

DPERON - ein wichtiger Schritt
auf einem langen Weg

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

2 Methodik und relevante Arbeitsgrundlagen

2.1 Vorbemerkung

Fortschreibung des
Berichtsentwurfes der Lose 1
und 2 zum Gesamtbericht

Der vorliegende Bericht gibt den Kenntnisstand zum 20. Dezember 2007 wieder. Der Berichtsentwurf der Lose 1 und 2, der im wesentlichen die Kapitel 1 bis 5 beinhaltet, ist zwischenzeitlich einer umfassenden Beteiligung unterzogen worden. Zum einen wurde der Bericht durch die Lenkungsgruppenmitglieder an die jeweiligen deutschen bzw. polnischen Partner weiter geleitet, zum anderen wurde der Bericht (Stand: 9. Oktober 2007, deutsche und polnische Fassung) auf der Homepage der Euroregion Pomerania sowie auf der Projekthomepage eingestellt und damit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Beteiligungsverfahren zu den
Losen 1 und 2

Die Beteiligung auf deutscher Seite erfolgte durch die Geschäftsstelle der Euroregion Pomerania sowie durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung. Folgende Institutionen wurden über diesen Weg beteiligt:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
- Staatsministerium des Innern des Freistaats Sachsen
- Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim
- Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald
- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
- Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte

Auf polnischer Seite erfolgte die Beteiligung aller betroffenen Wojewodschaften durch die Mitglieder der Lenkungsgruppe DPERON.

unterschiedliche
Informationsstände -
zunehmendes Interesse an
aktiver Beteiligung

Im Rahmen des bisherigen Projektverlaufes ist deutlich geworden, dass der Informationsstand aller betroffenen und hierbei insbesondere der regionalen Akteure auf der polnischen Seite zu den Inhalten, Zielen und dem Vorgehen von DPERON noch nicht der Bedeutung des Projektes entspricht. Gleichzeitig ist im Zuge der laufenden Aktivitäten deutlich geworden, dass ein sehr starkes Interesse an einer aktiven Beteiligung der regionalen Akteure am Projekt DPERON besteht.

Beteiligung zum Gesamtbericht
im Januar 2008

Die DPERON-Lenkungsgruppe hat daher den Aktivitäten- und Zeitplan für die einzelnen Arbeitspakete dahingehend angepasst, dass zu den hier dargestellten Arbeitsergebnissen der Lose 1 bis 4 eine Beteiligung der regionalen Akteure in geeigneter Form im Januar 2008 erfolgen soll, damit die Stellungnahmen in das Gesamtprojekt eingehen können. Zu den Arbeitsergebnissen der Lose 1 und 2 (Bericht Stand 9. Oktober 2007) erfolgte im Oktober und November die Beteiligungsphase durch die DPERON-Lenkungsgruppe.

Darstellung des **AKTUELLEN**,
RECHERCHIERBAREN
Arbeitsstandes - Fortschreibung
perspektivisch notwendig

Aufgrund der sehr hohen Gesamtheit an Einzelprojekten und der fortschreitenden Planungsprozesse bei einer Vielzahl an Einzelprojekten stellt dieser Entwurfsstand den aktuellen, recherchierbaren Arbeitsstand dar. Veränderungen der Informationen und notwendige Ergänzungen zu Einzelprojekten sind daher ausdrücklich vorbehalten entsprechen der Intention des Projektes DPERON.

„Flughöhe DPERON“ -
Betrachtung der **RELEVANTEN**
Standorte und
Verkehrsbeziehungen

Ausdrücklich sein an dieser Stelle auf die Betrachtungsebene („Flughöhe“) des Projektes verwiesen. Im Fokus der Untersuchungen steht der DPERON, d. h. der gesamte Grenzraum von der Ostseeküste bis zur tschechischen Grenze. Für das Verkehrskonzept wurde ein Ausschnitt des DPERON, nämlich die Euroregion Pomerania vertieft betrachtet. Aus dieser bewusst gewählten relativ „hohen Flughöhe“ resultiert, dass sämtliche Betrachtungen auf die relevanten Standorte und Verkehrsbeziehungen im DPERON konzentriert werden. So wird beispielsweise das Verkehrskonzept für die Euroregion Pomerania auf Basis der mittlerzentralen Orte aufgebaut, die darunter liegenden Hierarchiestrukturen stehen bei diesen Betrachtungen im Hintergrund. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diesen Strukturen mit ihren eigenen wirtschaftlichen Potenzialen und Impulsen keine Bedeutung beigemessen wird - im Gegenteil. Die Betrachtung des Gesamttraumes erfordert jedoch die Fokussierung auf die „oberen Hierarchiestufen“.

Wichtige Rahmenbedingung -
alle relevanten Plandokumente
auf polnischer Seite werden
überarbeitet

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Großereignisse mit Auswirkungen auf den Ausbau der Infrastruktur	Als weiteres Moment im anstehenden bzw. laufenden Fortschreibungs- und Priorisierungsprozess ist die Fußball-Weltmeisterschaft, die 2012 in Polen ausgetragen wird. Hierzu werden Infrastrukturen ausgebaut und modernisiert, jedoch ist heute noch offen, welche Prioritäten hier gesetzt werden.
Schengenbeitritt 2008	Verkehrsrelevante Veränderungen werden sich ebenfalls aus dem Beitritt der Republik zum Schengenabkommen mit Wirkung zum 21. Dezember 2007 ergeben. Diese werden sowohl Veränderungen im Verkehrsfluss an und zu den Grenzübergangsstellen als auch z. T. bei den Verteilungen auf die grenzübergreifenden Verbindungen nach sich ziehen.
Sekundäranalysen als Arbeitsgrundlage - ergänzt durch Expertenbefragung	Für die vorliegende Studie wurden ausnahmslos Recherchen und Sekundäranalysen durchgeführt. Durch die Auswertung einer Reihe von Dokumenten (s. Literaturverzeichnis) wurden größtenteils die erforderlichen Informationen zusammen getragen. Für die polnische Seite erfolgte dies durch die Einbindung der polnischen Partner. Ergänzt wurde diese Analysen durch die Befragung von verschiedenen Experten bzw. durch das o. g. umfassende Beteiligungsverfahren.
drei Koordinierungsgruppensitzungen seit Projektstart	Im Rahmen der Koordinierungsgruppensitzungen am 3. April 2007 (Bernau), 14. Mai 2007 in Frankfurt (Oder) und am 3. Juli 2007 in Potsdam wurden die Zwischenstände, weiteren Arbeitsschritte sowie das weitere Vorgehen besprochen.
Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium	Die begleitende Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium tagte im Zeitraum viermal. Dieses Gremium hat neben der Projektsteuerung u. a. die Aufgabe, die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und nicht unmittelbar beteiligten deutschen und polnischen Partner sicher zu stellen. Die Marschälle aller drei Wojewodschaften haben bereits im Vorfeld zum eigentlichen Projektstart ihre Zustimmung und Unterstützungsbereitschaft signalisiert.
Auftaktveranstaltung am 23. Mai 2007 in Eberswalde	Am 23. Mai 2007 fand in Eberswalde die Auftaktveranstaltung zum Projekt statt. Unter Beteiligung von deutscher und polnischer Seite wurde über das Vorhaben informiert, Statements und Anforderungen der Projektpartner formuliert und über aktuelle Projekte mit unmittelbarem Bezug zum DPERON berichtet.

Die Zwischenpräsentation zum Projekt fand am 7. November 2007 in Greifswald statt. Mit der Darstellung und Diskussion einiger ausgewählter Verkehrsverbindungen, die sich im Rahmen der Projektbearbeitung als prioritär heraus kristallisierten bzw. bei denen Diskussions- und Handlungsbedarf erkannt wurde, wurden viele Vertreter von polnischer und deutscher Seite über den Arbeitsstand informiert.

Für Ende Februar 2008 ist die Abschlussveranstaltung zum Projekt vorgesehen.

Für die Euroregion Pomerania erfolgten aufgrund der Vertiefung im Rahmen des Loses 4 (Integriertes Verkehrskonzept) zusätzliche Informationen in zwei Veranstaltungen auf polnischer (20. September 2007 in Szczecin) und deutscher Seite (26. Oktober 2007 in Bergen).

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

Im Ergebnis der zusätzlichen Beteiligungen und Informationen nahm in der Endphase des Projektes die Intensität der Mitwirkung insbesondere von kommunalen Vertretern stark zu. In schriftlicher, mündlicher bzw. fernmündlicher Form wurden Vorschläge und Informationen bzgl. relevanter Projekte unterbreitet, die bzgl. der DPERON-Bezüge geprüft wurden. Die benannten Projekte seitens der Kommunen wurden in den Projektpool aufgenommen, sofern sie nicht bereits enthalten waren.

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

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

FAZIT

- Der Kommunikationsprozess ist auf deutscher und polnischer Seite sehr unterschiedlich abzuwickeln und z. T. sehr aufwändig, daher auch auf einem unterschiedlichen Arbeitsstand.
- Die unterschiedlichen Erwartungshaltungen hinsichtlich räumlicher und verkehrsträgerbezogener Bearbeitungstiefe, die mit dem Projekt verknüpft sind, führen teilweise zu Reibungsverlusten in der Kommunikation. Diese unterschiedlichen Erwartungshaltungen machen aber auch die Notwendigkeit von DPERON als grenz-/raumübergreifendes Informations- und Abstimmungsinstrument mit vergleichbarem Bearbeitungsmaßstab deutlich. Für die Zukunft sollte dies bedeuten, dass der DPERON-Prozess kontinuierlich weiter geführt wird, um eine stärkere grenz- und raumübergreifende Information und Abstimmung herbei zu führen.
- Die Projektkommunikation sollte unbedingt nach dem Projektende mit den benannten sowie ggf. weiteren Akteuren fortgeführt werden.
- Die Projektbearbeitung hat gezeigt, dass eine „iterative“ Bearbeitung (mehrstufige Abstimmungen) sinnvoll und zielführend ist. So werden Zwischenschritte mit den deutschen und polnischen Partnern abgestimmt, um ein von allen Seiten (weitgehend) akzeptiertes Produkt zu erarbeiten. Auch künftig wird dieser iterative Prozess sinnvoller Weise fortgeführt, um gemeinsam konsensfähige Ergebnisse hinsichtlich weiterer Planungen und vor allem Realisierungen zu erzielen.

2.2 Projektbezogene Dokumente

maßgebliche
Planungsgrundlagen beiderseits
der Grenze

Auf deutscher Seite zählen die Bundesverkehrswegeplanung mit ihrem Investitionsrahmenplan, die jeweiligen Landesentwicklungsplanungen, die Entwicklungs- und Handlungskonzepte der Euroregionen zu den wichtigsten Planungsgrundlagen. Für die polnische Seite wurden die Entwicklungsstrategien der Wojewodschaften, die Raumentwicklungspläne der Wojewodschaften sowie die Entwicklungsstrategien Verkehr der Wojewodschaften ausgewertet. Hierbei ist

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

jedoch obige Einschränkung zu beachten, die auf die in Überarbeitung befindlichen Arbeitsstände dieser Planwerke hinweist.

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

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

2.3 Weitere relevante Initiativen und Projekte

Der deutsch-polnische Grenzraum ist mittlerweile in sehr vielen Projekten analysiert und bearbeitet worden. Dabei wurden jedoch grundsätzlich Teilräume betrachtet, so z. B. die Euroregionen bzw. das Augenmerk auf konkrete Verkehrsachsen gelegt. Eine „Gesamtschau“ für den ganzen Grenzraum entlang Oder und Neiße ist bisher nicht entstanden. Diese Lücke versucht das Projekt DPERON in einem ersten Arbeitsschritt zu füllen.

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

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

Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte kurz beleuchtet.

2.3.1 Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum

ODER-PARTNERSCHAFT

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

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

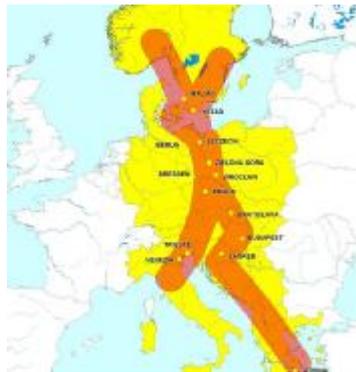
Zu den benannten Handlungsfeldern wurden jeweils eigene Foren gebildet, die sich mit der inhaltlichen Bearbeitung auseinandersetzen. Als wichtige Ziele die Verkehrsinfrastruktur betreffend, lassen sich die folgenden zusammen fassen:

- gemeinsames Lobbying für Schieneninfrastrukturprojekte gegenüber den Nationalregierungen sowie gegenüber der EU



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Optimierung der Fahrpläne und Anschlüsse des gesamten öffentlichen Verkehrs
- Schaffung von attraktiven und übersichtlichen Tarifangeboten im grenzüberschreitenden Verkehr.

CETC

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

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

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

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

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

- Für alle drei Wojewodschaften wurden als Schwächen die z. T. schlechte bauliche Qualität der Straßen- und Schieneninfrastruktur benannt. Hinzu kommt der geringe Standard von Telekommunikationsinfrastrukturen.
- Die Erreichbarkeit der Städte Szczecin und Koszalin wird als nicht optimal eingestuft.
- Für die wichtigen Städte z. B. Szczecin und Koszalin wird das fehlen von leistungsfähigen Ortsumgehungen festgestellt.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

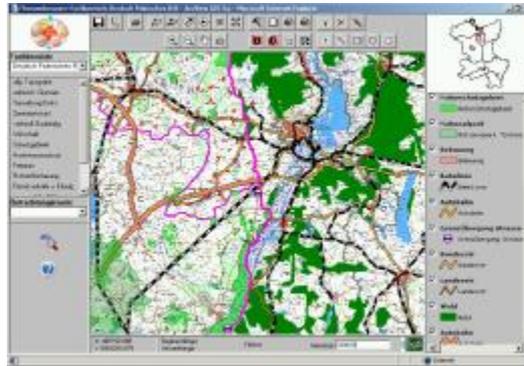
- Lubuskie weist eine Reihe von altindustriellen und ehemals militärisch genutzten Liegenschaften auf, für die bisher keine Nachnutzung gefunden wurde.
- In der Wojewodschaft Dolnośląskie wird das Fehlen von durchgängigen Autobahnverbindungen, von leistungsfähigen Grenzübergängen sowie einer desolaten Schieneninfrastruktur als Schwäche konstatiert. Derzeit wird jedoch am umfassenden Ausbau von Autobahnen und Bahnstrecken gearbeitet.
- Die touristische Infrastruktur ist größtenteils - im Vergleich zu den anderen Regionen - unterentwickelt.
- Mit dem Zentrum Szczecin und der Oderwasserstraße sind sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung der Gesamtregion vorhanden.

Folgende prioritäre Maßnahmen wurden für die drei Wojewodschaften formuliert (die in Klammern angegebenen Projektnummern beziehen sich auf den DPERON-Projektpool im Anhang A1):

- Zachodniopomorskie
 - Modernisierung der Bahnlinien CE 59 (Poznan-Szczecin-Świnoujście) und E59, Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h für den Personenverkehr und 120 km/h für den Güterverkehr (Nr. 317 und 320)
 - westliche Ortsumgehung für Szczecin mit der Oderbrücke in Police
 - Ausbau der Nationalstraße S3/E65 (Nr. 24 und 25)
 - Verbesserung der Erreichbarkeit der Häfen von Szczecin und Świnoujście von der Seeseite
 - Modernisierung der Oder-Wasserstraße (Oder-Programm 2006)
- Lubuskie
 - Modernisierung der Bahntrasse Nr. 273 Wrocław-Szczecin (Nr. 333)
 - Modernisierung der Oderhäfen in Nowa Sol und Cigacice
 - Umsetzung des Oder-Programms 2006
 - Modernisierung der Nationalstraße S3 (Nr. 24 und 25)
 - Bau einer Brücke in Miłsk über die Oder
 - Ausbau der Autobahn A2 (Nr. 166)
 - Modernisierung des Flughafens Babimost (Nr. 365)
 - Errichtung eines kleinen Flughafens in Gorzów Wlkp. (Sportfliegerei, Rettungsfliegerei) (Nr. 366)
 - Modernisierung des Flughafens in Przylep (Zielona Góra)
- Dolnośląskie
 - Ausbau der Autobahn A4 zwischen Zgorzelec und Krzyżowa (Nr. 168, 169)
 - Modernisierung der Bahnlinie E30 zwischen Legnica und Węgliniec (Nr. 339)
 - Modernisierung der Bahnlinie E59 zwischen Wrocław und Poznań
 - Ausbau der Autobahn S3/E65 (Nr. 24 und 25)
 - Errichtung eines Autobahn-Bypasses bei Wrocław und Herstellung der Verbindung mit Wałbrzych und Świdnica
 - Verlängerung der Autobahn S5 zwischen Bydgoszcz-Poznań-Wrocław
 - Ausbau des Flughafens Wrocław (Nr. 367)

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**D-P-PLIS**

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



Berlin und Brandenburg erarbeiten gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie ein Raumplanungsinformationssystem, in dem Raumplanungsstrukturen des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes auf Basis moderner digitaler Soft- und Hardware in der gleichen Weise zweisprachig dargestellt werden sollen. Das System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch effizient unterstützen. Es steht voraussichtlich noch in diesem Jahr zur Verfügung.

2.3.2 INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum**AB LANDBRIDGE**

Abbildung 3:
Untersuchungskorridore AB
Landbridge
[Quelle: www.ablandbridge.eu]



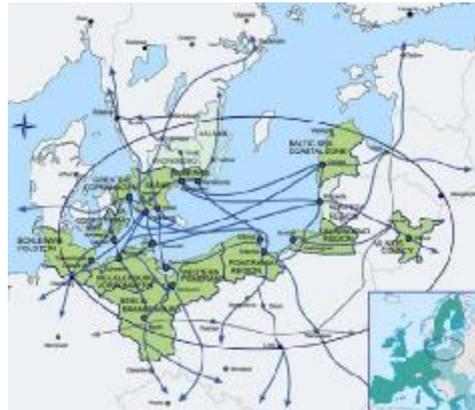
Das Projekt Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) hat zum Ziel, drei Landkorridore (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen) vom Baltikum bis zur Adria hinsichtlich der heutigen und künftigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Entwicklung des Logistiksektors zu untersuchen. Dabei werden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

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

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

BALTIC GATEWAY+

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



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

COINCO

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

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

Die folgenden Projektpartner arbeiten gemeinsam an diesen Zielen:

- Kopenhagen (Lead partner)
- Bornholm
- Oslo

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Østfold
- Akershus
- Business Region Göteborg AB
- Region Skåne
- Malmö
- Lund
- Landskrona
- Helsingborg
- Region Halland
- Region Västra Götaland
- InvestitionsBank des Landes Brandenburg

JoiTraM

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

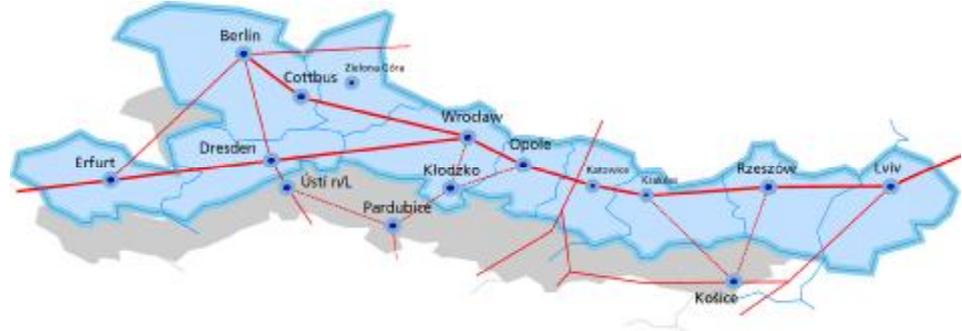
- grenzüberschreitende Verkehrsplanung
- Einzelstreckenuntersuchung SPNV
- Unterstützung der Wojewodschaft beim Aufbau einer Regieebene

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

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

2.3.3 Kooperierende INTERREG-Projekte

VIA REGIA



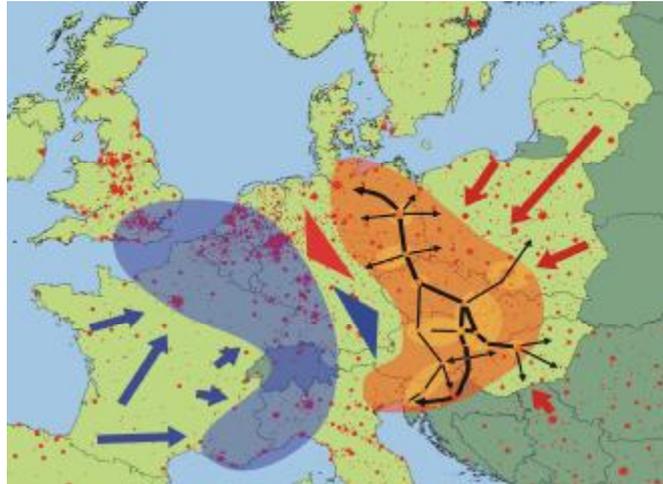
Die Via Regia verbindet als Paneuropäischer Verkehrskorridor III Städte und Metropolen wie Berlin, Dresden, Breslau, Lemberg und Kiew. Dieser Raum, in dem rund 30 Mio. Menschen leben, ist von großer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung und die weitere Integration der Europäischen Union und ihrer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

Folgende Ziele werden bei der Bearbeitung verfolgt:

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

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

Abbildung 4:
Entwicklungsräume und
Entwicklungsrichtungen
[Quelle Projekt SIC]



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

Die durchgeführte Regionalanalyse Berlin-Brandenburg, die zu den Themenfeldern Siedlung, Verkehr, Forschung und Entwicklung, Wirtschaft und Tourismus Stärken und Schwächen der Region herausgearbeitet hat, bildet eine wichtige Grundlage für den Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum Oder/Neiße.

RAIL BALTICA

Abbildung 5:
Trasse der Rail Baltica
[Quelle: IPG GmbH]



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

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

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

Der Schwerpunkt liegt in der Untersuchung grenzüberschreitender Infrastrukturplanungen, bei den Anforderungen an die Vernetzungen der Bahn mit den

anderen Verkehrsträgern zur effektiven Gestaltung des Güterumschlages und damit der Möglichkeiten, die Infrastruktur für die regionale Entwicklung nutzbar zu machen.

2.3.4 Weitere Aktivitäten

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

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

VERKEHRSKONZEPT ODERLAND-SPREE

Die Regionale Planungsgemeinschaft erarbeitet derzeit ein Verkehrskonzept für die Region (nur für die deutsche Seite). Ziel des Verkehrskonzeptes ist, die Anforderungen zur Verkehrsentwicklung in der Region mit den zur Zeit in Überarbeitung befindlichen Planungen des Landes Brandenburg in Einklang zu bringen. Insbesondere die Erreichbarkeit und die Erschließung der Regionalen Wachstumskerne (RWK), die künftig besondere Bedeutung bei der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes haben werden, sowie die Verknüpfung der Region mit dem Airport Berlin Brandenburg International (BBI) werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes besonders betrachtet.

Im Zuge der Projektarbeit erfolgt eine intensive Abstimmung. Am 25. September fand dazu ein Arbeitsgespräch statt. Es zeichnet sich ab, dass hier modellhaft aufgezeigt werden kann, wie regionale Planungsaktivitäten und das Projekt DPERON verzahnt und gemeinsam in Ihrer Wirkung verstärkt werden können.

BBR-FORSCHUNGSPROJEKT ZU GRENZÜBERSCHREITENDEN KOOPERATIONEN

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

Bei der Vorbereitung eigener transnationaler Projekte stellt sich auch für Deutschland die Frage, welche Projekte von besonderem Bundesinteresse sind,

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

welche Partner für diese Projekte gewonnen werden können und wie die Projektumsetzung erfolgen könnte.

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

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

Das Forschungsprojekt startete im Dezember 2006 und wird im November 2007 voraussichtlich abgeschlossen. In den Abschlussbericht des Projektes DPERON können dann ggf. die aktuellen Arbeitsergebnisse eingearbeitet werden.

Dem Bearbeiterteam wurde das Projekt DPERON zur Kenntnis gegeben.

3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Wirtschaftliche Beziehungen

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

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

Gemeinsame Wissenschafts- und Forschungslandschaft initiiert

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

Vielfältige Partnerschaften auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens

Zwischen Polen und Deutschland bestehen über 600 Städte- und Regionalpartnerschaften. Am geförderten Jugendaustausch nehmen jährlich etwa 150.000 Jugendliche teil. Allein in Deutschland werden jährlich um 6000 deutsch-polnische Ehen geschlossen.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ...

Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördert und koordiniert die Aktivitäten im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Grundsätzlich liegt die Förderung von Kooperation bei gemeinsamen Herausforderungen in den Grenzregionen im Kompetenzbereich der Bundesländer, die dabei vom Bund unterstützt werden.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Mitglieder der Kommission sind auf deutscher Seite das Auswärtige Amt und Vertreter aus weiteren Bundesministerien sowie aus jenen Bundesländern, in deren Aufgabenbereich die regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fällt. Die polnische Seite wird durch das Innenministerium sowie durch Vertreter von Regierung und Wojewodschaften repräsentiert. Auch die EU-Kommission kann Teilnehmer zu den Sitzungen entsenden. Die vier Euroregionen (Spree-Neiße-Bober, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Neiße) sind hier ebenfalls vertreten. Zu den Aufgaben der Regierungskommission gehört es, die Kontakte und die Zusammenarbeit zwischen regionalen, kommunalen und sonstigen Institutionen zu pflegen und weiterführende Initiativen anzuregen. Ihr Plenum tritt einmal jährlich zusammen.

... benötigt Kontinuität ...

Die projektbezogene grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist jedoch insbesondere in den letzten Monaten durch die eingeführte Pflicht, internationale Beziehungen auf der Ebene der Wojewodschaften, Kreise, Städte und Gemeinden vom Außenministerium genehmigen zu lassen, etwas zeitaufwändiger worden. Insbesondere in den Grenzregionen hat diese politische Rahmenbedingung viele Projekte blockiert oder verhindert.

... und ein gemeinsames
Problembewusstsein

Auch im Jahr 2007 muss die notwendige Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins betont werden. Es darf weiterhin nicht außer Acht gelassen werden, dass sich Polen und insbesondere auch die Grenzstädte noch in einer Art „Nachholprozess“ befinden, der auch zur Folge hat, dass regionale/örtliche Interessen im Vordergrund stehen und die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung nicht als unbedingt erforderlich angesehen wird.

Euroregionen leisten wertvolle
und unverzichtbare Basisarbeit

Die Akteure, die sich im Rahmen der Arbeit der Euroregionen engagieren, leisten mit ihren ganz konkreten täglichen grenzüberschreitenden Abstimmungen die maßgebliche Basisarbeit zur Entwicklung der Grenzregionen. Über die gemeinsamen Entwicklungs- und Handlungskonzepte erfolgt die grenzüberschreitende Verständigung zur grundsätzlichen Entwicklungsstrategie der Regionen sowie über prioritäre Projekte und Maßnahmen. Beiderseits der Grenze werden diese Projekte und Maßnahmen im Konsens umgesetzt, um wichtige Effekte für die gesamte Region zu erzielen.

FAZIT

- Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit bildet die Plattform für eine kontinuierliche Kooperation.
- Im Grenzraum ist eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Kooperationen aktiv, die z. T. stark aus der Arbeit der Euroregionen resultieren, z. T. aus anderen Initiativen entstanden sind.
- Spezifische fachliche Probleme und Anliegen bedürfen einer konkreten und unmittelbaren, d. h. direkten Abstimmung und sind auf anderen Ebenen zu klären.
- Das z. T. fehlende Problembewusstsein zur Betrachtung einer gemeinsamen Region resultiert aus dem stattfindenden „Nachholprozess“, der regionale/örtliche Interessen in den Vordergrund stellt.

3.2 Raum- und Regionalentwicklung

Abbildung 6:
Zentraleuropäischer Nord-Süd-
Entwicklungskorridor
von Skandinavien bis zum
Mittelmeer
[Quelle: complan/Deutscher
Verband/Gemeinsame
Landesplanung Berlin-
Brandenburg]



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

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

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

polyzentrale Raumstrukturen in
Zwischen- und Periphereräumen

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 7:
Raumstruktur Europa
[Quelle: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung]



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

Ausgangslage erfordert
Betrachtung als Gesamttraum
und Abbau von Konkurrenzen

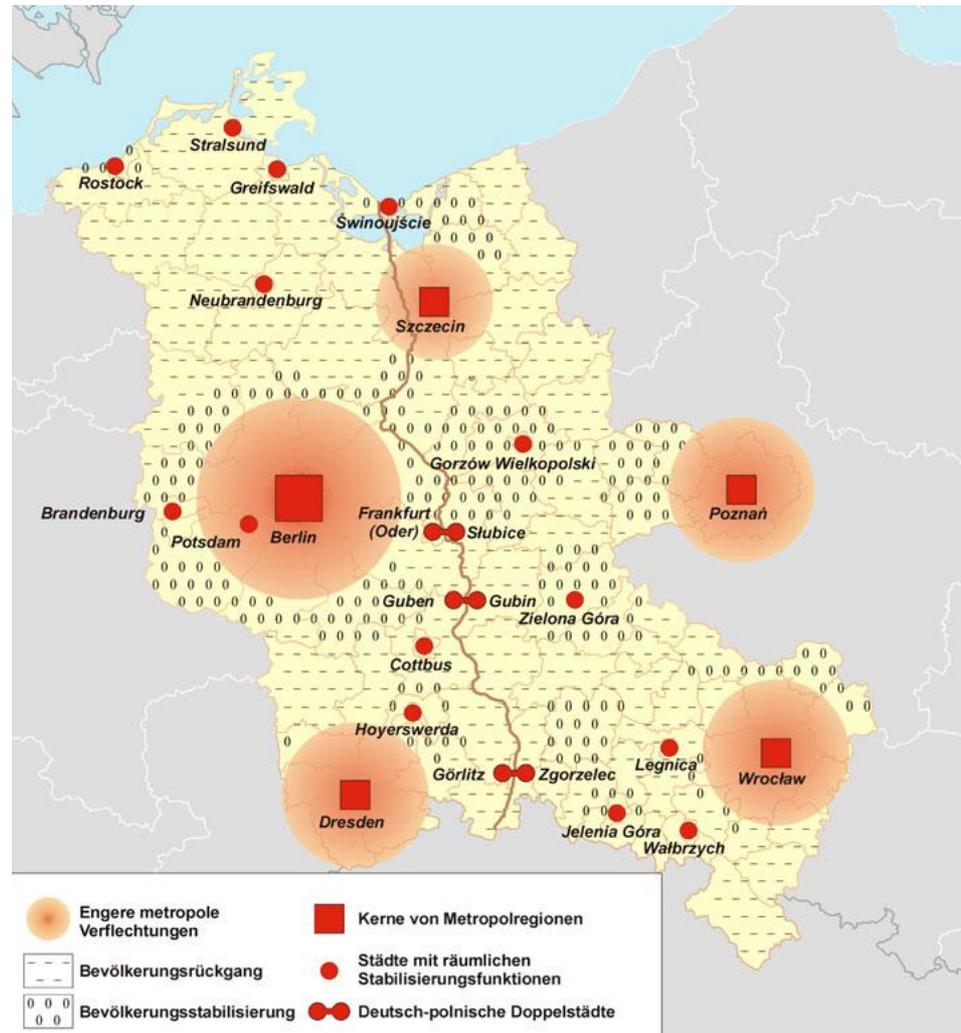
Auch vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage hat die deutsch-polnische Regierungskommission in ihren Empfehlungen zur Entwicklung des Grenzraumes (2004, 2006) darauf eingewirkt, den Grenzraum als Ganzes zu betrachten und keine (weiteren) Konkurrenzen aufzubauen bzw. zu forcieren. Unter Berücksichtigung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

Entwicklungsszenarien zur
Abschätzung künftiger
Entwicklungschancen

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 8:
Siedlungsstruktur des
Grenzraumes im Jahr 2020
[Quelle: HWWA-Report 262]



Konzentrationsprozesse im
„Deutsch-Polnischen-Haus“

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

Folgende Annahmen liegen dem Entwicklungsszenario zugrunde:

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

Dieses Szenario würde zu folgenden Entwicklungen führen:

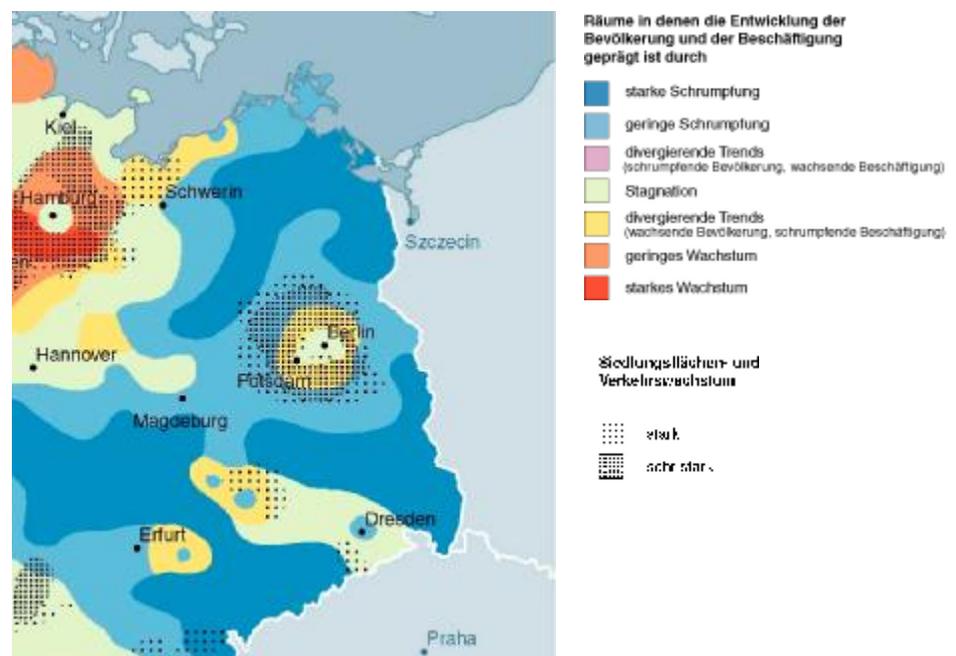
- Konvergenz: Der polnische Teil des Grenzraumes holt in der Wirtschaftsentwicklung auf, die Wirtschaftsstrukturen passen sich denen der westlichen Länder an.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

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

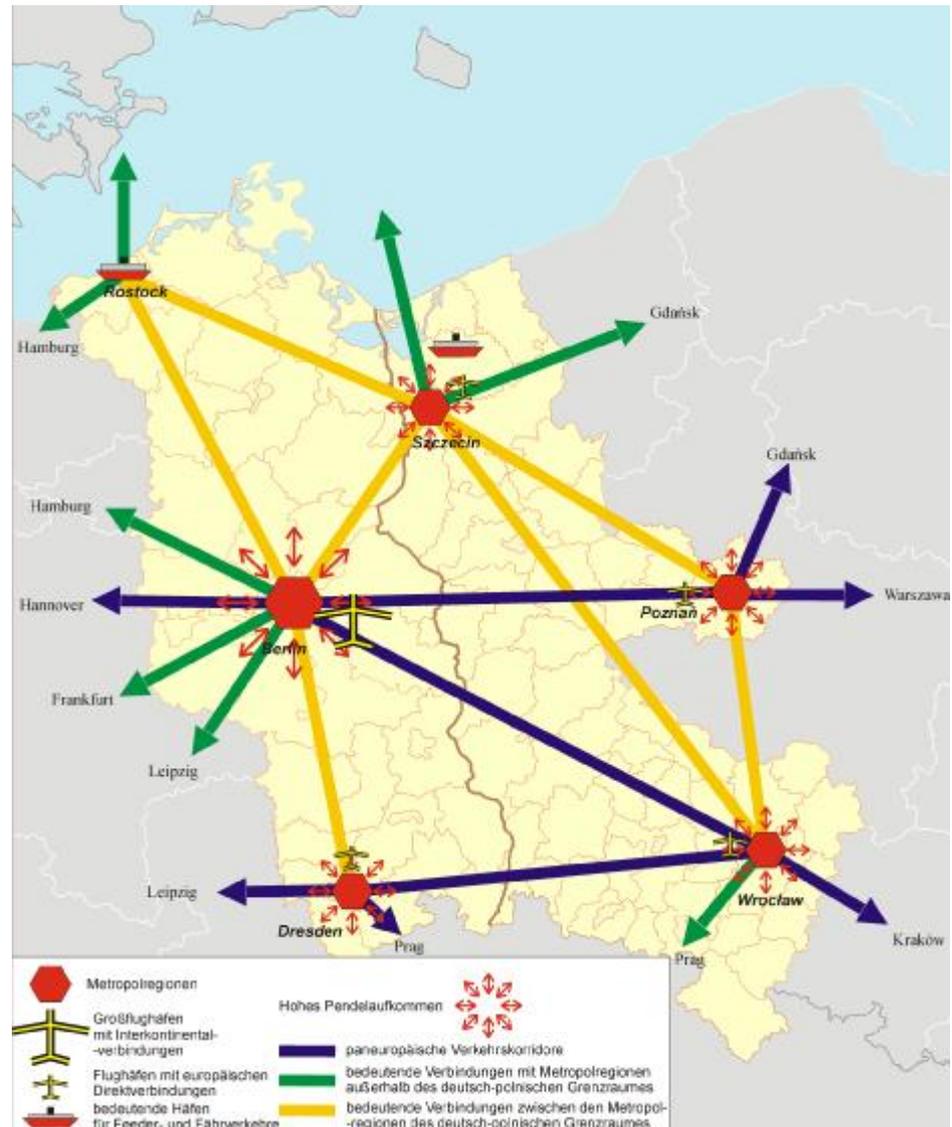
Abbildung 9:
Trend der Raumentwicklung
[Quelle: BBR,
Raumordnungsbericht 2005]



Daraus lassen sich Prognosen für die Entwicklung der Hauptverkehrsströme ableiten:

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 10:
Hauptverkehrsströme
im Jahr 2020
[Quelle: Hamburgisches Welt-
Wirtschafts-Archiv]



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

FAZIT

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

FAZIT

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

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

3.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

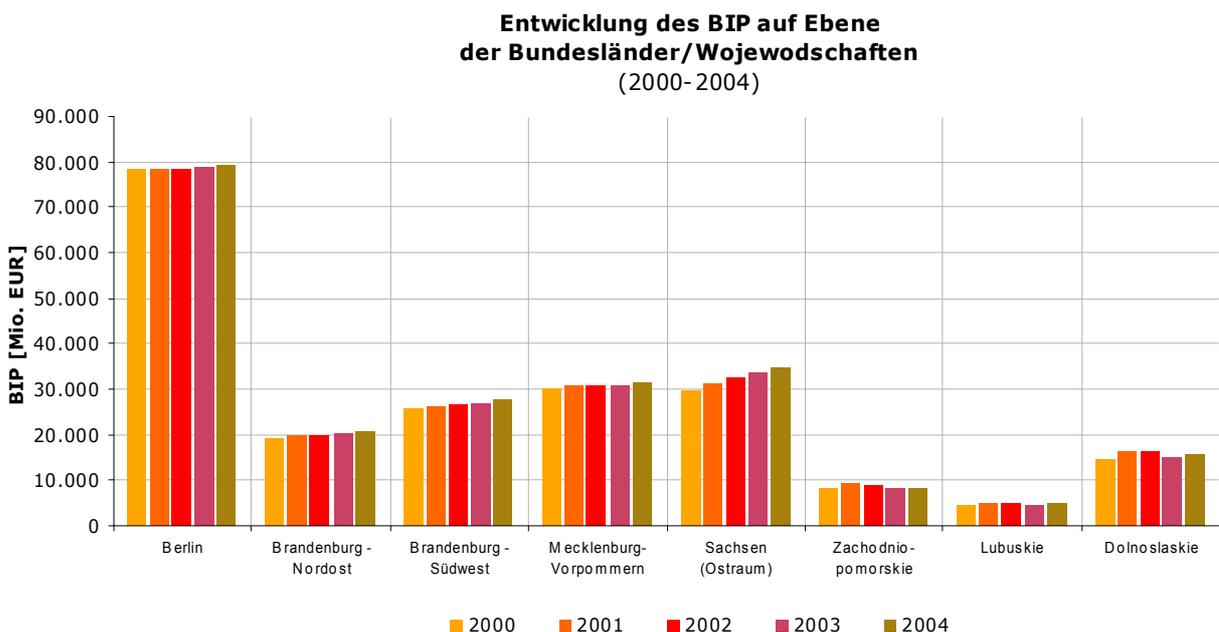
positive Wirtschaftsentwicklung
- Nachholbedarf in der
Grenzregion

