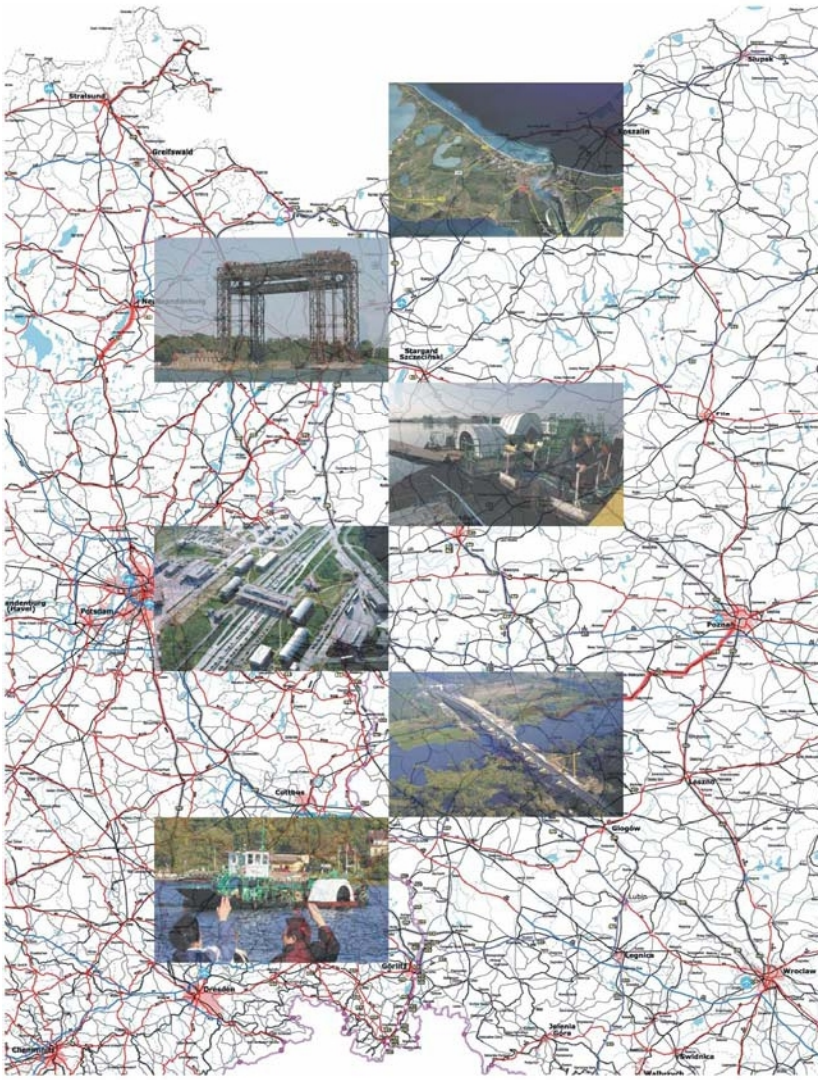
Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. - im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON handelnd

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

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

ABSCHLUSSBERICHT - LOSE 1 BIS 4

REDAKTIONSSTAND: 30. April 2008



Ernst Basler + Partner GmbH

VKT
VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Frankfurt am Main - Dresden

intertprojekt
Gorzowska Inżynierska Firma Konsultingowa Sp. z o.o.

"Pro Lingua"
Grzegorz Zaroga

INHALTSVERZEICHNIS

1 Aufgabenstellung und Projektziele 3

2 Methodik und relevante Arbeitsgrundlagen 5
- 2.1 Vorbemerkung 5
- 2.2 Projektbezogene Dokumente 9
- 2.3 Weitere relevante Initiativen und Projekte 9
  - 2.3.1 Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum 10
  - 2.3.2 INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum 14
  - 2.3.3 Kooperierende INTERREG-Projekte 17
  - 2.3.4 Weitere Aktivitäten 19

3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum 21
- 3.1 Politische Rahmenbedingungen 21
- 3.2 Raum- und Regionalentwicklung 23
- 3.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 28
- 3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose 33
- 3.5 Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore 38
- 3.6 Tourismus 45

4 Verkehrsinfrastrukturen – übergeordnete Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen 49
- 4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore 49
- 4.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung 52
- 4.3 Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur 57

5 Verkehrsinfrastrukturen – „Projektpool" DPERON 60
- 5.1 Straße 61
  - 5.1.1 Los 1 61
  - 5.1.2 Los 2 64
- 5.2 Schiene 68
  - 5.2.1 Los 1 68
  - 5.2.2 Los 2 69
- 5.3 Wasser 73
  - 5.3.1 Los 1 73
  - 5.3.2 Los 2 74
- 5.4 Luft 76
  - 5.4.1 Los 1 76
  - 5.4.2 Los 2 77
- 5.5 Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief" 78
- 5.6 Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen 82

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

Andrzej 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

6 Integriertes Verkehrskonzept (Los 4) 84
6.1 Differenzierte Betrachtungsebenen 84
6.2 Raumstruktur als Basis des Verkehrskonzeptes 85
6.3 Vorgehensweise Integriertes Verkehrskonzept Pomerania 90
6.4 Relevante Relationen 93
6.5 Anforderungsprofil 98
6.5.1 Externe Anbindung der Euroregion Pomerania 99
6.5.2 Interne Erschließung der Euroregion Pomerania 99
6.6 Bewertung der vorhandenen Verkehrsqualität 101
6.6.1 Externe Anbindung der Euroregion Pomerania 101
6.6.2 Externe Anbindung durch den Schienenpersonenverkehr (SPV) 102
6.6.3 Interne Erschließung der Euroregion Pomerania 103
6.7 Netze der touristischen Infrastruktur 105
6.8 Maßnahmenwirkung und Maßnahmenbewertung 109
6.9 Handlungsempfehlungen 111
7 Betrachtung des Gesamtraumes 122
7.1 Differenzierte Betrachtungsebenen - Pomerania und „Südraum" 122
7.2 Raumstruktur - Zentrale Orte 122
7.3 Bildung der Netzhierarchie 124
7.4 Qualitative Projektbewertung 128
7.5 „Missing Links" im DPERON 134
8 Handlungsempfehlungen 136
8.1 Strategische Projekte im DPERON 137
8.2 Kommunikation und Kontinuität 147
8.3 Instrumente für den DPERON 149
8.4 „Mehrwert" des Projektes DPERON 152
8.5 Möglichkeiten zur Fortführung des DPERON-Prozesses 153

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

VORWORT

grenzüberschreitende Zusammenarbeit …

Im **D**eutsch-**P**olnischen **E**ntwicklungs**r**aum **O**der/**N**eiße (DPERON) hat sich im Laufe der vergangenen Jahre ein umfassender Kommunikationsprozess auf ganz unterschiedlichen Ebenen etabliert, der sich aktuell mit dem Projekt „Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur - Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" auseinander setzt. Die Arbeitsergebnisse dieses Projektes sind im vorliegenden Bericht dargestellt.

… im informellen Verfahren …

Die Projektpartner im DPERON haben sich zu diesem „informellen Verfahren" entschlossen, da sie mit diesem informellen Abstimmungsprozess einen Rahmen schaffen können, in dem frühzeitig über konkrete Projekte abgestimmt werden kann. Grenzüberschreitende Projekte können auf diesem informellen Weg im Konsens weiter entwickelt werden und den befugten Gremien zum Entscheid, zur Finanzierung und letztlich zur Umsetzung vorgeschlagen werden. Über dieses informelle Verfahren kann ein Konsens aufgezeigt und das gemeinsame Problembewusstsein geschärft werden. Informelle Verfahren haben damit den Vorteil, dass sie flexibel und situationsgerecht angewandt werden können und dienen damit der fachlichen Vorbereitung von formellen Planungsverfahren und -entscheidungen.

… liefert konkrete Beiträge zum Zusammenwachsen Europas

Die kontinuierliche grenzüberschreitende Kommunikation hat einen entscheidenden Einfluss auf das erfolgreiche Zusammenwachsen bisheriger und neuer Mitglieder im vereinten Europa. Durch die intensive fachübergreifende Auseinandersetzung mit geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekten auf kommunaler und regionaler Ebene beiderseits von Oder und Neiße konnten wichtige und neue Erkenntnisse über die jeweiligen Prioritätensetzungen gewonnen werden.

konkrete Projektarbeit als ein Beitrag zur grenzüberschreitenden Kooperation

Eine wesentliche Erkenntnis hat die grenzüberschreitende Kooperation gezeigt: Alle Akteure im Deutsch-Polnischen Raum befinden sich mitten in einem Entwicklungsprozess des Zusammenwachsens, zu dem das vorliegende Projekt einen wichtigen Beitrag leistet und als eine weitere Etappe zu betrachten ist. Die „Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur" beschreiben einen Ausschnitt des Gesamtprozesses. Unter dieser Prämisse sind die nachfolgend dargelegten Arbeitsergebnisse zu versehen. Sie stellen keine abschließende Betrachtung des Grenzraumes dar, sondern spiegeln den derzeit aktuellen Erkenntnisstand wider. Alle am Prozess Beteiligten beschreiben die Arbeitsergebnisse als „Momentaufnahme" der aktuellen Situation. Insbesondere lassen sich auf unterschiedlichen Ebenen projektbezogene Ansätze für die weitere Zusammenarbeit im Grenzraum ableiten.

unterschiedliche Bearbeitungstiefen - in Überarbeitung befindliche Planungsgrundlagen

Die Grundlagenrecherchen zum Projekt DPERON weisen unterschiedliche Bearbeitungstiefen auf. Dieses Faktum beruht vorrangig auf dem sehr differenzierten Aufbau der deutschen und polnischen Raum- und Infrastrukturplanungssysteme, der eine unmittelbare Vergleichbarkeit und die Ableitung gleichwertiger Aussagen erschwert. Zudem befindet sich eine Reihe von relevanten Planungsdokumenten (z. B. der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg) in der Überarbeitungsphase, so dass heute abgeleitete Aussagen aus diesen Dokumenten morgen bereits einer anderen Beurteilung unterliegen würden. Die vorliegenden Arbeitsergebnisse sind auch unter diesen Rahmenbedingungen einzuordnen. Auch differenziert sich die Bearbeitungstiefe innerhalb der drei Euro-

regionen von der im Raum der Wojewodschaft Dolnośląskie, die die Räume der Euroregionen im Rahmen der Integrierten Verkehrskonzepte sehr viel detaillierter betrachtet und analysiert wurden.

Die inhaltliche Projektbearbeitung fand im Jahr 2007 statt, so dass die Auswirkungen des Beitritts der Republik Polen zum Schengener Abkommen zum 21. Dezember 2007 nicht detailliert untersucht wurden. Ohne vertiefende Analysen ist heute erkennbar, dass die bisher den Verkehrsfluss hindernden Grenzstaus komplett abgebaut sind und ein rasches Queren der Grenze möglich geworden ist. Für den DPERON bringt dies deutliche Verbesserungen in der Erreichbarkeit der verschiedenen Standorte. Perspektivisch werden die Akteure im DPERON sich mit dem Verbleib bzw. der Nachnutzung der nicht mehr benötigten Grenzabfertigungsanlagen auseinander setzen (müssen).

Intensivierung des Planungsdialoges - Nutzung informeller Prozesse zur konsensualen Entwicklung von Projekten

Das Projekt DPERON leistet einen Beitrag zur Erkenntnis und zum Verständnis der bilateralen Planungsziele und Prioritäten. Die Arbeiten bilden einen weiteren, wichtigen Baustein über die strategische Zusammenarbeit im Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum und tragen zu einer Fortführung und Intensivierung des grenzüberschreitenden Planungsdialoges bei. Dieser informelle und für das Zusammenwachsen relevante Prozess kann den Rahmen für eine frühzeitige Abstimmung von konkreten Projekten bilden, die im Konsens entwickelt, entschieden und umgesetzt werden können.

1 Aufgabenstellung und Projektziele

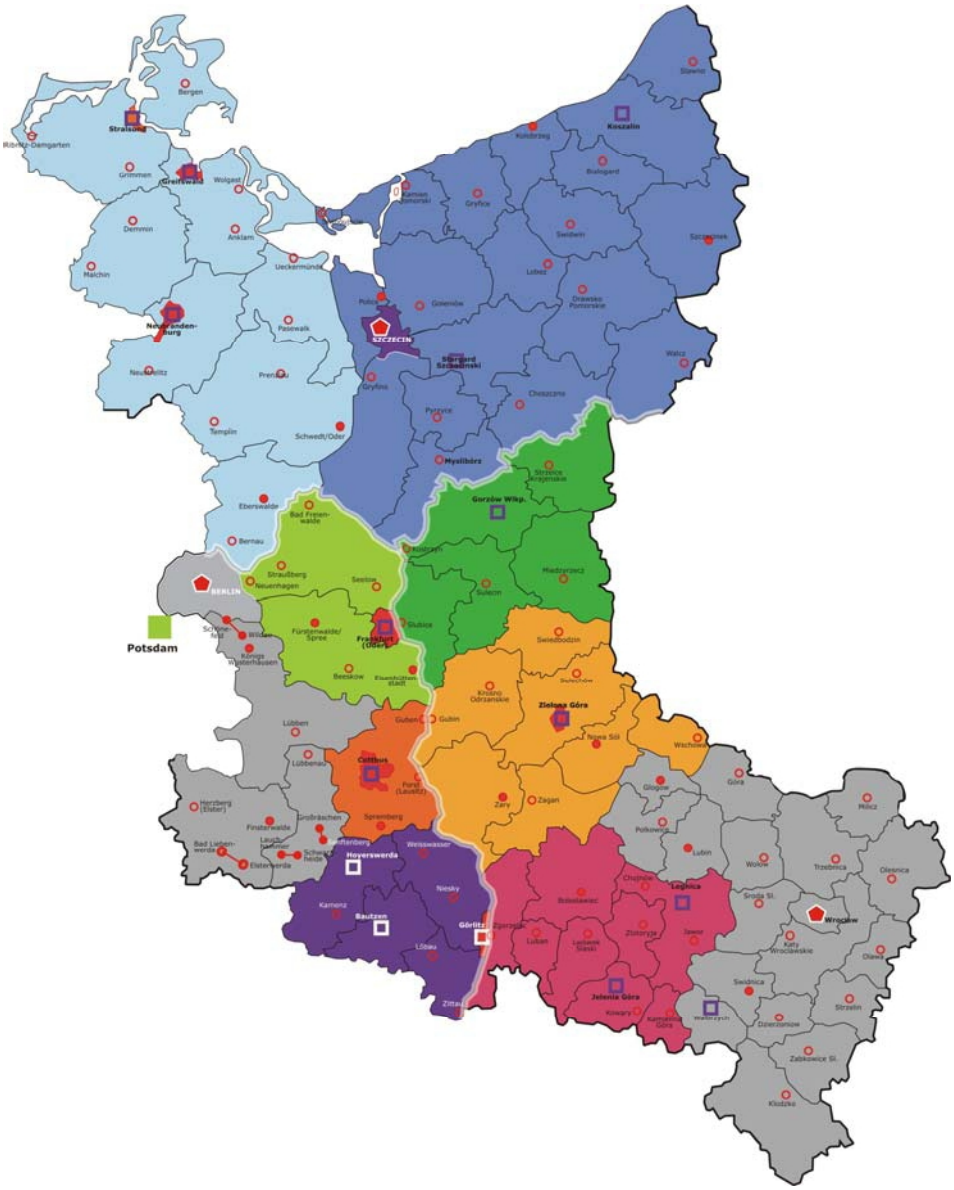
Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamtraumes durch eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

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 zugehörig



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 Sachsendreieck 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

- 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 30. April 2008 wieder. Der Berichtsentwurf der Lose 1 und 2, der im wesentlichen die Kapitel 1 bis 5 beinhaltete, 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

- 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.