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

BIP als wichtiger
Wirtschaftsindikator

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

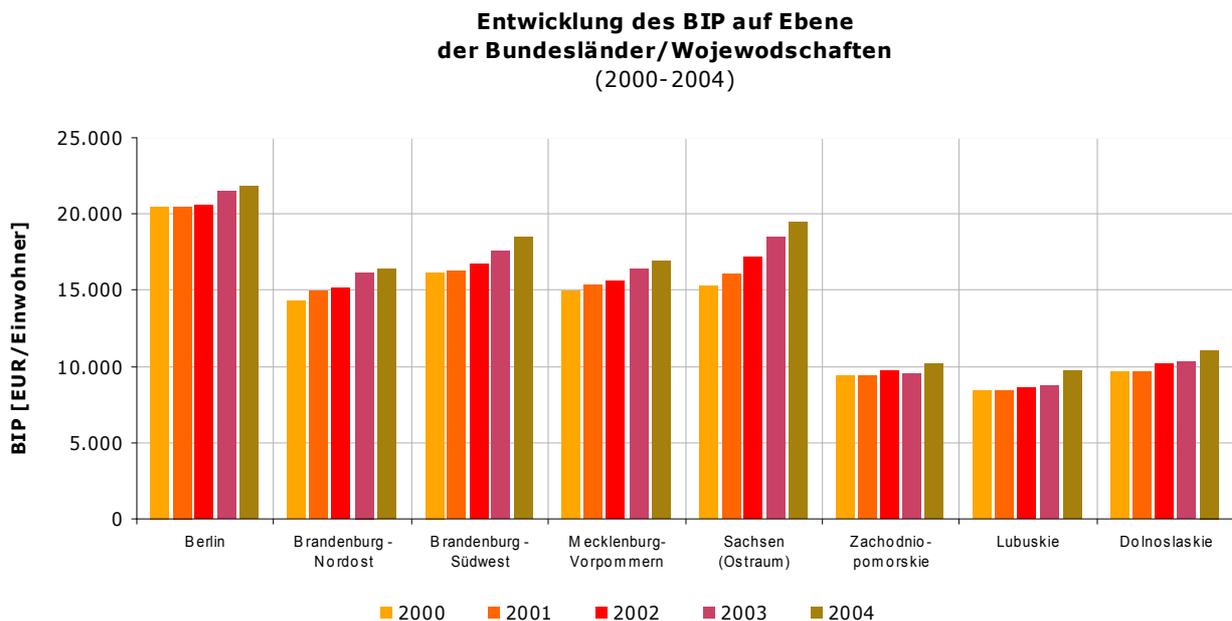
Abbildung 11: Entwicklung des BIP (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

Abbildung 12: Entwicklung des BIP pro Einwohner (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



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

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

Neuausrichtung der
Wirtschaftsentwicklungsstrategie
in Brandenburg - Vorbild für
andere

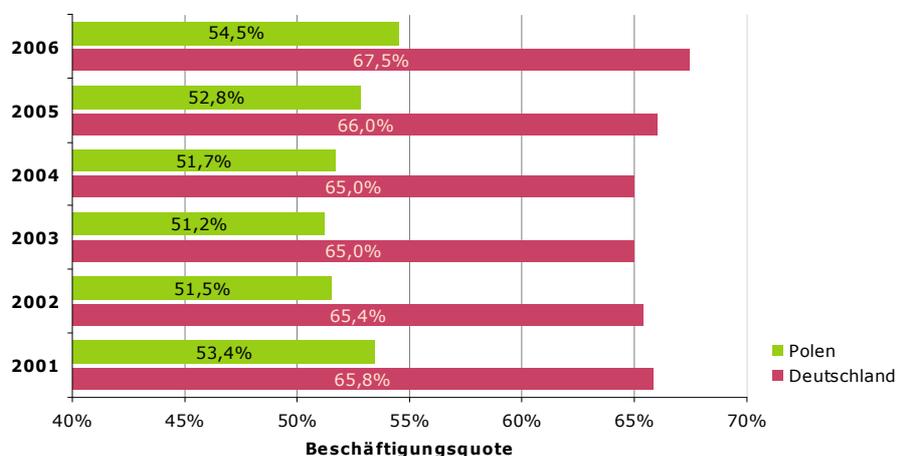
Für die künftige wirtschaftliche Entwicklung werden derzeit auf der deutschen Seite die Weichen neu gestellt. Das Land Brandenburg hat mit seiner Strategie „Stärken stärken“ eine Abkehr von der flächenhaften Förderung aller wirtschaftspotenziale eingeleitet und konzentriert sich nunmehr auf die „Regionalen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

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

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

Abbildung 13:
Entwicklung der
Beschäftigungsquoten in
Deutschland und Polen, 2001
bis 2006 [Quelle: Eurostat]

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



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

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

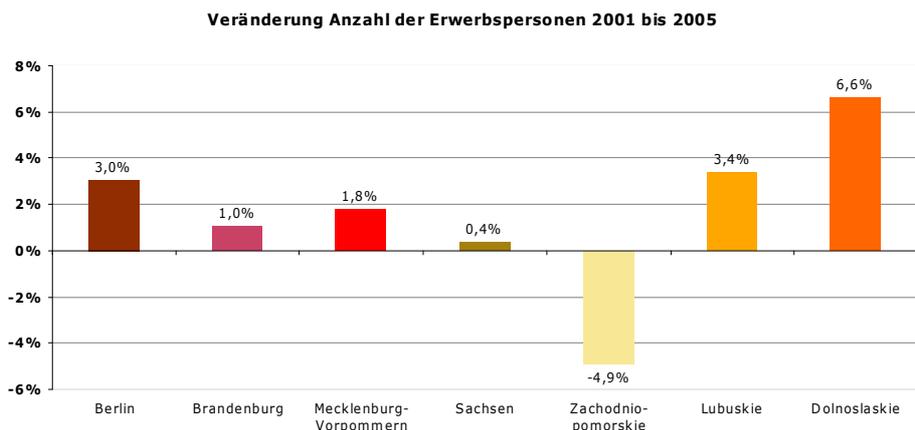
¹ Verhältnis der Erwerbstätigen zur Einwohnerzahl in der Altersgruppe der 15 bis 64-Jährigen

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

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

Abbildung 14:
Veränderung der Anzahl der
Erwerbspersonen
von 2001 bis 2005
[Quelle: Eurostat]



Prognosen zur wirtschaftlichen
Entwicklung des Grenzraumes
sind derzeit nicht zu finden

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

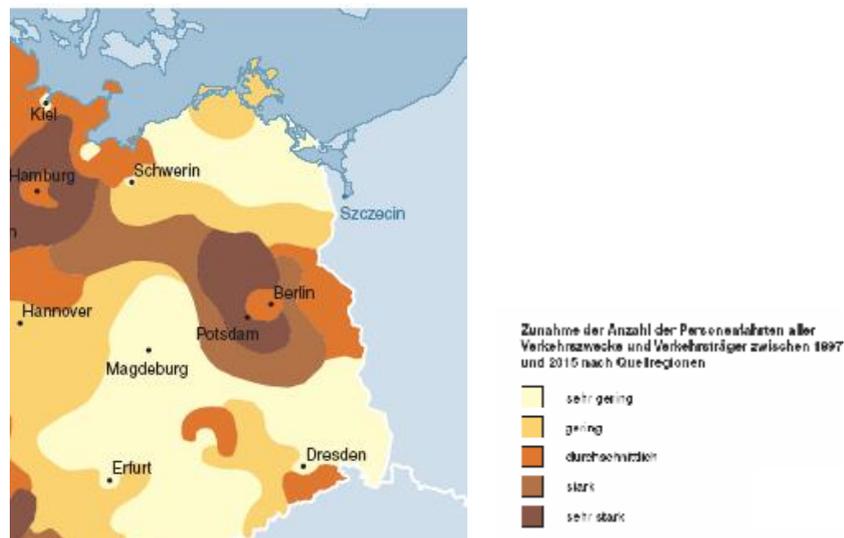
Wirtschaftliche Entwicklung
induziert Verkehr

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

² 27 Mitgliedstaaten

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 15:
Trend der Verkehrsentwicklung
[Quelle: BBR
Raumordnungsbericht 2005]



wichtige Zentren mit
Verkehrszuwächsen

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

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

Anstieg der Verkehrsnachfrage
prognostiziert

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

Sonderwirtschaftszonen mit
besonderen
Investitionsanreizen

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

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

- Lubuskie
 - Kostrzyn-Słubice
- Dolnośląskie

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

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

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

FAZIT

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

3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose

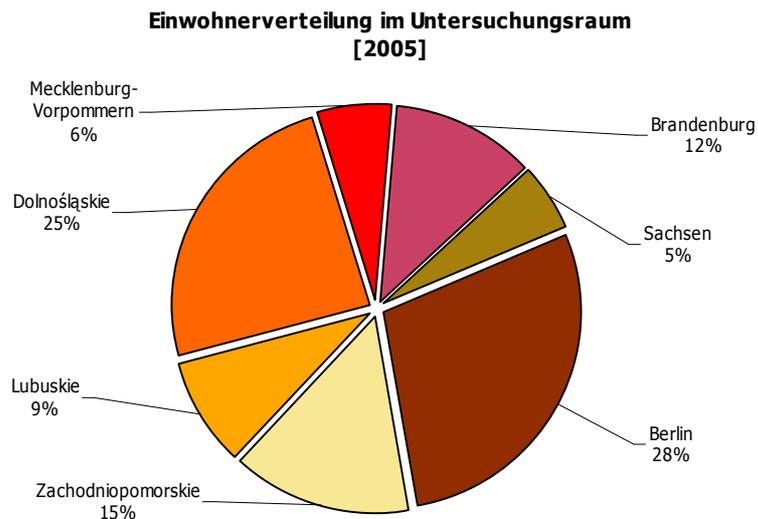
Im Untersuchungsbereich lebten am 31. Dezember 2005 12,04 Mio. Einwohner. Mit knapp 3,5 Mio. Einwohnern nimmt Berlin den größten Teil der Einwohnerschaft (28 %) ein, gefolgt von der Wojewodschaft Dolnośląskie (25 %). Die Metropole Berlin bestimmt als Siedlungsschwerpunkt die Gesamtstruktur. Der nördliche Raum mit Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Branden-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

burg und Lubuskie weist die geringsten Einwohnerdichten auf (zwischen 66 Einwohnern pro km² in Mecklenburg-Vorpommern und 87 Einwohnern pro km² in Brandenburg). Der südliche Raum mit Sachsen und Dolnośląskie ist hingegen deutlich dichter besiedelt (beide jeweils 142 Einwohner pro km²).

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

Abbildung 16:
Einwohnerverteilung (2005) im
Untersuchungsraum
[Quelle: eigene Darstellung]



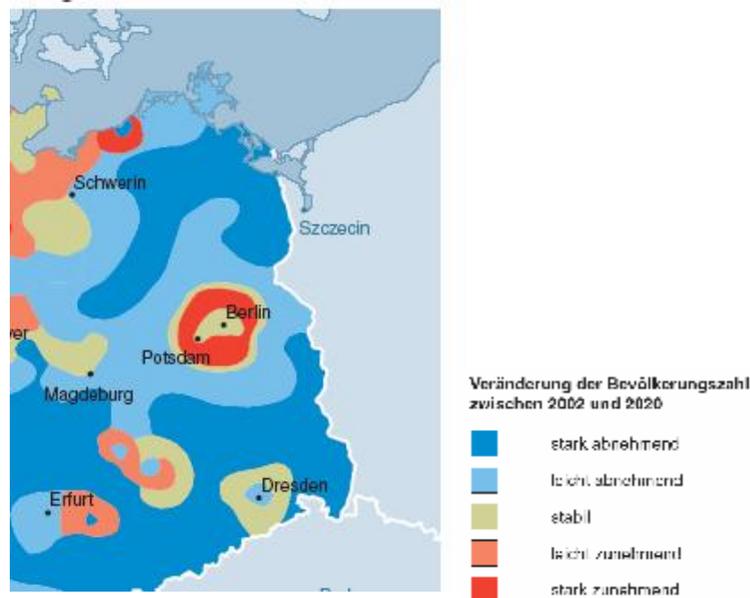
Deutliche Bevölkerungsschwerpunkte bilden Berlin und die Wojewodschaft Dolnośląskie.

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 17:
Trend der Bevölkerungsentwicklung bis 2020
[Quelle: BBR, Raumordnungsbericht 2005]



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

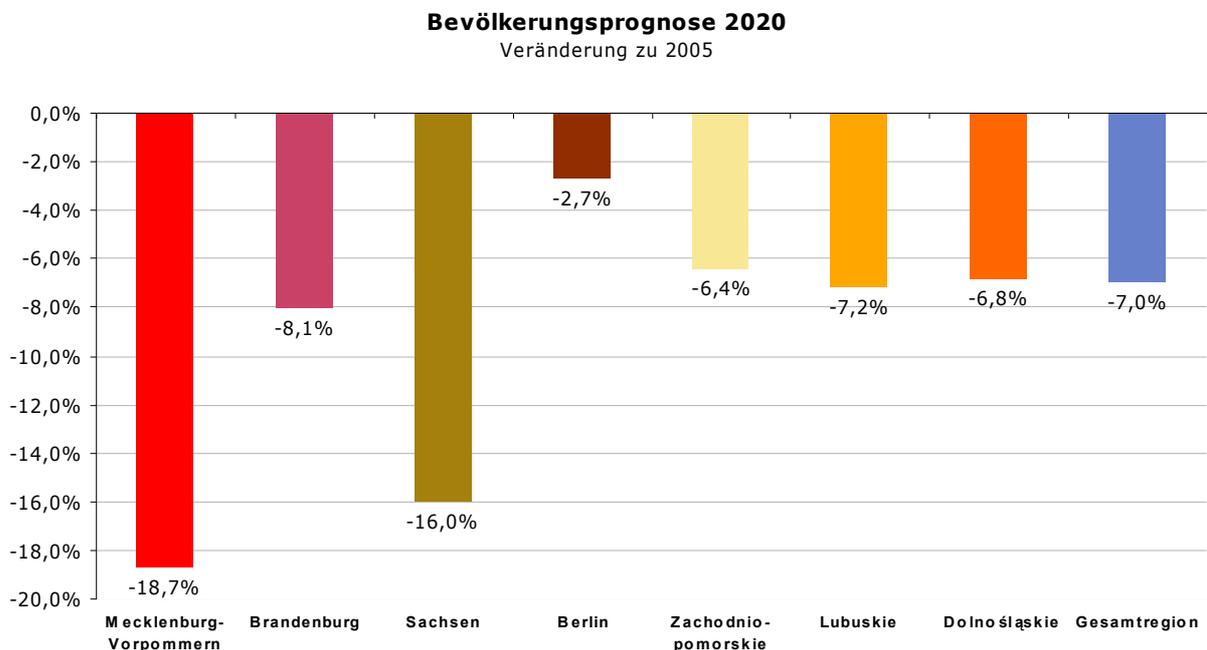
starke Verluste auf deutscher Seite - moderate Verluste auf polnischer Seite

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 18: Bevölkerungsprognose nach Ländern/Wojewodschaften und für die Gesamtregion 2020, Veränderung zu 2005 [Quelle: eigene Darstellung]



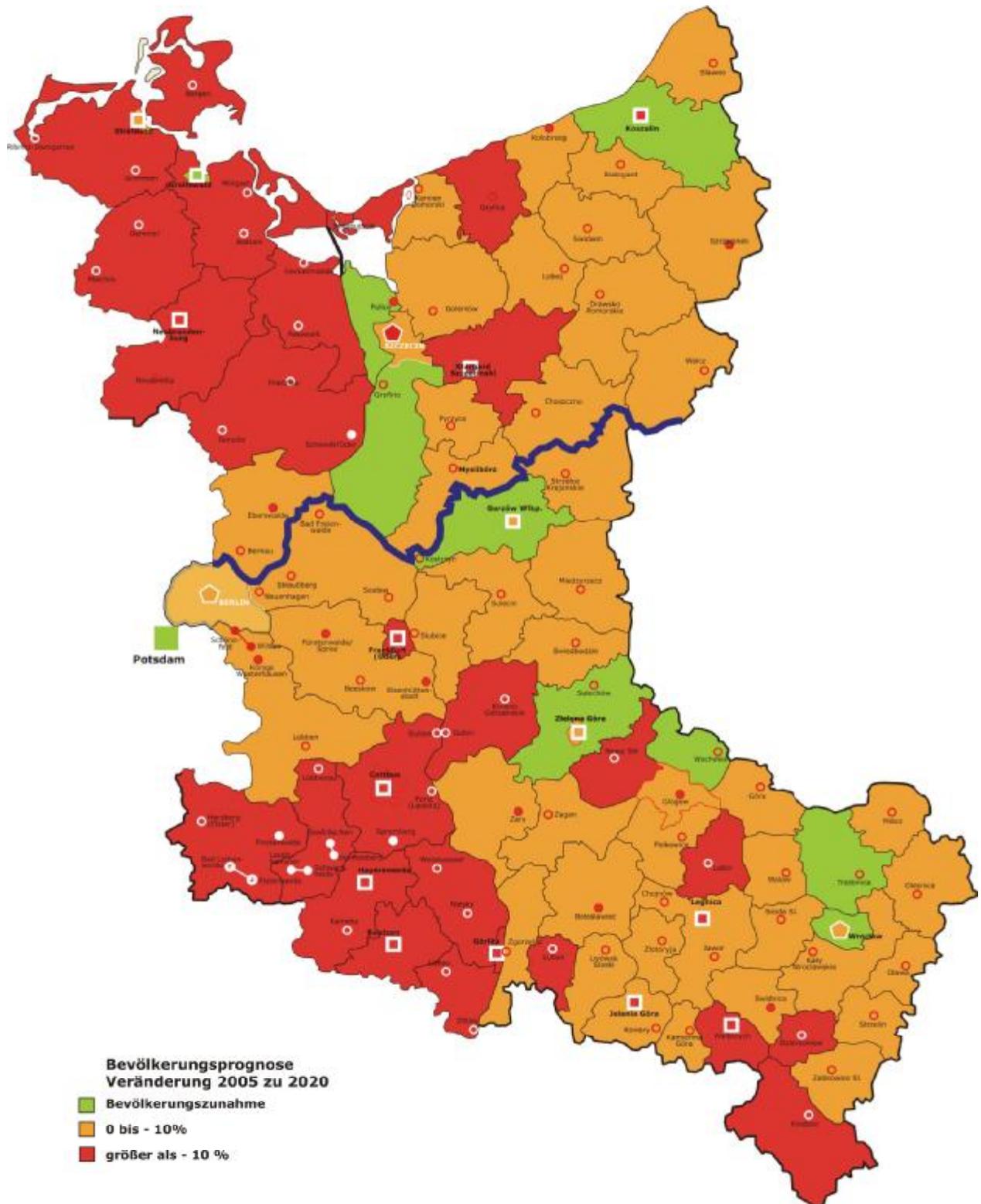
Parallel zur Verringerung der Einwohnerzahlen wird die Überalterung der Gesellschaft weiter voran schreiten - auf der deutschen Seite stärker ausgeprägt, als auf der polnischen. Für nahezu den gesamten deutschen Teil des Untersuchungsraumes wird bis zum Jahr 2020 ein starker bis sehr starker Anstieg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

Regionen unterschiedlich vom Bevölkerungsrückgang betroffen

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 19: Bevölkerungsprognose, Darstellung der Veränderung von 2005 bis 2020 [Quelle: Statistische Ämter der Länder/Wojewodschaften]



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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

FAZIT

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

3.5 Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore

polyzentrische
Siedlungsstrukturen

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

Los 1 - Pomerania - ländlicher
Entwicklungsraum mit
Metropole Stettin

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

polnischer Seite zu finden. Auf deutscher Seite finden sich deutlich kleinere Oberzentren: Neubrandenburg, Stralsund und Greifswald. Die Einwohnerdichte ist auf beiden Seiten der Grenze relativ gering (zwischen 40 und 80 Einwohner pro km²) und damit vorwiegend ländlich geprägt.

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

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

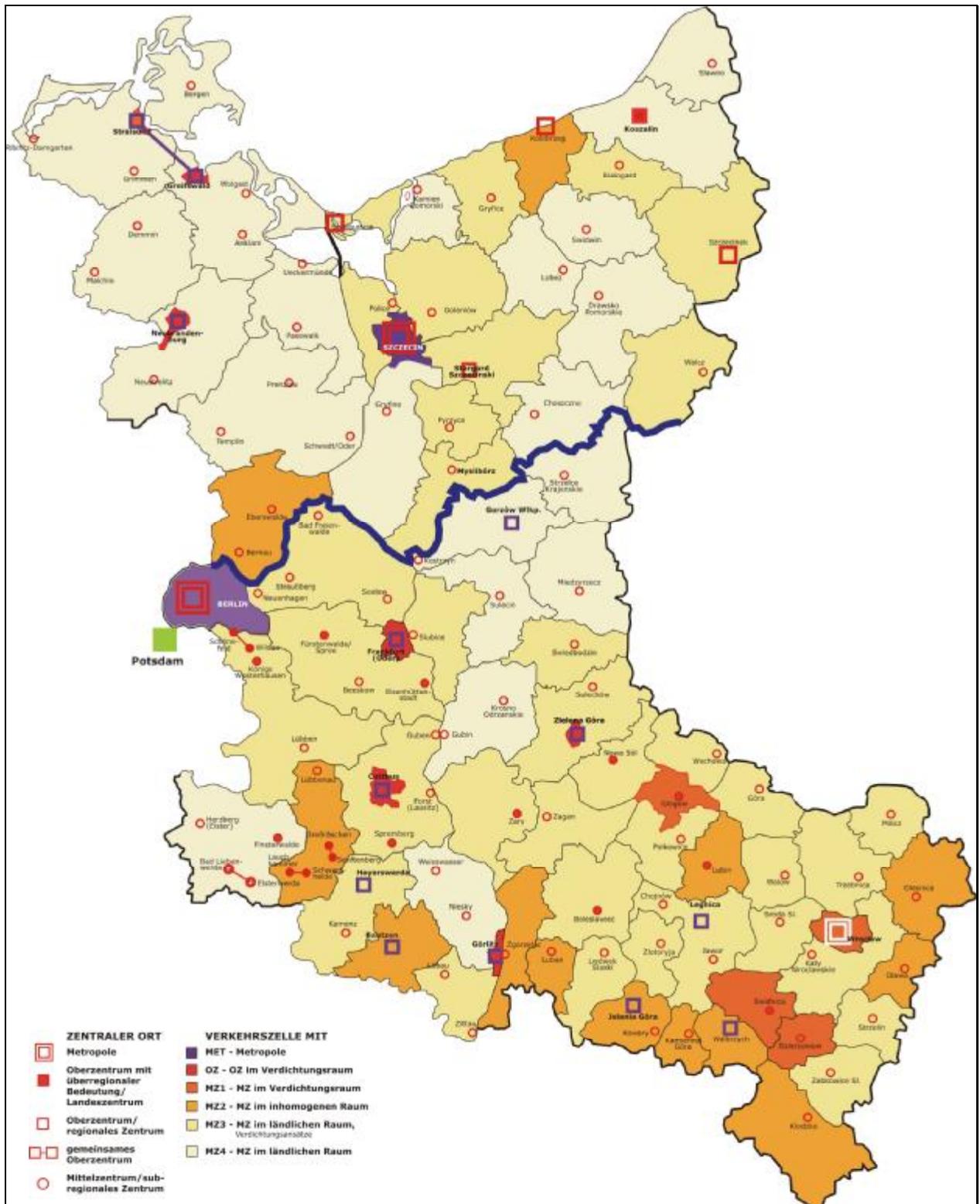
Los 2 - Süden - stärker verdichtete Siedlungsstrukturen
- Metropole Berlin als dominanter Siedlungsschwerpunkt

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 20: Einwohnerdichten im Untersuchungsraum, Zentrenstruktur [Quelle: eigene Darstellung]



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

Tabelle 1:
Kriterien für die Zentrenstruktur

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

Ergänzung um Wirtschaftsindikator Beschäftigungsquote vorgesehen

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

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

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

ERMITTLUNG VON RAUMKATEGORIEN AUF LANDKREISEBENE BZW. POWIAT-EBENE

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

Tabelle 2: Kategorisierung der Verkehrszellen

VERKEHRSZELLE MIT	KATEGORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
Metropole	MET	<ul style="list-style-type: none"> ♣ sehr hohe EW-Dichte ♣ sehr hohe Arbeitsmarkt- und Versorgungszentralität ♣ intensive Verflechtungen mit Verdichtungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ sehr hohes Verkehrsaufkommen ♣ deutliche Kapazitätsengpässe ♣ starke Überlastung Verkehrsinfrastruktur ♣ sehr hoher ÖV-Anteil

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

Nach den genannten Kriterien ergeben sich für die beiden Teile des gesamten Untersuchungsraumes (Lose 1 und 2) die folgenden relevanten Verkehrskorridore, innerhalb derer die Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Detail untersucht werden. Für das Los 1 (Euroregion Pomerania), sind die relevanten Korridore in Abbildung 21 dargestellt. Die relevanten Korridore des Loses 2 (Südraum) finden sich in

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 21: Euroregion Pomerania (Los 1) mit relevanten Verkehrskorridoren [Quelle: eigene Darstellung]

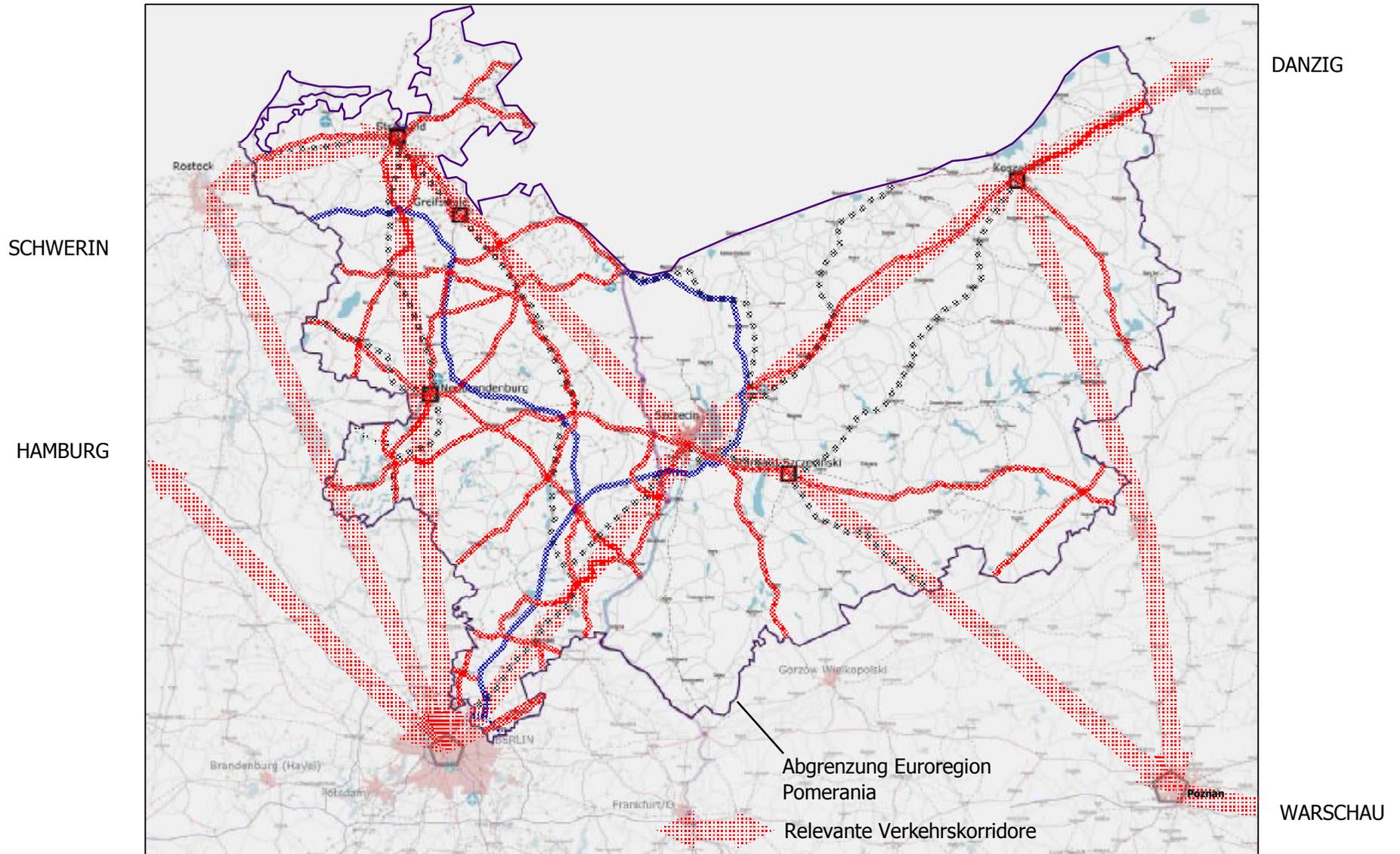
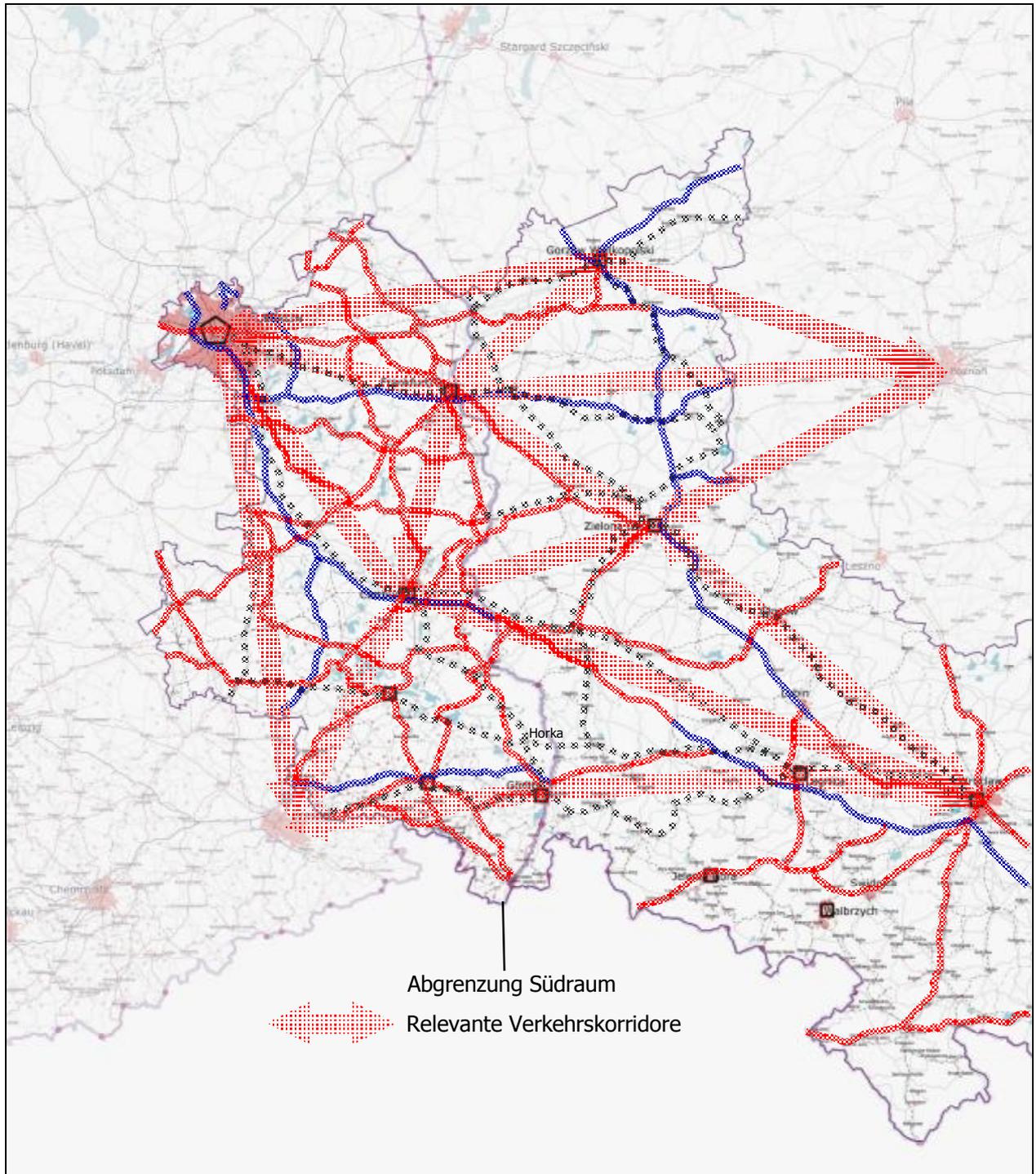


Abbildung 22: Südraum (Los 2) mit relevanten Verkehrskorridoren [Quelle: eigene Darstellung]



FAZIT

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

3.6 Tourismus

infrastruktureller Nachholbedarf
auf polnischer Seite

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

wachsender Bedarf an
grenzüberschreitenden
Radrundwegen

Dem steht ein wachsender Bedarf an grenzüberschreitenden Radrundwegen gegenüber, wie das im Rahmen der INTERREG III Projektes „Baltic+“ erarbeitete Konzept „Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen“³ bereits 2003 konstatiert. Die wachsende Tourismusbranche und hierbei insbesondere auch das Wachstumssegment „Radreisen“ wird auch künftig eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DPERON aufweisen.

Insbesondere diese unmittelbare Grenzregion wurde im Rahmen des o. g. Projektes hinsichtlich ihrer Potenziale im Detail untersucht. Folgende Rahmenbedingungen lassen sich zusammen fassen:

- Die deutsche Seite des Grenzraumes in der Pomerania ist insbesondere durch Wälder und zahlreiche Gewässer geprägt, die durch verschiedenen Höhenzüge (z. B. die Brohmer Berge) geformt sind. Richtung Ostsee bilden die Binnendünen an der Haffküste besondere landschaftliche Reize.
- Mit dem Naturschutzgebiet „Altwarper Binnendünen mit Riether Werder“, dem Nationalpark Unteres Odertal, dem Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und dem Naturpark Uckermärkische Seen verfügt dieser Teil des Grenzraumes über eine Vielzahl an naturräumlichen Potenzialen, die derzeit durch ein dichtes Netz an Wander-, Rad- und Reitwegen erschlossen sind.
- Auf polnischer Seite finden sich ebenfalls umfassende Waldareale und Heideflächen. Im Landkreis Police findet sich ein ornithologisches Reservat, das als Lebensraum für Wasser- und Watvögel internationale Bedeutung genießt. Mit den Landschaftsschutzparks Cedynia und Unteres Odertal sowie der Bukowa Heide werden die touristischen Potenziale ergänzt.
- Szczecin als „grüne Stadt“ (20 % der Stadtfläche sind mit Grünanlagen (Parks und Wäldern) versehen) wird auch von den angrenzenden Heiden sowie zahlreichen Wassergebieten geprägt.
- Der Grenzraum ist im Bereich der Euroregion Pomerania durch eine Reihe von thematischen Radwanderrouen erschlossen, die durch die vorhandenen Grenzübergänge miteinander vernetzt sind.

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

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

- Erarbeitung eines gemeinsamen **touristischen Leitbildes**. Gemeinsame Beauftragung, Ideenwettbewerb o. ä., Träger, Finanzierung etc. zu klären. Bereits formulierte Vorhaben in der neuen Tourismuskonzeption (2006 - 2010) des Landes Brandenburg sind aufzunehmen (Barrierefreiheit, Harmonisierung des Leit- und Beschilderungssystems etc.)
- Aufbau einer **Marketing-Kooperation** für die Oderregion und Entwicklung eines gemeinsamen Internet- Auftritts. Partner sind TMB und die entsprechenden Marketing- Einheiten der anderen Teilnehmer.

³ BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung; UmweltPlan GmbH Stralsund, im Auftrag der Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V., Dezember 2003

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Erreichung des **gleichen Standards** für die touristische Infrastruktur. Ausbau und Vernetzung des Radwegesystems:
 - Oder-Neiße-Radweg und Europäischer Fernradwanderweg (R1) mit polnischem Projekt „Grüne Oder“ vernetzen
 - Ausbau und Vernetzung der Wasserwege: Oder bis Wrocław Warthe Poznan bis Küstrin
 - Einrichtung von Anlegestellen für unterschiedliche Typen von Wassertouristen (Kanus, Motorboote etc.) auf beiden Seiten der Oder bzw. an der Warthe
 - Ausstattung der Anlegestellen mit Serviceeinrichtungen (Strom, Toiletten, Trinkwasser, Entsorgung etc.) in angepasstem Standard.
- Aufbau eines **Kooperationsnetzwerkes** zur Umsetzung der o. g. Projekte, potenzielle Partner noch zu definieren
- Identifizierung der Bevölkerung mit der Oderregion Erarbeitung eines **Binnenmarketing** durch das Marketingnetzwerk. Besondere Aufgabe z. B. der TMB und des LTV in Zusammenarbeit mit den entsprechenden polnischen Partnern. Zusammenwirken von Bildungsträgern zur Identitätsstiftung, wie z. B. bisher schon durch deutsch-polnische Berufsausbildung für das Gaststätten- und Hotelfach, Bad Freienwalde.

Grenzüberschreitender
Gartenkulturpfad „um Bad
Muskau herum“ geplant

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

Auch die Geoparks, die z. T. grenzüberschreitend entwickelt werden, haben einen besonderen Bezug zum Grenzraum. Im Barnimer Raum ist der Geopark „Eiszeitland am Oderrand“ als Tourismusmagnet etabliert, im Süden ist der Geopark „Muskauer Faltenbogen“ seit Anfang Juli für die Besucher fertig gestellt. Die Auszeichnung „Nationaler Geopark“ wird durch die GeoUnion-Alfred-Wegener-Stiftung zur Förderung der Geowissenschaften begutachtet und zertifiziert, sowie vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und von der UNESCO gefördert und unterstützt. Anlass zur Einführung war die Aktion 2002 – Jahr der Geowissenschaften.

FAZIT

- Die touristische Infrastruktur ist auf der deutschen Seite wesentlich weiter entwickelt, als auf der polnischen.
- Auf polnischer Seite besteht Nachholbedarf im Ausbau von Rad- und Wanderwegen (zu Wasser und zu Land) sowie in der begleitenden touristischen Infrastruktur (Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung etc.).
- Die vielen unterschiedlichen vorhandenen Ansätze zur Entwicklung einer gemeinsamen Tourismusregion mit **grenzübergreifend vernetzten** Wegenetzen sollten gemeinsam weiter entwickelt werden. Mit einer klaren Prioritätensetzung sollte die sukzessive Umsetzung erfolgen. Die flankierende Begleitung durch ein entsprechendes Marketing wird unablässlich sein, um

FAZIT

die attraktiven Wegeverbindungen entsprechend zu publizieren.