Die Mitglieder der Lenkungsgruppe …

Die Lenkungsgruppe DPERON setzt sich aus Vertreter folgender Institutionen zusammen:

- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
- Europaregion POMERANIA e. V.
- Wojewodschaft Zachodniopomorskie, Marschallamt, Department Infrastruktur
- Wojewodschaft Lubuskie, Marschallamt, Department Geodezji, Planowania Przestrzennego i Gospodarki Nieruchomościami
- Wojewodschaft Dolnoslawskie, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu
- Euroregion Pro Europa Viadrina
- Euroregion Spree-Neiße-Bober

… und ihre Gäste

Neben den benannten Mitgliedern der Lenkungsgruppe DPERON haben Vertreter aus folgenden Institutionen die Arbeit als Gäste begleitet:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
- Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Land Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Raumordnung
- Sächsisches Staatsministerium des Innern, Abteilung Landesentwicklung, Vermessungswesen, Referat 45, Europäische Raumordnung und Fachplanung
- Marschallamt der Wojewodschaft Wielko-Polskie Samorzad Wielkopolski, Abteilung Verkehr
- Zadania Dyrektor Wydziału Gospodarki i Rozwoju Regionalnego
- Zadania Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki i Rozwoju Regionalnego
- Wojewodschaftsamt Zachodniopomorskie

unterschiedliche Informationsstände - zunehmendes Interesse an aktiver Beteiligung

Ein wesentlicher Bestandteil, der den DPERON-Prozess begleitet hat, war die kontinuierliche Information sowie die laufende Abstimmung über die Inhalte und Ziele des Projektes. 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 erfolgt ist,. Zu den Arbeitsergebnissen der Lose 1 und 2 (Bericht Stand 9. Okto-

ber 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 mittelzentralen 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 Gesamtsraumes 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.

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 wurden diese Analysen durch das o. g. umfassende Beteiligungsverfahren.

acht 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. Im Januar und Februar 2008 wurden insgesamt fünf weitere Koordinierungsgruppensitzungen durchgeführt, die vorrangig die Einarbeitung der Beteiligungsergebnisse der Projektpartner in den Abschlussbericht zum Gegenstand hatten.

Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium

Die begleitende Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium tagte im Zeitraum sechsmal. 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 Mitte 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).

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 zuführen.
- 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 Zwischenarbeitsschritte 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 Plandokumenten. Für die polnische Seite wurden die Entwicklungsstrategien der Wojewodschaften, die Raumentwicklungspläne der Wojewodschaften sowie die Entwicklungsstrategien Verkehr der Wojewodschaften ausgewertet. Hierbei ist jedoch obige Einschränkung zu beachten, die auf die in Überarbeitung befindlichen Arbeitsstände dieser Planwerke hinweist.

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

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

2.3 Weitere relevante Initiativen und Projekte

Der deutsch-polnische Grenzraum ist mittlerweile in sehr vielen Projekten analysiert und bearbeitet worden. Dabei wurden jedoch grundsätzlich Teilräume

betrachtet, so z. B. die Euroregionen bzw. das Augenmerk auf konkrete Verkehrsachsen gelegt. Eine „Gesamtschau" für den ganzen Grenzraum entlang 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



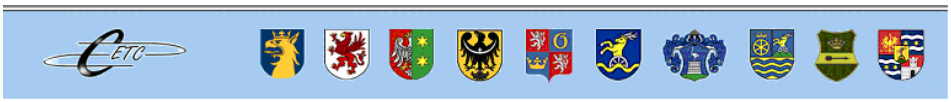
Mit der Oderpartnerschaft wird das Ziel verfolgt, die Oderregion zu einem wachsenden Wirtschaftsraum zu entwickeln. Die Kooperationspartner Berlin, Brandenburg, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie haben sich Arbeitsschwerpunkte in folgenden Handlungsfeldern 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 auseinander setzten. Als wichtige Ziele die Verkehrsinfrastruktur betreffend, lassen sich die folgenden zusammen fassen:

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

CETC





Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor ist eine gemeinsame Initiative von 9 Regionen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Diese Initiative hat den Aufbau von günstigen Verkehrsverbindungen aus Schweden über die Ostsee und weiter in Richtung Südeuropa - Richtung Balkan und Italien, zum Ziel. Ein wesentliches Ziel der Initiative ist der Aufbau eines überregionalen Wirtschaftsentwicklungsraumes.

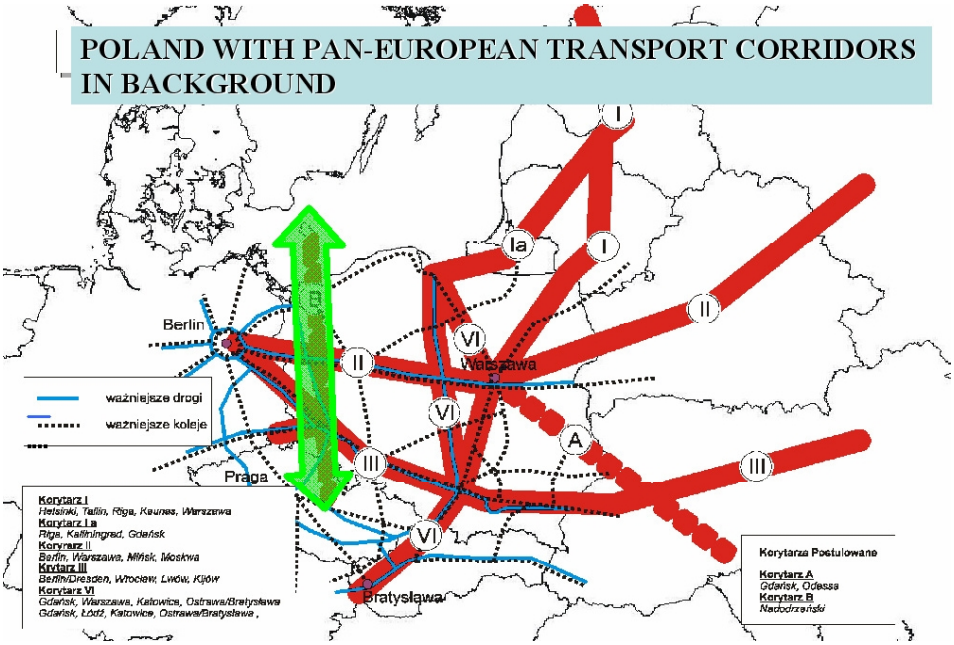
Die Achse des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors bildet die internationale Straße E65 (in Polen Nationalstraße Nr. 3), die in Malmö in Schweden beginnt und in Chaniá auf Kreta endet. Im Gebiet des Korridors befinden sich darüber hinaus vom Norden nach Süden führende Eisenbahnverbindungen und die Wasserstraße der Oder. Weiterhin zählen zum Korridor auch Flugverbindungen, die über das eigentliche Korridorgebiet hinaus reichen.

Im Einzugsgebiet des CETC wohnen ca. 35 Millionen Menschen, unter Berücksichtigung Südschwedens, der Regionen der Länder der Vysehrader Gruppe sowie eines Teil des Balkans samt Norditalien und Griechenland. Hier befinden sich wirtschaftlich gesehen wichtige Verkehrsknoten und Wege, die Europa mit den Staaten des Nahen Ostens und Zentralasiens auf dem Landweg, dem Wasserweg sowie dem Luftweg verbinden. So besteht die Möglichkeit, neben dem heute dominierenden Straßenverkehr, eine in europäischer Dimension bedeutende See-/Eisenbahnverbindung zwischen Schweden sowie den Ostseeanrainerstaaten und den Ländern und Regionen zwischen der Adria, dem Schwarzen Meer und der Ägäis aufzubauen.

Die politische Initiative zur Etablierung des CETC wurde von 6 Regionen unterstützt, die im April 2004 in Szczecin eine Interregionale Vereinbarung zur Etablierung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors unterzeichnet haben. Darunter befanden sich: Schonen (Schweden), die polnischen Wojewodschaften (Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie), Hradec Kralove (Tschechien) und Bratislava (Slowakei).

Aktuell sind die folgenden Partner Unterzeichner der CETC-Vereinbarung: Die Wojewodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie, die Regio-

nen Schonen (Schweden), Hradec Kralove (Tschechien), Bratislava und Trnava (Slowakei), die Landkreise Vas i Zala, die die ungarische Region Nugat- Dunántúli repräsentieren sowie die Region Varaždin (Kroatien). Die Region Veneto ist Beobachter.



Zwecks Koordinierung und Initiierung haben die Mitgliedsregionen einen Internationalen Lenkungsausschuss berufen, deren Mitglieder die jeweiligen Landes- bzw. Regionsvertreter sowie von ihnen designierte Vertreter der regionalen Institutionen sind.

In Lissabon fand im Oktober 2006 eine Reihe von Konferenzen statt. Das Hauptthema der 14 Konferenzen der für Raum- und Regionalplanung zuständigen Minister lautete „Netze für die nachhaltige Raumentwicklung des europäischen Kontinents. Brücken über Europa". Im Ergebnis der Konferenzen konnte festgehalten werden, dass der CETC-Korridor sich hervorragend in das geplante Netz der regionalen Zusammenarbeit in Europa einpasst.

Hauptziel der Kooperationspartner in diesem Projekt ist, den CETC in das Netz der Paneuropäischen Verkehrskorridore bis zum Jahr 2010 aufzunehmen. In dem Jahr wird eine Aktualisierung der jetzigen Verkehrskorridore erfolgen und mit einer Revision der Netze für prioritäre Projekte des TEN-T-Netzes einher gehen.

Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC soll in der Zukunft über Schnellstraßen, Autobahnen, Eisenbahnmagistralen und die Binnenschifffahrt gebildet werden. Er bietet dann neue, günstige Möglichkeiten zur Entwicklung von Handel und Tourismus und wird auch dazu beitragen, wirtschaftlich und sozial stabile Beziehungen zwischen den Ländern entlang des Korridors und den angrenzenden Ländern aufzubauen. Der CETC wird der kürzeste Weg zu Lande zwischen Nord- und Südeuropa werden. Der Korridor kann auch zur Intensivierung des Warenumsatzes zwischen den Staaten Nordeuropas mit den Ländern

Kleinasiens (z. B. der Türkei), der Arabischen Halbinsel, Nordafrikas und Asiens beitragen.

Wichtige Ergebnisse der Zusammenarbeit der Regionen im Rahmen von CETC wird die Verbesserung der Verkehrsverbindungen, die Realisierung von gemeinsamen Initiativen und die engere Verknüpfung der Wirtschaftsbeziehungen sein.

D-P PLIS

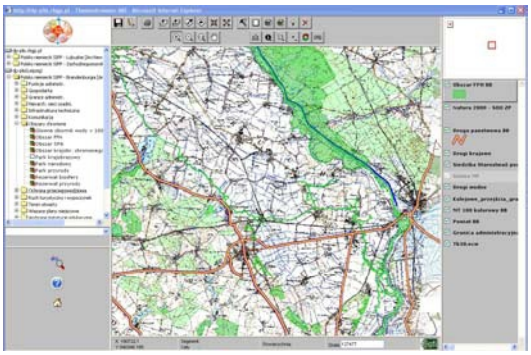


Abbildung 2:
Ausschnitt aus dem D-P-PLIS
[Quelle: Gemeinsame Landesplanungsabteilung]

Das **D**eutsch-**P**olnische Raum**pl**anungs**i**nformations**s**ystem dient der Vereinfachung und Verbesserung der Effizienz der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft und Raumplanung.

Die Bundesländer Berlin und Brandenburg erarbeiten gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, den Wojewodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie ein Raumplanungsinformationssystem, in dem die Raumstrukturen des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes zweisprachig, auf der Basis einer modernen digitalen Hardware- und Softwareplattform dargestellt werden sollen. Dieses System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch effizient unterstützen.

Folgende Ziele werden mit dem D-P PLIS verfolgt:

- Aufbau eines unterstützenden Instruments bei Entscheidungen im Bereich Raumplanung und Raumentwicklung;
- eine GIS-gestützte, gesamträumliche und ständig aktualisierungsfähige Präsentation der für den Raum wichtigen Strukturen der Planungsregionen und Wojewodschaften an der deutsch-polnischen Grenze in deutscher und polnischer Sprache
- Aufbau von Grundlagen zur Verwertung von Rauminformationen zu beliebigen Themenkombinationen für die Fachbenutzer
- Zugangsinformationen für Drittpersonen zu Sach- und Geodaten.

2.3.2 INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum

AB LANDBRIDGE

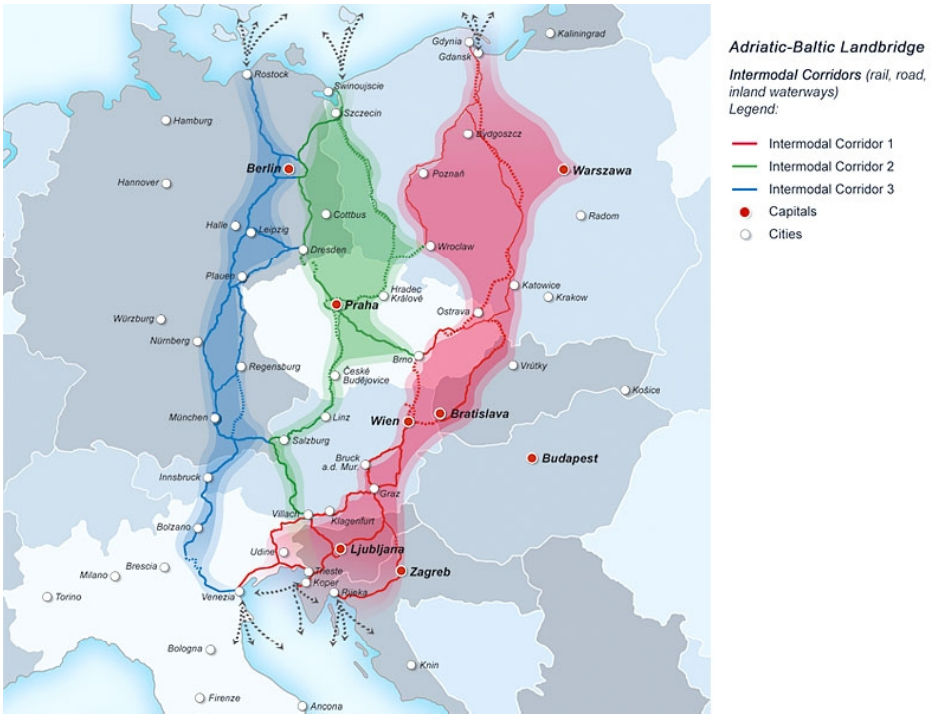


Abbildung 3:
Untersuchungskorridore AB Landbridge
[Quelle: www.ablandbridge.eu]

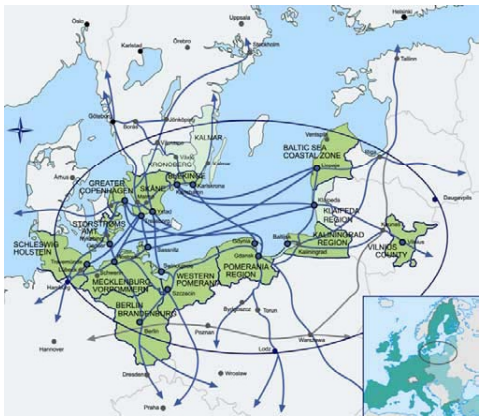
Im Rahmen des Adriatic-Baltic Landbridge Projekts (AB Landbridge) erfolgte die Analyse von 3 Korridortrassen für das A-B Landbridge Gebiet und zwar im Hinblick auf die laufende (2006) und erwartete (2010, 2020) Angebots- und Nachfragesituation bei den einzelnen Verkehrsträgern sowie vor dem Hintergrund der Szenarien der Raumplanung. Parallel zur Analyse wurde eine Reihe von Maßnahmen mit institutionellen Charakter realisiert, die sich auf den Aufbau von Diskussionsforen (Forum für Raumentwicklung, Beratungsforum für Verkehrsfragen, auf hoher Ebene angesiedelt) konzentrieren. Ziel ist hierbei, die institutionelle Basis zu erweitern und auch Schlüsselprojekte und Referenzprogramme außerhalb des CADSES-Raumes zu konsultieren. Über Pilotprojekte gelang es, die sinnvollsten Bereiche der Zusammenarbeit von Häfen und Terminals festzulegen und notwendige Bedingungen für die Implementierung von bestimmten Dienstleistungen zu definieren. Im Rahmen des Projekts wurde eine Karte der Splittung von Straßen im Landbridge-Korridor erarbeitet, ein Profil des institutionellen Programms der Zusammenarbeit im A-B-Raum festgelegt und Empfehlungen an die Politik formuliert.