- Wichtige Ansätze zur Entwicklung einer gemeinsamen Tourismusregion wurden im Rahmen der Oder-Partnerschaft bereits entwickelt. Insbesondere das angedachte touristische Leitbild wird wesentliche Entwicklungsimpulse befördern können. Dabei erscheint wichtig, dieses Leitbild mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten zu untersetzen, damit es steuernd und koordinierend wirken kann.
- Im Rahmen der Entwicklungs- und Handlungskonzepte, die die Euroregionen für die kommende Förderperiode erarbeitet haben, finden sich ebenfalls viele unterschiedliche Ansätze zur gemeinsamen Entwicklung der Tourismusregion. Der Tourismus ist, aufgrund seiner Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, in diesen Konzepten als eigenständiges Handlungsfeld behandelt und entwickelt.

4 Verkehrsinfrastrukturen – übergeordnete Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen

4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

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

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

Um diesen Zeitplan umsetzen zu können, wurden insgesamt 30 vorrangige Projekte definiert. Im unmittelbaren Untersuchungsraum befinden sich keine dieser vorrangigen Projekte⁴. Östlich des Raumes ist der Ausbau der Bahnstrecke Danzig - Warschau - Brünn - Bratislava - Wien als vorrangiges Projekt eingeordnet. Ebenso gehört die Straßenverbindung Danzig - Brünn - Bratislava - Wien zu diesen vorrangigen Projekten.

PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKORRIDORE

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

Der Untersuchungsraum verfügt über Entwicklungspotenziale, die durch die beiden paneuropäischen Verkehrskorridore II (Straßen- und Schienenverbindung Berlin - Warsaw - Minsk - Moscow - Nizhny Novgorod) sowie III (Straßen-

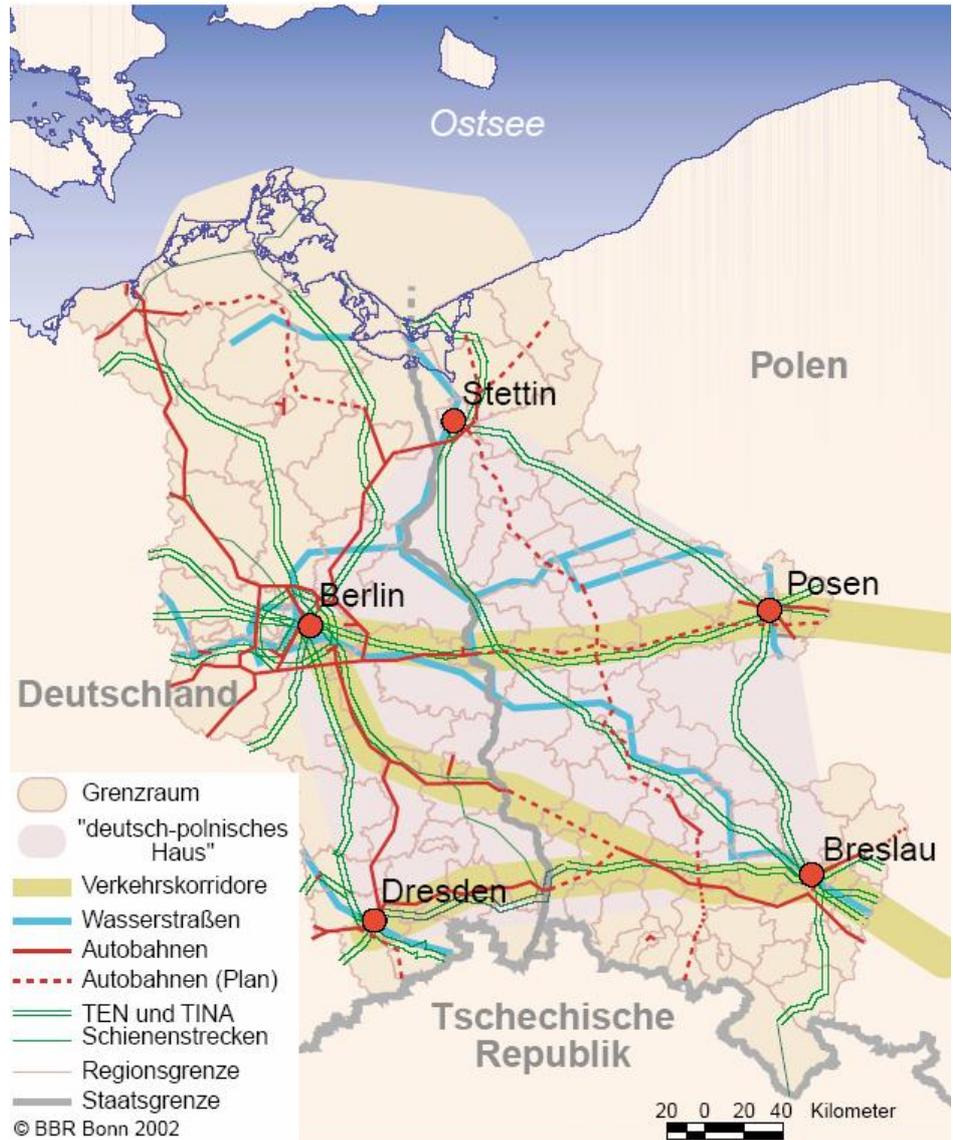
⁴ mit Ausnahme der Verlängerung der Trasse der Rail Baltica von Warschau Richtung Berlin, als vorrangig ist hierbei der Abschnitt vor Warschau über Kaunas, Riga, Tallinn bis nach Helsinki eingeordnet

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

und Schienenverbindung Berlin - Dresden - Wroclaw - L'viv - Kiev) mobilisiert werden können.

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

Abbildung 23:
Verkehrskorridore und
Verkehrsinfrastrukturen im
Untersuchungsraum
[Quelle: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung,
2002]



VERKEHRSKORRIDOR II

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



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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Bahnseitig erfolgt die Verbindung von Berlin ebenfalls über Frankfurt (Oder), Grenzübergang bei Kunowice, weiter über Poznan, Lowicz Richtung Warschau zur polnischen Grenze geführt. In Deutschland gehören zu diesem Korridor insgesamt 85 km Bahnstrecke und 100 km Straße, auf polnischer Seite gehören 690 km Bahnstrecke und 868 km Straßen zu diesem Korridor. Über diese Verkehrswege wird die EU mit dem wichtigsten industriellen Zentrum Russlands verbunden.

VERKEHRSKORRIDOR III

Abbildung 25:
Paneuropäischer
Verkehrskorridor III
[Quelle: European Commission]



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

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

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

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

4.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

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

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

Die Maßnahmen zur Förderung des Hochsee- und Binnenschiffsverkehrs sind gut im Plan. Die EU nahm die Hochgeschwindigkeitsseewege in die Liste der

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

prioritären Projekte der Transeuropäischen Netze (TEN-T) auf, der Ausbau der Seehäfen schreitet voran, die Vereinfachung der Zollformalitäten ist in Arbeit. Das Europäische Parlament lehnte einen Vorschlag der Kommission zur Liberalisierung der Hafendienste ab. In der Förderung des Seeverkehrs wird jedoch auch ein Beitrag zur Beschleunigung des gesamten Verkehrswachstums gesehen.

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

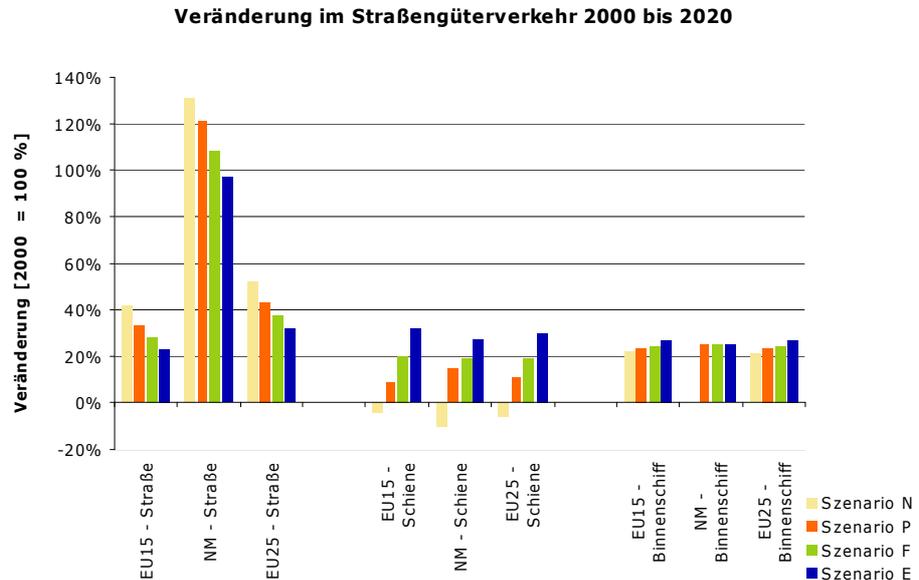
Um dem Ziel der europäischen Verkehrsentwicklungspolitik - die Stärkung des modal splits zugunsten der Bahn- zum Durchbruch zu verhelfen, arbeitet die EU derzeit an Rahmenbedingungen zur Liberalisierung des Eisenbahnmarktes, zur Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems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

In verschiedenen Szenarien⁵ wird die Veränderung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2020 für die „alten“ EU15-Staate, die Neuen Mitgliedstaaten sowie die EU25 ermittelt:

⁵ Szenario N: seit Verabschiedung des Weißbuches wurden keine Maßnahmen umgesetzt, Trends der 90er Jahre setzen sich fort
Szenario P: umfasst bereits umgesetzte Maßnahmen und Maßnahmen, deren Umsetzung in die Wege geleitet wurde
Szenario F: setzt voraus, dass alle im Weißbuch avisierten Maßnahmen vollständig umgesetzt werden
Szenario E: Szenario P, zusätzlich werden Maßnahmen umgesetzt, die als besonders wirksam gelten.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 26: Veränderung im
Straßengüterverkehr 2000 bis
2020 [Quelle:
Umweltbundesamt 2006]



Wachstum im Straßengüter-
verkehr - nur sehr geringes
Wachstum im Schienenverkehr

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

schrumpfende Bevölkerung -
zunehmende Verkehrsleistung

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

ÖPNV in ländlichen Regionen
vom Schülerverkehr abhängig

Die Bundesverkehrsprognose 2020 liegt zum Bearbeitungsstand noch nicht vor. Die für die Land Brandenburg erstellte Landesprognose 2020 liegt mit ihren Grundlagen und Ergebnissen (nur Auszüge via Internet verfügbar) vor. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 stellt diese Prognose fest, dass die Rückgänge der Einwohnerzahlen nicht zwangsläufig zu Rückgängen bei der Verkehrsnachfrage führen werden, da Verschiebungen in der Altersstruktur durch die zunehmende Motorisierung die Einwohnerrückgänge teilweise kompensieren werden. Für den Raum Brandenburg bedeutet dies, dass insbesondere im engeren Verflechtungsraum um Berlin eine Zunahme der Fahrtenleistung

gen gegenüber dem Jahr 2005 um über 30 % zu erwarten sein wird. Ähnliche Entwicklungen werden für den Raum südlich von Frankfurt (Oder) Richtung Guben und für den Raum nördlich von Frankfurt (Oder) Richtung Bad Freienwalde erwartet (Wirkung der Oder-Lausitz-Trasse). Darüber hinaus sind für die fünf Planungsregionen die Kfz-Belastungen für das Jahr 2020 dargestellt, jedoch keine Veränderungen gegenüber dem Jahr 2005. Eine separate Betrachtung der Entwicklung an den Grenzübergängen ist den verfügbaren Unterlagen ebenfalls nicht zu entnehmen.

ENTWICKLUNG DER REISENDENZAHLEN AN DEN GRENZÜBERGÄNGEN IM DPERON

Grenzübergängen an
Autobahnen sind wesentlich
stärker frequentiert, als
Grenzübergänge im Zuge der
Bahnlinien

Die aktuelle Statistik der Bundespolizei zeigt für die verschiedenen Grenzübergänge im DPERON unterschiedliche Entwicklungen in den Reisendenzahlen (Januar bis September 2007). Insgesamt haben 83.437.150 Grenzübergänge (Ein- und Ausreisen) über die deutsch-polnische Grenze im Zeitraum von Januar bis September 2007 stattgefunden. Die am stärksten frequentierten Grenzübergänge finden sich an den Autobahnen. Der Übergang der BAB 4 bei Görlitz weist die größte Anzahl von Grenzübergängen (jeweils Summe aus Ein- und Ausreise) auf, bis Juni 2007 hat dies Position der Grenzübergang Frankfurt /Oder (BAB12) übernommen. Der Grenzübergang Forst (BAB15) ist hinsichtlich der Grenzübergänge auf dem dritten Rang, gefolgt von Frankfurt (Oder) Stadtbrücke und dem vierten Autobahn-Grenzübergang Pomellen (BAB11). Deutlich zeigt sich, dass der Grenzübergang Frankfurt (Oder) Stadtbrücke eine höhere Bedeutung aufweist, als der BAB-Grenzübergang Pomellen: In Frankfurt (Oder) haben in den ersten neun Monaten des Jahres 2007 6.066.000 Grenzübergänge stattgefunden, während Pomellen fast eine halbe Million weniger Grenzübergänge (5.586.000) aufwies.

Grenzübergänge Straße Entwicklung der Reisendenzahlen 2007 (Januar bis September)

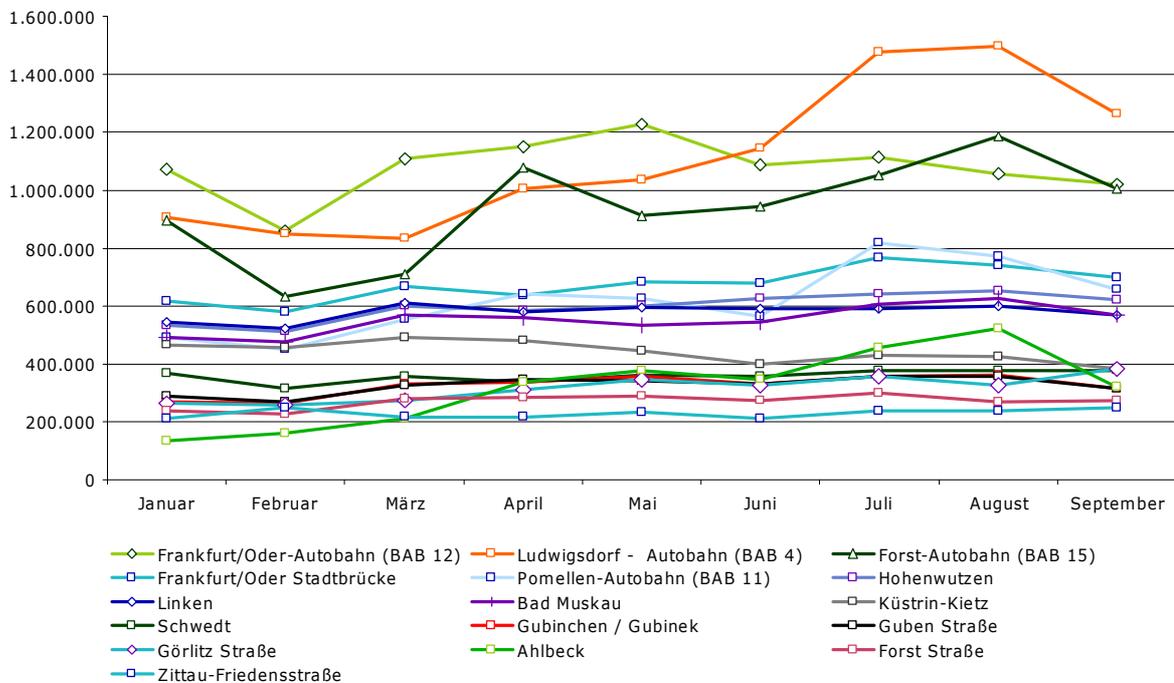


Abbildung 27: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Straße, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

sehr unattraktive
Bahnverbindungen - MIV
dominiert

Die Grenzübergänge entlang der Bahntrassen weisen erheblich weniger Reisende in diesem Zeitraum auf, d. h. die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen haben derzeit noch eine sehr untergeordnete Funktion im Grenzraum. Aufgrund der fehlenden Attraktivität der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen ist hier ein deutlicher Aufholbedarf zu erkennen.

Zur Entwicklung der Reisendenzahlen an den Grenzübergängen liegen derzeit keine Prognosen vor. Das Land Brandenburg hat aktuell die „Fortschreibung der Landesprognose für den Straßenverkehr im Land Brandenburg mit dem Planungshorizont 2020“ veröffentlicht. Hier sind jedoch keine Prognosezahlen über die Entwicklung der Reisendenzahlen an den Grenzübergängen enthalten bzw. veröffentlicht.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Grenzübergänge Eisenbahn
Entwicklung der Reisendenzahlen 2007
 (Januar bis September)

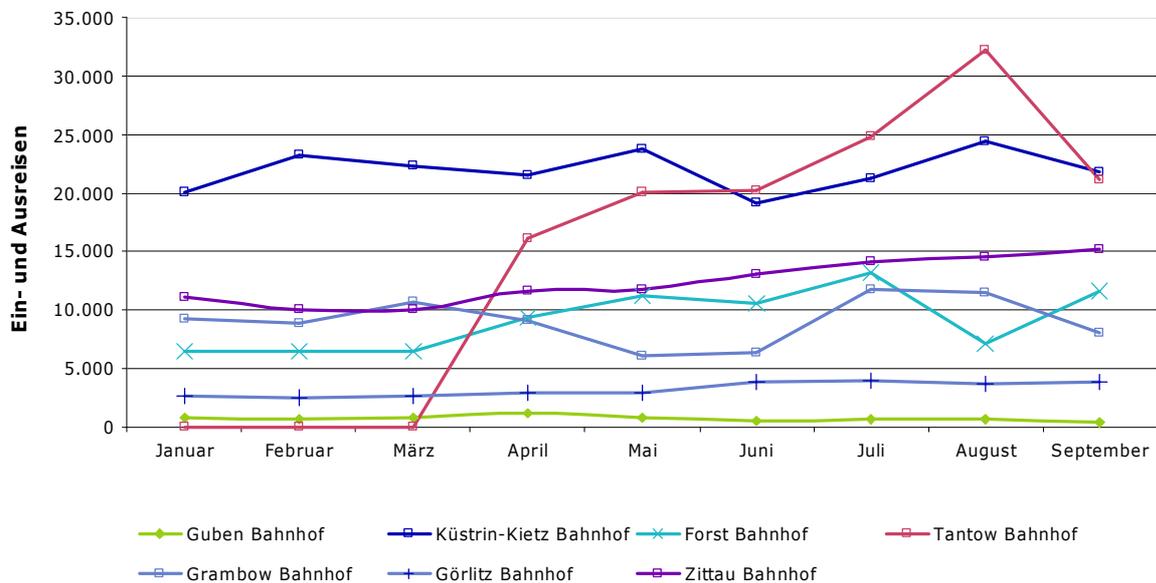


Abbildung 28: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Eisenbahn, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

Auch hier findet sich die größte Anzahl an Grenzübergängen in Frankfurt (Oder), mit 739.000 Grenzübergängen im genannten Zeitraum finden hier nur knapp 10 % im Vergleich zu den Autobahn-Grenzübergängen statt. Küstrin/Kietz und Tantow weisen mit 197.600 bzw. 134.600 eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung auf.

Im Bereich der wasserseitigen Grenzübergänge haben vor allem Bansin und Mescherin deutliche Entwicklungen in den Sommermonaten aufzuweisen.

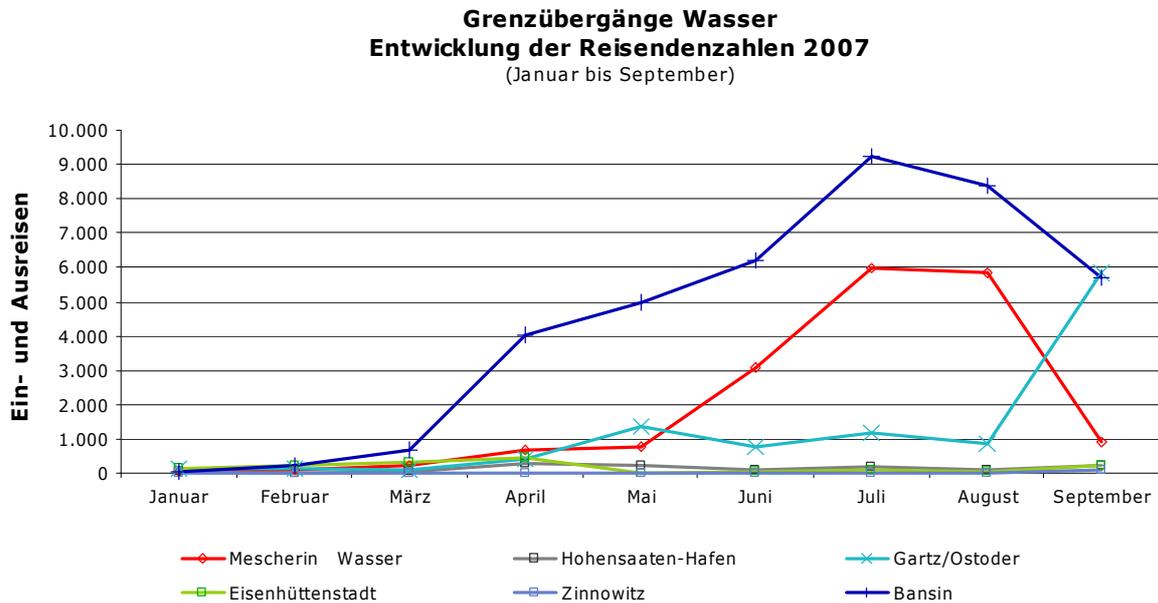


Abbildung 29: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Wasser, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

Mit 39.450 Grenzübergängen in Bansin und 17.570 Grenzübergängen in Mescherin weisen die wassergebundenen Grenzübergänge die geringste Bedeutung im grenzüberschreitenden Verkehr auf.

4.3 Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur

Oder-Partnerschaft formuliert wesentliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Zusammenarbeit kurzfristig und kostengünstig Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch Nutzung der vorhandenen Ressourcen möglich. Hierfür ist eine **enge und Ergebnis orientierte Zusammenarbeit** der politischen Akteure, der für den Verkehr zuständigen Verwaltungen und der Verkehrsunternehmen wichtig.

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

Für die unterschiedlichen Verkehrsträger sind konkrete Handlungsansätze formuliert:

- **SCHIENE**

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

- **STRASSE**

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Verbesserungen wurden erzielt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zügige **Grenzabfertigung** begünstigt derzeit den Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.
- **BINNENSCHIFFFAHRT**
 - Trotz des dichten Netzes an Wasserstraßen können derzeit die vorhandenen Potenziale nicht genutzt werden. Die Reaktivierung traditioneller Verbindungen , insbesondere die **Nutzung des Hafens Szczecin** als Seehafen für die Region, insbesondere des Großraums Berlin ist nur langfristig zu erreichen.
 - Voraussetzungen für die Überwindung dieses Zustands sind u. a. die **Eignung über den Ausbau der Wasserstraßen** in der Region, Investitionen in die **Hafeninfrastrukturen** sowie ein verbessertes **Marketing/Verbesserung** der Angebote der Häfen. Notwendig für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ist die **Anbindung der Häfen an Straße und Schiene**. Exemplarisch genannt sei die Autobahnanbindung des Hafens Szczecin und die Eisenbahnanbindung des Hafens Schwedt.
- **FLUGVERKEHR**
 - Schon jetzt nutzen viele Passagiere aus der Region die Berliner Flughäfen. Der **Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg International** wird ein wichtiger Standortfaktor für die Region.
- **LOGISTIK**
 - Investitionen in die Infrastruktur und **verbesserte Kooperation** zwischen den Institutionen verbessern zugleich das Umfeld für die Entwicklung der Region als Logistikstandort.
 - **Spezialisierung** polnischer und deutscher **Logistikunternehmen** trägt zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche auf beiden Seiten der Oder bei.

5 Verkehrsinfrastrukturen – „Projektpool“ DPERON

Für die Analyse und Planungsarbeiten im Projekt DPERON werden alle *grenzübergreifend relevanten Verkehrsprojekte* in einem „Projektpool“ erfasst, aktualisiert und je nach Priorität teilweise in Projektsteckbriefen vertieft.

Im Hinblick auf das Verkehrskonzept für die Euroregion Pomerania, bzw. die Verkehrskonzepte für die Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober werden zusätzlich auch andere, nicht unmittelbar grenzübergreifend ausgerichtete, aber *regional bedeutsame Verkehrsprojekte* erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN NACHFOLGENDEN TABELLEN

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

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

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

Mit der **Priorität** des Vorhabensträgers wird die Einordnung auf der jeweiligen Landesebene bzw. kommunalen Ebene wieder gegeben.

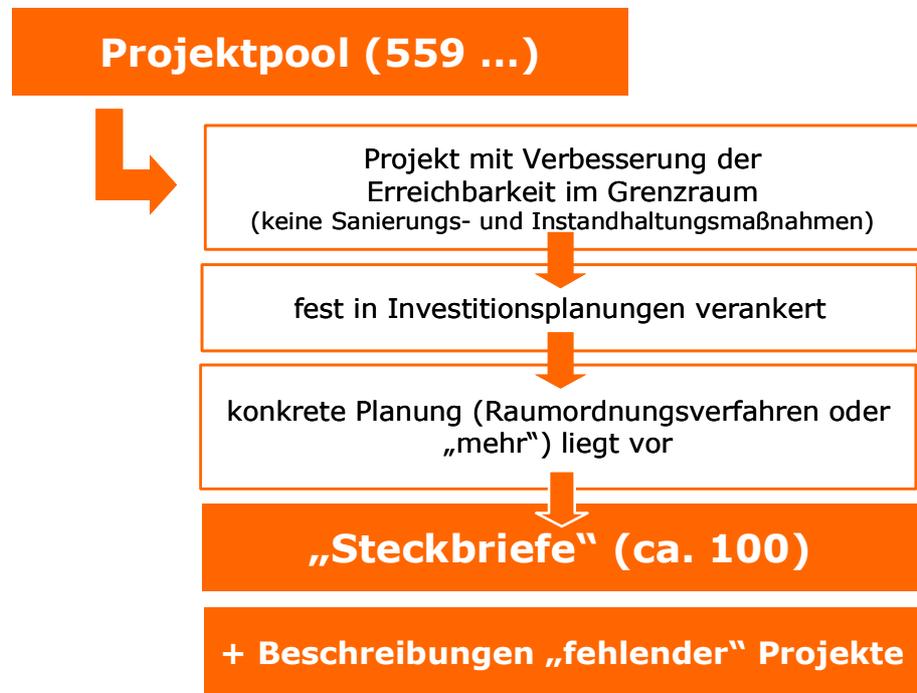
Unter der Überschrift **Zuordnung** wird festgehalten, welchen Investitionsplanungen die Projekte entnommen sind. Dabei wird zwischen der Planung auf Bundesebene mit vordringlichem bzw. weiteren Bedarf, den Plänen der Länder, der Prioritätenliste für Grenzbrücken bzw. den Planungen/Vorstellungen der Regionen unterschieden.

In der letzten Spalte sind weitere **Anmerkungen** zum Projekt verfasst.

Im Anhang A1 finden sich die kompletten Projektlisten für den Gesamttraum mit weiteren Informationen.

Für die gelb unterlegten Projekte sollten Vertiefungen in den Steckbriefen erfolgen. Die Auswahl der Projekte, die vertieft wurden, erfolgte nach der in Abbildung 30 dargestellten Systematik.

Abbildung 30:
Darstellung der
Auswahlkriterien für die
Projekte, die in Steckbriefen
beschrieben sind



ÜBERBLICK PROJEKTPOOL

Zum Arbeitsstand 20. Dezember 2007 ergibt sich folgender Überblick:

- ♣ Insgesamt sind bisher 559 Verkehrsprojekte erfasst.
- ♣ Eine Vertiefung ist bei 99 Verkehrsprojekten erfolgt, sieben Steckbriefe sind zum Redaktionszeitpunkt noch in Bearbeitung und werden nachgeliefert.

5.1 Straße

5.1.1 Los 1

VORHANDEN

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

Die Euroregion Pomerania ist durch die wichtigen Verkehrsachsen der Autobahnen A20 (Rostock, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, Anbindung an die A11) Richtung Hamburg und Berlin sowie der A11/A6 (Berlin, Anbindung A20, Szczecin) erschlossen. Ein relativ dichtes Netz von Bundesstraßen verbindet auf der deutschen Seite die wichtigen Mittelzentren (Bergen, Ribniz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder, Police, Goleniów, Kamien Pomorski, Gryfice, Bialogard, Slawno, Swidwin, Lobeż, Drawsko Pomorskie, Walcz, Gryfino, Pyrzyce, Mysliborz, Choszczno) mit den Metropolen Berlin und Szczecin sowie mit den Oberzentren Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg sowie Rostock). Auf der polnischen Seite übernehmen diese Funktion die Nationalstraßen, die Szczecin mit Koszalin (S6), Świnoujście (S3), Gorzów Wlkp. (S6, E65) und Pila (S10) verbinden.

Abbildung 31:
Autobahnnetz im Nordraum
[Quelle: Google earth]



Das Straßennetz mit übergeordneter Verbindungsfunktion (Bundes-/Wojewodschaftsstraßen) ist auf deutscher Seite deutlich dichter ausgeprägt, als auf polnischer. Insbesondere fehlt auf der polnischen Seite eine leistungsfähige Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Poznań und Warszawa. Die Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Berlin (über die A11) ist zwar vor-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

handen, jedoch ist der Abschnitt vom Kreuz Uckermark (Abzweig A20) bis zum Grenzübergang größtenteils in einem sehr schlechten baulichen Zustand, der nur verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeiten zulässt.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 3:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Ahlbeck-Świnoujście (B111)	♣ nur Personenverkehr, Busse
Garz-Świnoujście (B110, im Bau)	♣ nur Personenverkehr, Busse
Blankensee-Buk (Landesstraße/kommunale Straße)	♣ kleiner Grenzverkehr
Linken-Lubieszyn (B104)	♣ Personen- und Güterverkehr
Schwennenz-Bobolin (Landesstraße/kommunale Straße)	♣ kleiner Grenzverkehr
Pomellen-Kolbaskowo (BAB11/A6)	♣ Personen- und Güterverkehr
Rosow-Rosowek (Landesstraße/kommunale Straße)	♣ Personen- und Güterverkehr (bis 3,5 t)
Mescherin-Gryfino (B113)	♣ Personen- und Güterverkehr
Schwedt-Krajnik Dolny (B166)	♣ Personen- und Güterverkehr
Hohenwutzen-Osinów Dolny	♣ Personen- und Güterverkehr (keine Busse, Erweiterung für Güterverkehr bis 3,5 t vorgesehen)

GEPLANT

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - AUTOBAHNEN, BUNDESSTRAßEN**

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRSTRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013		SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorrangiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen		
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKIA		X						X							
25	BAB S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKIA	X							X							
26	BAB S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKIA		X						X							
30	BAB S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKIA	X							X							
33	B OU Szczecin	S	GDDKIA	X							X							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
35	BAB S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X							X							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
40	B B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X			X				X	X		X				
41	B B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X			X				X	X		X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
49	B B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X			X	X	X		X	X		X				
57	B Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	S	EHK-P		X		X	X	X		X							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im EHK
129	B B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP								X	X						Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
382	BAB BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X	X	X		X							X

5.1.2 Los 2**VORHANDEN**

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 32:
Autobahnnetz im Südraum
[Quelle: Google earth]



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

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 4:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin-Kietz-Kostrzyn (B1)	♣ Personen- und Güterverkehr (7,5 t)
Frankfurt (Oder)-Świecko (BAB12/A2)	♣ Personen- und Güterverkehr
Frankfurt (Oder)-Ślubice (B5)/Stadtbrücke	♣ Personenverkehr (keine Reisebusse)
Guben-Gubin (B97)	♣ Personen- und Güterverkehr
Guben-Gubin	♣ Personenverkehr
Forst-Olszyna (BAB15/S12)	♣ Personen- und Güterverkehr
Forst-Zasieki	♣ Personenverkehr
Bad Muskau-Leknica (B115)	♣ Personenverkehr
Podrosche-Przewoz (S127)	♣ Personenverkehr
Görlitz-Zgorzelec (BAB4)	♣ Personen- und Güterverkehr
Görlitz Stadt-Zgorzelec (S125)	♣ Personenverkehr
Hagenwerder-Radomierzyce (B99)	♣ Personenverkehr

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

GEPLANT

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

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

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - AUTOBAHN

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	In Investitions-plannungen bis 2013	D	PL	Grenze		hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf
166	BAB A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKIA	X			X	X							
167	BAB Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl. Brückenbauwerk	S													
168	BAB A4: Autobahnbauphase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKIA	X			X	X	X						
169	BAB A4: Autobahnbauphase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKIA	X			X	X							
171	BAB S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X			X	X							
172	BAB S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKIA	X			X	X							
173	BAB S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKIA	X			X	X							
174	BAB S3: Abschnitt Sulechów - Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X							
175	BAB S3: Abschnitt Nowe Miasteczko - Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA	X			X	X							
176	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X							
177	BAB S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X							
178	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X							
179	BAB S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X							
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S				X	X								
195	BAB Neubauphase S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X			X	X							
206	BAB S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X			X	X							

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - BUNDESSTRABEN

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder		Prioritätenliste Grenzüberschreitend
75 B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B	X			X	(X)	X			X					
77 B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	S	BVWP/ IRP-B	X			X	(X)	X			X					
109 B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X			X		X					
110 B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X		X			X					Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111 B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP				X		X			X					Linienbestimmung ist erfolgt
112 B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X		X		X			X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113 B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X		X		X			X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
127 B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B	X			X	(X)	X			X					
136 B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP	X			X	X	X			X					
146 B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP			X					X		X				
148 B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X			X		X			X					
149 B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X			X		X			X					
151 B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV		X						X		X				
152 B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X			X		X			X					
158 B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV		X	X				X							
159 B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP	X			X	X		X	X						
160 B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP	X			X		X			X					
161 B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP	X			X	(X)	X			X					
162 B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP	X			X	X	X			X					
163 B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP	X			X	X	X			X					
164 B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X			X	X	X			X					
180 B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X			X	X		X							
181 B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA	X			X	(X)	X								
190 B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA		X		X										
286 B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X			X	(X)	X				X		X		gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - LANDESSTRABEN

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder		Prioritätenliste Grenzüberschreitend
219 L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV		X		X						X				X			
221 L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV				X	X					X					X		
223 L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV				X						X					X		
228 L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X			X	X					X					X		s. Nr. 263
248 L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO	X			X	X					X							
251 L	W 137: OU Kunowice	S	LRPO		X		X		X				X							
256 L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra - Wolsztyn)	S	LRPO		X		X	X					X							
257 L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S	LRPO		X				X				X							neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - GRENZÜBERGÄNGE**

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾			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 Bundesfernstraßen - vorfrüherlicher Bedarf		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L	X		X	X	X			X						X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X				X					X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X				X					X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X		X	X	X				X					X		Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
283	G	Neurudniz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X		X	X	X				X					X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ			X	X	X				X						X	
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ			X	X	X				X						X	
293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ			X	X	X				X						X	s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ			X	X	X				X						X	
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ			X		X				X						X	
298	G	Grenzübergang Pechern - Przewoz Potok	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau - Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal - Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal - Turossow	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
305	G	Grenzübergang Hirschfelde - Turossow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
306	G	Grenzübergang Zittau - Porajow („Reißigühle“)	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
307	G	Grenzübergang Zittau - Porajow („Lusatieweg“)	S	KGÜ	X		X	X					X						X	
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Boqatynia	S	KGÜ	X		X	X	X				X						X	

5.2 Schiene

5.2.1 Los 1

VORHANDEN

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 5:
Vorhandener Grenzübergang -
Schiene

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Tantow-Szczecin Gumience	♣ Personen- und Güterverkehr
Pasewalk-Grambow- Szczecin Gumience	♣ Personen- und Güterverkehr

GEPLANT

Folgenden Schieneninfrastrukturprojekte sind in den kommenden Jahren geplant:

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - SCHIENE

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG						PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesferstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesferstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätentlässe		Grenzbrücken
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP		X		X					X				X							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P	X			X			X					X								Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
313	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	SC		X			X	X	X			X										X	
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/IRP-S	X			X	X	X			X			X								Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBT
317	Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście	SC	PKP PLK	X			X		X			X											
408	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X			X					X							X	Weiterführung bis nach Swinoujście geplant

5.2.2 Los 2**VORHANDEN**

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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

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

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

Aus dem Berliner Europabericht
2006-2007

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

fehlendes
Eisenbahnrahmenabkommen
Deutschland-Polen

wichtige Rahmenbedingung:
Anschlussoptimierung vor
Streckenausbau

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

Ausbau der Strecke Berlin-
Frankfurt (Oder) weit
fortgeschritten

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

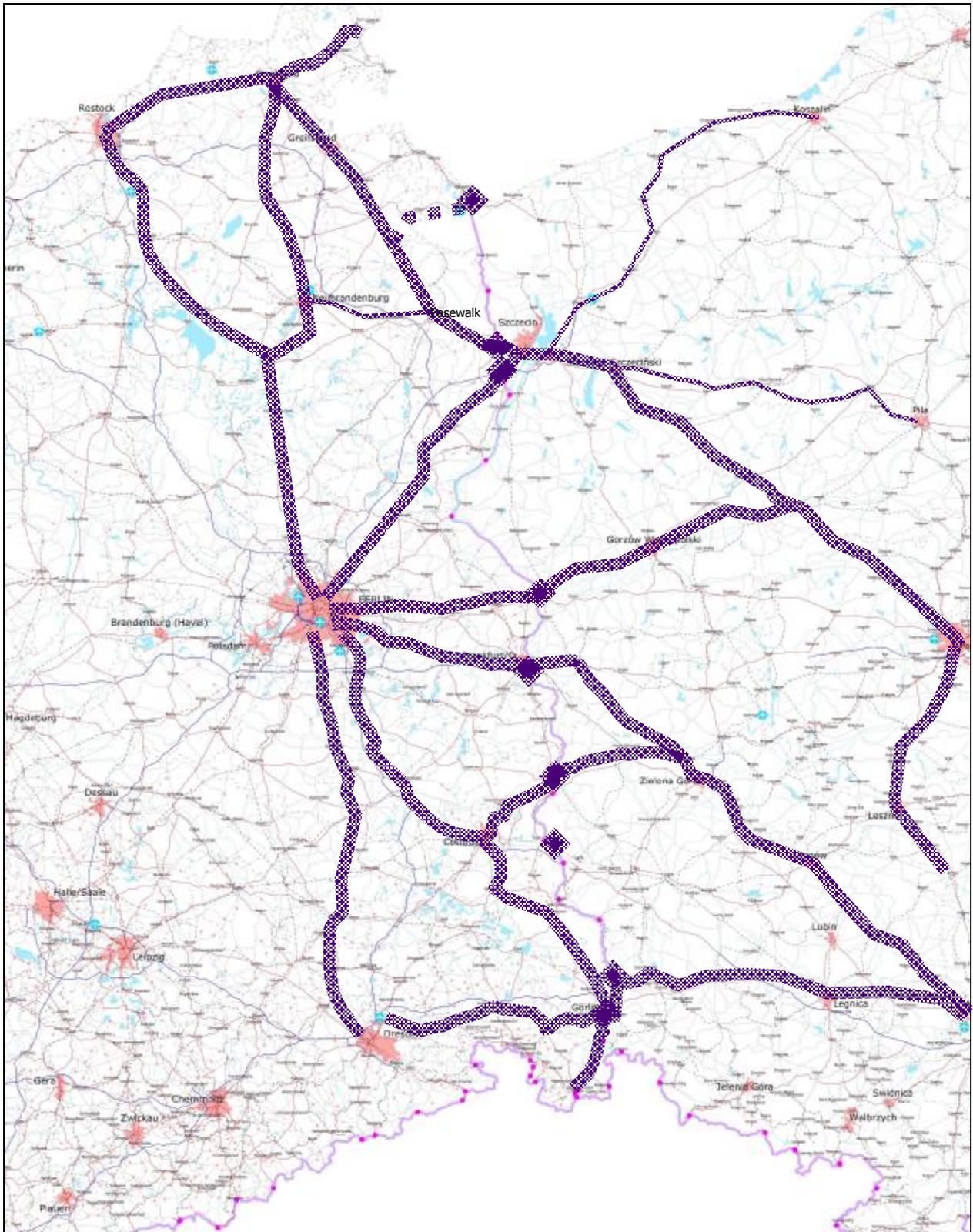
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen sechs Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 6:
Vorhandene Grenzübergänge -
Schiene

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

Abbildung 33: Wichtige Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) in Deutschland und Polen mit Grenzübergängen



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Ahlbeck-Świnoujście, sind alle Bahnverbindungen im Bestand vorhanden. Lediglich der Bahnübergang Horka-Węgliniec ist nur für den Güterverkehr zugelassen, alle anderen Grenzübergänge sind sowohl für den Güter-, als auch für den Personenverkehr zugelassen. Die Verbindungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie die Verbindung Dresden-Görlitz sind zweigleisig ausgebaut, alle anderen Linien weisen lediglich ein Gleis auf. Elektrifiziert ist nur die Strecke zwischen Berlin und Frankfurt (Oder).