Initiator und Leadpartner des Projekts ist die Region Veneto in Italien. Projektspartner sind Österreich, Tschechien, Deutschland, Slowenien, Italien und Polen. Insgesamt nehmen 23 Institutionen, die Kommunen, Regionen, die Verwaltungen der Häfen, die für den Transport auf Straße und Schiene zuständigen Institutionen sowie Einrichtungen der internationalen Zusammenarbeit teil. Detaillierte Informationen können unter der Internetadresse www.ablandbridge.eu abgerufen werden.

Die Idee des Aufbaus und der Realisierung des A-B Landbridge-Projektes ermöglicht eine präzise Identifizierung von infrastrukturellen Elementen des Nord-Süd-Verkehrskorridors und folglich die Definition von Möglichkeiten und Chancen, die sich aus dessen Nutzung ergeben. Das Projekt liefert auch aus der Realisierungssicht von grenzüberschreitenden Investitionen, die im Rahmen von DPERON identifiziert werden, wichtige Grundlagen und Impulse. Das Projektgebiet von DPERON liegt direkt im Einzugsbereich der untersuchten Korridore Nr. 2 (grün) und Nr. 3 (blau).

Das A-B Landbridge-Projekt zeigt auch die große Bedeutung der regionalen Zusammenarbeit auf. Zur Zeit gestaltet sich diese Zusammenarbeit an den Staatsgrenzen am effektivsten. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist in hohem Maße formalisiert und erfasst in der Regel nicht die Planung von gemeinsamen Investitionsvorhaben.

BALTIC GATEWAY+



Das Projekt BALTIC GATEWAY+ hat eine verbesserte verkehrliche Integration der Regionen der südlichen Ostsee zum Ziel, was letztendlich zu hocheffektiven Verkehrslösungen führen wird. Es geht insbesondere um eine bessere Anbindung der Wasserstraßen der südlichen Ostsee an das transeuropäische Verkehrsnetz sowie um die Weiterentwicklung des Konzepts der „Seeautobahnen" als eine Alternative für die Verkehrskorridore zu Land.

Besondere Prioritäten sind hierbei:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Transport und in der Logistik
- Aufwertung der multimodalen Zentren
- Ausbau der Containertransporte sowie der Bau von Containerterminals
- Untersuchungen zu „Zwillingsprojekten" in bestimmten Häfen
- Investitionen zur Verbesserung der Verbindungen mit dem Hinterland sowie mit einem entwickelten Dienstleistungsnetz
- Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Kohärenz in Europa.

Zu den wichtigsten im Gebiet der Wojewodschaft Zachodniopomorskie vorgeschlagenen Projekten gehören:

- Bau einer festen Querung über die Swine in Świnoujście,
- Bau der westlichen Straßenumgehung der Stadt Szczecin,
- Aufwertung der Nationalstraße Nr. 11 auf der Strecke Kołobrzeg-Grenze der Wojewodschaft,

- Ausbau des multimodalen Terminals und des Seefährenterminals in Świnoujście
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Seehäfen in Szczecin und Świnoujście – Straße, Schiene
- Umbau der Straße Nr. S3 Świnoujście- Lubawka auf der Strecke Świnoujście-Szczecin
- Modernisierung der Eisenbahnlinie CE-59.

COINCO

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

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

Die folgenden Projektpartner arbeiten gemeinsam an diesen Zielen:

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

JoiTraM

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

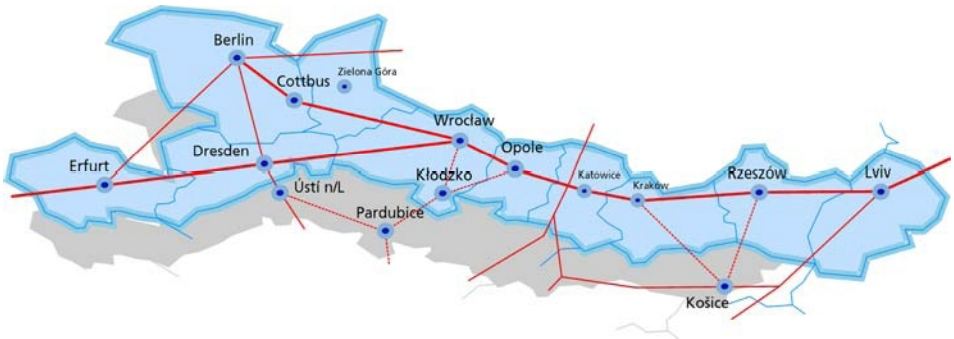
- grenzüberschreitende Verkehrsplanung
- Einzelstreckenuntersuchung SPNV
- Unterstützung der Wojewodschaft beim Aufbau einer Regieebene

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



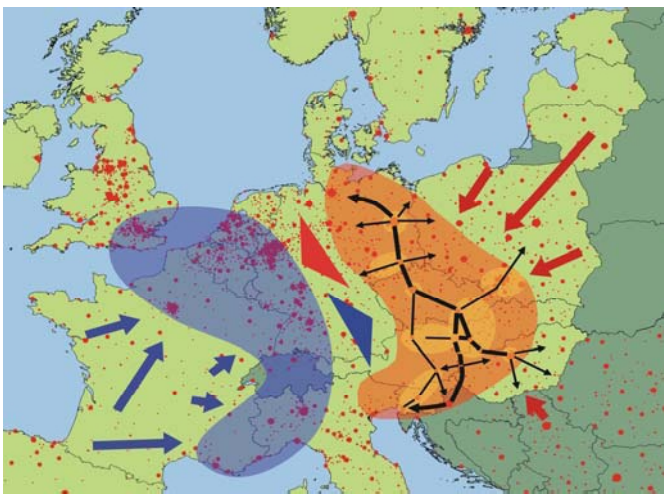
Die Via Regia verbindet als Paneuropäischer Verkehrskorridor III Städte und Metropolen wie Berlin, Dresden, Breslau, Lemberg und Kiew. Dieser Raum, in dem rund 30 Mio. Menschen leben, ist von großer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung und die weitere Integration der Europäischen Union und ihrer 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)/Słubice

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, 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 wurde im November 2007 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 Kunststofferzeugnissen.

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 des, 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.

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 Peripherräumen

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).

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



Der größte Teil des DPERON liegt nach Bewertung aus europäischer Sicht demnach im Zwischenraum mit geringer Dichte bzw. mit Verdichtungsansätzen. Der Raum zwischen Berlin und Warszawa wird deshalb im europäischen Maßstab als Peripherraum mit Verdichtungsansätzen bzw. mit sehr geringer Dichte eingeordnet. Nur die Metropole Berlin wird dem inneren Zentralraum zugeordnet. Zu dieser Einschätzung gelangt das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Rahmen des Raumordnungsberichtes 2005.

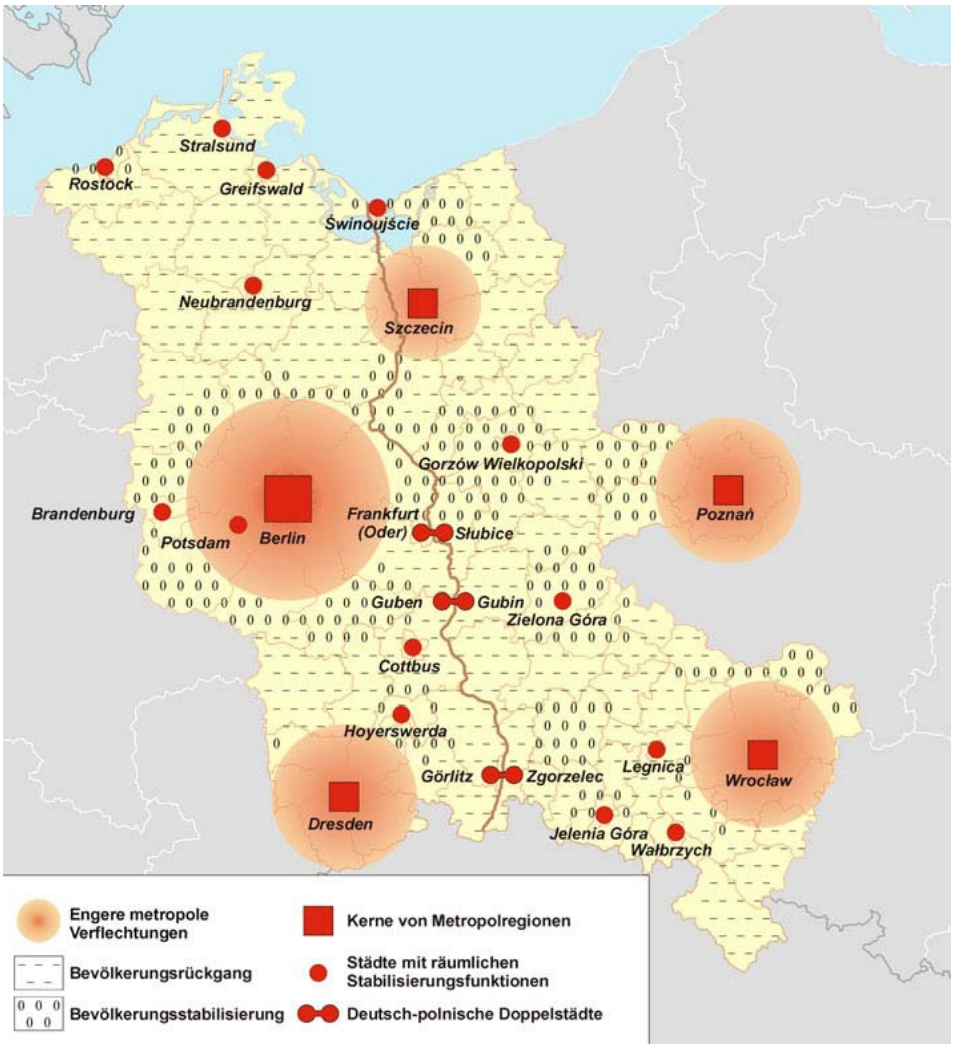
Ausgangslage erfordert Betrachtung als Gesamtraum und Abbau von Konkurrenzen

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.

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.

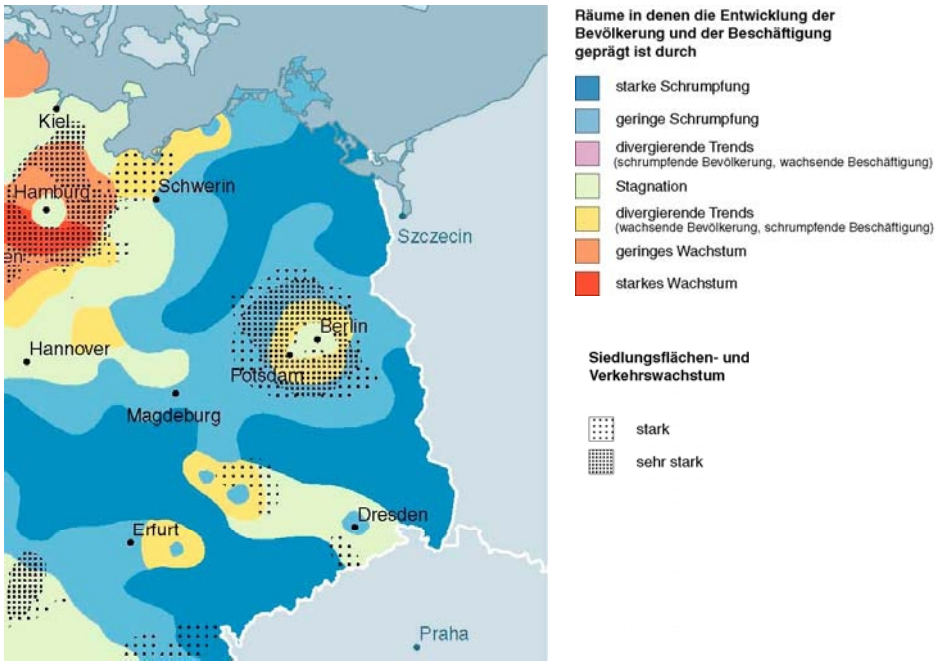
Dieses Szenario würde zu folgenden Entwicklungen führen:

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

- 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.

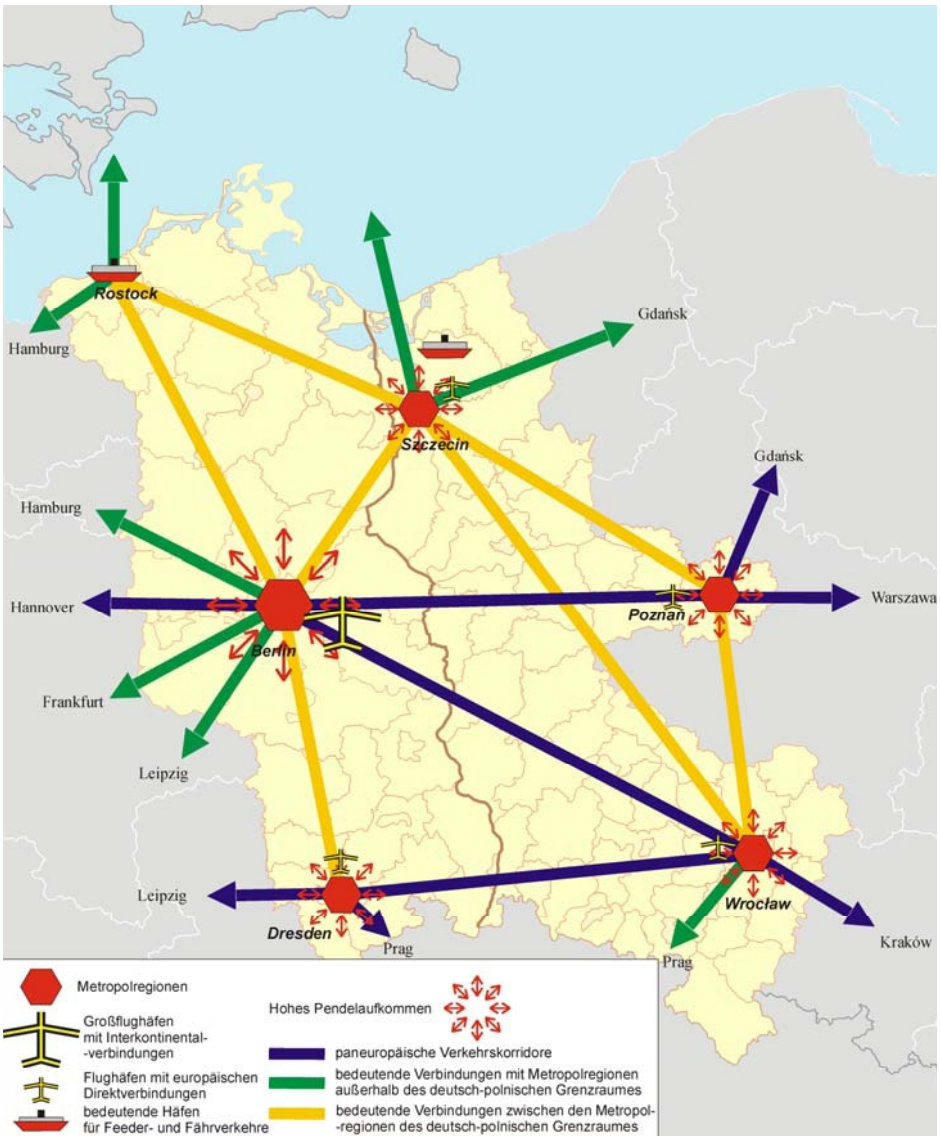
Der aktuelle Raumordnungsbericht des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung zeigt in den Trends der Raumentwicklung für den ostdeutschen Raum ein ganz ähnliches Bild, indem vor allem im Berliner Raum sowie um Dresden herum - trotz Rückgang von Bevölkerung und Beschäftigung - ein Zuwachs an Siedlungsflächen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

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



Daraus lassen sich Prognosen für die Entwicklung der Hauptverkehrsströme ableiten:

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

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, Kolobrzeg, Stargard Szczecinski, Szczecinek, Zielona Góra, Gorzów Wlkp., Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych und Bolesławiec 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