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - SCHIENE

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG				PRIORITÄT VORHANDENS-TRÄGER	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN	
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Ides		D	PL	Grenze			hoch
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X			X	X		X					
325	ABS Hoyerswerda - Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW	X		X	X	X		X		X			
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram							X		X		s. Projekt JoiTram und EWIV	
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK	X			X	X		X					
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X			X		X	X					
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk - Zbąszynek	SC	RBWP	X			X		X	X					
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-jedrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X			X		X	X					
341	Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBWP			X	X		X	X					

5.3 Wasser

5.3.1 Los 1

VORHANDEN

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

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

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

Folgende wasserseitige Grenzübergänge sind im Nordraum vorhanden:

ARBEITSSTAND: 20. Dezember 2007

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen fünf Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 7:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Altwarps-Nowe Warpno (Neuwarper See)	♣ Personenverkehr
Mescherin-Gryfino (Oder)	♣ Personen- und Güterverkehr
Gartz-Widuchowa (Oder)	♣ Personen- und Güterverkehr
Hohensaaten-Osinów Dolny	♣ Personen- und Güterverkehr
Güstebieser Loose-Gozdowice	♣ Personen- und Güterverkehr ♣ Inbetriebnahme steht unmittelbar bevor

VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - WASSER

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN			
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	D	PL	Grenze		hoch	mittel	gering	Bedarfplan Bundesfernstäben - vorrangiger Bedarf	Bedarfplan Bundesfernstäben - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/IRP-W	X	X		X		(X)	X			X						
353	Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasser-straße: Ausbau für 3,50 m abgeladene KÜMOS	W	BVWP/IRP-W/EHK-P	X	X		X		(X)	X			X						
407	Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P				X	X	X	X									X

Zur Vertiefung sind im Los 1 keine relevanten Verkehrsprojekte ausgewählt.

5.3.2 Los 2**VORHANDEN**

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

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

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen zwei Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 8:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

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

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - WASSER

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS- TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI- TÄT VORHA- BENS- TRÄGER	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions- planungen bis 2013	D	PL	Grenze		hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorrangig über Bedarf		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf
284	G Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L	X		X	X	X	X				X	X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. <i>Prioritätenliste</i>
285	G Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L	X		X	X	X	X				X	X	vorrangig zu befördern gem. <i>Prioritätenliste</i>

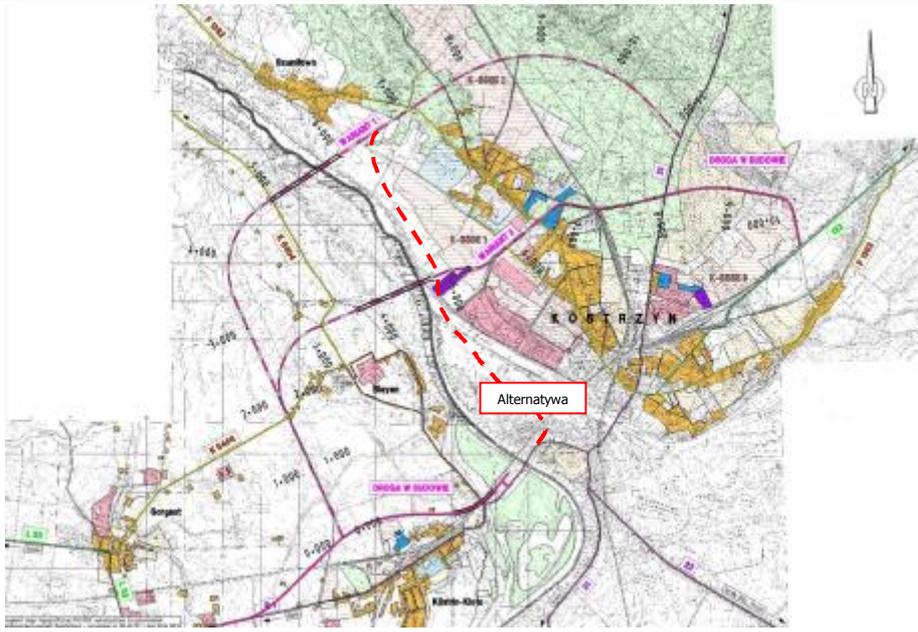
5.4 Luft**5.4.1 Los 1****VORHANDEN**

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

5.5 Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“

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

PROJEKT 72: ORTSUMFAHRUNG KOSTRZYN N31

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTbeschreibung	
	
Projekttitle	Ortsumfahrung Kostrzyn N31
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung nördlich um Kostrzyn – derzeit in zwei Varianten diskutiert, eine Alternative wird betrachtet – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, nördlich des vorhandenen Standortes • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – optimale Anbindung der Sonderwirtschaftszone an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze – Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr – Schaffung einer weiteren grenzüberschreitenden Verbindung und damit Entlastung des vorhandenen Grenzüberganges • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: zu klären

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

BESCHREIBUNG		INHALT			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • die dritte Trassenvariante ist als Alternative entsprechend der Stellungnahme der deutschen Seite zur Lokalisationsstudie zu untersuchen • Stand der Vorbereitung: Lokalisationsstudie (Juni 2006) • Beschlusslage/Verbindlichkeit: zu klären 				
Geplanter Zeitablauf	• zu klären				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	• zu klären				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<ul style="list-style-type: none"> • Da die bisherigen Abstimmungen nicht ganz zufrieden stellend verlaufen sind, ist vorgesehen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die mit Vertretern aus polnischen und deutschen Planungsbehörden (GL, NL Straßenwesen, Landkreis Märkisch-Oderland) besetzt ist. Die Leitung wird voraussichtlich die polnische Seite übernehmen. 				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte bisher keine optimale Planungsabstimmung erfolgen. Im Rahmen der weiteren Planungen wird nach einvernehmlichen Lösungen gesucht. • Hintergrund: Die Planungen der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin erfolgten in stetiger Abstimmung und im Konsens mit der polnischen Seite. Durch die erfolgte Ausweisung der Sonderwirtschaftszone auf der polnischen Seite haben die Planungen zur Ortsumfahrung Kostrzyn eine neue Dynamik entwickelt und zu dem zeitversetzt durchgeführten Planungsverfahren geführt. 				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	♣ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			♣ Da die Fahrzeitverkürzung durch die OU für die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlkp. nur gering ausfallen wird - unabhängig von der gewählten Variante - wird die Wirkung im gesamt-räumlichen Maßstab als mittel eingestuft.
	♣ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	♣ Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informa-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						tionen vor.
	♣ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			♣ Bezogen auf die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlkp. ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer mittleren Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	♣ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			♣ Die Erreichbarkeit von Gorzów Wlkp. aus Richtung Berlin wird verbessert. Da jedoch die Gesamtstrecke betrachtet werden muss, kann die relativ kurze Ortsumgehung nur eine mittlere Wirkung entfalten.
	♣ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			♣ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird geringfügig 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 Kostrzyn deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	♣ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			♣ FFH-Gebiete und LSG-Gebiete befinden sich unmittelbar entlang der Oder.
	♣ Restriktionen hinsichtlich ♣ Natura 2000 Gebiete ♣ Hochwasserschutz		X			♣ Die Neuordnung des Hochwasserschutzes wird das Projekt beeinflussen.
Erwartete Verkehrseffekte	♣ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		♣ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der N31 wird 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 des Stadtkernes von Kostrzyn 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 Innenstadt und die Herstellung von signalisierten

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Verkehrsknoten kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	♣ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				♣ Insbesondere mit der Trassenführung der OU Kietz-Küstrin auf deutscher Seite weist dieses Projekt sehr hohe Wechselwirkungen auf (Standort Oderbrücke, Straßenanbindung etc.)
	♣ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		♣ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	♣ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	♣ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				♣ Da die OU auf einem relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	♣ gesicherte Finanzierung ♣ EU-Förderung					♣ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	♣ 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.				X	♣ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	♣ verkehrlich ♣ Abstimmung eines gemeinsamen Brückenstandortes ♣ prozessual ♣ Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess					
Projektbezogener Handlungsbedarf	♣ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich ♣ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ♣ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sehr sinnvoll					

5.6 Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen

Nachfolgend werden die Stärken und Schwächen der im DPERON vorhandenen Verkehrsnetze nach Verkehrsträgern differenziert betrachtet. Dabei liegt der Schwerpunkt der Betrachtungen in den überregionalen Verkehrsnetzen.

Tabelle 9:
Zusammenstellung der Stärken
und Schwächen des
Untersuchungsraumes

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
STRASSE	<ul style="list-style-type: none"> ♣ gute Erschließung über das Autobahnnetz auf deutscher Seite ♣ gut ausgebaute Grenzübergänge im Autobahnnetz, die derzeit aufgrund der Grenzkontrollen noch an der Kapazitätsgrenze sind ♣ umfangreiche Neubaumaßnahmen und Netzergänzungen im Gesamttraum geplant ♣ engmaschiges Verkehrsnetz auf deutscher Seite 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ ausstehende Ausbaumaßnahmen für Teilabschnitte ♣ lückenhaftes Autobahnnetz auf polnischer Seite, Anbindung relevanter Zentren (z. B. Gorzów Wlkp.) fehlt ♣ Fehlen von leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer Seite und derzeit auch noch auf der deutschen Seite (wird für den Brandenburger Raum weitgehend behoben sein, sobald die Oder-Lausitz-Trasse im noch geplanten Ausbaufang fertig gestellt ist) ♣ Fehlen einer leistungsfähigen Ost-West-Trasse, vor allem im Gebiet der Euroregion Pommern ♣ baulicher Zustand in Teilabschnitten (z. B. A11 bis Pomellen), Instandhaltungsrückstau ♣ weitmaschiges Verkehrsnetz auf polnischer Seite ♣ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung, entfällt mit dem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen
SCHIENE	<ul style="list-style-type: none"> ♣ leistungsfähiges Netz auf deutscher Seite vorhanden, auf polnische Seite wird durch verschiedene Ausbaumaßnahmen ein ebensolches entstehen ♣ Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-Frankfurt (Oder) nahezu vollendet ♣ leistungsfähige Strecke Berlin-Frankfurt (Oder)-Warschau ♣ umfangreiche Kapazitäten zur Grenzabfertigung in Frankfurt (Oder) und Rzepin vorhanden ♣ mit dem Ausbau der Strecke Berlin-Dresden wird ein weiterer wichtiger Streckenabschnitt modernisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ sehr viele Langsamfahrstellen, insbesondere auf polnischer Seite ♣ fehlende leistungsfähige Verbindung zwischen Berlin und Wrocław ♣ fehlende Elektrifizierung an wichtigen Strecken ♣ Defizite in der Interoperabilität von Fahrwegsicherung und Fahrwegsteuerung ♣ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung ♣ Triebfahrzeugwechsel an der Grenze erforderlich, sofern keine Dieseltriebwagen verwendet werden ♣ kein gemeinsamer Tarifverbund ♣ zunehmende Ausdünnung der ÖPNV-Angebote, insbesondere

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
		im ländlichen Raum
WASSER	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Anbindung Berlin aus Richtung Ostsee und Richtung Oder über zwei Wasserstraße ♣ Anbindung mit großen und international bedeutenden Seehäfen an die Ostsee 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Zugang zur Ostsee nur über Oder möglich ♣ teilweise sind die Infrastrukturanlagen in den Häfen und ihre Zugänge zu gering dimensioniert ♣ Hinterlandanbindung der wichtigen Häfen (z. B. Szczecin) ♣ z. T. zu geringe Wassertiefen und Breiten für größere Binnenschiffe ♣ alte Schleusen „limitieren“ die Abmessungen der Binnenschiffe
LUFT	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Ausbau und Inbetriebnahme des BBI wird die gesamte Region stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ ggf. fehlender bzw. rechtzeitiger Ausbau der Anbindungen an den BBI ♣ Durch den Ausbau des BBI werden regionale Verkehrslandeplätze an Bedeutung verlieren.

6 Integriertes Verkehrskonzept (Los 4)

6.1 Differenzierte Betrachtungsebenen

breit angelegte Recherche: ...
von touristischer
Wegeverbindung bis zum
Autobahnausbau ...

Dem Verkehrskonzept liegt die Recherche der im Raum der Euroregion Pomerania aktuellen Verkehrsinfrastrukturprojekte zugrunde. Dabei wurden zum einen die Projekte mit *überregionaler Bedeutung* zusammen getragen, zum anderen fließen die auf *kommunaler und regionaler Ebene* geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekte in die Betrachtungen ein. Durch diese *unterschiedlichen Betrachtungsebenen* wird vom Autobahnausbau bzw. vom Ausbau wichtiger Bahnverbindungen, Luftverkehrsknotenpunkte oder See- und Binnenhäfen bis zum touristischen Wegebau eine *sehr große Bandbreite* unterschiedlichster Projekte berücksichtigt. **Dabei sind im Rahmen des Projektes DPERON diejenigen Projekte zusammen getragen, die von den Projektpartnern, d. h. durch die Information und Beteiligung über die Lenkungsgruppe bis zum Redaktionszeitpunkt benannt wurden (s. Anhang A1).**

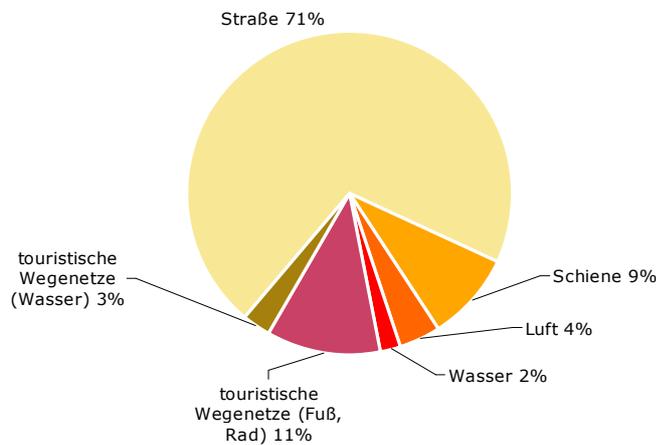
Projektsammlung im
„Projektpool“ (s. Anhang A2)

In das Verkehrskonzept sind alle bis zum Zeitpunkt der Zwischenpräsentation am 7. November 2007 recherchierbaren bzw. benannten Verkehrsinfrastrukturprojekte eingeflossen. Projekte die nach diesem Zeitpunkt als relevant für das Projekt DPERON benannt wurden, sind nicht in die Betrachtungen zum Verkehrskonzept eingeflossen. Diese Projekte sind im Projektpool (s. Anhang A1) erfasst. Dieser Projektpool **sollte** sinnvoller Weise auch nach Vorliegen des Abschlussberichtes zum Projekt DPERON fortgeschrieben und aktualisiert **werden**.

In die Bearbeitung sind insgesamt 148 einzelne Projekte eingeflossen, die im Rahmen der unterschiedlichen Recherchestufen ermittelt wurden. 102 dieser Projekte sind auf deutscher Seite geplant, 45 Projekte auf polnischer Seite und vier Projekte haben einen konkreten grenzüberschreitenden Hintergrund. Die Projekte verteilen sich wie folgt auf die unterschiedlichen Verkehrsträger:

Abbildung 34:
Verteilung der Einzelprojekte
auf die Verkehrsträger

VERTEILUNG DER EINZELPROJEKTE AUF DIE VERKEHRSTRÄGER



Die betrachteten Projekte weisen sehr differenzierte Planungsstände auf. So befindet sich eine Reihe von Projekten bereits in der konkreten Planung (z. B. die ÖPNV-Verbindung vom Seebad Ahlbeck nach Świnoujście (Nr. 313) oder die Westumfahrung von Szczecin (Nr. 33)), während andere Projekte als Idee z. B. im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 formuliert sind bzw. noch nicht fest in den Investitionsplanungen der Kommunen von Land und Bund verankert sind (z. B. Ausbau der B96 von Saßnitz bis Bergen (Nr. 56) oder der Bau der festen Verbindung/Tunnel zwischen Usedom und Świnoujście (Nr. 477)).

differenzierte Betrachtung für
überregional und regional
bedeutsame Netze und Netze
der touristischen Infrastruktur

Die nachfolgenden Ergebnisse des Verkehrskonzeptes werden differenziert für die überregional und regional bedeutsamen Verkehrsnetze und die Netze der touristischen Infrastruktur dargestellt.

6.2 Raumstruktur als Basis des Verkehrskonzeptes

Zentrale Orte als „Grundgerüst“

Dem Verkehrskonzept liegt die Idee zugrunde, dass die Relationen zwischen den zentralen Orten des Untersuchungsraumes eine wichtige Funktion für den gesamten Raum übernehmen. Eine optimale Erreichbarkeit der zentralen Orte untereinander und eine sehr gute Anbindung an die transeuropäischen Verkehrsnetze bildet die Basis für die wirtschaftliche Entwicklung des Gesamttraumes. Entlang dieser Relationen wurden die vorhandenen Verkehrsnetze hinsichtlich der Qualität ihrer Verbindungsfunktion im Sinne von optimierten Reisezeiten untersucht. Das Grundgerüst bildet demnach die Hierarchie der zentralen Orte. Die zentralen Orte sind in den jeweiligen Landesentwicklungsplänen (Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern) sowie im Raumbewirtschaftungsplan (Zachodniopomorskie) festgelegt.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

„Grundgerüst“ als Basis für den
Gesamtraum

Durch die Bildung dieses „Grundgerüsts“ aus zentralen Orten und die Untersuchungen der diese Orte verbindenden Verkehrsrelationen ist insbesondere für den ländlichen Raum ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeiten geleistet. Denn für den ländlichen Raum ist die Erreichbarkeit der zentralen Orte von herausragender Bedeutung. Sofern diese zentralen Orte nicht „optimal“ unter den gegebenen Rahmenbedingungen an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze angebunden sind, kann auch der ländliche Raum hiervon nicht profitieren. Auf diese Weise kann die Mobilität in den Räumen gewährleistet werden. Die (Wieder-)Herstellung von umfassenden SPNV-/ÖPNV-Verbindungen im ländlichen Raum wird angesichts der bereits vorhandenen - vergleichsweise - geringen Bevölkerungsdichten und des anstehenden demographischen Wandels nicht zu leisten sein. Mit der Anbindung der zentralen Orte an die regionalen und überregionalen Verkehrskorridore ist der wirtschaftlich darstellbare Beitrag zur Sicherung der Mobilität - auch im ländlichen Raum - geleistet.

Die Untersuchung der Anbindung der Grundzentren (und damit des ländlichen Raumes im Detail) an die Mittel- bzw. Oberzentren würde den Rahmen des Projektes DPERON sprengen. Perspektivisch sollten jedoch auch diese Relationen, insbesondere im Bereich des SPNV und des ÖPNV in vertiefenden und kleinräumigeren Analysen betrachtet werden.

Die zentralen Orte setzen sich aus folgenden Hierarchiestufen zusammen:

Tabelle 10:
Zentrale Orte Pomerania

ZENTRALER ORT	ZUORDNUNG
Metropole	Szczecin, Berlin
Oberzentrum mit überregionaler Bedeutung, Landeszentrum	Koszalin
Oberzentrum/regionales Zentrum gemeinsames Oberzentrum	Kolobrzeg, Szczecinek, Stargard Szczecinski, Świnoujście, Stralsund/Greifswald, Neubrandenburg,
Mittelzentrum/subregionales Zentrum	Slawno, Bialogard, Swidwin, Gryfice, Kamien Pomorski, Lobeż, Drawsko Pomorskie, Walcz, Police, Goleniow, Gryfino, Pyrzyce, Choszczno, Mysliborz, Bergen, Ribnitz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4



Abbildung 35: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der zentralen Orte [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Die Information über die zentralen Orte wird im Anschluss mit Informationen zu wichtigen Wirtschaftsstandorten (Industrie, Gewerbe, See- und Binnenhäfen) überlagert (Quelle: Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013). Zu den relevanten Standorten der Seehäfen zählen die Standorte Sassnitz-Mukran, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Kolobzreg, Koszalin, Świnoujście, Darlowo und Dzwiniów. Entlang der Oder sind die Standorte Szczecin sowie Schwedt zu nennen, Eberswalde an der Oder-Havel-Wasserstraße zählt ebenfalls zu den Binnenhafenstandorten. Ueckermünde kommt in sofern eine Sonderrolle als Binnenhafen zu, da der Standort am Stettiner Haff liegt.

Darüber hinaus sind die großen Industrie- und Gewerbestandorte für das Verkehrskonzept von Bedeutung, die besondere Kompetenzen aufweisen (Quelle: Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2020):

- maritime Wirtschaft, Werften: benannte See- und Binnenhafenstandorte
- Schiffbau: Szczecin
- Logistik: Szczecin, Schwedt/Oder
- Chemie: Schwedt/Oder
- Biotechnologie: Greifswald
- Spitzenforschung, Hochtechnologie: Greifswald, Stralsund
- Lebensmitteltechnologie/Ernährung: Neubrandenburg, Eberswalde, Stargard Szczecinski, Koszalin
- Mineralöl/Biokraftstoffe: Schwedt/Oder
- Düngemittel, Farben, Lacke: Szczecin, Police
- Metallerzeugung, Metallbe- und -verarbeitung: Schwedt/Oder, Eberswalde
- Automotive: Eberswalde
- Holz, Papier: Eberswalde, Schwedt/Oder, Szczecin, Goleniow

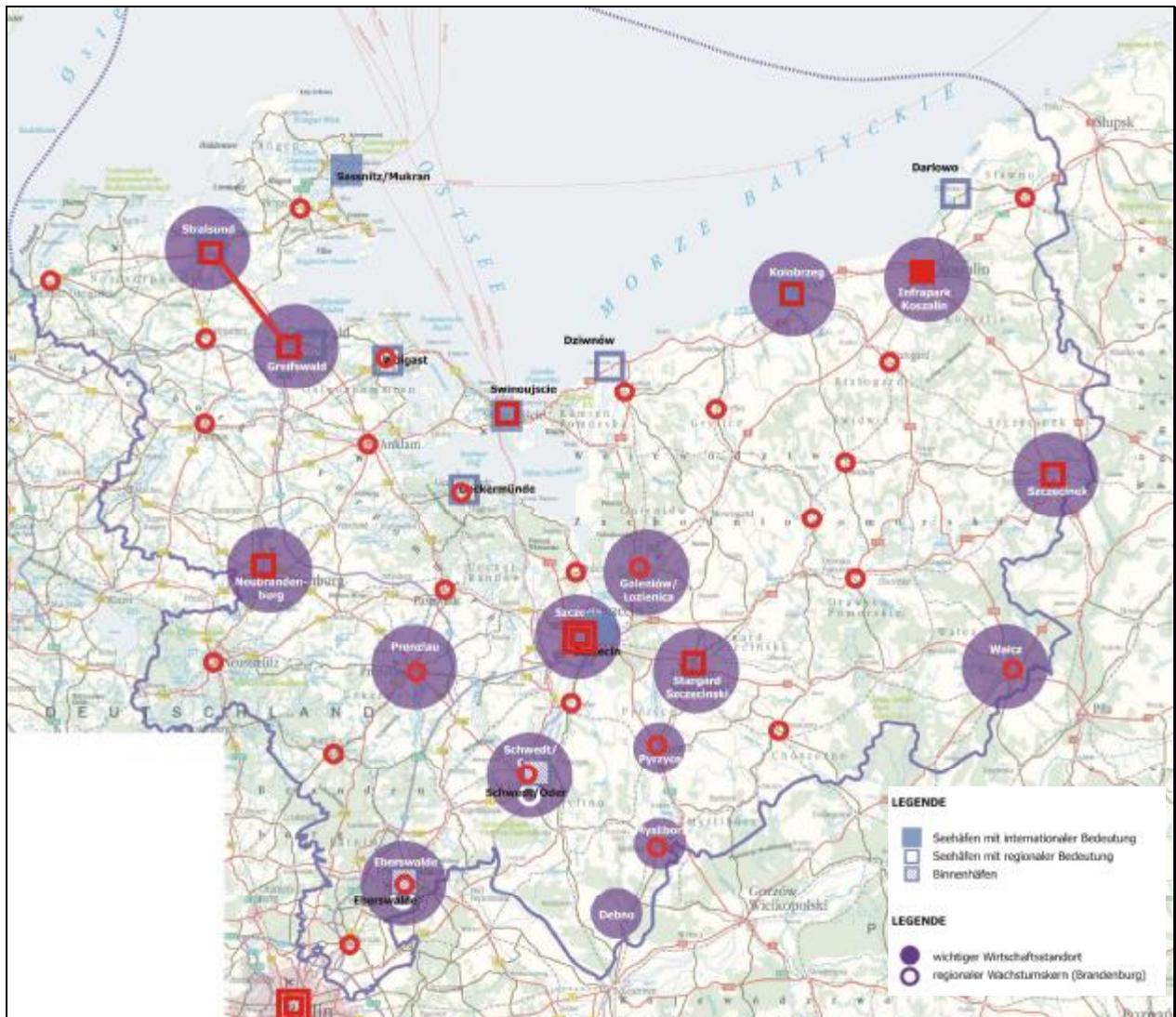
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 36: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der zentralen Orte sowie der wichtigen Wirtschaftsstandorte [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

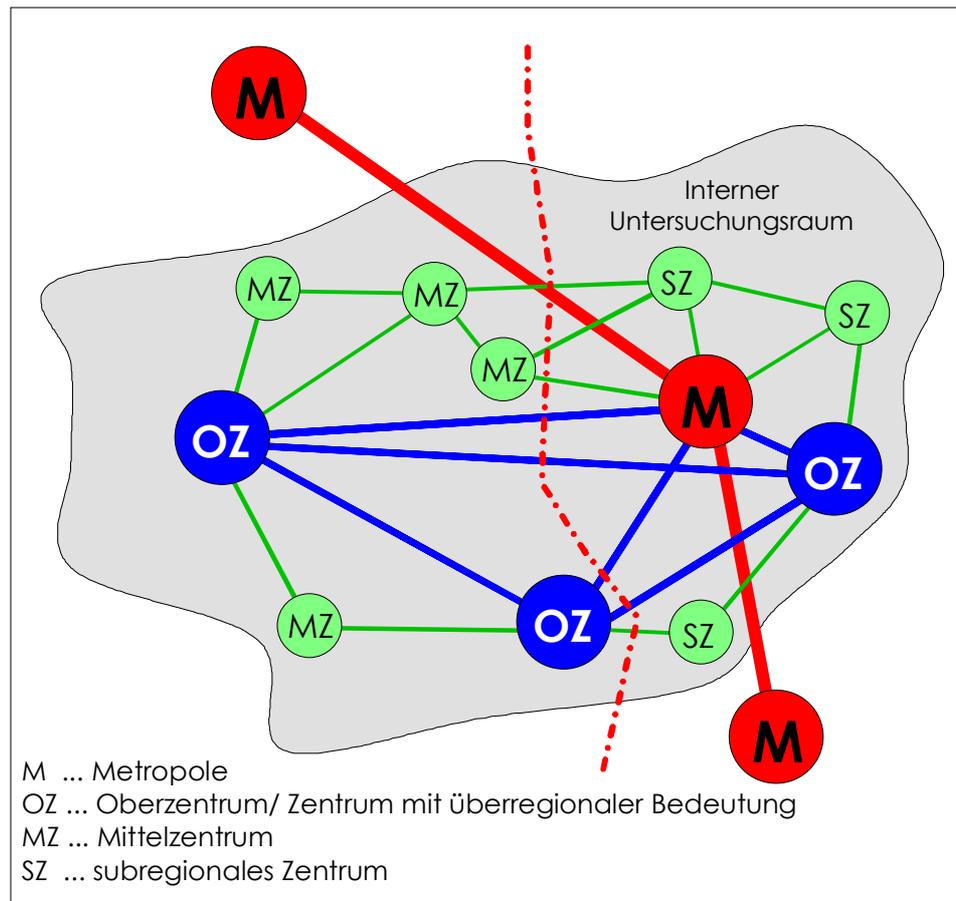
Für die Betrachtung der Netze der touristischen Infrastruktur wird das Netz der zentralen Orte mit den touristisch relevanten Standorten überlagert. Aufgrund der Lage der Euroregion stehen die Tourismusstandorte in und an der Küste im Fokus der touristischen Entwicklung. Darüber hinaus sind die überregional relevanten Standorte der Geoparks, von Großschutzgebieten etc. von Bedeutung. Aufgrund des Betrachtungsmaßstabes ist in der folgenden Karte nur eine Auswahl der überregional bedeutsamen Tourismusstandorte dargestellt.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

drei Hierarchieebenen -
Anforderungen und
Funktionalität

Aufgrund der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen und Funktionalität einzelner Elemente des Gesamtverkehrsnetzes ist es erforderlich, für die Betrachtungen drei wesentliche Hierarchieebenen des Verkehrsnetzes zu definieren. Die höchste Hierarchieebene („rotes Netz“) stellt dabei die Verbindungen der externen Anbindung der Region, d.h. die Verkehrsverbindungen zwischen der Metropole innerhalb der Euroregion und den benachbarten Metropolen dar (vgl. Abbildung 38).

Abbildung 38:
Relevante Relationen -
schematisch
[Quelle: eigene Darstellung]



„blaues und grünes Netz“ dient
der internen Erschließung der
Region

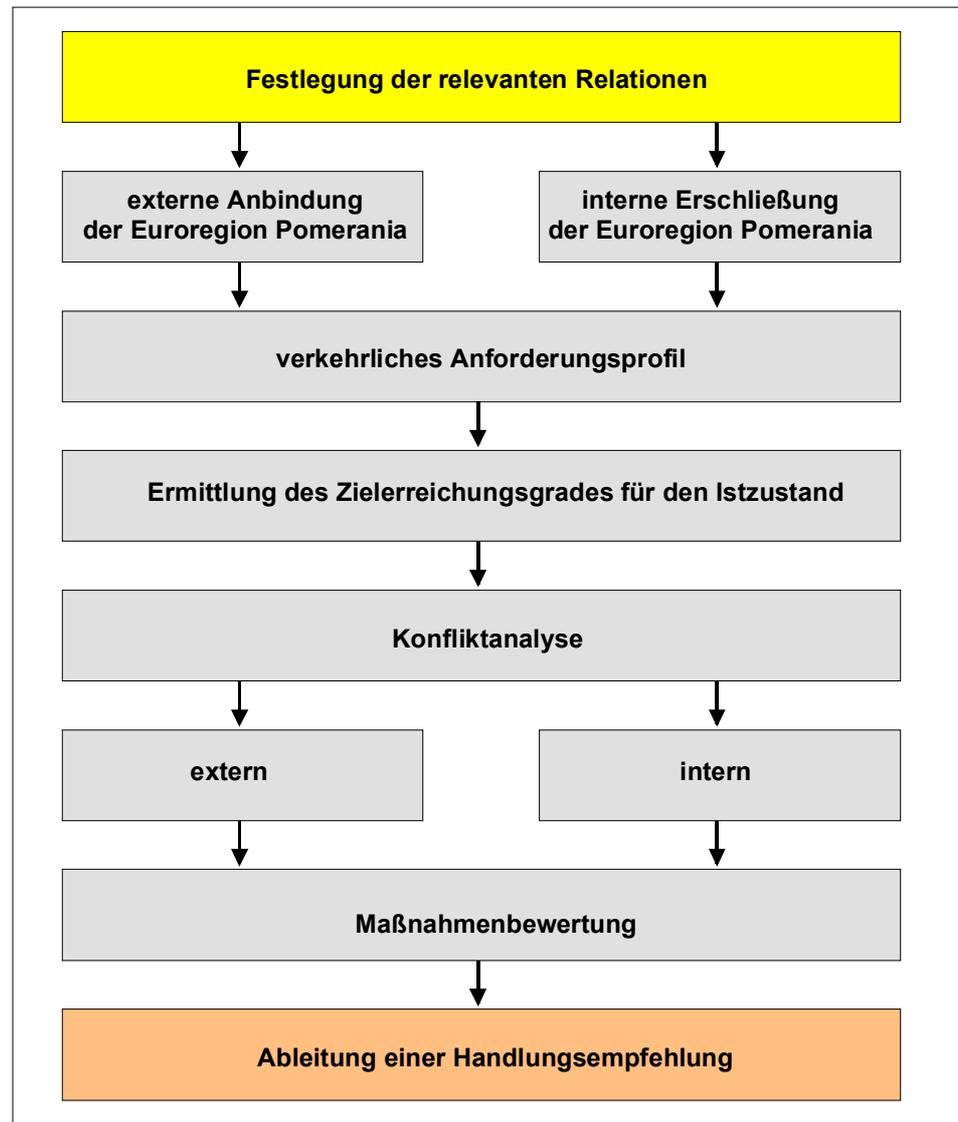
Die zweite und dritte Hierarchiestufe des Verkehrsnetzes dient der internen Erschließung der Region. Dabei umfasst die zweite Ebene („blaues Netz“) alle Verbindungen zwischen den Oberzentren bzw. subregionalen Zentren der Region und die dritte Ebene („grünes Netz“) die Verkehrsverbindungen zwischen den benachbarten Mittelzentren bzw. zwischen den Mittelzentren und dem nächstgelegenen Oberzentrum bzw. subregionalen Zentrum.

Definition von
Anforderungsprofilen -
Zielvorstellung

Für die definierten relevanten Relationen erfolgte in Abhängigkeit von der Netzhierarchie und der geografischen Lage der Fahrtquellen und Fahrtziele die Definition von verkehrlichen **Anforderungsprofilen** (vgl. Abbildung 39). Diese Anforderungsprofile liefern Aussagen, welche Kriterien für einzelne Verkehrsverbindungen verkehrsträgerspezifisch erfüllt sein sollten, um eine **nachhaltige wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Euroregion und des Grenzraumes** durch eine verbesserte Standort- und Lebensqualität zu unterstützen (Zielvorstellung).

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 39:
Verkehrskonzept Euroregion
Pomerania, Vorgehensweise



Anforderungsprofile für regionalen und überregionalen Verkehr sowie für Siedlungsräume unterschiedlicher Funktionalität

Die Erarbeitung der Anforderungsprofile erfolgte differenziert für Relationen zwischen unterschiedlichen Siedlungsräumen bzw. Orten unterschiedlicher Funktionalität getrennt für den **regionalen Verkehr** (i. d. R. Binnenverkehr der Region, d. h. für die Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten der Regionen, einschließlich der grenzüberschreitenden Relationen) und für den **überregionalen Verkehr** (Anbindung der Region an die nationalen bzw. transnationalen Netze).

Hierbei wurden die Verkehrsträger Straße und Schiene betrachtet und die Verkehrsangebote durch quantitative Kenngrößen beschrieben.

Rahmenbedingungen für die Anforderungsprofile

Die quantitative Festlegung der Anforderungsprofile erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungshoheit für den deutschen und den polnischen Teil der Untersuchungsräume unter folgenden wesentlichen Rahmenbedingungen:

- Richtlinien und Empfehlungen,
- Auseinandersetzung mit Aussagen vorliegender relevanter Gutachten und Forschungsvorhaben,

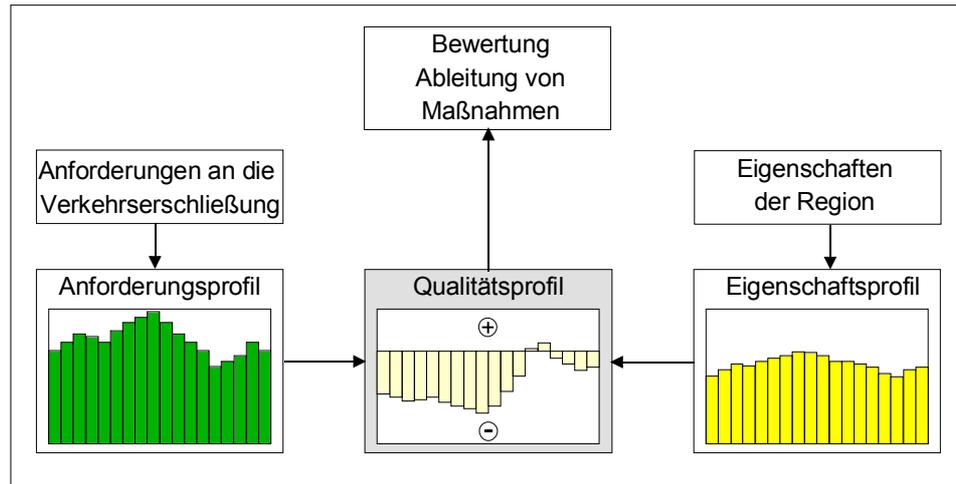
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- politische Zielvorgaben.

Überlagerung
Anforderungsprofil /
verkehrliches Eigenschaftsprofil
□ Qualitätsprofil

Aus der Überlagerung des Anforderungsprofils mit den verkehrlichen Eigenschaftsprofilen der Region erfolgt anschließend die Ermittlung der Qualitätsprofile. Die Qualitätsprofile zeigen dabei für jedes relevante Bewertungskriterium des Anforderungsprofils den Grad der Übereinstimmung zwischen verkehrlicher Anforderungen und jeweils erreichten Eigenschaften auf (vgl. Bild 3).

Abbildung 40:
Zusammenhang zwischen
Anforderungs- Eigenschafts-
und Qualitätsprofil
[Quelle: eigene Darstellung]



Qualitätsprofil bzw.
Zielerreichungsgrad als
Indikator für Defizite und
Fehlstellen

Das Qualitätsprofil bzw. der Zielerreichungsgrad bildet wiederum die Grundlage für die Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation in der Region (Konfliktanalyse), die Auseinandersetzung mit geplanten oder bereits im Bau befindlichen Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur bzw. geplanten Angebotsveränderungen im Schienenpersonenverkehr (SPV). Mit dieser Vorgehensweise können Defizite und Fehlstellen im Gesamtverkehrsnetz der Euroregion **lokalisiert und quantifiziert** sowie die Wirkung der Umsetzung einzelner geplanter Maßnahmen und somit ihr Beitrag in einem künftigen Gesamtverkehrsnetz ermittelt werden. Aus diesem Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Region können letztendlich Handlungsempfehlungen zur Priorität der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. konkrete ergänzende Maßnahmen abgeleitet werden.