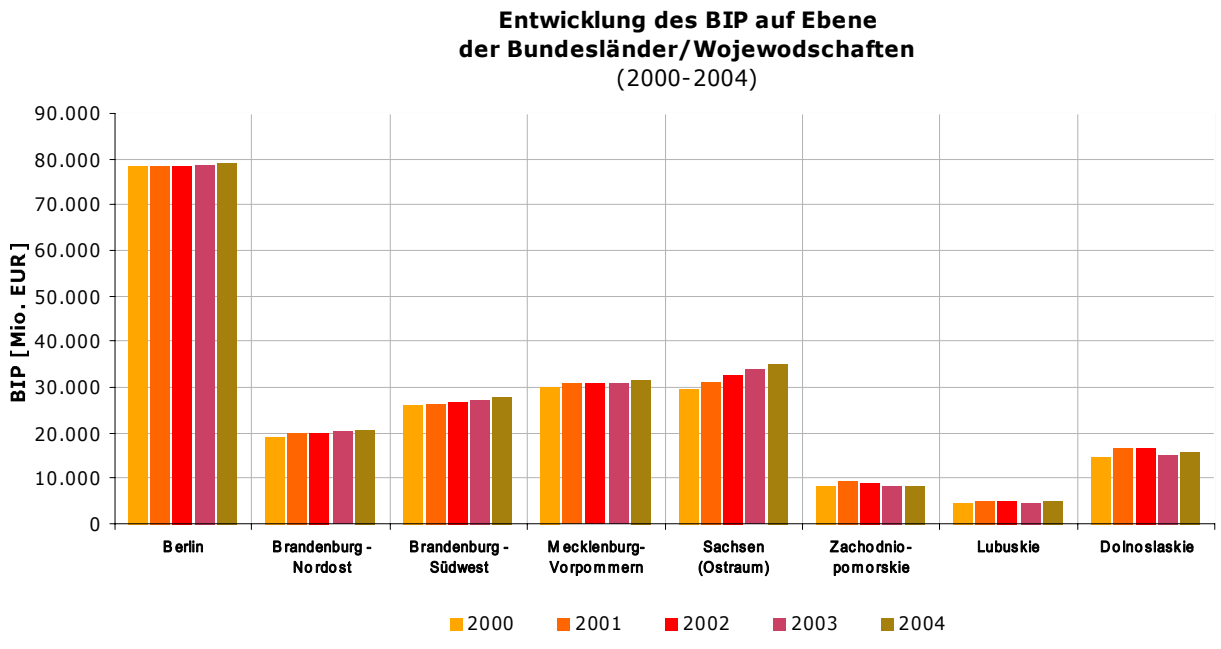
positive Wirtschaftsentwicklung - Nachholbedarf in der Grenzregion

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

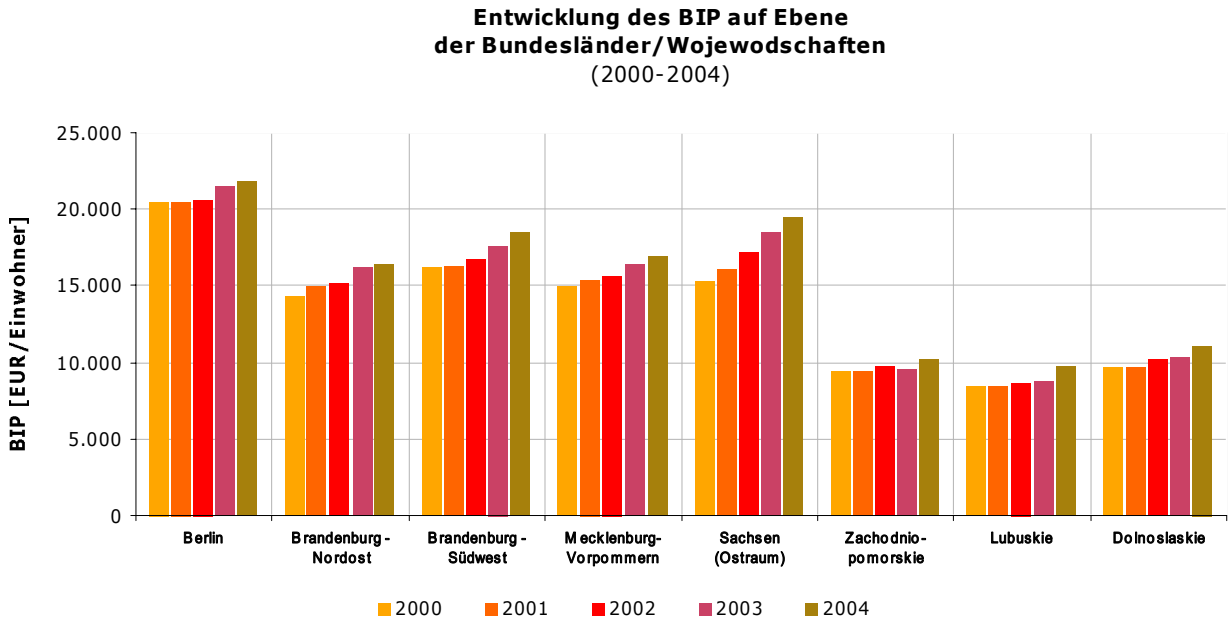
Das BIP (Bruttoinlandsprodukt) ist ein Indikator für die Produktionstätigkeit eines Landes oder einer Region. Es entspricht dem Gesamtwert der produzierten Waren und Dienstleistungen abzüglich des Werts der Waren und Dienstleistungen, die bei ihrer Produktion als Vorleistungen verwendet werden.

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



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

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

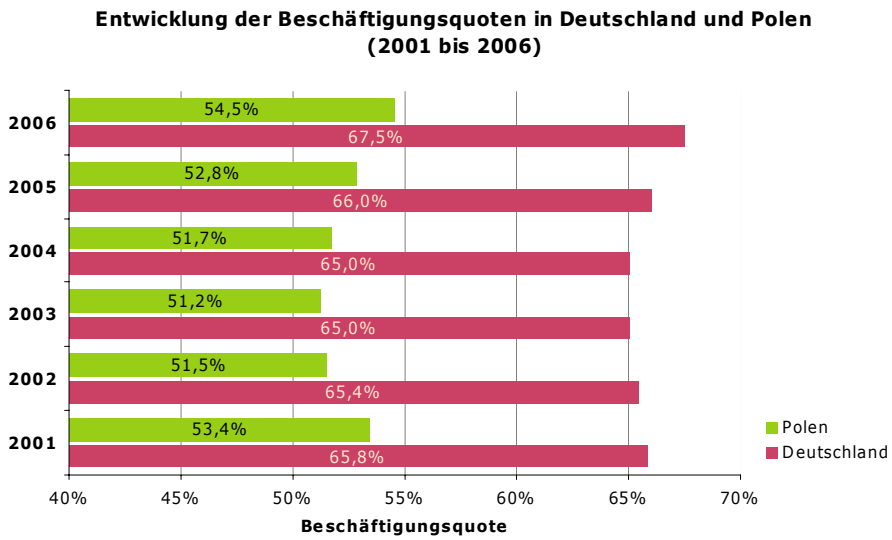
Neuausrichtung der Wirtschaftsentwicklungsstrategie in Brandenburg - Vorbild für andere

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 Wller 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 Wirtschaftsentwicklungspolitik 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]



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

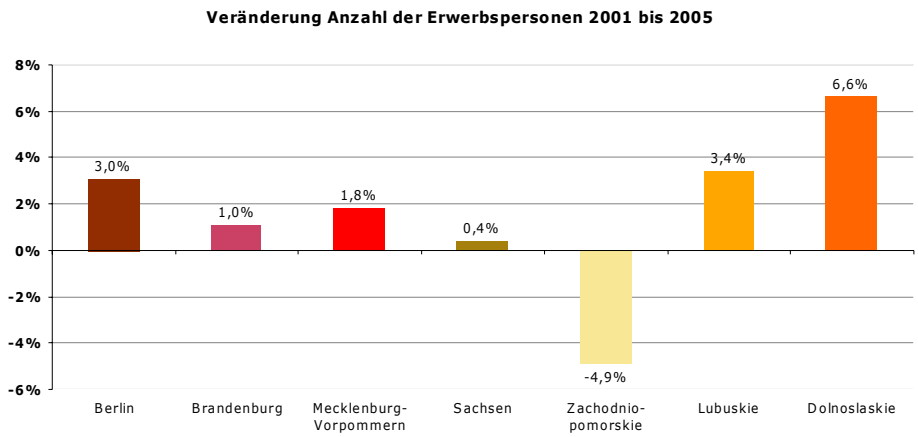
Ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist die Entwicklung der Beschäftigungsquote[1], hier anhand der letzten sechs Jahre dargestellt. Sowohl in Deutschland, als auch in Polen war ein Rückgang der Beschäftigungsquoten in den Jahren 2003 und 2004 zu verzeichnen, in den letzten beiden 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