6.4 Relevante Relationen

Entsprechend der im Kapitel 6.3 dargestellten Vorgehensweise und auf Grundlage der Raumstruktur der Euroregion Pomerania wurden insgesamt 49 Fahrtquellen bzw. Fahrtziele in die Bewertungen einbezogen (vgl. Tabelle 11). Von diesen 49 Quellen bzw. Zielen befinden sich 40 Städte innerhalb der Euroregion, 9 außerhalb der Region gelegene Städte dienen als Referenzziele für die externe Anbindung der Euroregion. Bei den externen Referenzzielen handelt es sich um die nächstgelegenen Metropolregionen sowie die Stadt Gorzow, welche auf Grund ihrer räumlichen Nähe zur Euroregion Pomerania und den vorhandenen engen Verkehrsverflechtungen zum südlichen Teil der Euroregion in die Betrachtungen einbezogen wurde.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4Tabelle 11:
Relevante Quell- und Zielorte

LFD. NR.	QUELLE/ ZIEL	LAND	ZENTRALITÄT/ BEMERKUNG	LAGE
1	Berlin	Deutschland	Metropole	extern
2	Sachsendreieck (DD)	Deutschland	Metropole	extern
3	Wrocław	Polen	Metropole	extern
4	Gdansk	Polen	Metropole	extern
5	Kraków	Polen	Metropole	extern
6	Poznań	Polen	Metropole	extern
7	Warschau	Polen	Metropole	extern
8	Prag	Tschechien	Metropole	extern
9	Szczecin	Polen	Metropole	intern
10	Greifswald	Deutschland	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
11	Neubrandenburg	Deutschland	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
12	Stralsund	Deutschland	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
13	Kolobrzeg	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
14	Koszalin	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
15	Stargard Szczecinski	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
16	Świnoujście	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
17	Szczecinek	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	intern
18	Gorzów Wlkp.	Polen	Zentrum mit überregionaler/regionaler Bedeutung	extern
19	Anklam	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
20	Bergen	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
21	Bernau	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
22	Demmin	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
23	Eberswalde	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
24	Grimmen	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
25	Neustrelitz	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

LFD. NR.	QUELLE/ ZIEL	LAND	ZENTRALITÄT/ BEMERKUNG	LAGE
			Zentrum	
26	Pasewalk	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
27	Prenzlau	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
28	Ribnitz-Damgarten	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
29	Schwedt	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
30	Templin	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
31	Ueckermünde	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
32	Wolgast	Deutschland	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
33	Bialogard	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
34	Choszczno	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
35	Drawsko Pomorskie	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
36	Goleniow	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
37	Gryfice	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
38	Kamien Pomorski	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
39	Lobez	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
40	Mysliborz	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
41	Police	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
42	Pyrzyce	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
43	Slawno	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
44	Swidwin	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
45	Walcz	Polen	Mittelzentrum/subregionales Zentrum	intern
46	Barth (Darß)	Deutschland	Sonderziel/tourismusrelevant	intern
47	Bansin (Usedom)	Deutschland	Sonderziel/tourismusrelevant	intern

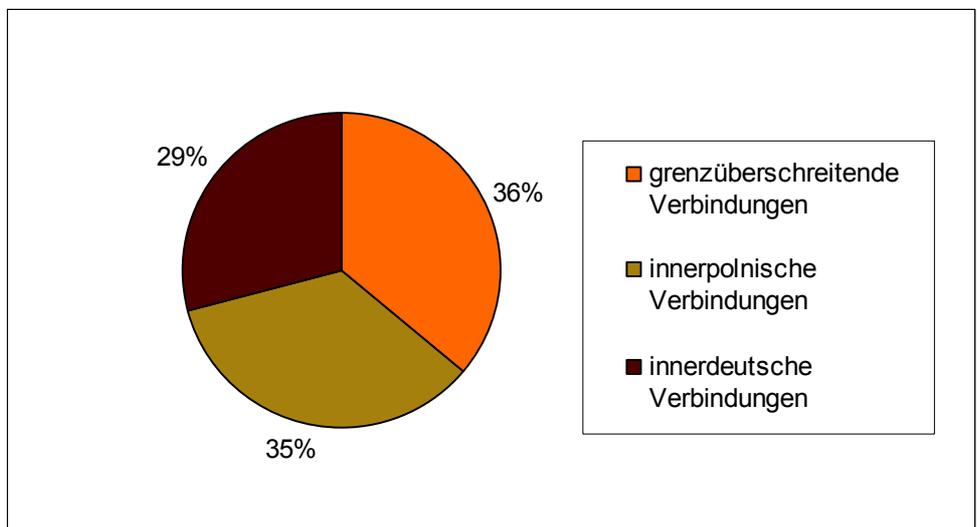
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

LFD. NR.	QUELLE/ ZIEL	LAND	ZENTRALITÄT/ BEMERKUNG	LAGE
48	Sassnitz (Rügen)	Deutschland	Sonderziel/wirtschaftsrelevant	intern
49	Binz (Rügen)	Deutschland	Sonderziel/tourismusrelevant	intern

188 relevante Verkehrsverbindungen werden untersucht

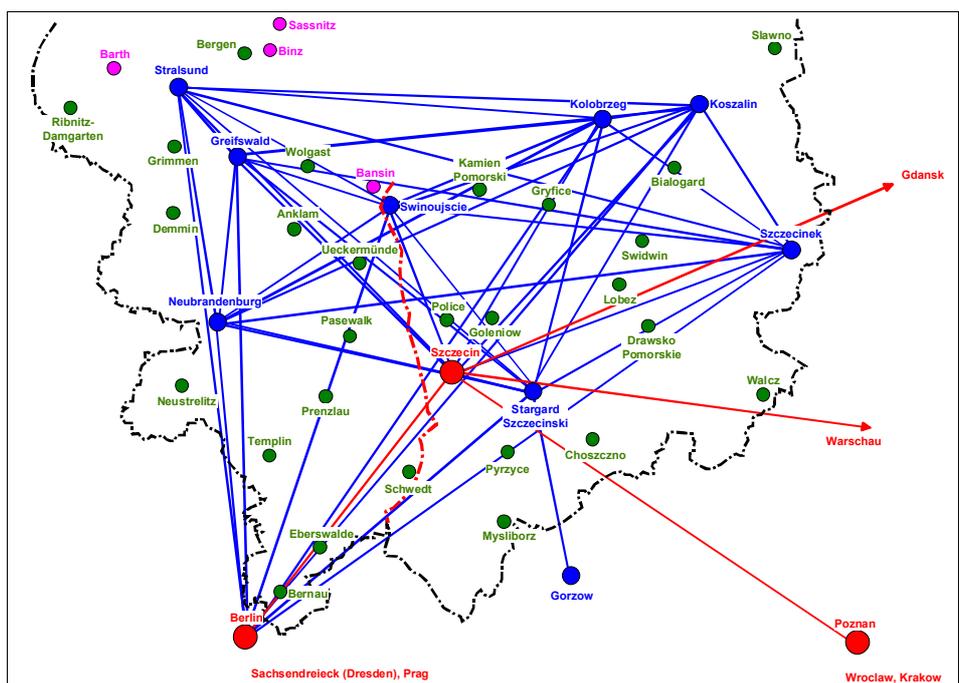
Aus den relevanten Quell- und Zielorten leiten sich die zu betrachtenden Verkehrsverbindungen ab. Insgesamt handelt es sich hierbei um 188 externe und interne Verkehrsrelationen der Euroregion Pomerania, wovon jeweils etwa ein Drittel auf innerdeutsche, innerpolnische und grenzüberschreitende Verbindungen entfällt (vgl. Abbildung 41).

Abbildung 41: Regionale Verteilung der bewerteten Verkehrsbeziehungen [Quelle: eigene Darstellung]



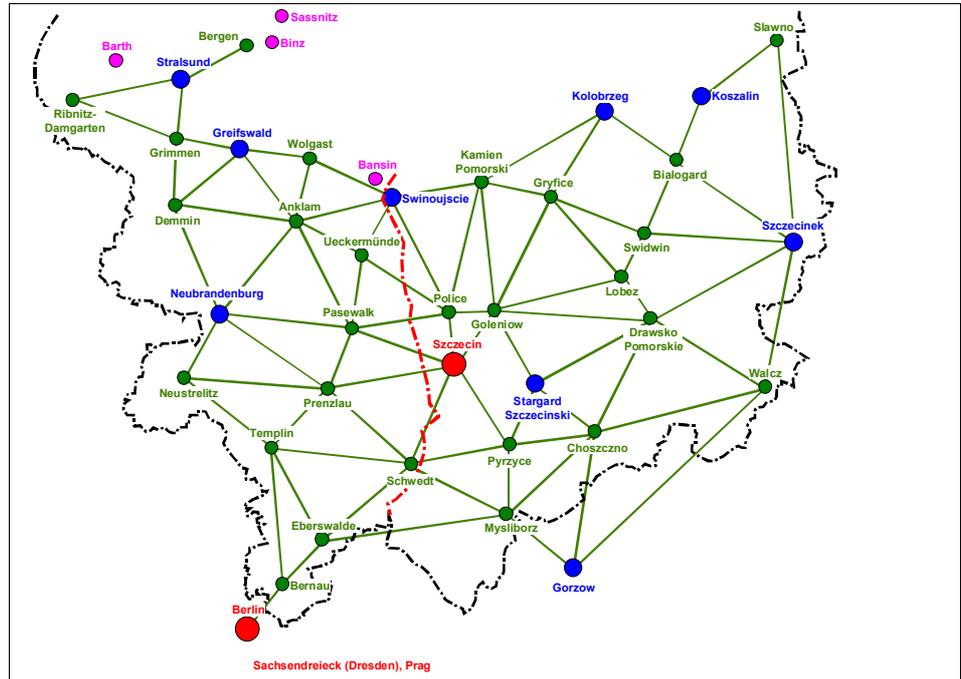
Die Verteilung der einzelnen Verbindungen auf die einzelnen Netzebenen kann den nachfolgenden Bildern Abbildung 42 und Abbildung 43 entnommen werden.

Abbildung 42: Relevante Relationen, Netzebene 1 („rotes Netz“) und Netzebene 2 („blaues Netz“) [Quelle: eigene Darstellung]



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

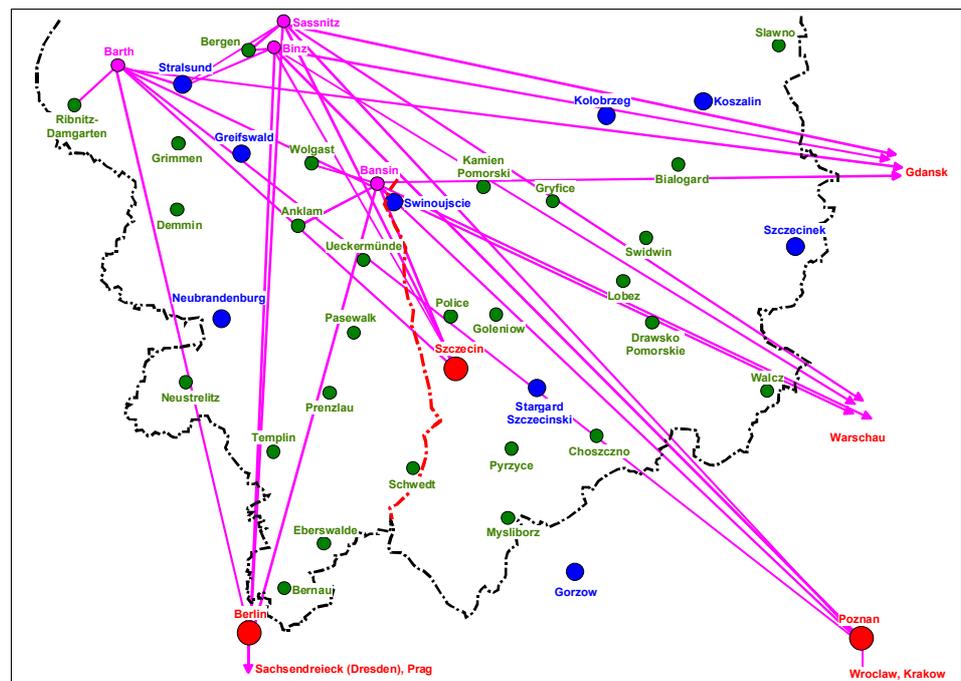
Abbildung 43:
Relevante Relationen,
Netzebene 3 („grünes Netz“)



Berücksichtigung von
Sonderzielen: herausgehobene
touristische und wirtschaftliche
Bedeutung in der Region

Zusätzlich wurden die Verkehrsbeziehungen zwischen den externen Referenzzielen und den Sonderzielen bewertet. Bei den Sonderzielen handelt es sich um Orte der Euroregion Pomerania, die aufgrund ihrer Zentralität den dargestellten drei Netzebenen nicht zuzuordnen sind, jedoch für die touristische (Bansin als Referenzziel für die Insel Usedom, Barth als Referenzziel für den Darß und Binz als Referenzziel für die Insel Rügen) sowie die wirtschaftliche (Fährhafen Sassnitz) Entwicklung der Region eine große Bedeutung haben (vgl. Abbildung 44).

Abbildung 44:
Relevante Relationen,
Sonderziele („violette Netz“)



6.5 Anforderungsprofil

Basis- und Komfortstandards

Die einzelnen Anforderungsprofile enthalten Basis- und Komfortstandards, um damit die Darstellung einer Bandbreite zu ermöglichen. Die Basisstandards sollten in jedem Fall als Mindestanforderung gesehen werden, während Komfortstandards auch Spielräume nach oben hin zulassen. Damit ist gewährleistet, die nachfolgenden Profile einerseits sachlich (z.B. nach der Wichtigkeit der Ziele bzw. Verkehrsträger), räumlich (z.B. nach der Entfernung) sowie zeitlich flexibel (z.B. stufenweise Anhebung) anwenden zu können. Andererseits ist durch diese Differenzierung eine gezielte Anwendung der Standards auf unterschiedliche Relationen möglich (bspw. Differenzierung für grenzüberschreitende Verbindungen und Verbindungen im jeweiligen Inland).

Luftliniengeschwindigkeit zur Beschreibung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur ...

Als wesentliches Kriterium zur Abbildung der Verkehrsqualität im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und im Schienenpersonenverkehr (SPV) auf den einzelnen Relationen dient die **Luftliniengeschwindigkeit**. Die Luftliniengeschwindigkeit ist dabei definiert als Quotient aus Luftlinienentfernung und Reisezeit und dient als ein Maß für die Beschreibung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur. Eine Verkehrsverbindung kann dann als gut bezeichnet werden, wenn von der Quelle zum Ziel der Fahrt ohne große Umwege mit relativ hoher Geschwindigkeit gefahren werden kann.

... ergänzt durch Umsteigenotwendigkeit und Bedienungshäufigkeit für den SPNV

Im Anforderungsprofil für den SPV wird das Kriterium Luftliniengeschwindigkeit durch die wichtigen, die Angebotsqualität beschreibenden, Kriterien Umsteigenotwendigkeit und Bedienungshäufigkeit am Werktag ergänzt.

6.5.1 Externe Anbindung der Euroregion Pomerania

Das Anforderungsprofil für die externe Anbindung der Euroregion Pomerania (Verkehrsnetzebene 1) enthält in Abhängigkeit von der Luftlinienentfernung zwischen Start- und Zielort Angaben zur minimalen MIV- und zur SPV-Luftliniengeschwindigkeit (vgl. Tabelle 12 bzw. Tabelle 13) sowie zur maximalen Umsteigenotwendigkeit und zur minimalen Bedienungshäufigkeit im SPV (vgl. Tabelle 14 bzw. Tabelle 15).

Tabelle 12:
Anforderungsprofil - minimale MIV-Luftliniengeschwindigkeit (extern)

MIV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km (Luftlinie)	65 km/h	85 km/h
Mittelzone	bis 400 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
	bis 500 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
Fernzone	bis 600 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
	über 600 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Tabelle 13:
Anforderungsprofil - minimale
Luftliniengeschwindigkeit SPN
(extern)

SPV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT (IN KM/H)	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 200 km	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittelzone	bis 400 km	80 km/h	115 km/h
	bis 500 km	85 km/h	125 km/h
Fernzone	bis 600 km	85 km/h	135 km/h
	über 600 km	>85 km/h	(>135) km/h

Tabelle 14:
Anforderungsprofil SPN-
Bedienungshäufigkeit (extern)

SPV	BASISSTANDARD (GRENZÜBERSCHREITEND)	KOMFORTSTANDARD (INLAND)
Fahrtenhäufigkeit am Werktag	12 Fahrtenpaare	20 Fahrtenpaare

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

Tabelle 15:
Anforderungsprofil maximal
SPV-Umsteigehäufigkeit
(extern)

SPV	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Fahrtenhäufigkeit am Werktag	1 Umstieg/Weg	Direktverbindung

6.5.2 Interne Erschließung der Euroregion Pomerania

Das Anforderungsprofil für die interne Erschließung der Euroregion Pomerania enthält für die Verkehrsnetzebene 1 und 2, wiederum Abhängigkeit von der Luftlinienentfernung zwischen den jeweiligen Start- und Zielorten, Angaben zur minimalen Luftliniengeschwindigkeit im MIV (vgl. Tabelle 16 und Tabelle 17), zur minimalen SPV-Luftliniengeschwindigkeit (vgl. Tabelle 18 und Tabelle 19), zur maximalen Umsteigenotwendigkeit (vgl. Tabelle 20) und zur minimalen Bedienungshäufigkeit im SPV (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 16:
Anforderungsprofil - minimale
MIV-Luftliniengeschwindigkeit
(intern)
Netzebene 2 („blaues Netz“)

MIV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
	bis 100 km (Luftlinie)	50 km/h	70 km/h
Mittelzone	bis 150 km (Luftlinie)	55 km/h	80 km/h
	über 150 km (Luftlinie)	60 km/h	80 km/h

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Tabelle 17:
Anforderungsprofil - minimale
MIV-Luftliniengeschwindigkeit
(intern)
Netzebene 3 („grünes Netz“)

MIV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
	bis 100 km (Luftlinie)	45 km/h	65 km/h
Mittelzone	bis 150 km (Luftlinie)	50 km/h	75 km/h
	über 150 km (Luftlinie)	55 km/h	75 km/h

Tabelle 18:
Anforderungsprofil - minimale
Luftliniengeschwindigkeit SPN
(intern)
Netzebene 2 („blaues Netz“)

SPV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 50 km (Luftlinie)	35 km/h	55 km/h
	bis 100 km (Luftlinie)	45 km/h	65 km/h
Mittelzone	bis 150 km (Luftlinie)	55 km/h	75 km/h
	über 150 km (Luftlinie)	60 km/h	80 km/h

Tabelle 19:
Anforderungsprofil - minimale
Luftliniengeschwindigkeit SPV
(intern)
Netzebene 3 („grünes Netz“)

SPV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Nahzone	bis 50 km (Luftlinie)	25 km/h	45 km/h
	bis 100 km (Luftlinie)	35 km/h	55 km/h
Mittelzone	bis 150 km (Luftlinie)	45 km/h	65 km/h
	über 150 km (Luftlinie)	50 km/h	70 km/h

Tabelle 20:
Anforderungsprofil SPV-
Bedienungshäufigkeit (intern)

SPV [FAHRTENHÄUFIGKEIT AM WERKTAG]	BASISSTANDARD (GRENZÜBERSCHREITEND)	KOMFORTSTANDARD (INLAND)
Netzebene 2 („blaues Netz“)	9 Fahrtenpaare	18 Fahrtenpaare
Netzebene 3 („grünes Netz“)	9 Fahrtenpaare	16 Fahrtenpaare

Tabelle 21:
Anforderungsprofil maximale
SPV-Umsteigehäufigkeit (intern)

SPV	BASISSTANDARD	KOMFORTSTANDARD
Netzebene 2 („blaues Netz“)	2 Umstiege/Weg	1 Umstieg/Weg
Netzebene 3 („grünes Netz“)	2 Umstiege/Weg	1 Umstieg/Weg

6.6 Bewertung der vorhandenen Verkehrsqualität

Gegenüberstellung
Anforderungsprofil und
Eigenschaftsprofil

Grundlage der Bewertung der vorhandenen Verkehrsqualität, der Konfliktanalyse, ist mit Ausnahme des Kriteriums „SPV-Bedienungshäufigkeit“ jeweils das Anforderungsprofil des Komfortstandards. Für die „SPV-Bedienungshäufigkeit“ erfolgt die Differenzierung nach Inlandsverbindungen (Komfortstandard) und grenzüberschreitenden Verbindungen (Basisstandard). Das Anforderungsprofil wird den auf der Basis des gegenwärtigen (2007) Ausbauzustandes der Straßeninfrastruktur und des gültigen SPV-Fahrplanes (Periode 2006/07) ermittelten Verkehrsqualitäten gegenübergestellt.

6.6.1 Externe Anbindung der Euroregion Pomerania

EXTERNE STRAßENANBINDUNG

Die externe Anbindung der Euroregion Pomerania wird beschrieben durch die Verbindungen zwischen den externen Referenzzielen und der Metropolen Berlin und Szczecin sowie den wichtigen touristischen Zielen Insel Rügen, Darß und Insel Usedom.

Anforderungsprofil wird auf
keiner (!) der betrachteten
Verbindungen erreicht

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird das Anforderungsprofil (der möglichst zu erreichende Zielzustand) **gegenwärtig auf keiner der in die Betrachtungen einbezogenen Verbindungen erreicht**. Derzeit ist hinsichtlich der MIV-Luftliniengeschwindigkeit eine große Spannbreite zwischen einem Zielerreichungsgrad von nur etwa 37 % auf der Verbindung zwischen Sassnitz und Gdansk bis zu 97% auf der Verbindung zwischen dem Sachsendreieck (Dresden) und dem Darß (Barth) festzustellen. Auffällig ist dabei der vergleichsweise **geringe Zielerreichungsgrad auf den innerpolnischen Verbindungen** (bspw. von Stettin in Richtung Poznań und Warszawa, vgl. Tabelle 22) durch das Fehlen leistungsfähiger Straßenverbindungen. Die Verbindungen von Stettin in Richtung Westen über das deutsche Autobahnnetz weisen hier einen deutlich höheren Zielerreichungsgrad auf.

Tabelle 22:
Externe MIV-Anbindung
(Luftliniengeschwindigkeit)
Konfliktanalyse ausgewählter
Verkehrsrelationen

RELATION	ZIELERREICHUNGSGRAD
Szczecin - Poznań	58%
Szczecin - Warszawa	68%
Szczecin – Sachsendreieck (Dresden)	87%
Szczecin - Berlin	74%
Usedom (Bansin) - Gdańsk	49%
Rügen (Binz) - Prag	76%
Darß (Barth) – Sachsendreieck (Dresden)	97%
Sassnitz - Poznań	51%

6.6.2 Externe Anbindung durch den Schienenpersonenverkehr (SPV)

auch im SPV wird das Anforderungsprofil auf keiner (!) der betrachteten Relationen erreicht

Auch im Schienenpersonenverkehr (SPV) wird das Anforderungsprofil (der möglichst zu erreichende Zielzustand) bezüglich der Luftliniengeschwindigkeit **gegenwärtig auf keiner der in die Betrachtungen einbezogen Verbindungen erreicht**. Auch im SPV ist derzeit eine große Spannbreite zwischen einem Zielerreichungsgrad von nur etwa 30 % auf der Verbindung zwischen Usedom (Bansin) und Stettin bis zu 82% auf der Verbindung zwischen Stettin und Poznan festzustellen. Anders als im MIV wird der **höchste Zielerreichungsgrad auf einer innerpolnischen Verbindung** erreicht.

Die geringen Luftliniengeschwindigkeiten von Szczecin in Richtung Westen und Südwesten (bspw. Richtung Berlin und Dresden, vgl. Tabelle 23) resultieren vor allem aus dem schlechten Zustand und der geringen Streckengeschwindigkeit zwischen Tantow und Stettin.

Tabelle 23:
Externe SPV-Anbindung
[Luftliniengeschwindigkeit]
Konfliktanalyse ausgewählter
Verkehrsrelationen

RELATION	ZIELERREICHUNGSGRAD
Szczecin - Poznan	82%
Szczecin - Warschau	52%
Szczecin- Sachsendreieck (Dresden)	48%
Szczecin - Berlin	56%
Usedom (Bansin) - Gdansk	37%
Rügen (Binz) - Prag	61%
Darß (Barth) – Sachsendreieck (Dresden)	61%
Sassnitz - Poznan	53%

Angebotsqualität im SPV auf der Relation Berlin-Szczecin fast erreicht - Direktverbindung fehlt noch

Hinsichtlich der **Angebotsqualität im SPV werden die Zielvorstellungen (das Anforderungsprofil) auf einigen Relationen bereits heute erreicht**. So entspricht das derzeitige werktägliche Fahrtenangebot von 14 Zügen pro Tag zwischen Berlin und Szczecin dem Anforderungsprofil (mindestens 12 Fahrten), allerdings ist die Fahrt mit einem Umsteigevorgang verbunden (Anforderung: Direktverbindung). Die gleiche Aussage trifft bspw. auf die Verbindung von Szczecin nach Dresden (Sachsendreieck) zu. Auch auf dieser Relation entspricht das vorhandene Fahrtenangebot den Zielvorstellungen, die Fahrt ist jedoch mit 2 notwendigen Umstiegen verbunden (Anforderung: Direktverbindung).

zu wenige Direktverbindungen auf den innerpolnischen SPV-Relationen

Die innerpolnischen Verbindungen zur externen SPV-Anbindung der Euroregion weisen ein gegenteiliges Bild auf. Während bspw. zwischen Szczecin und Poznań bzw. Warschau täglich eine Vielzahl von Direktverbindungen angeboten werden, entspricht die Bedienungshäufigkeit von 14 bzw. 12 Fahrten/Werktag derzeit nicht dem Anforderungsprofil für die inländischen Verbindungen (20 Fahrtenpaare pro Tag).

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Auch auf den meisten SPV-Verbindungen zwischen den externen Referenzzielen und den deutschen Tourismuszielen Insel Usedom, Darß und Insel Rügen entspricht die Angebotsqualität hinsichtlich Umsteigenotwendigkeit und Fahrtenhäufigkeit nicht den Zielvorstellungen. Eine Ausnahme bildet bspw. die Verbindung zwischen Berlin und Bansin (Usedom) mit einem notwendigen Umsteigevorgang (entspricht dem Anforderungsprofil). Besonders schlecht ist die Angebotsqualität auf den Verbindungen zwischen diesen deutschen Urlaubszielen und den polnischen externen Referenzzielen (Poznan, Warschau, Krakau).

6.6.3 Interne Erschließung der Euroregion Pomerania**INTERNE STRABENERSCHLIEßUNG**

geringe Zielerreichungsgrade
auf den grenzüberschreitenden
Verbindungen

Der **durchschnittliche Zielerreichungsgrad** der MIV-Luftliniengeschwindigkeit auf allen in die Betrachtung einbezogenen Relationen innerhalb der Euroregion Pomerania beträgt **etwa 65%**. Bezüglich der internen Straßenerschließung zeigen sich derzeit jedoch deutliche räumliche Qualitätsunterschiede. So beträgt der durchschnittliche Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

- auf den innerdeutschen Verbindungen der Euroregion: ca. 74%
- auf den innerpolnischen Verbindungen der Euroregion: ca. 64%
- auf den grenzüberschreitenden Verbindungen der Euroregion: ca. 57%.

fehlende, durchgängige Ost-
West-Verbindung von Koszalin
Richtung Greifswald oder
Stralsund

Diese durchschnittlichen Werte belegen den für die Entwicklung der Region notwendigen Handlungsbedarf speziell zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Relationen. Auffällig sind hierbei die (geografisch bedingten) vergleichsweise geringen Luftliniengeschwindigkeiten auf den Verbindungen entlang der Ostseeküste (bspw. von Swinoujscie und Koszalin nach Greifswald oder Stralsund). Die zeitschnellsten Verbindungen auf diesen Relationen führen heute zumeist über das Stadtgebiet von Szczecin und sind dadurch mit großen Umwegen und Zeitverlusten behaftet.

Auch die innerpolnischen Verbindungen zwischen den südlichen Gebieten der Euroregion (Walcz, Mysliborz, Choszczno) und dem in unmittelbarer Nähe zur Euroregion gelegenen Zentrum Gorzów Wlkp. weichen mit einem Zielerreichungsgrad zwischen 61 und 67 % deutlich von den definierten Anforderungen ab.

Andererseits wird das **Anforderungsprofil** hinsichtlich der Luftliniengeschwindigkeit **auf einigen Relationen derzeit bereits erreicht bzw. nahezu erreicht**. Hierzu gehören bspw. die vergleichsweise umwegfreien innerpolnischen Verbindungen zwischen Drawsko Pomorskie und Szczecinek (Zielerreichungsgrad 105%) sowie zwischen Kamien Pomorski und Goleniow (Zielerreichungsgrad 91%). Auf der deutschen Seite betrifft dies vor allem Relationen im Zuge der neu errichteten Bundesautobahn (BAB) A20, beispielsweise die Verbindungen zwischen Schwedt und Pasewalk (Zielerreichungsgrad 105%) oder zwischen Pasewalk und Neubrandenburg (Zielerreichungsgrad 105%).

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Auf den grenzüberschreitenden internen Verbindungen wird der höchste Zielerreichungsgrad mit etwa 81% im Süden der Euroregion zwischen Eberswalde und Mysliborz erreicht.

Für die interne Erschließung der Euroregion ist die Erreichbarkeit des Flughafens in Goleniow von besonderem Interesse (vgl. Tabelle 24). Die geringsten Luftliniengeschwindigkeiten werden derzeit auch hier durch das Fehlen einer direkten Straßenverbindung zwischen Police und Goleniow aus westlicher Richtung erreicht.

Tabelle 24:
Interne MIV-Anbindung
[Luftliniengeschwindigkeit],
Konfliktanalyse
ausgewählter
Verkehrsrelationen von und
nach Goleniow

RELATION	ZIELERREICHUNGSGRAD
Goleniow - Szczecin	55%
Goleniow - Stargard Szczecinski	65%
Goleniow – Świnoujście	67%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	74%
Goleniow - Police	31%
Goleniow - Lobeż	74%
Goleniow – Gryfice	80%
Goleniow - Kamien Pomorski	91%

Derzeit und insbesondere unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaus des Flughafens Goleniow fehlt eine leistungsfähige Straßenanbindung von Goleniow. In diesem Zusammenhang gewinnt die geplante Nordwestumgehung von Stettin an Bedeutung. Ein Teilstück dieser geplanten Straßenverbindung ist der Neubau einer Straßenbrücke über die Oder zwischen Police und Swieta, durch deren Realisierung die Reisezeit zum Flughafen aus westlicher Richtung deutlich reduziert werden kann.

INTERNE ERSCHLIEßUNG DURCH DEN SCHIENENPERSONEN-VERKEHR (SPV)

deutlich geringerer
Zielerreichungsgrad im SPV im
Vergleich zum MIV

Der **durchschnittliche Zielerreichungsgrad** der SPV-Luftliniengeschwindigkeit auf allen in die Betrachtung einbezogenen Relationen innerhalb der Euroregion Pomerania beträgt **etwa 57%** und ist somit **deutlich geringer als im MIV (65%)**. Bezüglich der internen Erschließung durch den SPV zeigen sich analog zum MIV deutliche räumliche Qualitätsunterschiede. So beträgt der durchschnittliche Zielerreichungsgrad der Luftliniengeschwindigkeit im SPV

- auf den innerdeutschen Verbindungen der Euroregion: ca. 62%
- auf den innerpolnischen Verbindungen der Euroregion: ca. 61%
- auf den grenzüberschreitenden Verbindungen der Euroregion: ca. 45%.

deutliche Defizite entlang der
grenzüberschreitenden
Relationen

Auch im SPV ist mit einem Zielerreichungsgrad von nur 45% die derzeit geringste Verkehrsqualität auf den grenzüberschreitenden Relationen festzustellen. Auf diesen Verbindungen ist auch die Diskrepanz zum MIV (57%), ähnlich den innerdeutschen SPV-Verbindungen sehr hoch. Der Unterschied zwischen der internen MIV- und SPV-Verkehrsqualität ist dagegen auf den innerpolnischen Relationen mit ca. 3% vergleichsweise gering.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Die Zielerreichung hinsichtlich des Kriteriums Luftliniengeschwindigkeit weist im SPV erwartungsgemäß eine deutlich größere Streuung als im MIV auf. So wird einerseits die im Anforderungsprofil definierte Zielstellung bereits heute auf einer ganzen Reihe von internen Verbindungen erreicht. Dies betrifft vor allem Relationen im Zuge der SPV-Hauptstrecken. Beispiele hierfür sind im oberen Teil der Tabelle 25 aufgeführt.

Auf der anderen Seite weisen einige der betrachteten Relationen einen Zielerreichungsgrad von zum Teil deutlich unter 50% auf (vgl. Tabelle 25). Dabei handelt es sich vor allem um Verbindungen von/nach Świnoujście aus/in Richtung Westen. Diese Situation wird sich mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen Verlängerung der Usedomer Bäderbahn deutlich verbessern. Eine geringe Luftliniengeschwindigkeit im SPV wird neben den infrastrukturellen Voraussetzungen außerdem maßgeblich vom vorhandenen Fahrplanangebot verursacht. Notwendige Umsteigevorgänge, ggf. schlechte Fahrplanabstimmungen oder auch große Umwege führen zu einer entsprechend verlängerten Reisezeit. Ein Beispiel hierfür ist die Verbindung zwischen Demmin und Greifswald, die SPV-Verbindung führt mit einem notwendigen Umstieg über Stralsund.

Tabelle 25:
Interne SPV-Erschließung
[Luftliniengeschwindigkeit],
Konfliktanalyse
ausgewählter interner
Verkehrsrelationen

RELATION	ZIELERREICHUNGSGRAD
Anklam - Neubrandenburg	138%
Anklam - Pasewalk	126%
Police – Szczecin	109%
Schwedt - Bernau	102%
Ribnitz-Damgarten - Stralsund	98%
Pasewalk - Neubrandenburg	97%
Demmin - Greifswald	37%
Kamien Pomorski - Gryfice	16%
Wolgast - Swinoujście	10%
Ueckermünde - Świnoujście	10%

6.7 Netze der touristischen Infrastruktur

Bei der Betrachtung der Netze der touristischen Infrastruktur standen die großräumigen Radwandernetze im Vordergrund der Untersuchungen. So waren weniger die straßenbegleitenden Radwege als Verbindungswege zwischen zwei Zentren interessant, sondern die eher auf die touristische Nutzung ausgerichteten Radwanderrouen (z. T. Rundwege, z. T. Verbindungswege). In der vorangehenden Bestandsanalyse wurden die im Gebiet der Pomerania wichtigsten Radwanderrouen zusammen getragen.

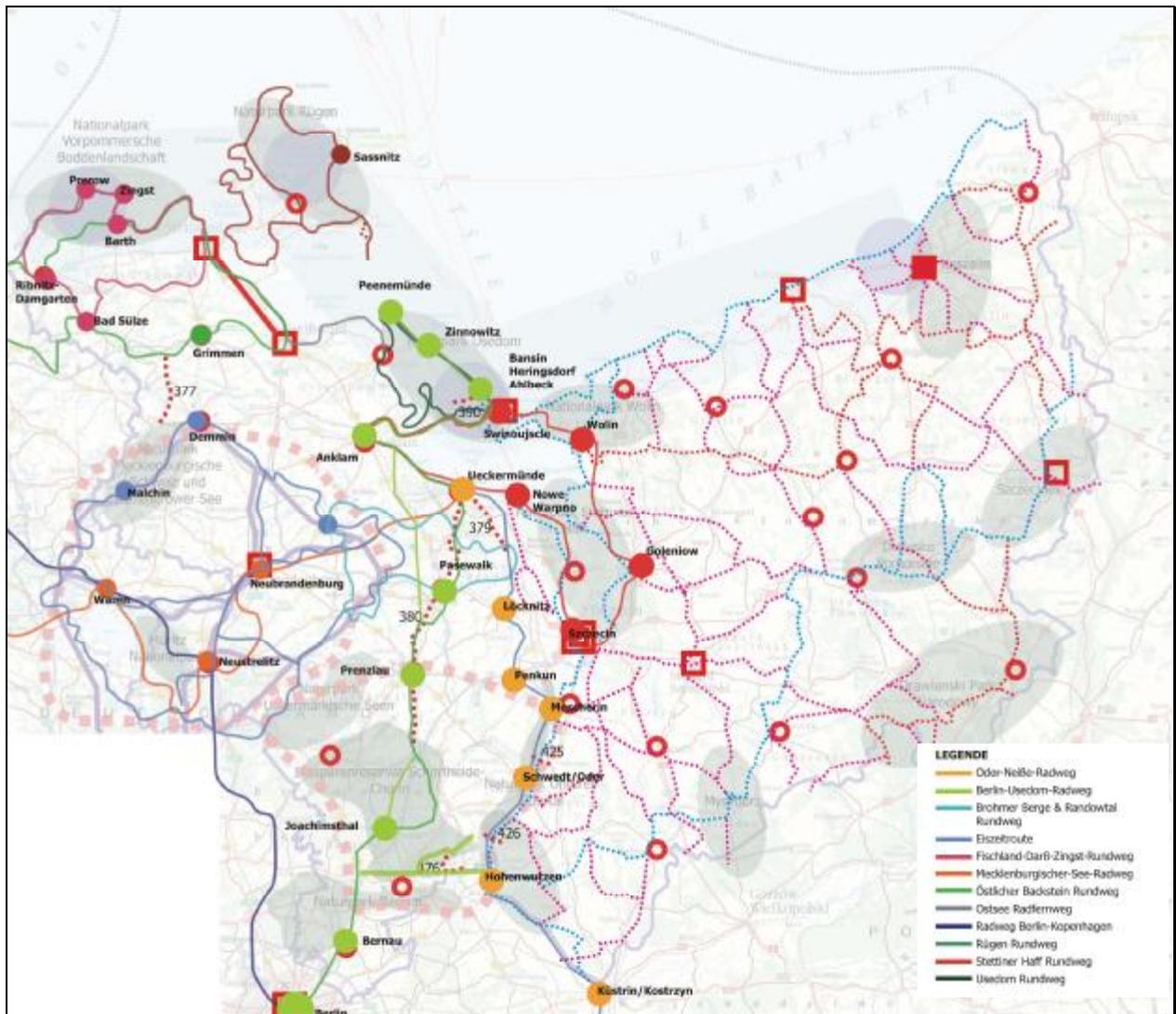
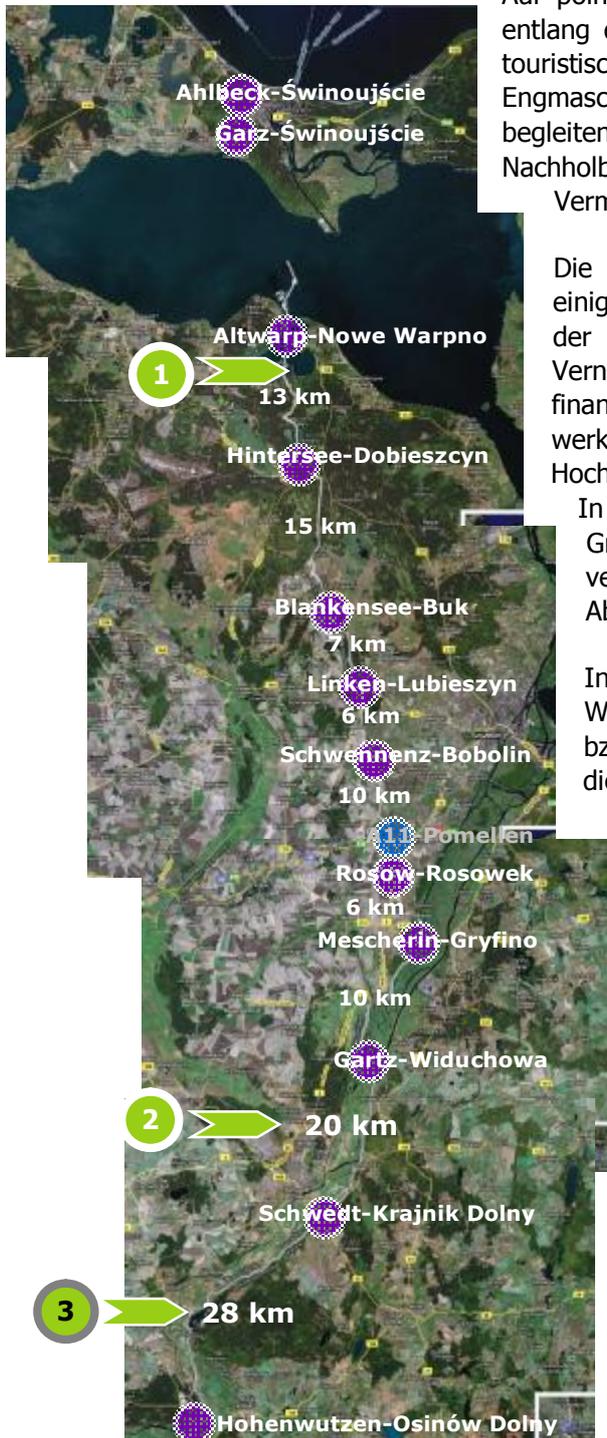
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 45: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der touristisch überregional relevanten Destinationen sowie der vorhandenen Radwandernetze [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

Die Karte zeigt, dass beiderseits der Grenze umfassende touristisch ausgerichtete Radwandernetze vorhanden sind. Alle touristisch relevanten Standorte sind durch die Radwanderrouten erschlossen, insbesondere die „wasserbezogenen“ Destinationen (Bäder-Tourismus-Achse) sind einbezogen.

Auf der deutschen Seite finden sich z. T. thematisch ausgerichtete Radwanderwege (z. B. der Oder-Neiße-Radweg, der Radweg Berlin-Usedom), die als Rundwanderwege oder als Verbindungswege ausgebaut sind. Diese Radwanderwege zeichnen sich durch einen (zumeist) durchgängigen komfortablen Ausbaustandard aus, sind i. d. R. durch landschaftlich interessante Gebiete geführt - fernab der Hauptverkehrsstraßen - und halten hinsichtlich der touristischen Infrastruktur (Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, Service, Reparatur) eine breite Angebotspalette bereit.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Auf polnischer Seite sind die dargestellten Radwege vornehmlich entlang der vorhandenen Verkehrswege angeordnet, d. h. für die touristische Nutzung sind diese Routen wenig attraktiv. Die Engmaschigkeit des Radwegenetzes weist jedoch hinsichtlich der begleitenden touristischen Infrastruktur einen erheblichen Nachholbedarf auf, um diese Wege attraktiver für eine intensive Vermarktung zu gestalten.

Die dargestellten Radwegenetze sind jedoch bisher nur an einigen Stellen miteinander vernetzt. Aufgrund des Flusslaufes der Oder als Landesgrenze ist jedoch auch eine verstärkte Vernetzung über die Grenze hinweg nur mit deutlichen finanziellen Aufwändungen zu bewerkstelligen (Brückenbauwerke mit Beachtung der erforderlichen Durchfahrts Höhen, des Hochwasserschutzes sowie des Naturparkes Unteres Odertal).

In der nebenstehenden Karte sind die vorhandenen Grenzübergänge, die für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr nutzbar sind, dargestellt, sowie die jeweiligen Abstände dieser potenziellen Vernetzungsstellen angegeben.

Insbesondere im Bereich südlich des Grenzüberganges Gartz-Widuchowa bestehen derzeit relativ große Entfernungen (20 bzw. 28 km) zwischen benachbarten Grenzübergängen, die die touristische Nutzung und Vernetzung erschweren.

Mit den geplanten Projekten zur Errichtung neuer Grenzübergänge in

- Nr. 1: Rieth-Nowe Warpno (Projekt-Nr. 424)
- Nr. 2: Friedrichsthal-Widuchowa (Projekt-Nr. 425)
- Nr. 3: Stolpe-Bielinek (Projekt-Nr. 426)

können diese, heute noch vorhandenen Netzlücken im touristischen Wegenetz wirkungsvoll geschlossen werden. Diese Grenzübergänge sind als Schlüsselmaßnahmen im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania benannt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus heutiger Sicht ein Bedarf zur Errichtung dieser Oderquerung allein aus der Entwicklung der Besucher-/Touristenzahlen nicht ableitbar ist. Diese Oderquerungen sollten als langfristige Zielstellung weiter verfolgt werden, um eine stärkere

Vernetzung der vorhandenen Radwanderrouen zu erreichen und damit für die touristische Nutzung eine größere Attraktivität zu erreichen.

wertvolle Ansätze für thematische, grenzübergreifende Radwandertouren

Im Rahmen des Baltic+-Projektes „Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen“ wurden verschiedene grenzüberschreitenden Tourenangebote für den Fahrradtourismus ausgearbeitet, die sich jeweils verschiedenen Themen widmen und die vorhandenen Angebote ergänzen. Die „großen“ Radwanderwege

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

(Berlin-Usedom und Oder-Neiße-Radweg) bilden hierbei das Rückgrat der Wegeführungen.

Neben der Errichtung von weiteren Oderquerungen zur touristischen Nutzung lassen sich vor allem die folgenden Handlungsempfehlungen für die Tourismusregion ableiten:

stärkere thematische
Vernetzung der touristischen
Radwanderrouten

- Forcierung der stärkeren thematischen Vernetzung der touristischen Radwanderrouten

Mit der stärkeren thematischen Verknüpfung der Wegenetze beiderseits der Oder können weitere Effekte der touristischen Nutzung generiert werden. So wäre z. B. ein durchgehender Radwanderweg entlang der Ostseeküste - von Fischland-Darß-Zingst bis nach Koszalin bzw. Darlowo sinnvoll. Die stark frequentierten Destinationen Usedom/Wolin, Rügen und Fischland-Darß-Zingst könnten auf diese Weise viel stärker mit den landschaftlich attraktiven Regionen um Szczecin und bis nach Koszalin vernetzt werden.

Der Oder-Neiße-Radweg könnte viel stärker die Qualitäten des Naturparkes Unteres Odertal bis nach Mysliborz und Pyrzyce nutzen und dort die thematische Anknüpfung Richtung Mysliborz finden. **Zusätzlich sollte die Anbindung Richtung Szczecin als wichtiges Quellgebiet erfolgen.**

Der Stettiner Haff Rundweg ist ein gelungenes Beispiel für grenzübergreifend vernetzte touristische Wegenetze.

Mit dem Projekt „Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen“ im Rahmen des INTERREG III B-Projektes „Baltic+“ wurden verschiedene thematische Vernetzungen von vorhandenen Radwegen bzw. neu zu errichtenden Radwegen über die deutsch-polnische Grenze hinweg entworfen. Diese detaillierten Ausarbeitungen insbesondere hinsichtlich Ausbauzustand der Radwege, begleitender touristischer Infrastruktur und einheitlicher Beschilderungen sollte hinsichtlich der Prioritäten weiter untersetzt werden.

Qualifizierung der touristischen
Infrastruktur

- Qualifizierung der begleitenden Infrastruktur

Mit der Verbesserung/Qualifizierung der touristischen Infrastruktur entlang der Radrouten kann ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Wege erreicht werden. Neben gastronomischen Einrichtungen in nicht zu großen räumlichen Distanzen müssen ausreichende Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden sein. Nur so können die Wegenetze über den Kreis der Tagestouristen weitere Besucher anziehen. Serviceeinrichtungen für die Touristen, wie beispielsweise Fahrradverleih, Reparaturwerkstätten und begleitenden Angebote (Naturerlebnis, Wellness etc.) runden die touristische Infrastruktur ab.

Auf der deutschen Seite sind hier in den letzten Jahren deutliche positive Entwicklungen zu verzeichnen gewesen. Vorrangig entlang der Bäder-Tourismus-Achse haben sich vielfältige Angebote entwickelt, die mittlerweile stark nachgefragt werden. Auf polnischer Seite findet hier derzeit ein Nachholprozess statt, der sich mit dem Beitritt Polens zum Schengener Abkommen nochmals deutlich entwickeln wird.

Qualifizierung der
Ausbaustandards -
Wegequalitäten

- Qualifizierung der Ausbaustandards - Wegequalitäten

Neben der Durchgängigkeit und konsequenten Beschilderung der Routen spielt die Qualität der Wegenetze eine wesentliche Rolle hinsichtlich der Vermarktbarkeit. Radwege fernab von Hauptverkehrsstraßen, die gut ausgebaut und befestigt sind, werden auch in Zukunft attraktive Reiseziele sein. Die dargestellten Radwegenetze auf polnischer Seite sind vornehmlich straßenbegleitende Radwege oder Radwege, die den Straßenraum mit dem MIV teilen. Hier besteht aus Sicht der Entwicklung einer gemeinsamen Touris-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

musregion deutlicher Nachholbedarf. Sinnvoller Weise sollten zunächst Radwander Routen entlang der touristischen „Highlights“ entwickelt und miteinander vernetzt werden (z. B. Bäder-Tourismus-Achse, Naturpark Unteres Odertal).

Perspektivisch: Neue
„Brückenschläge“ über die Oder

- Perspektivisch: Neue „Brückenschläge“ über die Oder
Die im Rahmen des Entwicklungs- und Handlungskonzeptes als Schlüsselmaßnahmen benannten Oderquerungen bei Rieth-Nowe Warpno, Friedrichsthal-Widochowa und Stolpe-Bielinek sollten langfristig weiter entwickelt und auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden (Fähre, Brücke).

6.8 Maßnahmenwirkung und Maßnahmenbewertung

Die im Rahmen der Analyse (Los 1) des Projektes erfassten und dargestellten Infrastrukturplanungen und Planungsüberlegungen aus der Region Pomerania wurden nach folgenden Kriterien grob bewertet:

- Höhe des Beitrages einzelner Maßnahmen zur Erreichung der im Anforderungsprofil definierten Zielstellungen,
- der heutige Zielerreichungsgrad auf den von der Maßnahmenumsetzung betroffenen Relation
(Maßnahmen auf Relationen die heute einen sehr geringen Zielerreichungsgrad aufweisen werden gegenüber der Umsetzung von Maßnahmen auf Relationen mit einem bereits heute hohen Zielerreichungsgrad priorisiert),
- die Anzahl der von einer Verbesserung profitierenden Relationen
(die Priorität einer Maßnahme nimmt mit der Anzahl der Relationen, auf welchen durch die Umsetzung der Maßnahme eine Verbesserung erzielt werden kann, zu),
- räumliche Lage der Maßnahme.

Hierbei wurde die Umsetzung der Maßnahmen jeweils einzeln bewertet, die Bewertung von Maßnahmekombinationen oder einzelner Maßnahmebündel ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt hypothetisch und wurde deshalb nicht vorgenommen.

MAßNAHMENBEWERTUNG - ÜBERSICHT

In die Bewertungen wurden insgesamt 188 Verbindungen zur externen Anbindung und zur internen Erschließung der Euroregion einbezogen (s. Kapitel 6.3). Die Umsetzung einzelner Maßnahmen wirkt sich in der Regel in unterschiedlicher Größenordnung auf mehrere dieser untersuchungsrelevanten Relationen aus. In Tabelle 26 ist die Anzahl der betroffenen Relationen für ausgewählte Maßnahmen beispielhaft zusammengefasst.

Tabelle 26:
Anzahl der betroffenen
Verkehrsrelationen
ausgewählter Maßnahmen

MAßNAHME	ANZAHL DER BETROFFENEN RELATIONEN
Nr. 310: ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund	75
Nr. 26: S6, Neubau Szczecin - Gdańsk	25

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

MAßNAHME	ANZAHL DER BETROFFENEN RELATIONEN
Nr. 25: S3, Neubau Szczecin - Świnoujście	22
Nr. 22: Ausbau Bahnstrecke Sassnitz – Bergen - Stralsund	22
Nr. 317: Ausbau E 65 Szczecin – Świnoujście (Schiene)	22

Tabelle 27 zeigt am Beispiel der Maßnahme Nr. 310 (ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund) die Bewertung der Maßnahmewirkung. Hierzu wurden die Auswirkungen der Maßnahmeumsetzung (Erreichbarkeitsverbesserungen) auf der Grundlage vorliegender Angaben der Planungsträger auf den betroffenen Verkehrsrelationen überschlägig ermittelt und der jeweilige Zielerreichungsgrad für die einbezogenen Bewertungskriterien für den Zeitpunkt nach Umsetzung der Maßnahme berechnet.

Tabelle 27:
Maßnahmebewertung, Beispiel
ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund

Maßnahme:	Nr. 310: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	
Quelle:	Bedarfsplan Bundesschienenwege	
betroffene Relationen:	75	
Maßnahmewirkung:	Relation Berlin – Stettin (externe Anbindung der Region)	
QUALITÄTSPROFIL (ISTZUSTAND)		
Luftliniengeschwindigkeit	Zielerreichungsgrad:	56%
Verkehrsangebot:	Zielerreichungsgrad:	100%
Umsteigenotwendigkeit	Zielerreichungsgrad:	25%
QUALITÄTSPROFIL (NACH UMSETZUNG UND ANGEBOTSANPASSUNG)		
Luftliniengeschwindigkeit	Zielerreichungsgrad:	67%
Verkehrsangebot:	Zielerreichungsgrad:	100%
Umsteigenotwendigkeit	Zielerreichungsgrad:	100%

Die bei Umsetzung einer Maßnahme überschlägig ermittelten absoluten Verbesserungen der Reisezeit bilden die Grundlage für die qualitative Bewertung der Bedeutung einzelner Maßnahmen für die jeweiligen Relationen. Hierbei wurde unterschieden in:

Die Maßnahmeumsetzung hat für die Relation

- eine „mittlere“ Bedeutung,
- eine „hohe“ Bedeutung bzw.
- eine „sehr hohe“ Bedeutung.

Eine mittlere Bedeutung liegt dann vor, wenn die erreichbaren Reisezeitverkürzungen bis zu etwa 30 Minuten betragen. Mit einer hohen Bedeutung wurde die Maßnahmeumsetzung bewertet, wenn die erzielbaren Reisezeitverkürzungen im Bereich zwischen 30 und 60 Minuten zu erwarten sind. Eine sehr hohe Bedeutung hat eine Maßnahme für eine Verbindung, wenn durch deren Umsetzung eine Verkürzung der Reisezeit von über 60 Minuten zu erwarten ist. Letzteres trifft in der Regel nur für Maßnahmen zu, deren Umsetzung eine gegenüber

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

heute veränderte Routenwahl ermöglicht (z. B. kann der Bau einer Brücke zu deutlich kürzeren Wegen und somit auch zu deutlich verkürzten Reisezeiten führen). Eine Zusammenstellung der qualitativen Bewertung der Bedeutung aller einbezogenen Maßnahmen auf die relevanten Relationen kann Anhang A3.1 entnommen werden.

In A3.2 ist die relative Maßnahmewirkung für alle relevanten Maßnahmen und Relationen maßnahmebezogen zusammengestellt. Hierbei wurde die derzeit erreichbare Luftliniengeschwindigkeit auf den einzelnen Relationen der Soll-Luftliniengeschwindigkeit des Anforderungsprofils und der Luftliniengeschwindigkeit bei Umsetzung der Maßnahme gegenübergestellt und die jeweilige Veränderung des Zielerreichungsgrades bei der Maßnahmeumsetzung ermittelt.

Unter Berücksichtigung der so ermittelten verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Maßnahmen konnten abschließend die nachfolgend geschilderten Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

6.9 Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse der Bewertung der derzeitigen internen Verkehrserschließung und der externen Verkehrsanbindung der Euroregion Pomerania an die nationalen und transnationalen Verkehrsnetze zeigen den Handlungsbedarf zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität im regionalen und überregionalen Verkehr auf.

Die Verbesserung der Verkehrsqualität ist ein wichtiger **Beitrag** zur Erhöhung der Standort- und Lebensqualität und somit zur Unterstützung einer **nachhaltigen wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der Euroregion und des deutsch-polnischen Grenzraumes**.

vordringliche Handlungsfelder:

1. grenzüberschreitende Verbindungen
2. Stärkung SPV
3. verbesserte Anbindung der wirtschaftlichen und touristischen Zentren
4. Stärkung der Ost-West-Achse

Aus den vorliegenden Bewertungsergebnissen lassen sich die **vordringlichen Handlungsfelder** zur Maßnahmeumsetzung wie folgt formulieren:

- Beseitigung der vorhandenen großen Diskrepanz hinsichtlich der Verkehrsqualität zwischen nationalen und grenzüberschreitenden Verkehrsrelationen durch einen gezielten Ausbau bzw. durch **gezielte Angebotsverbesserungen der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen**.
- Beseitigung der vorhandenen Diskrepanz hinsichtlich der Verkehrsqualität zwischen dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem **Schiene-personenverkehr (SPV)**. Dies betrifft sowohl die nationalen als auch die grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen. Dieses Handlungsfeld besitzt vor dem Hintergrund der Förderung eines umweltorientierten und „sanften“ Tourismus in der Ostseeregion eine große Bedeutung.
- Verbesserung der Verkehrsqualität zur Anbindung und **Erschließung der wirtschaftlichen und touristischen Zentren** der Euroregion, sowohl im MIV als auch im SPV.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- **Schaffung leistungsfähiger Verkehrsangebote in Ost-West-Richtung.** Die Verkehrsnetze sowohl im polnischen als auch im deutschen Teil der Euroregion sind heute vor allem in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Deshalb wurden die größten vorhandenen Defizite auf in Ost-West-Richtung verlaufenden Verkehrsrelationen festgestellt.

weitere vordringliche
Verfolgung prioritärer Projekte

Die Umsetzung nahezu aller im Bearbeitungslos 1 des Projektes recherchierten vorliegenden Planungsmaßnahmen des Bundes, der Republik Polen, der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, der Wojewodschaft Zachodniopomorskie, der Landkreise und Kommunen lassen sich mehr oder weniger den oben genannten vier wesentlichen Handlungsfeldern zuordnen. Es konnten somit keine Einzelprojekte identifiziert werden, deren Umsetzung unter den im Rahmen der Projektbearbeitung berücksichtigten Kriterien nicht empfohlen werden kann. Die aus der Maßnahmeumsetzung resultierende Nutzenstiftung für die Verkehrserschließung der Region ist jedoch sehr unterschiedlich. Deshalb wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen, die Planungen, Abstimmungen und Umsetzung nachfolgender Projekte prioritär zu behandeln:

- **Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund (Schiene),
Projekt Nr. 310**

Mit dem Ausbau der Strecke Berlin-Pasewalk-Stralsund sind Reisezeitverbesserungen in unterschiedlicher Größenordnung auf etwa 40% der untersuchungsrelevanten Relationen zu erwarten. Die Umsetzung keines anderen Projektes ist mit einer höheren Anzahl von profitierenden Verkehrsrelationen verbunden. Die Bedeutung dieses Projektes ist somit für die Euroregion Pomerania sehr hoch.

- **Ausbau der Strecke Tantow – Szczecin (Schiene)
"missing link"**

Der derzeitige unbefriedigende Streckenzustand ist verantwortlich für Reisezeitverluste auf einer Vielzahl von grenzüberschreitenden Relationen. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Streckengeschwindigkeit dieses wichtigen Elements des Schienennetzes der Euroregion ist zwingend erforderlich.

- **Westumgehung Szczecin mit Anschluss an die B 104 (Straße)
Projekt Nr. 33**

Auf einer Vielzahl der in Ost-West-Richtung verlaufenden relevanten Verkehrsrelationen ist derzeit die Durchfahrung des Stadtgebietes von Szczecin erforderlich. Neben den dadurch verursachten negativen Folgen für die Stadt Stettin ist dies für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße mit zum Teil erheblichen Reise- bzw. Transportzeitverlusten verbunden. Der Bau der Westumgehung Szczecin, einschließlich einer neuen Oderquerung zwischen Police und Swieta ist ein wichtiger Bestandteil einer leistungsfähigen Ost-West-Straßenverbindung der Euroregion Pomerania und entlastet die Stadt Szczecin von gebietsfremden Verkehren.

Darüber hinaus wird im Rahmen dieses Projektes die Anbindung an die Wojewodschaftsstraße 115 Richtung Grenzübergang Hintersee von Bedeutung sein. Die Anbindung über die S10 bzw. B104 sollte Priorität genießen, die Anbindung über die Wojewodschaftsstraße 115, den Grenzübergang Hintersee sowie die Landesstraße 28 sollte von untergeordneter Bedeutung sein, da ein Ausbau dieser Verbindung zu einer deutliche Erhöhung der Verkehrsmengen führen würde und deutliche Investitionen in den Ausbau der Straßen zur Folge haben würde. Die Anbindung über die B104 kann diese Verkehrsmengen - vorbehaltlich der Kenntnis des Ausbauzustandes - besser aufnehmen. Der Grenzübergang Hintersee sollte einer vorrangigen Nutzung für Pkw, Fußgänger- und Radfahrer vorbehalten bleiben.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- **B96: B96n Bergen - A20, OU Bergen und Ausbau Bergen – Sassnitz (Straße) Projekt Nr. 42**

Die Anbindung der Insel Rügen, der touristischen Ziele der Insel und insbesondere des Fährhafens Sassnitz/Mukran sowie die Entlastung sensibler Ortsbereiche erfordert eine leistungsfähige Anbindung an das zwischenzeitlich mit der vollzogenen Inbetriebnahme der neuen Strelasundquerung in Stralsund bis zur Insel Rügen leistungsfähig ausgebauten Straßennetz.

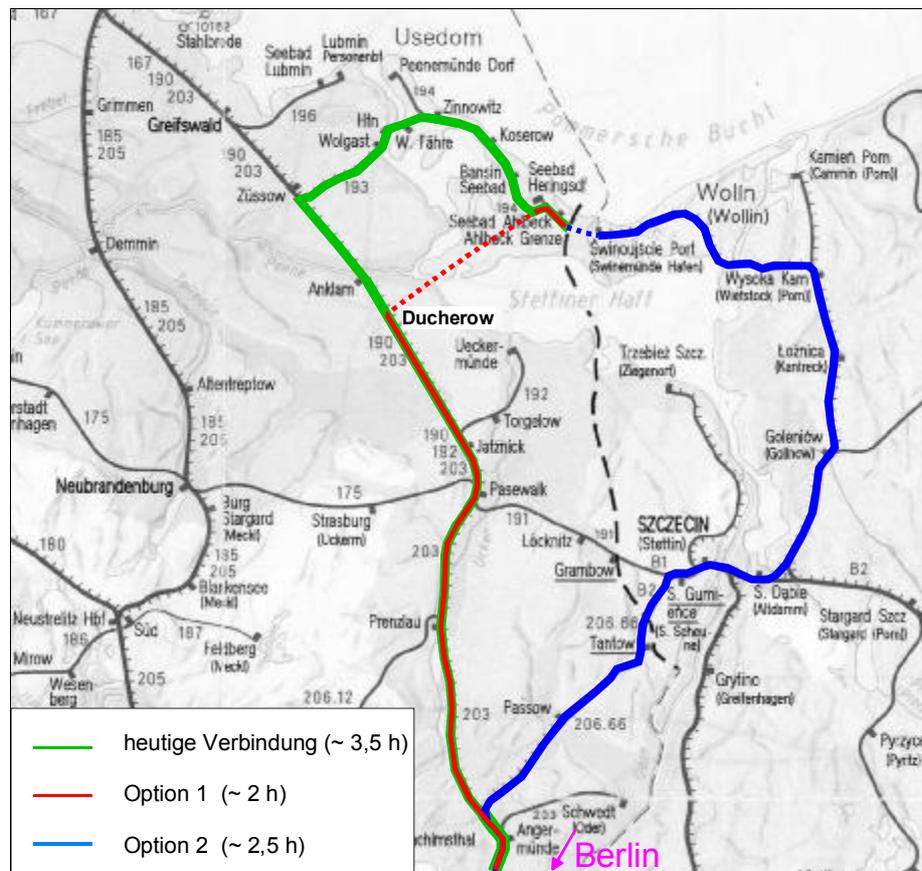
- **Verbesserung der SPV-Anbindung der Insel Usedom (Schiene) Projekte Nr. 317, 408 und 477**

Die Verbesserung der SPV-Anbindung der Insel Usedom ist vor allem für die touristische Entwicklung der Insel von hoher Bedeutung. Die heutigen Angebote stellen keine Alternative zum MIV dar. Zur direkten SPV-Anbindung der Insel wird eine von der Hauptstrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund in Höhe der Gemeinde Ducherow abzweigende Neubaustrecke nach Usedom diskutiert (s. Abbildung 46, **Option 1**). Kernstück dieser Variante ist der Wiederaufbau der Hubbrücke Karnin. Mit Umsetzung dieser Variante kann nach vorliegenden Abschätzungen die Reisezeit zwischen Berlin und den Ostseebädern der Insel Usedom von derzeit etwa 3,5 Stunden auf dann ca. 2 Stunden reduziert werden.

Alternativ sollten die Möglichkeiten einer veränderten Streckenführung über Szczecin und Świnoujście untersucht werden (s. Abbildung 46, **Option 2**). In diese Variante werden die o. g. Maßnahme „Ausbau der Strecke Tantow – Szczecin“ sowie der von der Wojewodschaft Zachodniopomorskie geplante Ausbau der Strecke zwischen Szczecin und Świnoujście integriert. Mit dieser alternativen Streckenführung und gleichzeitiger Realisierung der Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund kann die Reisezeit zwischen Berlin und Usedom um etwa 1 Stunde auf 2,5 Stunden reduziert werden. Gleichzeitig können die Verkehrsqualitäten auf den Verbindungen in Richtung Szczecin, Świnoujście und Flughafen Goleniów deutlich verbessert werden. Kernstück dieser alternativen Streckenoption ist die notwendige Querung der Swine in Świnoujście.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 46:
Streckenoptionen zur SPV-
Anbindung der Insel Usedom
[Quelle: eigene Darstellung]



- **Aus- bzw. Neubau der S6 Szczecin - Gdansk (Straße)
Projekt Nr. 26**

Mit dem Aus- bzw. Neubau der S6 wird in Kombination mit der Nordwestumgehung Szczecin bis zum Anschluss an das klassifizierte deutsche Straßennetz (B104) eine notwendige leistungsfähige Ost-West-Straßenverbindung der Euroregion Pomerania geschaffen.

- **Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur verbesserten Abstimmung der Fahrplanangebote im SPV der Euroregion (SPV)**, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr. Hiermit können die touristischen Destinationen im Ostseeraum sehr viel besser aus den Metropolen erreichbar und damit hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung gestärkt werden.
- **Einrichtung von „Brückenschlägen über die Oder“
Projekte Nr. 424. 425 und 426**
Perspektivisch sollten die angedachten neuen Querungen über die Oder auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden. Insbesondere die Einrichtung von Fäherverbindungen als Alternative zu finanziell aufwändigen Brückenbauwerken sollte geprüft werden. Als positives Beispiel kann die eröffnete Oderfähre Güstebieser Loose herangezogen werden.
- **Entwicklung grenzüberschreitender Radwanderrouten**
Die thematische und räumliche Vernetzung der Radwanderrouten insbesondere entlang der Ostseeküste und entlang des Naturparkes Unteres Odertal wird für die künftige touristische Entwicklung eine hohe Bedeutung haben.

Mit der Umsetzung dieser genannten Maßnahmen/Projekte können viele der festgestellten Defizite im regionalen und überregionalen Verkehrsangebot der Euroregion deutlich reduziert bzw. beseitigt werden.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Projekte auf kommunaler Ebene
- Vorbereitung der laufenden
INTERREG-Interventionsperiode
2007-2013

Für die laufende INTERREG-Interventionsperiode 2007-2013 lassen sich für den Raum der Euroregion Pomerania die folgenden Handlungsempfehlungen zusammen fassen. Diese Empfehlungen beziehen sich auf die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen.

Insgesamt wurden 51 Projekte benannt und in den Projektpool aufgenommen, die der kommunalen Ebenen zuzuordnen sind. In der nachfolgenden Karte (s. Abbildung 47) sind diese 51 Projekte dargestellt, die Nummerierung entspricht der Projektnummer des Projektpools (s. Anhang A1).

Dabei wird sinnvoller Weise zwischen der touristischen Infrastruktur und der Straßen- und Schieneninfrastruktur differenziert (weitere Projektkategorien lassen sich aufgrund der geringen Zahl von benannten Projekten sinnvoller Weise nicht bilden. Für den Ausbau der kommunalen und der touristischen Infrastruktur lassen sich die benannten Projekte in folgende Prioritätsstufen einordnen:

- „sehr hohe“ Bedeutung,
- „hohe“ Bedeutung bzw.
- „mittlere“ Bedeutung.

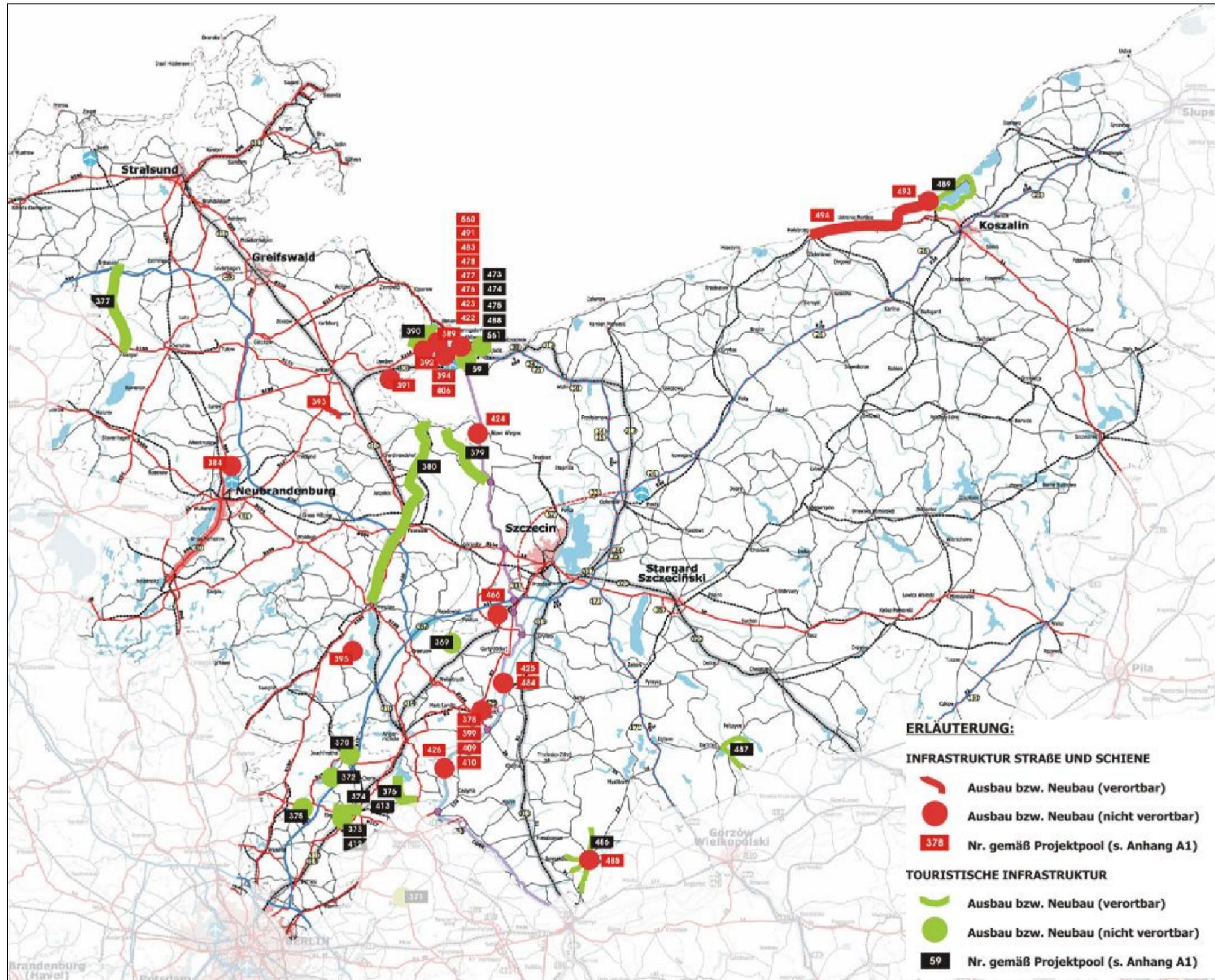
Tabelle 28:
Kategorisierung der
kommunalen Projekte

PRIORITÄT	STRASSENINFRASTRUKTUR	TOURISTISCHE INFRASTRUKTUR
sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> ♣ sehr hoher Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region ♣ sehr hoher Beitrag zur verbesserten Anbindung von Gewerbe-/Industriestandorten, sonstigen Wirtschaftsstandorten ♣ Erschließung von neuen Standorten 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Schließung von vorhandenen Netzlücken in bereits gut ausgebauten touristischen Netzen
hoch	<ul style="list-style-type: none"> ♣ hoher Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region ♣ hoher Beitrag zur verbesserten Anbindung von Gewerbe-/Industriestandorten, sonstigen Wirtschaftsstandorten 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Ergänzung bzw. Erweiterung der bereits gut ausgebauten touristischen Netze
mittel	<ul style="list-style-type: none"> ♣ mittlerer Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region ♣ mittlerer Beitrag zur verbesserten Anbindung von Gewerbe-/Industriestandorten, sonstigen Wirtschaftsstandorten 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Ergänzung bzw. Erweiterung der weiteren touristischen Netze

Die nachfolgende Karte verdeutlicht, dass der derzeitige Projektstand nur einen Ausschnitt aus sämtlichen geplanten Projekten im Raum der Pomerania darstellt. Der Schwerpunkt liegt dabei im grenznahen/grenzüberschreitenden Bereich. Aufgrund der bisher erfolgten Projektbeteiligung der kommunalen Ebene durch die Lenkungsgruppe DPERON wurden jedoch zum Zeitpunkt der Beteiligung keine weiteren Projekte benannt. Dieser Prozess sollte perspektivisch fortgeführt werden, um das Gesamtbild zu vervollständigen.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abbildung 47: Darstellung der kommunalen Projekte im Raum der Euroregion Pomerania



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4Tabelle 29: Bewertung der kommunalen Infrastrukturen in der Euroregion Pomerania - **Straßen- und Schieneninfrastruktur**

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHA- BENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umset- zung	in Investiti- onsplanun- gen bis 2013	in Investiti- onsplanun- gen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - vordringli- cher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritäten- liste Grenz- brücken	Planun- gen/Vorstel- lungen der Regionen/ Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
59	Grenzübergang Garz-Świnoujście			X			X					X	X			
378	Erschließung Industrie- und Gewerbegebiet (100 ha) Oder-Welse (bei Schwedt/Oder)				X	X							X			
384	Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96				X	X							X			
389	OVP39: Ausbau OD Reetzow (Usedom)				X	X							X			
391	OVP46: Ausbau Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Usedom)				X	X							X			
392	OVP39: Ausbau Katschow-Labömitz-Benz (Usedom)				X	X							X			
393	OVP54: Ausbau Rossin-B197				X	X							X			
394	OVP43: Ausbau Zirchow-Flugplatz Heringsdorf-Garz (Usedom)				X	X							X			
395	Ausbau K7318 von L24 bis Potzlów				X	X							X			
399	Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an Netz der DB				X	X				X						
409	Erschließung Industriepark PCK Schwedt/Oder		X				X						X			
410	Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen in Schwedt/Oder		X				X						X			
422	Brücke über die Swine in Świnoujście		X				X						X			
423	Umbau der Wybrzerze-Władysława-IV-Straße (Świnoujście), nördl. Hafenbecken		X				X						X			

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHA-BENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umset-zung	in Investi-tionsplanun-gen bis 2013	in Investi-tionsplanun-gen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfern-straßen - vordringli-cher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfern-straßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritäten-liste Grenz-brücken	Planun-gen/Vorstel-lungen der Regionen/Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
424	Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno		X			X							X			
425	Grenzübergang Friedrichsthal-Widuchowa			X			X						X			
426	Grenzübergang Stolpe-Bielinek			X			X						X			
466	Ortsumfahrung Rosow im Zuge der K7311			X				X			X					
476	Umbau der Straße Wyrzeże Władysława IV (Świnoujście)			X		X							X			
477	Bau der festen Verbindung/Tunnel zwi-schen Usedom und Świnoujście			X		X							X			
478	Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibór und Wolin			X		X							X			
483	Ausbau Wojska Polskiego Straße in Świ-noujście		X			X							X			
484	Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa			X		X							X			
485	Ausbau Grunewaldzka Straße in Dębno		X			X							X			
491	Neubau Promenade in Świnoujście				X	X							X			
493	Ausbau Straßennetz in Mielno				X	X							X			
494	Ausbau Straßenabschnitt Darowo-Mielno-Kołobrzeg				X	X							X			
560	Effizienter und umweltfreundlicher Zu-gang zur Hafeninfrastuktur Świnoujście		X			X							X			

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4Tabelle 30: Bewertung der kommunalen Infrastrukturen in der Euroregion Pomerania - **Touristische Infrastruktur**

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHA- BENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umset- zung	in Investi- onsplanun- gen bis 2013	in Investi- onsplanun- gen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - vordringli- cher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritäten- liste Grenz- brücken	Planun- gen/Vorstel- lungen der Regionen/ Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
369	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle			X		X							X			
370	Wegebau zur Sperlingsherberge				X	X							X			
371	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA				X	X							X			
372	Marina Werbellinsee (Altenhof)				X	X							X			
373	Radweg Zoo Eberswalde-Spechthausen				X	X							X			
374	Rad- u. Wanderwege Finowkanal Ebersw.				X	X							X			
375	Marina Zerpenschleuse				X	X							X			
376	Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin				X	X							X			
377	Anbindung Dargun an Radwandernetz				X	X							X			
379	Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee- Vogelsang-Warsin				X	X							X			
380	Ausbau Radwanderweg entlang Uecker				X	X							X			
390	OVP35: straßenbegl. Radweg Sallenthin- Benz-Neppermin (Usedom)				X	X							X			
412	Entwicklung „Erlebnisachse Schwärzetal“ in Eberswalde		X			X							X			
413	Entwicklung Finowkanal Eberswalde		X			X							X			
473	Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego (Świnoujście)				X	X							X			
474	Bau Radweg entlang Ulica Krzywa (Świ- noujście)				X	X							X			
475	Ausbau d. Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. Prusa, Bau begleitender Radwege				X	X							X			

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHA- BENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umset- zung	in Investi- onsplanun- gen bis 2013	in Investi- onsplanun- gen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - vordringli- cher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfern- straßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritäten- liste Grenz- brücken	Planun- gen/Vorstel- lungen der Regionen/ Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
486	Neubau Radwegenetz Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Grzymiradz				X	X							X			
487	Neubau Radwegenetz Barlinek-Krzyzka, Płonno-Barlinek				X	X							X			
488	Neubau Radweg im Zuge der Krzywa Straße in Świnoujście				X	X							X			
489	Neubau Radweg um Jamno See				X	X							X			
561	Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toilette und Stranddu- sche (Świnoujście)				X	X							X			

Für die benannten Prioritäten werden im Zuge der weiteren Planungsvertiefung grenzübergreifende Abstimmungen hinsichtlich der vorgeschlagenen Prioritäten durchzuführen sein. Darüber hinaus sind die dann festgelegten Prioritäten zeitlich zu synchronisieren, so dass rasch in die Umsetzungsphase eingestiegen werden kann. Darüber hinaus muss auch an dieser Stelle auf den Prozesscharakter des Projektes DPERON verwiesen werden, der zum Ziel hat, die begonnen und mit diesem Bericht dokumentierten Arbeitsergebnisse fortzuführen, zu komplettieren und einer weiteren, kontinuierlichen Bewertung zu unterziehen.

7 Betrachtung des Gesamttraumes

7.1 Differenzierte Betrachtungsebenen - Pomerania und „Südraum“

Nach der detaillierten Betrachtung des Raumes der Euroregion Pomerania im Kapitel 6 erfolgt eine analoge - jedoch auf einer sehr viel geringeren Detaillierungsstufe - Betrachtung des Gesamttraumes DPERON. Die Basis hierfür bildet ebenfalls der umfassende Projektpool, der sich im Anhang A1 befindet.

Die differenzierte Betrachtung des Raumes der Pomerania (blau) und des „Südraumes“ entspricht der Aufgabenstellung zum Projekt DPERON. Für den Raum der Pomerania wurde das Verkehrskonzept erarbeitet, d. h. hier erfolgte eine sehr viel detailliertere Auseinandersetzung mit vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen.

Abbildung 48: DPERON mit Darstellung der Euroregionen
[Quelle: eigene Darstellung]



Für einen Teil des „Südraumes“, die Euroregionen Viadrina (grün) und Spree-Neiße-Bober (orange), wird derzeit ebenfalls ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Arbeiten lagen zum Redaktionszeitpunkt noch nicht vor. Perspektivisch sollte jedoch ein Abgleich des vorliegenden Schlussberichtes mit den Ergebnissen der Verkehrskonzepte Viadrina und Spree-Neiße-Bober erfolgen.

Für die Euroregion Neiße (violett) ist derzeit keine Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes vorgesehen. Darüber hinaus erfolgte die Recherche für weitere Teilräume des DPERON (grau), für die ebenfalls keine Verkehrskonzepte erarbeitet wurden oder werden.

7.2 Raumstruktur - Zentrale Orte

Für die Betrachtung des Gesamttraumes wurde zunächst die Raumstruktur anhand der zentralen Orte abgebildet. Darüber hinaus sind Ziele außerhalb des Untersuchungsraumes von Relevanz: Hamburg, Dresden, Prag, Kraków, Warszawa, Poznań und Gdańsk. In der nachfolgenden Abbildung 49 sind die zentra-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

len Orte des DPERON dargestellt sowie die außerhalb des DPERON liegenden Referenzziele.

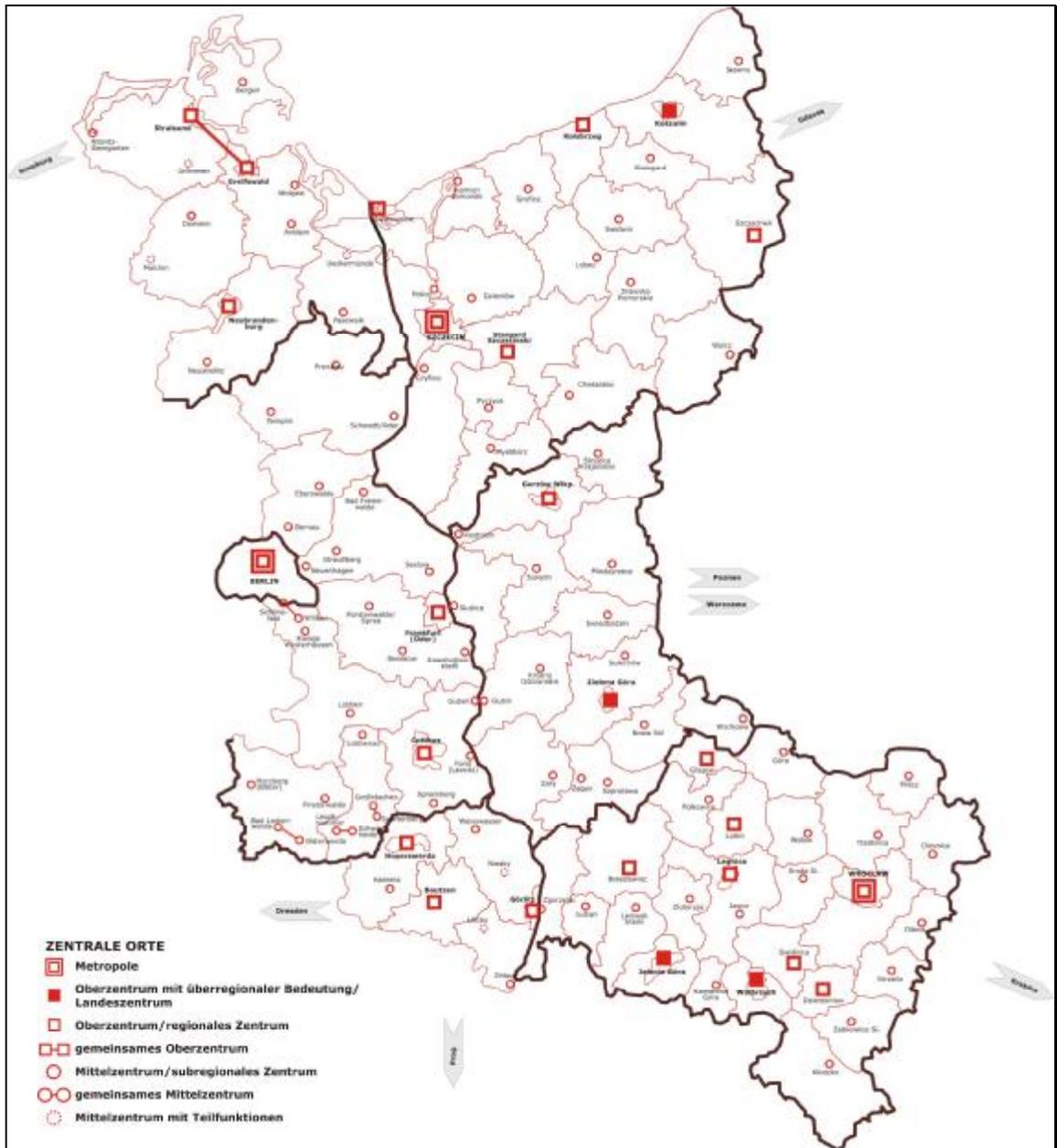


Abbildung 49: Darstellung der zentralen Orte im DPERON [Quelle: Landesentwicklungspläne der Bundesländer, Raumbewirtschaftungspläne der Wojewodschaften, eigene Darstellung]

7.3 Bildung der Netzhierarchie

Bildung von Netzhierarchien

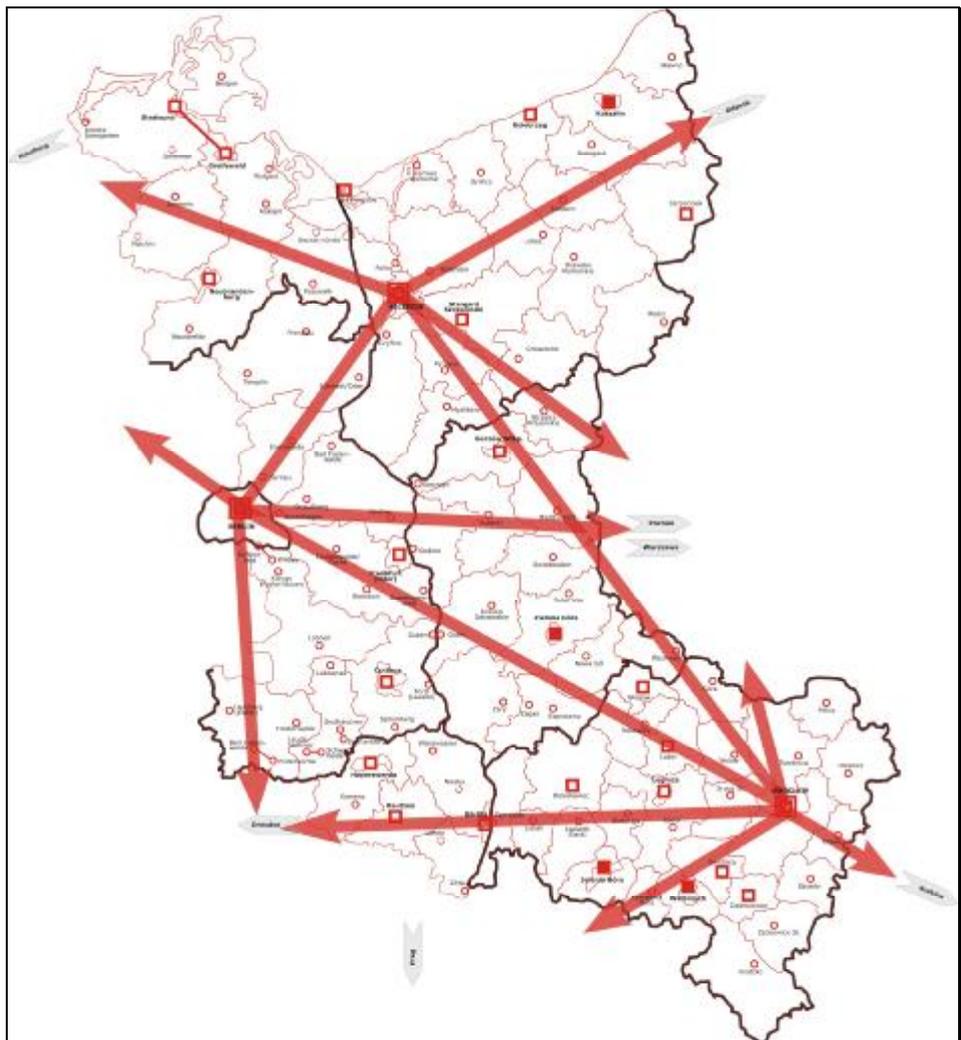
Analog zum Verkehrskonzept für die Euroregion Pomerania wurden auf Basis dieser Raumstrukturen für den „Südraum“ vier Netzhierarchien gebildet:

- **rotes Netz:** Verbindung der Metropolen
- **blaues Netz:** Verbindung der Oberzentren mit überregionaler Bedeutung/Landeszentren, der Oberzentren/regionalen Zentren bzw. der gemeinsamen Oberzentren
- **grünes Netz:** Verbindung der Mittelzentren/subregionalen Zentren, der gemeinsamen Mittelzentren sowie der Mittelzentren mit Teilfunktionen
- **graues Netz:** Verbindung von touristisch relevanten Zentren unterhalb des „grünen Netzes“ (nur punktuelle Relevanz, nicht als Karte dargestellt)

benachbarte Zentren bilden die „Netzknotenpunkte“

Die Verbindungen der einzelnen Zentren untereinander erfolgte im Sinne einer „Dreiecksvermaschung“, d. h. die jeweils benachbarten Zentren sind miteinander verbunden. Daraus ergibt sich folgende Netzhierarchie:

Abbildung 50: Darstellung rotes Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]



Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

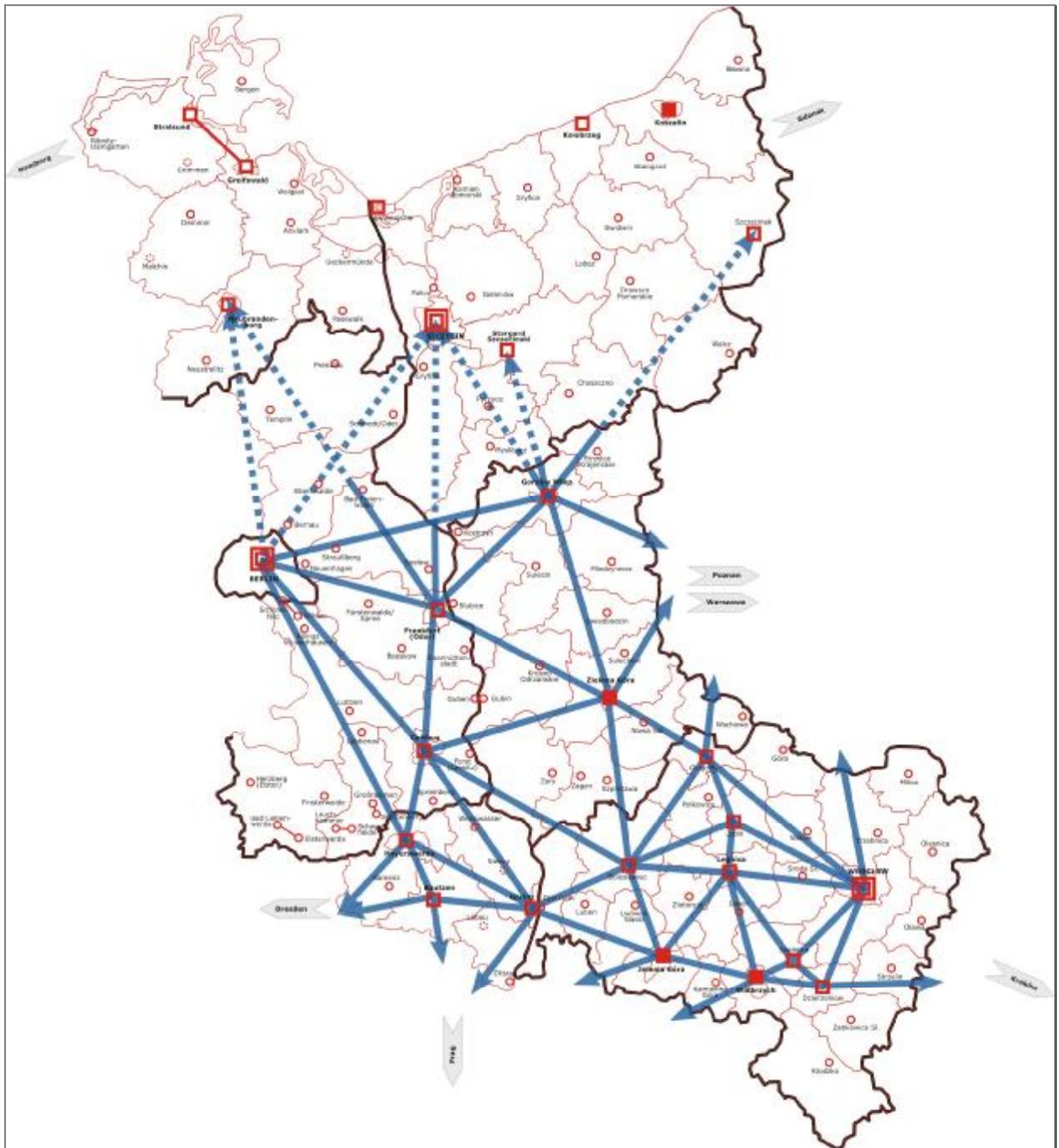


Abbildung 51: Darstellung blaues Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]

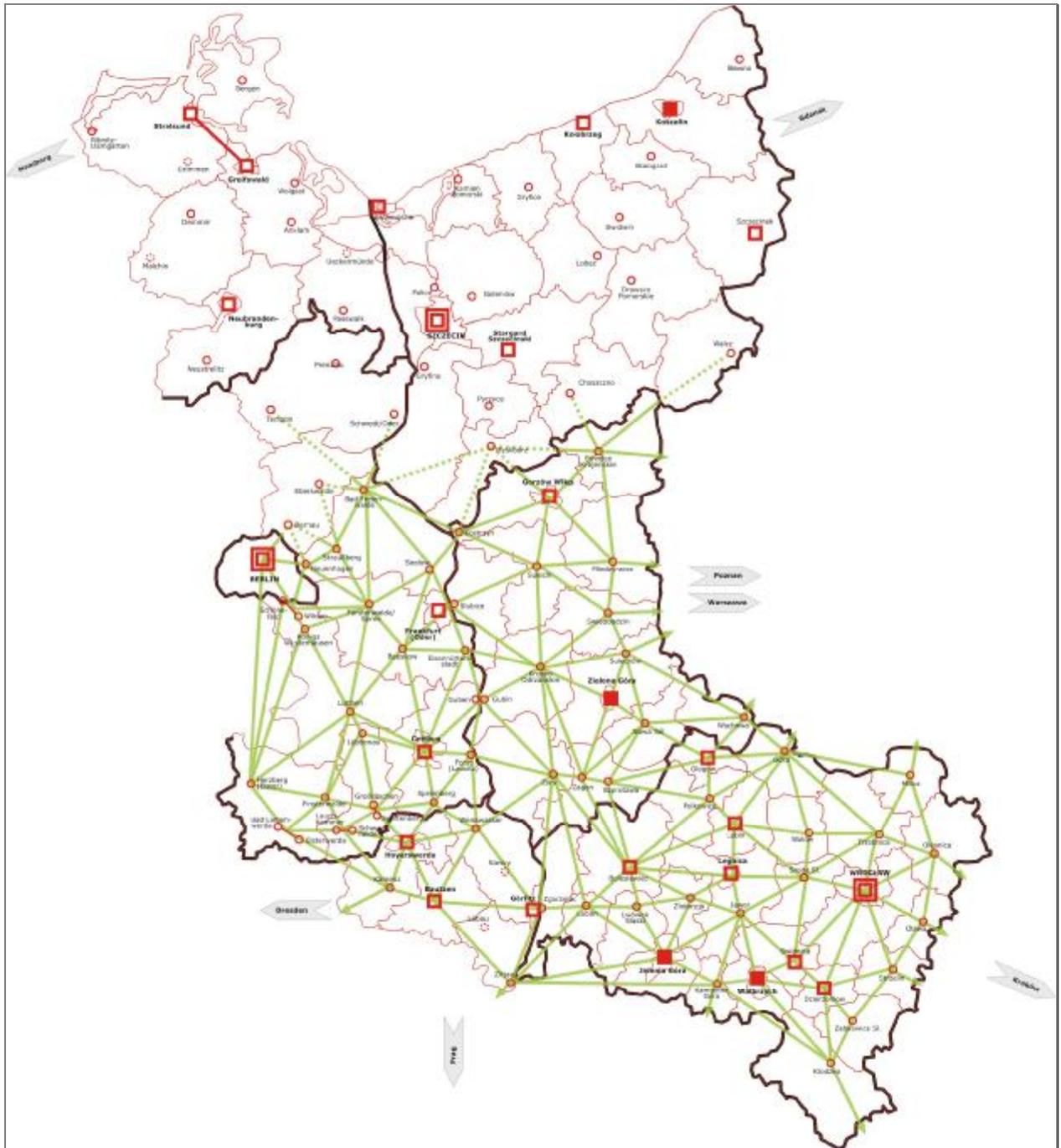


Abbildung 52: Darstellung grünes Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]

7.4 Qualitative Projektbewertung

Zuordnung der Projekte des
Projekt pools zu den
Netzhierarchiestufen

QUALITATIVE Bewertung

Die Projekte des Projektpools wurden im Anschluss den jeweiligen Netzhierarchiestufen zugeordnet (s. Anhang A1). Um eine grobe Priorisierung der einzelnen Maßnahmen durchführen zu können, wurden in einem zweiten Arbeitsschritt die Beiträge der einzelnen Projekte zur Verbesserung der Erreichbarkeit eingeschätzt. Da hierfür keine detaillierten Untersuchungen wie Raum der Euroregion Pomerania durchgeführt wurden, erfolgte die Einschätzung der Projektwirkung auf qualitativer Basis. Diese Einschätzung ist jedoch nur für diejenigen Projekte sinnvoll durchführbar, für die nähere Informationen zum eigentlichen Projekt vorlagen, d. h. für alle Projekte, die in den Steckbriefen (s. Anhang A2) näher beschrieben sind. Projekte, die dort nicht erfasst sind, können dieser qualitativen Bewertung nicht unterzogen werden.

Harmonisierung mit den
Ergebnissen aus den
Euroregionen Viadrina und
Spree-Neiße-Bober unerlässlich

Aus Sicht der Projektbearbeitung ist hierfür der Abgleich mit den derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzepten der Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober unerlässlich, um diese qualitative Bewertung auf einer groben Maßstabsebene mit den detaillierten Untersuchungsergebnissen zu harmonisieren.

Die Bewertung erfolgte in drei Kategorien:

Tabelle 31:
Bewertungskriterien

BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT	BEWERTUNGSKRITERIEN
<p>sehr hoch</p> <p>Projekte, die eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine deutliche Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben</p>	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Projekte, die den Ausbau von z. B. zweistreifigen Straßen auf einen vierstreifigen Querschnitt, niveaufreie Knotenpunkte zum Ziel haben ♣ Projekte, die eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der Schiene zum Ziel haben ♣ Projekte, die lange Orts-/Stadtdurchfahrten durch Umgehungsstraßen entlasten ♣ Projekte, die lange Umwegfahrten deutlich minimieren ♣ Projekte, die die Anbindung von wichtigen Wirtschaftsstandorten deutlich verbessern
<p>hoch</p> <p>Projekte, die eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben</p>	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Projekte, die Orts-/Stadtdurchfahrten durch Umgehungsstraßen entlasten ♣ Projekte, die eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der Schiene zum Ziel haben ♣ Projekte, die die Anbindung von wichtigen Wirtschaftsstandorten verbessern ♣ Projekte, die durch neue Grenzübergänge die Erreichbarkeit im unmittelbaren Grenzraum verbessern
<p>mittel</p> <p>Projekte, die eine mittlere Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine leichte Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben</p>	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Projekte, die vorrangig auf den Fußgänger- und Radfahrerverkehr ausgerichtet sind ♣ Projekte, die z. B. den Ausbau kurzer Zufahrten zu überregionalen Verkehrswegen zum Ziel haben ♣ Projekte, die in Konkurrenz zu bereits vorhandenen, gut ausgebauten Verkehrswegen stehen

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Abgleich mit den Verkehrskonzepten der Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober sinnvoll und notwendig

Um das Bild für den DPERON - zumindest für die Räume der Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober - zu komplettieren, ist der Abgleich mit den jeweils in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzepten dieser Räume sinnvoll und notwendig.

Folgende Ergebnisse lassen sich aus dieser Vorgehensweise ableiten:

ROTES NETZ

- Sämtliche Projekte des „roten Netzes“ leisten sehr hohe Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON. Diese Projekte sollten im Zuge der weiteren Entwicklung des DPERON oberste Priorität genießen.
- Insbesondere der Ausbau der Schnellstraße S3 von Świnoujście über Szczecin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra Richtung Legnica und bis zur Staatsgrenze wird erhebliche Verbesserungen der Erreichbarkeit im DPERON erzielen, zumal diese leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung auf polnische Seite bisher fehlte.
- Der Ausbau der Schnellstraße S6 von Szczecin Richtung Gdańsk wird gleiche Effekte aufweisen. Er wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Ost-West-Anbindung des Grenzraumes beitragen. Mit der Fortsetzung über die BAB11 bzw. BAB 20 ist die Verbindung Richtung Stralsund, Rostock und Hamburg gewährleistet.
- Mit dem Bau der Westumfahrung Szczecin wird diese Ost-West-Trasse bis zur A-6/A11 fortgesetzt. In Verbindung mit dem Ausbau der BAB11 vom Dreieck Uckermark bis zu Landesgrenze Brandenburg-Mecklenburg-Vorpommern kann die Ost-West-Verbindung komplettiert werden.
- Eine weitere wichtige Ost-West-Verbindung wird mit dem Ausbau der A-2 von Świecko bis Nowy Tomyśl hergestellt. Weiter Richtung Süden wird der Ausbau der A-4 auf polnischer Seite von Zgorzelec Richtung Legnica von Bedeutung sein.
- Auf der Schiene nimmt der Ausbau der Bahnstrecke von Berlin über Angermünde bis zur Grenze eine sehr hohe Priorität ein. Darüber hinaus werden die Schienenverbindungen von Szczecin nach Poznań und von Szczecin über Kostrzyn und Rzepin nach Wrocław einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum leisten.
- Für die Erreichbarkeit des „zentralen“ Luftverkehrsknotenpunktes im DPERON, dem Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) sind insbesondere der Ausbau der Bahnstrecken Berlin-Szczecin, Berlin-Frankfurt (Oder) mit dem Neubau der Oderbrücke sowie die Bahnanbindung aus dem Raum Wrocław wesentlich. Auf der Straße wird der Ausbau der BAB12 (hier nicht im Detail betrachtet) von Bedeutung sein.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR. BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORITÄT VORHANDENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN		
			In Umsetzung	In Investitionsplanungen bis 2013	In Investitionsplanungen nach 2013	Idee			D	PL	Grenze			hoch	mittel
24 BAB	S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKIA	X						X					
25 BAB	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKIA	X			X	X		X					
26 BAB	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKIA		X		X			X					
30 BAB	S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKIA	X			X	X							
33 B	OU Szczecin	S	GDDKIA	X			X	X		X					Schlüsseleinahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
57 B	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	S	EHK-P		X		X	X	X	X			X		Schlüsseleinahme Maßnahmenkomplex III-2 im EHK
166 BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKIA	X			X	X		X					
168 BAB	A4: Autobahnphase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKIA	X			X	X	X	X					
169 BAB	A4: Autobahnphase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKIA	X			X	X		X					
171 BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X			X	X		X					
172 BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyzrzec;	S	GDDKIA	X			X	X		X					
173 BAB	S3: Abschnitt Międzyzrzec - Sulechów	S	GDDKIA	X			X	X		X					
174 BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X		X					
175 BAB	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA	X			X	X		X					
176 BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X		X					
177 BAB	S3: OU Międzyzrzec; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X		X					
178 BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X		X					
179 BAB	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X		X					
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/IRP-S	X			X	X	X	X		X			Schlüsseleinahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung RB1
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X			X	X		X					
320	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK							X					
322	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	X		X		X			
323	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	(X)	X	X		X			Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, v _{max} = 160 km/h, Anbindung Kärntner Wustberhausen an RB1
325	ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW	X			X	X	X	X		X			
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK	X			X	X		X					
382 BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X	X	X	X				X	

Tabelle 32: Zusammenstellung der Projekte des „roten Netzes“ sowie der Einschätzung ihrer Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeit

BLAUES NETZ

- Auf der Ebene des blauen Netzes sind sowohl Projekte mit sehr hohen Beiträgen zur Verbesserung der Erreichbarkeit, als auch Projekte mit hohen Beiträgen zur Verbesserung der Erreichbarkeit vorhanden.
- Zu den Projekten die einen sehr hohen Beitrag leisten können, zählen u. a. der Autobahnausbau der A-4 auf polnischer Seite, die Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse (B112), auf deutscher Seite, Ortsumfahrungen im Zuge der N22.
- Mit dem Ausbau der S-3 südlich von Zielona Góra über Legnica bis Kamienna Gora auf polnischer Seite wird ein wichtiger Beitrag zur Komplettierung des „blauen Netzes“ in Nord-Süd-Richtung geleistet. Die Ost-West-Richtung wird durch den Ausbau der S-12 bzw. S-27 von der BAB15 in Richtung Poznań deutlich gestärkt.
- Bahnseitig leisten die Ausbaustrecken Berlin-Pasewalk-Stralsund, Berlin-Küstrin sowie die Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im „blauen Netz“. Auf polnischer Seite sollten die Bahnstrecken Szczecin-Świnoujście, die Strecke Gorzów Wlkp. Richtung Zielona Góra sowie die Strecke Wegliniec Richtung Görlitz und Richtung Horka mit hoher Priorität umgesetzt werden.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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 ¹⁾			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze			hoch	mittel	gering			SEHR HOCH	HOCH
35 BAB	S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X			X		X				X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
75 B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B	X			X	(X)	X				X		X			
77 B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenuau	S	BVWP/ IRP-B	X			X	(X)	X				X		X			
167 BAB	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl Brückenbauwerk	S											X					
190 B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA		X								X					
191 BAB	S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S				X		X					X					
195 BAB	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X			X		X				X					
206 BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X			X		X				X					
221 L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV				X	X					X			X		
248 L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO	X			X		X				X					
251 L	W 137: OU Kunowice	S	LRPO		X		X		X				X					
256 L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra - Wolsztyn)	S	LRPO		X		X		X				X					
257 L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S	LRPO	X					X				X					neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP		X		X		X				X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
317	Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście	SC	PKP PLK	X			X		X				X					
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JolTram										X					s. Projekt JolTram und EWIV
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X			X		X				X					
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP	X			X		X				X					
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec- Jedzycchowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X			X		X				X					
341	Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBWP			X	X		X				X					
408	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X		X				X			X		Weiterführung bis nach Swinoujście geplant

Tabelle 33: Zusammenstellung der Projekte des „blauen Netzes“, die einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON leisten

- Zu den Projekten im „blauen Netz“ mit einem hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit zählen die Anbindung von Greifswald (Nord) Richtung BAB20, der Ausbau der B167 in Brandenburg von Frankfurt (Oder) bis Eberswalde (Oder-Lausitz-Trasse, nördlicher Teil), der Bau der Ortsumgehungen auf der Relation von Cottbus Richtung Bautzen (B97, B96).
- Die Ortsumfahrungen von Kostrzyn und Ślubice auf der Relationen Berlin-Gorzów Wlkp. bzw. Kostrzyn-Zielona Góra sind ebenfalls als prioritäre Projekte (2. Ebene) im „blauen Netz“ eingestuft.

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 ¹⁾			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze			hoch	mittel	gering			SEHR HOCH	HOCH
49 B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X			X	(X)	X				X		X			
109 B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X		X				X		X			
110 B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X		X				X		X			Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111 B	B167: OU Dolgeln/Libbenichen	S	BVWP				X		X				X		X			Linienbestimmung ist erfolgt
148 B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X			X		X				X		X			
149 B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X			X		X				X		X			
151 B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV		X					X			X			X		
180 B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X			X	X	X				X					
181 B	N 29/31: OU Ślubice	S	GDDKIA	X			X	(X)	X				X					
219 L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV		X		X		X				X			X		

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN			
				in Umsetzungs- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	D	PL	Grenze			hoch	mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan		Bundesfernstraßen - langfristiger Bedarf	Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL	X		X		X			X		X							
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL	X		X		X			X		X							Schlüsseleinahme Maßnahmekomplex III-1 im EHZ
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X	X		X			X		X							Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X	X		X			X		X							Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP								X		X							Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP	X		X	X	X			X		X							
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP			X					X				X					
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X		X		X			X		X							
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV		X	X					X									
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP	X		X	X				X		X							
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP	X		X		X			X		X							
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP	X		X	(X)	X			X		X							
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP	X		X	X	X			X		X							
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP	X		X	X	X			X		X							
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X		X	X	X			X		X							
223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV			X					X				X					
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ			X	X	X			X									X
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ			X	X	X			X									X
293	G	Grenzübergang Deschka - Plensk	S	KGÜ			X	X	X			X									X s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ			X	X	X			X									X
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ			X		X			X									X
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X		X	X				X									X

Tabelle 36: Zusammenstellung der Projekte des „grünen Netzes“, die einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON leisten

- Die Projekte des „grünen Netzes“, die einen mittleren Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum leisten können, sind vornehmlich Brückenbauwerke über Oder und Neiße für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr, die in erster Linie der touristischen Nutzung dienen. Zur Entwicklung der Tourismusregionen leisten diese Projekten einen deutlich höheren Beitrag, als zur Verbesserung der tatsächlichen Erreichbarkeit.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZHIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN			
				in Umsetzungsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	D	Pf	Grenze			hoch	mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bundesverkehrsplan	Bundesverkehrsplan - weiterer Bedarf		Bundesverkehrsplan - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenlisten
228	L S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X		X	X	X				X										s. Nr. 263
229	L S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV			X	X					X										
280	G Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X	X			X										vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X	X			X										vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X		X	X	X	X			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 Fährverbindung	S	P-L	X		X	X	X	X			X										vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
286	B B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X		X		(X)	X			X										gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft
298	G Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X		X	X					X										X
299	G Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X		X	X					X										X
300	G Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X										X
301	G Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X		X	X					X										X
303	G Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X										X
304	G Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	X		X	X					X										X
305	G Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X		X	X					X										X
306	G Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X		X	X					X										X
307	G Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X		X	X					X										X
308	G Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ	X		X	X	X	X			X										X

Tabelle 37: Zusammenstellung der Projekte des „grünen Netzes“, die einen mittleren Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON leisten

Priorisierung der Projekte als Diskussionsbasis für den weiteren DPERON-Prozess

Mit diesen Überlegungen zu Netzhierarchien und gestaffelten Prioritäten, die sich jeweils aus dem Beitrag der einzelnen Projekte zur Verbesserung der Erreichbarkeit ableiten, sind alle betrachteten und in den Steckbriefen vertieft untersuchten Verkehrsinfrastrukturprojekte im Hinblick auf die Entwicklung des DPERON in eine Rang- und Reihenfolge gebracht. Diese Überlegungen bilden die Diskussionsbasis für eine weitere grenzüberschreitende Auseinandersetzung mit Prioritäten im Rahmen des weiteren DPERON-Prozesses.

kontinuierliche Fortschreibung, Aktualisierung in Monitoring überführen

Perspektivisch sollte der Projektpool kontinuierlich fortgeschrieben und aktualisiert werden und die benannten Projekte in regelmäßigen Abständen diesem Priorisierungsprozess in grenzüberschreitender Abstimmung unterzogen werden. Nur über dieses kontinuierliche Monitoring können aktuelle Informationen ausgetauscht werden und eine gemeinsame, grenzüberschreitend abgestimmte Priorisierung von Projekten erfolgen.

7.5 „Missing Links“ im DPERON

nur sehr wenige Fehlstellen verbleiben nach Umsetzung aller Projekte

Die Zusammenstellung und Analyse der vielen verschiedenen Verkehrsinfrastrukturprojekte hat gezeigt, dass - trotz der Vielzahl an unterschiedlichen Projekten - sog. „missing links“ im Verkehrsnetz verbleiben, die bisher noch nicht als Projekt verfolgt wurden. Die Vielzahl der benannten Projekte lässt bereits vermuten, dass keine großen, offensichtlichen Fehlstellen im Verkehrsnetz des DPERON verbleiben werden - setzt man die Realisierung der benannten Projekte voraus.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

In der folgenden Tabelle sind diese „missing links“ aus Sicht der Gutachter zusammen gefasst:

Tabelle 38:
Darstellung der „missing links“
im DPERON

VERKEHRSTRÄGER	KURZBESCHREIBUNG
Straße	<ul style="list-style-type: none"> ♣ weitere Abstimmung des Trassenverlaufs der Ortsumfahrung Szczecin, um daraus Konsequenzen für die Anbindung und den ggf. erforderlichen Ausbau der B104 (Linien) bzw. der L28 (Hintersee) abzuleiten ♣ bei Öffnung des Grenzüberganges Hintersee: Ausbau der Landesstraße L28 von Eggesin bis zur deutsch-polnischen Grenze
Schiene	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Ausbau der Bahnstrecke von Tantow bis Szczecin, zweigleisig, elektrifiziert, Streckengeschwindigkeit von 160 km/h
touristische Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ♣ grenzübergreifende und thematische Vernetzung der touristischen Infrastruktur ♣ Verbesserung der Qualität der Wegenetze ♣ Verbesserung der Qualität der begleitenden Infrastrukturen
Verkehrsorganisation	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur verbesserten Abstimmung der Fahrplanangebote im SPV (sinnvoller Weise für die einzelnen Regionen) ♣ verbleibende Defizite in der Interoperabilität

keine relevanten Fehlstellen im
Bereich des Straßenverkehrs

Fehlende Straßenverbindungen bzw. Grenzbrücken für den motorisierten Individualverkehr sind - mit Ausnahme der in Tabelle 38 benannten - nicht erkennbar. Die vorhandenen Straßennetze sind, sofern sie durch die Vielzahl der benannten Verkehrsinfrastrukturprojekte ergänzt bzw. komplettiert werden, so eng vermascht, dass keine relevanten Fehlstellen verbleiben werden.

8 Handlungsempfehlungen

DPERON als Prozess ...

DPERON ist in seiner Gesamtheit als Prozess zu verstehen. Mit den vorliegenden Untersuchungen ist der **erste – grundlegende - Arbeitsschritt** zur ganzheitlichen Betrachtung des gesamten Grenzraumes erfolgt, viele weitere Arbeitsschritte werden diesem nachfolgen müssen, um zu einem Wirtschafts- und Lebensraum zusammen zu wachsen.

... der Anfang ist gemacht und muss konsequent fortgeführt werden

Der bisherige - relativ kurze - DPERON-Prozess hat, nach einer „beschwerlichen“ Startphase, deutlich das **wachsende Interesse der Gemeinden und Kommunen, der Kreise und Landesverwaltungen** gezeigt. Insbesondere durch die Veranstaltungen im September in Szczecin und im November in Greifswald konnten viele „Mitsstreiter“ für das Projekt interessiert werden. In diesem Prozess traten und treten auch weiterhin Konflikte auf. **Konflikte und die dialogorientierte Lösung** dieser gehören zu einem Prozess, in dem Prioritäten gesetzt werden müssen.

Ziel der Weiterführung des DPERON-Prozesses muss nun sein, diese Mitwirkungsbereitschaft und beginnende Akzeptanz kontinuierlich zu befördern und zu bündeln. Für den gemeinsamen Grenzraum stehen zahlreiche Fragestellungen an, die nur gemeinsam und im beiderseitigen Einvernehmen zu lösen sein werden. Der DPERON-Prozess wird - aufgrund der „gewachsenen“ kulturellen und wirtschaftlichen Unterschiede - noch auf lange Zeit eine besondere Unterstützung benötigen.

Insbesondere die „Sammlung“ der vielen, unterschiedlichen kommunalen Verkehrsinfrastrukturprojekte wird ein wichtiger Bestandteil des weiteren DPERON-Prozesses sein. Für den Raum der Euroregion Pomerania wurde im Zuge des mit dem vorliegenden Bericht dokumentierten Projektes bereits eine Reihe von kommunalen Projekten zusammen getragen. Diese Projekte stellen aber nur einen Ausschnitt sämtlicher kommunaler Projekte dar, soweit sie im Rahmen des Projektes DPERON von den Projektpartnern im Rahmen der Beteiligungsphase benannt wurden. In den Projektsteckbriefen (s. Anlage A2) sind diejenigen Projekte dokumentiert, die zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON beitragen werden, die das Ideenstadium verlassen haben, d. h. die fest in den Investitionsplanungen verankert sind und für die bereits konkrete Planungen vorliegen. Nur bei diesen Projekten ist gewährleistet, dass ein ausreichender „Input“ für die Steckbriefe vorhanden ist.

Nachfolgend werden die Handlungsempfehlungen für den DPERON-Prozess anhand der vier Handlungsfelder zusammen gefasst:

- Prioritäre Verkehrsinfrastrukturprojekte
- Kommunikation und Kontinuität
- Entwicklung eines „Masterplanes DPERON“
- Erfolgskontrolle - Evaluierung - Monitoring

8.1 Prioritäre Verkehrsinfrastrukturprojekte

- Die derzeit bestehenden Differenzen hinsichtlich der **Verkehrsqualität** zwischen den nationalen und den **grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturen** müssen kurzfristig behoben werden. Die nationalen Verbindungen weisen durchgängig sehr viel höhere Verkehrsqualitäten aus, als die grenzüberschreitenden Relationen. Für eine gemeinsame wirtschaftliche Entwicklung des Grenzraumes ist dieses jedoch eine unerlässliche Voraussetzung.
- Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines umweltorientierten und „sanften“ Tourismus muss der **SPV deutlich gestärkt** werden. Die Verkehrsqualität im SPV hat derzeit den Standard des MIV noch nicht erreicht. Hierzu gehört auch die grenzüberschreitende, aber auch die „nationale“ Entwicklung von **attraktiven SPV-Angeboten**.
- Insbesondere die **Stärkung der touristischen und wirtschaftlichen Zentren** muss im Fokus der Verbesserung der Verkehrsqualitäten stehen.
- **In Nord-Süd-Richtung** sind sowohl für den SPV, als auch für den MIV ausreichende Verkehrswege vorhanden, die nach Umsetzung der zusammen getragenen Projekte eine sehr gute Basis bildet. Die **Ost-West-Relationen** sind derzeit noch nicht leistungsfähig ausgebildet. Ein Teil der vorgesehenen Verkehrsprojekte wird hierzu jedoch wichtige Beiträge leisten (z. B. Ausbau der S6 von Szczecin Richtung Gdańsk und Ausbau der A-2 von Świecko bis Nowy Tomyśl).
- Die Weiterentwicklung **der Leiter der Nord-Süd-Verbindungen** durch **leistungsfähigere „Stufen“** ist auch vor dem Hintergrund der im **europäischen Maßstab** laufenden Aktivitäten zur **stärkeren Etablierung von Nord-Süd-Achsen** von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes DPERON. Die zu erwartenden stärkeren Nord-Süd-Warenverkehre über Rostock, Mukran/Sassnitz und Szczecin bieten wirtschaftliche und Beschäftigungspotenziale u. a. im logistischen und Veredelungsbereich.
- Auf der Ebene des **„roten Netzes“** sind vor allem die Herstellung der **Westumgehung Szczecin** mit dem Anschluss an die B104 zu benennen. Ebenfalls wird der **Ausbau der S6** von Szczecin Richtung Gdańsk - in Kombination mit der Westumfahrung von Szczecin - einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsqualität entlang der Ostseeküste leisten. Darüber hinaus wird der fehlende Ausbau der **Bahnstrecke zwischen Tantow und Szczecin** als ein erhebliches derzeitiges Hemmnis eingeschätzt, der derzeit noch nicht in den Ausbauplanungen der polnischen Seite verankert ist. Mit dem **Ausbau der S3** von Świnoujście über Szczecin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra Richtung Legnica (und weiter bis zur tschechischen Grenze) wird eine wichtige Nord-Süd-Achse für den MIV im DPERON komplettiert.
- Auf der Ebene des **„blauen Netzes“** wird vorrangig im SPN der Ausbau der **Bahnstrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund** von Bedeutung für den DPERON sein. Dieser trägt gleichzeitig zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Insel Usedom bei. Hier könnte der Ausbau der Bahnstrecke von Ducherow bis zum Seebad Ahlbeck eine deutliche Verbesserung der Anbindung Richtung Berlin erzielen.
Insbesondere bei der **Anbindung von Usedom** Richtung Berlin haben die Untersuchungen gezeigt, dass auch die **alternative Streckenführung über Szczecin** zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualitäten

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

und der Erreichbarkeiten beitragen kann. Über diese Alternativroute könnte der Flughafen **Goleniów** sehr viel besser an das Schienennetz angebunden werden und mit der geplanten Tunnelverbindung zwischen Wolin und Świnoujście wäre die Anbindung Richtung Usedom gewährleistet.

Diese alternative Linienführung sollte im weiteren DPERON-Prozess näher untersucht und auf ihre Machbarkeit untersucht werden. Aus einer gemeinsamen, grenzübergreifend betriebenen Entwicklung dieser Route können neue Impulse für die Kooperation entstehen und die Sensibilität für gemeinsam getragenen Planungsprozesse deutlich erhöhen.

Auf den Ost-West-Relationen wird der **Ausbau der S-12 bzw. der S-27** die Anbindung von Cottbus über Zielona Góra Richtung Poznań verbessern. In Nord-Süd-Richtung leistet der **Ausbau der S-3** südlich von Zielona Góra bis Kamienna Góra wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten.

- Auf der Ebene des „**grünen Netzes**“ leisten vorrangig neue Grenzbrücken für den MIV einen sehr hohen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrsqualität. Die **Ortsumfahrung Schwedt/Oder** mit dem Neubau einer **Grenzbrücke** befördert die Verbindung dieses regionalen Wachstumskerns mit den Wirtschaftsstandorten Mysłiborz, Dębno und Pyrzyce. Gleiche Effekte werden mit dem **Bau der B158n/B167** von Bad Freienwalde über die deutsch-polnische Grenze erreicht.

Im Bereich der Euroregion Pomerania wäre hier der Ausbau der **Bahnverbindung von Saßnitz über Bergen Richtung Stralsund** bzw. **der Ausbau der B96n zur A20** zu benennen, der insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung der Seehäfen und der erfolgten Errichtung der Rügenbrücke eine zunehmende Bedeutung im Grenzraum erfahren wird. Weiter südlich im Raum der Pomerania wäre die verbesserte **Anbindung vom Wirtschaftsstandort Neubrandenburg an die BAB20** von Bedeutung.

- Für alle benannten prioritären Projekte ist die „zeitliche Synchronisation“ notwendig. Damit soll gewährleistet werden, dass diese Projekte - eine einvernehmliche Abstimmung der Prioritäten vorausgesetzt - zeitlich in der Form umgesetzt werden, dass sie einander ergänzen. Dies gilt insbesondere für diejenigen Projekte, die einen unmittelbaren grenzüberschreitenden Bezug aufweisen, die aus „Teilstücken“ beiderseits der Grenze bestehen. Beispielsweise kann hier das Projekt Nr. 136 „B246/B112 Neuer Grenzübergang nördlich Eisenhüttenstadt“ benannt werden: Die noch ausstehende Festlegung einer Vorzugsvariante der Trassenführung bedingt die erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz auf der polnischen Seite. Die Wahl der Trassenvariante wird demnach von den räumlichen Rahmenbedingungen (Natur- und Umweltschutz, Eigentumsfragen, Kostenfragen) beiderseits der Grenze abhängen. Um diese Fragen im beiderseitigen Einverständnis zu klären, wurde und wird das grenzüberschreitende Raumordnungsverfahren durchgeführt - ein langwieriger Planungsprozess, der jedoch für Maßnahmen im unmittelbaren Grenzraum unerlässlich und für andere Projekten ähnlichen Charakters wegweisend ist.
- Im Bereich der **touristischen Wegeverbindungen** sind vorrangig die geplanten „Brückenschläge über die Oder“ bei Friedrichsthal-Widuchowa, Stolpe-Bielinek und Rieth-Nowe Warpno von Bedeutung. Dabei wäre zu prüfen, inwiefern Brückenbauwerke oder Fährverbindungen realisierbar und finanzierbar sind. Darüber hinaus ist die stärkere **thematische und räumliche Vernetzung der touristischen Wegenetze** (mit gemeinsamer Vermarktung etc.) entlang der **Ostseeküste** und entlang des Naturparkes Odertal von Bedeutung für die Entwicklung des Grenzraumes. Die begleiten-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

de Qualifizierung der touristischen Infrastruktur (Wegequalitäten, Aufenthalt und Gastronomie, Service) wird dabei unerlässlich sein.

- Die Vielzahl der benannten Verkehrsinfrastrukturprojekte (s. Projektpool im Anhang A2) hat gezeigt, dass alle derzeit vorhandenen Netzlücken mit diesen Projekten bereits geschlossen werden können. Die vorliegenden Untersuchungen haben gezeigt, dass keine relevanten „**missing links**“ verbleiben werden. Vorrangig wäre der **Ausbau der Bahnstrecke von Tantow bis Szczecin** zu benennen, der derzeit noch nicht in den Planungen der polnischen Seite erfasst ist.
- Bisher wird für den Grenzraum vorrangig über die Ertüchtigung von Schienenverkehrsverbindungen für maximale Geschwindigkeiten von 160 km/h diskutiert bzw. diese Ertüchtigungsmaßnahmen im Rahmen von Projekten realisiert. Im europäischen Maßstab werden jedoch die **Hochgeschwindigkeitsverbindungen** (ICE) an Bedeutung gewinnen. Hier wird insbesondere für die Verbindung der Metropolen („rotes Netz“) ein Diskussionsprozess zu führen sein, der sich mit dieser Thematik auseinandersetzt. Insbesondere vor dem Hintergrund der perspektivisch geöffneten Arbeitsmärkte in Europa werden solche Schienenverbindungen einen hohen Stellenwert in der Entwicklung der Regionen einnehmen.
- Darüber hinaus wird die derzeit noch fehlende bzw. defizitäre Interoperabilität die Entwicklung im Schienenverkehr hemmen, wenn diese Entwicklung nicht parallel zum Ausbau der Infrastruktur forciert wird.
Verbleibende Interoperabilitätsdefizite: Die derzeitigen Defizite hinsichtlich der Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienenverkehr bestehen insbesondere im Bereich der Fahrwegsteuerung und der Fahrwegssicherung. Langfristig betrachtet, werden die abweichenden Fahrstromsysteme die Interoperabilität deutlich beeinträchtigen. Auch durch den vorgesehenen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen wird dieses Hemmnis verbleiben. Hier werden mittel- bis langfristig Lösungen erforderlich, die bereits auf verschiedenen Ebenen diskutiert werden.

„Hardware“ und „Software“
stehen in einem direkten,
unmittelbaren Zusammenhang

Neben den konkreten, auf die „Hardware“ bezogenen Handlungsempfehlungen haben die Handlungsempfehlungen hinsichtlich der „Software“ (Kommunikation und Kontinuität) eine besondere Bedeutung im weiteren DPERON-Prozess.

8.2 Kommunikation und Kontinuität

Informations- und
Kommunikationsdefizite im
DPERON

Die Arbeit am Projekt DPERON hat deutlich die **Defizite hinsichtlich der grenzüberschreitenden Kommunikation und Abstimmung** aufgezeigt. Dies liegt zum einen an den unterschiedlichen Verwaltungs- und Kompetenzstrukturen beiderseits der Grenze, zum anderen auch in dem jeweiligen Stellenwert, der der Entwicklung dieses Grenzraumes - im jeweils nationalen Maßstab betrachtet - eingeräumt wird. Da sich diese Strukturen in absehbarer Zeit nicht grundlegend verändern werden, müssen geeignete und verlässliche Kommunikationsstrukturen gefunden und etabliert werden. Die wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Überwindung des Konkurrenzdenkens, die Entwicklung des gemeinsamen Grenzraumes muss im Vordergrund stehen. Als positives Beispiel können hier die Euroregionen genannt werden, die im Sinne der „Ba-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

„sarbeit“ bisher bedeutende Beiträge zur Stärkung der Kommunikation geleistet haben.

polnischer EU-Beitritt bisher
nicht in Planungen
berücksichtigt

Die Kommunikation mit vielen unterschiedlichen Projektpartnern im Laufe des DPERON-Projektes zeigte deutlich, dass der polnische EU-Beitritt bisher kaum adäquat in Planungsdokumenten berücksichtigt ist. Dies zeigt sich vorwiegend in den folgenden Punkten:

- die wichtigsten raumordnerischen Grundlagen werden in Kürze aktualisiert/fortgeschrieben
- Angaben über die Auswirkung der Arbeitsmigration polnischer Bürger nach dem 1. Mai 2004 (z. B. Bedeutung der regionalen Flughäfen für Low Cost Flüge nach Irland und GB) liegen bisher nicht vor
- verlässliche Prognosen über Pendlerströme und Bevölkerungsbewegungen nach Freigabe des Arbeitsmarkts in Deutschland (welche Auswirkungen auf die Verkehrsachsen zwischen Berlin und Szczecin, Gorzów, Posen, Zielona Góra und Wrocław sowie regional) existieren nicht

Kommunikations- und
Informationsdefizite erschweren
DPERON-Prozess

Der Intention des Projektes DPERON folgend, ist seit rd. Anfang Oktober - durch die kontinuierliche Information zum Projekt DPERON - eine Mobilisierung der kommunalen Ebene zur Entwicklung von **Ideen und Planungen für die Förderperiode 2007-2013** erfolgt, da in Polen kaum andere Mittel für die Infrastrukturvorhaben zur Verfügung standen (folgender „EU-Aktionismus“). Das Projekt DPERON wird von einigen Projektpartnern als Garant für die Aufnahme in die Förderung betrachtet, das Fehlen der Information über das Projekt DPERON wurde oftmals als Diskriminierung empfunden.

unterschiedliche Kompetenz-
und Entscheidungsstrukturen
noch nicht überwunden

Neben Kommunikations- und Informationsdefiziten erschweren die unterschiedlichen Strukturen und Zuständigkeiten die grenzübergreifende Abstimmung. Auf **deutscher Seite ist "das Wissen" zentralisierter**, die Kompetenz für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen liegt in der Hand der Straßenbauverwaltungen der Länder. Auf polnischer Seite sind neben der Generaldirektion die Wojewodschaften sowie die Kommunen hierfür zuständig. Für die polnische Seite lässt sich zudem eine Überbewertung der „gesetzlichen Zuständigkeiten“ konstatieren - die Wojewodschaften und andere Ebenen unternehmen sehr zögerlich Aktivitäten außerhalb ihrer direkten Zuständigkeiten, engagieren sich auch kaum im Bereich der Informations- und Lobbyarbeit.

unterschiedliche Wertigkeit der
Planungsdokumente

Der unterschiedliche Rang der jeweiligen Planungsdokumente und -horizonte bildet immer wieder ein Hindernis in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Auf der deutschen Seite bilden der Bundesverkehrswegeplan mit den entsprechenden Investitionsprogrammen eine verlässliche Basis, während **auf polnischer Seite „alles im Fluss“** ist. Daraus resultiert die Notwendigkeit, dass für die Beschaffung von aktuellen Informationen auf polnischer Seite praktisch alle Ebenen direkt angefragt werden müssen und von dort eher zögerliche Aussagen zu Planungen gegeben werden, die noch nicht fest in den Dokumenten verankert sind.

wachsende Bedeutung
gemeinsamer Gremienarbeit -
Herstellung der Öffentlichkeit

Vor diesem Hintergrund wird die Bedeutung von gemeinsamen Gremien (Regierungskommission, Ausschüsse, Arbeitsgruppen) künftig zunehmen. Die Recherchen im Zuge des Projektes zeigten, dass die Ergebnisse dieser gemeinsamen Gremien „Geheimwissen“ bleiben, sie sind kaum per Internet verfügbar bzw. in

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

anderer Form öffentlich zugänglich. Für die künftige Entwicklung des gemeinsamen Grenzraumes sind jedoch gerade diese wichtigen Informationen und die entsprechende Kommunikation dieser von besonderer Bedeutung.

Die Arbeiten im Rahmen des DPERON haben deutlich gezeigt, dass ständige gemeinsame Arbeits- und Verwaltungsgremien, eine offensive Öffentlichkeitsarbeit, eine kontinuierliche Zusammenarbeit und der **ganzheitliche, interdisziplinäre Ansatz (nachhaltige Entwicklung des gemeinsamen Raumes DPERON)** unerlässlich sind und den Erfolg der weiteren Zusammenarbeit im DPERON entscheidend beeinflussen werden.

Agenda für weiteren
Abstimmungsprozess zur
Verkehrsinfrastruktur

Wichtige Themen für die weiteren Abstimmungsprozesse zur Entwicklung einer grenzübergreifend harmonisierten Verkehrsinfrastruktur wären aus Sicht der Gutachter die folgenden:

- vertiefende Diskussion der möglichen Anbindung Berlin-Usedom über Ducherow oder alternativ über Szczecin und Świnoujście
- vertiefende Diskussion der Trassenführung einer Bahnverbindung von Berlin nach Wrocław (über Cottbus, Horka, Weglieniec, alternativ über Cottbus, Forst, Zagan)
- weitere Abstimmung des Trassenverlaufs der Ortsumfahrung Szczecin, um daraus Konsequenzen für die Anbindung und den ggf. erforderlichen Ausbau der B104 (Linken) bzw. der L28 (Hintersee) abzuleiten
- Realisierungszeiträume für neue Brücken/Grenzübergänge
- Untersetzung der qualitativen Aussagen des vorliegenden Projektes durch quantitative (Verkehrsmengen, Verkehrsprognosen)
- Vereinbarung von organisatorischen Maßnahmen wie z. B. Fahrplanabstimmungen, tarifäre Zusammenarbeit
- Entwicklung gemeinsamer Prioritäten (z. B. Orientierung an den im Rahmen des Verkehrskonzeptes vorgeschlagenen Prioritäten)

Fortführung der Kommunikation
- Erwartungshaltung im
Einklang

Für den weiteren DPERON-Prozess ist die Fortführung der Kommunikation beiderseits der Grenze, aber auch grenzüberschreitend entscheidend. Nur über den fortlaufenden Abstimmungsprozess sowie die in Einklang gebrachten Erwartungshaltungen zum DPERON kann ein konsensfähiges Ergebnis erzielt werden.

8.3 Instrumente für den DPERON

„MASTERPLAN DPERON“

„Masterplan DPERON“ als
verbindliches Instrument
etablieren

Aufgrund des Fehlens eines verbindlichen Instrumentes für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, müssen geeignete Strukturen und „Instrumente“ gefunden werden, die für beide Partner verbindlich sind und verlässlich angewendet werden. Derzeit werden die unterschiedlichsten Vereinbarungen, Konventionen oder Staatsverträge notwendig, um - im Gesamtmaßstab des DPERON - kleinräumige Maßnahmen planen und umsetzen zu können. Da auch perspekti-

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

visch eine Harmonisierung der formalen Planungsinstrumente/-verfahren nicht erfolgen wird, müssen verbindliche Leitplanungen, die gemeinsam erarbeitet werden, die Voraussetzungen für die Realisierung von grenzüberschreitenden Projekten schaffen. Unterstützt wird diese These von der Deutsch-Polnischen Regierungskommission und vom Ausschuss für Raumordnung, die eine ganzheitliche Betrachtung des Grenzraumes einfordern.

Die **Verbindlichkeit eines „Masterplanes DPERON“ könnte über Selbstbindungsbeschlüsse** der Euroregionen sowie der Länder bzw. Wojewodschaften erlangt werden. Dieser Masterplan als zunächst informelles Instrument **stünde nicht in Konkurrenz zu den formellen Instrumenten** (wie z. B. die Raumbewirtschaftungspläne, Landesentwicklungspläne, Regionalpläne), die gegenseitige Bezugnahme wäre aber unerlässlich.

Module des Masterplanes

Mit der Erarbeitung des „Masterplanes DPERON“ soll eine grenzübergreifend abgestimmte integrierte Gesamtplanung entstehen, die auch künftige Grundlage für alle weiteren sektoralen Planungen wird.

Notwendige Module des Masterplanes DPERON wären:

- Raum und Siedlungsentwicklung
- Bevölkerungs- und soziale Entwicklung
- Wirtschafts- und Tourismusentwicklung
- Verkehrsentwicklung

sowie perspektivisch auch

- Infrastrukturentwicklung

Dieser Bericht beinhaltet bereits einen Teil der Leistungen des Moduls „Verkehrsentwicklung“. Aber die engen Bezüge des Verkehrs zu allen anderen Themen/Modulen konnten bisher nur ansatzweise berücksichtigt werden, da die Module Raum- und Siedlungsentwicklung, Bevölkerungs- und soziale Entwicklung, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung aus einer eher höheren Betrachtungsebene („Flughöhe“) und im groben Maßstab einbezogen wurden.

Der Masterplan sollte eine zielgerichtete Analyse zu den Themen Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur enthalten. Hierzu gehören vorliegende Prognosen ebenso wie bereits entwickelte Szenarien für einzelne Teilräume. Auf Basis der vorliegenden raumordnerischen Leitbilder für den Grenzraum sollte eine Vision, ein Leitbild für den Gesamtraum entwickelt werden, das die jeweils vorhandenen „nationalen“, regionalen und kommunalen Vorstellungen aufnimmt und umsetzt.

PROGNOSEN, SZENARIEN UND EIN LEITBILD

Prognosen und Leitbildszenario

Grundlage für den Masterplan wird eine Bevölkerungsprognose für den Grenzraum, die den mittelfristigen Zeithorizont 2020 und den langfristigen Horizont 2030 abbildet. Anhand verschiedener Szenarien für den DPERON können mögliche Entwicklungskorridore abgebildet werden und die für die Umsetzung des Leitbildszenarios notwendigen Schwerpunktsetzungen ermittelt werden. Diese

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

Szenarien bilden wiederum die Grundlage für die Entwicklung für die sektoralen Vertiefungen.

EIN QUANTITATIV UNTERSETZTES VERKEHRSMODELL FÜR DEN DPERON

Untersetzung des Verkehrsmodells mit quantitativen Aussagen

Insbesondere zur konkreten Abbildung der Verkehrsströme im DPERON ist die Erarbeitung eines Verkehrsmodells auf Basis konkreter Verkehrsmengen und Durchlassfähigkeiten notwendig. Sämtliche nationalen Verkehrsmodelle „enden“ an den Grenzen und treffen für die Entwicklung in benachbarten Grenzräumen Annahmen. Diese „Fehlstelle“ sollte perspektivisch behoben werden und ein **quantitativ untersetztes** Verkehrsmodell für den gesamten DPERON erarbeitet werden. Damit könnten die im Rahmen des vorliegenden Projektes erarbeiteten qualitativen Aussagen anhand konkreter Daten geprüft und verifiziert werden. **Darüber hinaus könnten die vielen weiteren kommunalen Projekte, die bisher im DPERON-Prozess bisher noch nicht benannt wurden, untersucht und einbezogen werden.**

Das im Rahmen des Projektes DPERON erarbeitete qualitative Verkehrsmodell sollte auch für die weiteren Räume des DPERON Anwendung finden. Auf Basis dieser Konzepte sollte in einem nachfolgenden Arbeitsschritt die qualitative Untersetzung erfolgen, so dass sukzessive EIN DPERON-Verkehrsmodell entsteht.

Die Notwendigkeit dieses Verkehrsmodells lässt sich z. B. am Fehlen eines Leitbildes für das Schienennetz in der deutsch-polnischen Grenzregion ("Visionäre" in einem Topf mit "Technikern" und "Buchhaltern") ablesen. Auf der polnischen Seite befindet sich das Schienennetz größtenteils in einem desolaten Zustand mit einem enormen Investitionsbedarf. Das fehlende Leitbild hat zur Folge, dass finanzielle Mittel konzentriert für die Ertüchtigung/den Ausbau des Hauptnetzes verwendet werden, während der Netzgedanke kaum Berücksichtigung findet und die regionale Beteiligung eine untergeordnete Rolle spielt.

Handlungskonzept mit priorisierten Maßnahmen - Leitfaden für die künftige Entwicklung

Der Masterplan wird mit einem konkreten Handlungskonzept abschließen, dass materielle Aussagen zur Umsetzung der Ziele durch priorisierte Maßnahmen enthält. Die politische Legitimation ist für diesen Masterplan unabdingbar, hier sollte z. B. ein Staatsvertrag die notwendige Grundlage schaffen. **Für die Umsetzung des Masterplanes wäre beispielsweise die Plattform der „Oder-Partnerschaft“ denkbar, im Rahmen derer bereits verschiedene Informations- und Kommunikationsstrukturen aufgebaut wurden.**

schnelle Verfügbarkeit von wichtigen Informationen - Nutzung des Internets

Für die Zukunft wird die schnelle und tagesaktuelle Datenverfügbarkeit eine besondere Rolle spielen. Für den Masterplan bedeutet dies, dass sämtliche Analysedaten, Informationen zu geplanten Verkehrsinfrastrukturen etc. in Datenbanken abgelegt und per Internet verfügbar sein sollten. Als Basis hierfür kann das Deutsch-Polnische-Planungsinformationssystem (D-P-PLIS) dienen.

Der Masterplan DPERON könnte aufgrund seiner grenzüberschreitenden Ausrichtung in die Förderkulisse INTERREG Ziel 3 aufgenommen werden. Insbesondere die Kriterien

- gemeinsame Konzeption

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- gemeinsame Umsetzung
- gemeinsame Nutzung und
- gemeinsam Finanzierung

können erfüllt werden.

ERFOLGSKONTROLLE - EVALUIERUNG - MONITORING

Fortschreibung der
Informationsbasis - Evaluierung
von Maßnahmen und
Förderprogrammen -
Monitoring

Die kontinuierliche Fortschreibung dieser Daten muss im Rahmen eines langfristig angelegten Monitorings erfolgen. Über die Entwicklung eines praktikablen Variablen- und Indikatorensets zur Raum- und Infrastrukturentwicklung können auch die bevorstehenden Anforderungen im Hinblick auf die Evaluierung der EU-Förderung (z. B. INTERREG) bedient werden. Darüber hinaus können Entwicklungen transparent dargestellt werden, Fehlentwicklungen schnell erkannt werden und entsprechende Maßnahmen zum Gegensteuern entwickelt bzw. eingeleitet werden.

Abkürzungsverzeichnis

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

Literatur- und Dokumentenverzeichnis

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

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2001]: Deutsch-polnisches Handbuch der Planungsbegriffe. Hannover.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2006]: Chancen der EU-Osterweiterung für Ostdeutschland. Arbeitsmaterial Heft 321. Hannover.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) [2005]: Raumordnungsbericht 2005. Bonn

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) [1995]: Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2001]: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. München, Freiburg, Essen.

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2004]: Mobilität in Deutschland 2002. Fachkommission „Verkehrsplanung“ des Deutschen Städtetags. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006]: Durchführungsbericht für das Jahr 2005 zur Umsetzung des Operationellen Programms „Verkehrsinfrastruktur“. Berlin.

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

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006c]: Mobilitätsentwicklung bis 2050. Berlin.

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

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

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (Hrsg.) [2006]: Abstimmungsprozesse in Grenzregionen. DSSW-Materialien. Berlin.

Deutsch-Polnische Regierungskommission [2004]: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau.

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Deutsch-Polnische Regierungskommission [2005]: Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene.
- Deutsch-Polnische Regierungskommission, Expertengruppe für Grenzübergänge [2006]: Protokoll der Sitzung der Kommission der deutschen und polnischen Experten für Grenzübergänge. Gronow.
- Empfehlungen der Deutsch – Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau
- Europäische Kommission (Hrsg.) [1999]: EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept. Luxemburg.
- Freie Universität Berlin, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft (Hrsg.) [ohne Datum]: Die grenzüberschreitende verkehrsinfrastrukturelle Zusammenarbeit in der Euroregion Pomerania. Berlin
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Hrsg.) [2006]: Regionalanalyse Berlin-Brandenburg. Potsdam
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006]: Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 - Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen. HWWA-Report 262. Hamburg.
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006a]: Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum. HWWA-Report 263. Hamburg.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.; Instytut Gospodarki Przemysłowej i Komunalnej Warszawa [2002]: Zur Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Dresden, Warschau.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. [2005]: Synopse der deutschen und polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in der Odermündungsregion. Dresden.
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [Dezember 2003]: Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen. Löcknitz
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Neisse e. V. (Hrsg.) [13. März 2007]: Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Zittau
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [August 2006]: Fortschreibung - Grenzüberschreitenden Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania für den Zeitraum 2007 - 2013 (EHK). Löcknitz
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Spree-Neiße-Bober e. V. (Hrsg.) [2006]: Entwicklungs- und Handlungskonzept Euroregion Spree-Neiße-Bober. Berlin
- Land Brandenburg, Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [2007]: Operationelles Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) - Brandenburg 2007-2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“. Zielona Góra, Potsdam

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- Land Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [2007]:
Operationelles Programm des Ziels 3 Europäische territoriale Zusammenarbeit -
Grenzübergreifende Zusammenarbeit der Länder Mecklenburg-Vorpommern/
Brandenburg und der Republik Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie)
2007-2013. Ohne Ort
- Miecznikowski, Stanisław [Mai 2007]: Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafen-
hinterlandbedienung. In: Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.
- Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [1999]:
Raumordnung in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-
Vorpommern (Hrsg.) [2005]: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-
Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen (Hrsg.) [2005]: Zeitplan für den Bau von
Autobahnen und Expressstraßen für die Jahre 2007-2013. Warszawa
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) [2006]: MIR aktuell 2/2006.
Potsdam.
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [Okto-
ber 2006]: Landesstraßenbedarfsplan - Planungsstand. Potsdam
- Ministerium für Verkehr der Republik Polen (Hrsg.) [2007]: Plan für den Bau von Natio-
nalstraßen für die Jahre 2007-2015. Warszawa
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.)
[2000]: Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg. 1. Fortschreibung.
Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.)
[2002]: Integriertes Verkehrskonzept 2002. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.)
[2002a]: Grünes Licht für Blaues Netz. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.)
[ohne Jahr]: Bahnkonzept 2009. Konzeption des Landes Brandenburg zur Ent-
wicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.)
[2003]: Grenzübergänge. Bundesrepublik Deutschland (Land Brandenburg) -
Republik Polen (Wojewodschaften Lebus Land und Westpommern). Potsdam.
- Ministerium für Wirtschaft im Land Brandenburg (Hrsg.) [2005]: Analyse zur sozioöko-
nomischen Lage im Land Brandenburg - Handlungsempfehlungen zum Einsatz
der EU-Strukturfonds 2007-2013. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8.
Januar 2007]: Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - Verkehrlicher
und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale
und Anforderungen. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8.
Januar 2007]: Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und
Probleme im Raum Frankfurt (Oder)-Ślubiice. Potsdam

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

- MINISTERKONFERENZ der Raumordnungsminister der Ostseeregion [2005]: Danziger Erklärung. Verabschiedet auf der sechsten Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeregion. Danzig.
- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.
- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006a]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III und deren Fortführung im künftigen Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“. Berlin.
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [2007]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern - Entwurf. Greifswald
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) [ohne Datum]: Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Berlin
- Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe (Hrsg.) [ohne Jahr]: Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Flexibilität bestimmt Motorisierung. Hamburg.
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) [ohne Datum]: JoiTraM - Schlussbericht zum Projekt JoiTraM. Berlin
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 9 zum Haushaltsbeschluss der Wojewodschaft Dolnośląskie für das Jahr 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 1 zum Beschluss Nr. XII/117/07 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Dolnośląskie vom 28. Juni 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Mehrjahres-Investitionsplan für die Wojewodschaft Dolnośląskie für die Jahre 2007-2013 zur Umsetzung durch die Selbstverwaltung der Wojewodschaft - Prioritäre Aufgaben. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [Juni 2004]: Mehrjahres-Investitionsplan der Stadt Wrocław für die Jahre 2007-2011 (Anlage zum Beschluss Nr. X/201/07 der Stadtverordnetenversammlung von Wrocław vom 14. Juni 2007). Wrocław
- Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Zeitplan der geplanten Bau- und Umbaumaßnahmen zur Umsetzung aus dem Haushalt der Wojewodschaft Lubuskie für die Jahre 2007-2013. Zielona Góra
- Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [September 2006]: Plan der Investitionsaufgaben im Wojewodschaftsstraßennetz für die Jahre 2007-2013 (Anlage zum Beschluss Nr. XXXII/376/06 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Zachodniopomorskie vom 18. September 2006). Szczecin

A1 Projektpool DPERON

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

A3 Bewertungsmatrix Verkehrsmo- dell Los 4

A3.1 Maßnahmebewertung (Straße) Maßnahmebewertung (Schiene)

A3.2 Maßnahmewirkungen

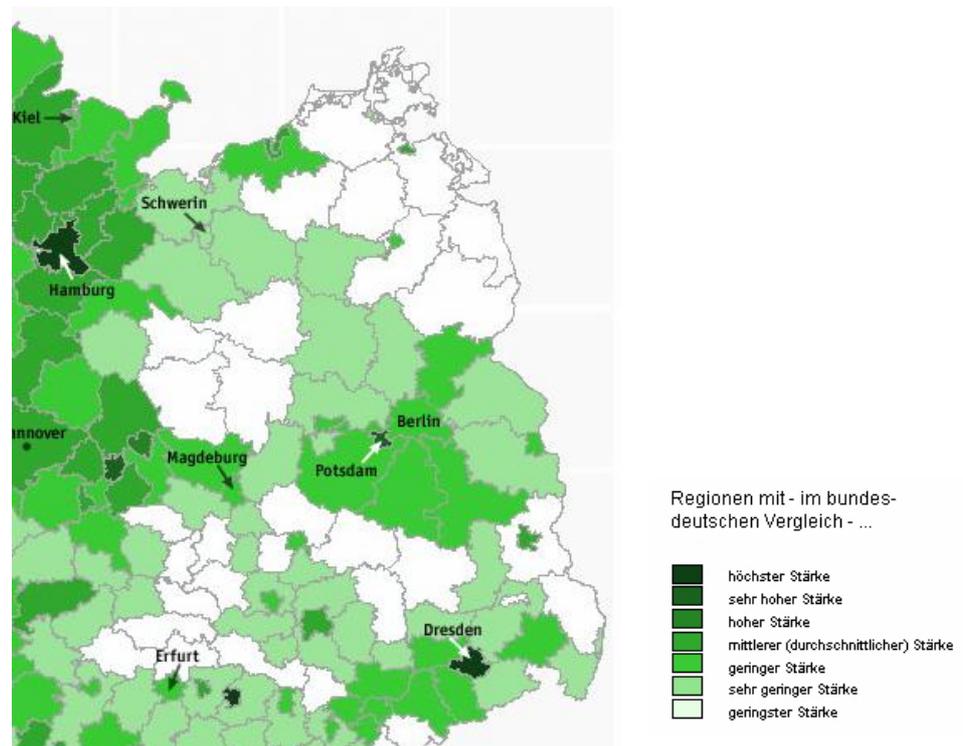
A4 Übersichtskarte DPERON Darstellung der in Steckbriefen vertieften Projekte

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.

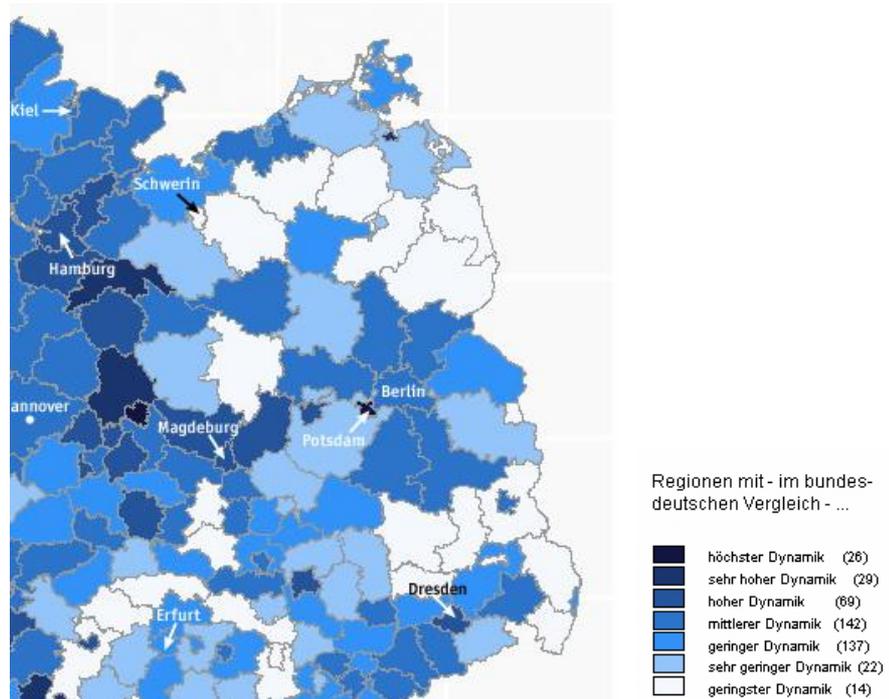
Abbildung 53:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



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.

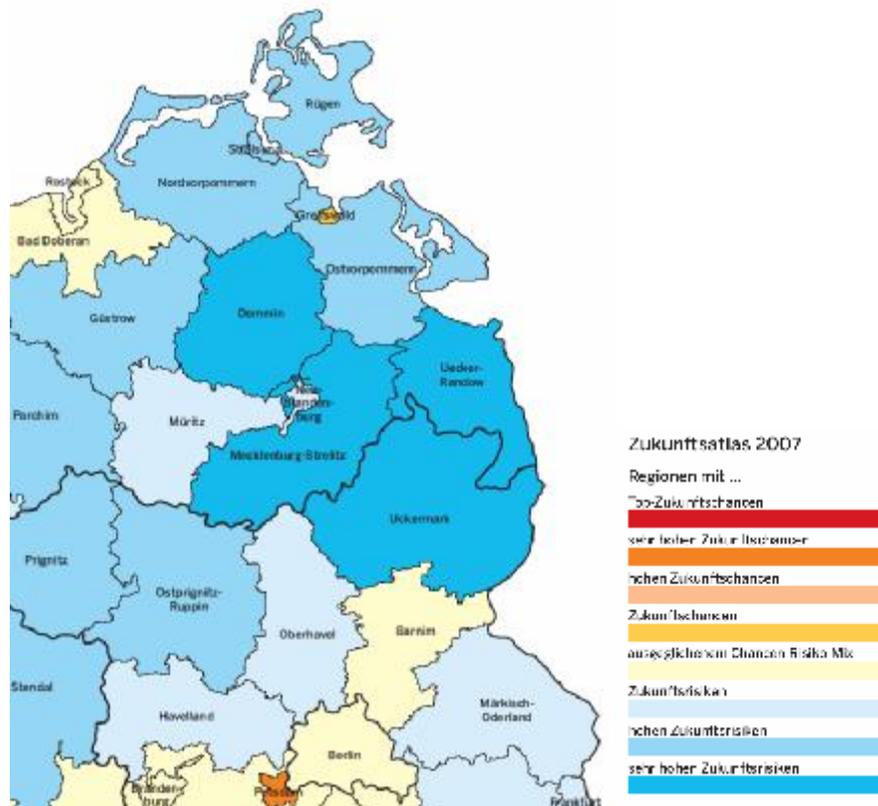
Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

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]



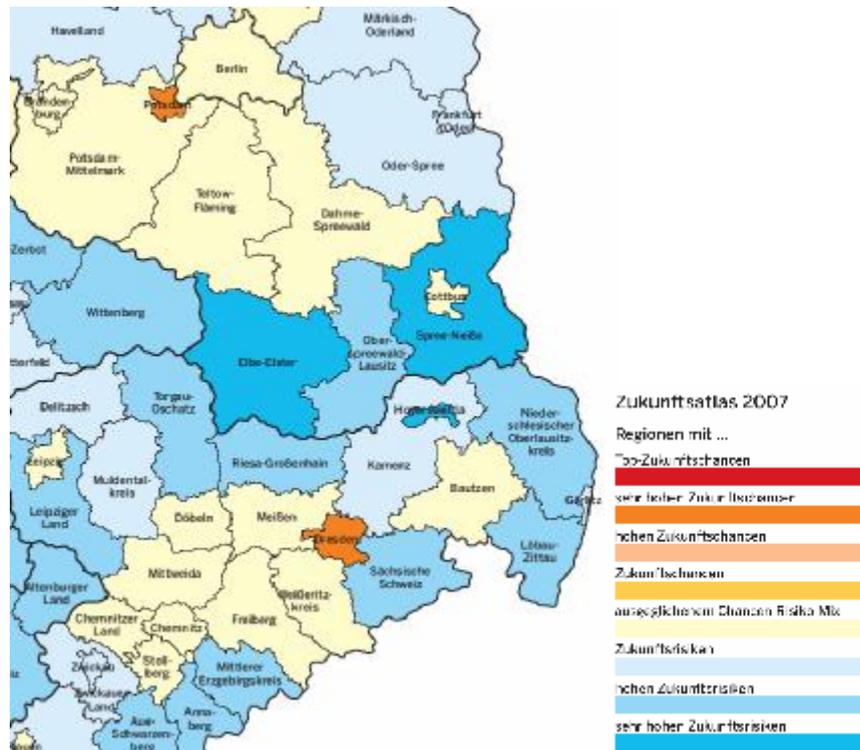
Regionen mit Zukunftsrisiken dominieren

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