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 EU27[2] 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

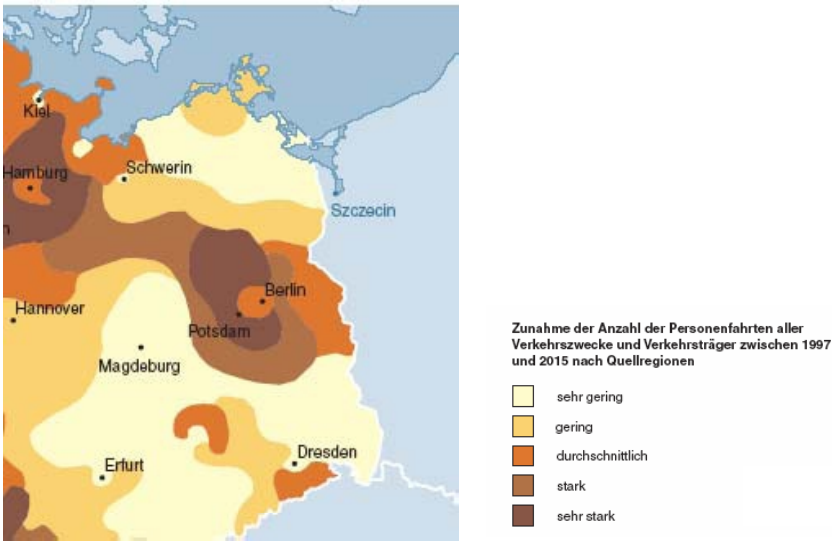
Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Grenzraumregion sind nur wenige zu finden. So findet sich in der Raumordnungsprognose des BBR zumindest für den deutschen Teilraum folgende Aussage: „Einschätzungen zur Beschäftigungsentwicklung der ostdeutschen Regionen sind im Vergleich zu den westdeutschen 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

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- Wrocław-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 Gesamtraumes 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 Körperschaftssteuer 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

  - Legnica
  - Kamienna Góra
  - Wałbryzch
- 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.

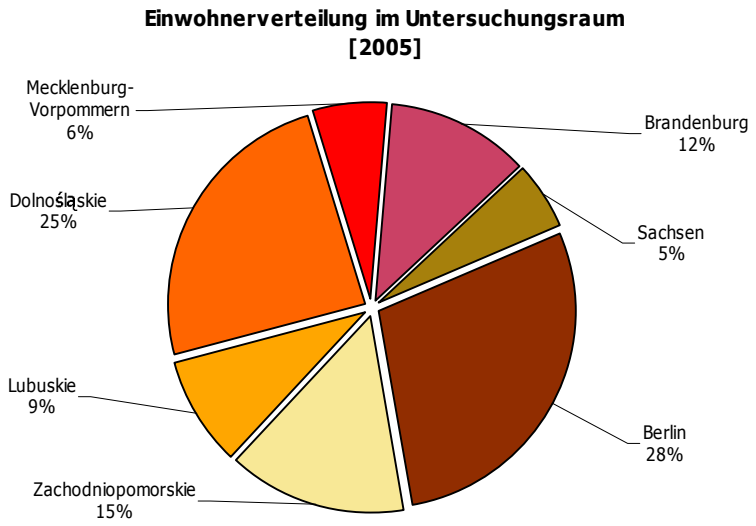
3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose

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

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

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

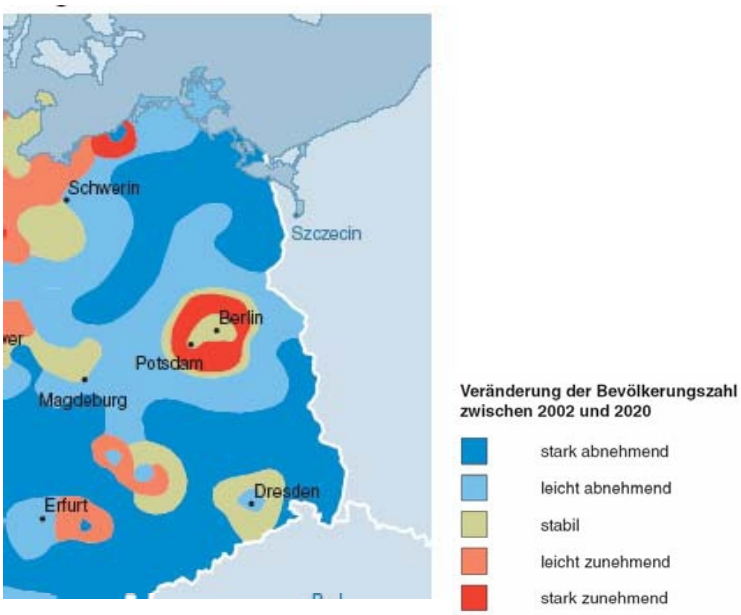


Deutliche Bevölkerungsschwerpunkte bilden Berlin und die Wojewodschaft Dolnośląskie.

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.

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



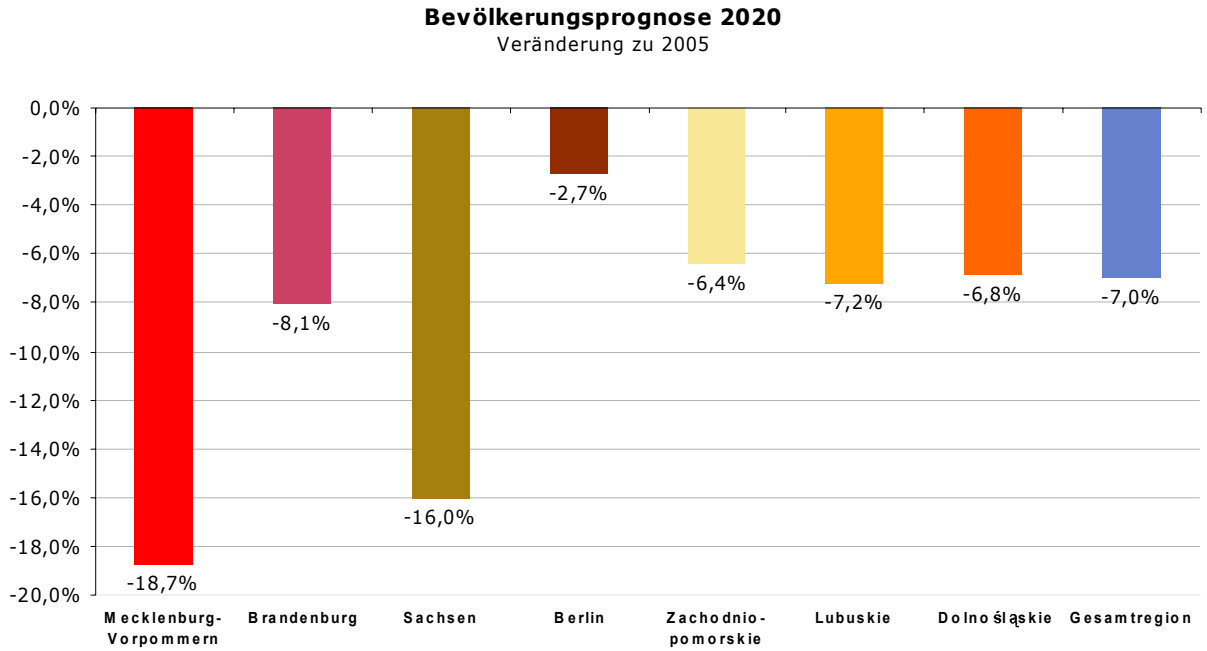
Deutlich erkennbar ist die positive Bevölkerungsentwicklung um die Metropole Berlin herum, auch um Dresden könne stabile Bevölkerungsentwicklungen vorausgesagt werden. Der gesamte Raum zwischen Ostsee im Norden und der tschechischen Grenze im Süden wird jedoch vornehmlich leichte bis starke Bevölkerungsverluste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

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

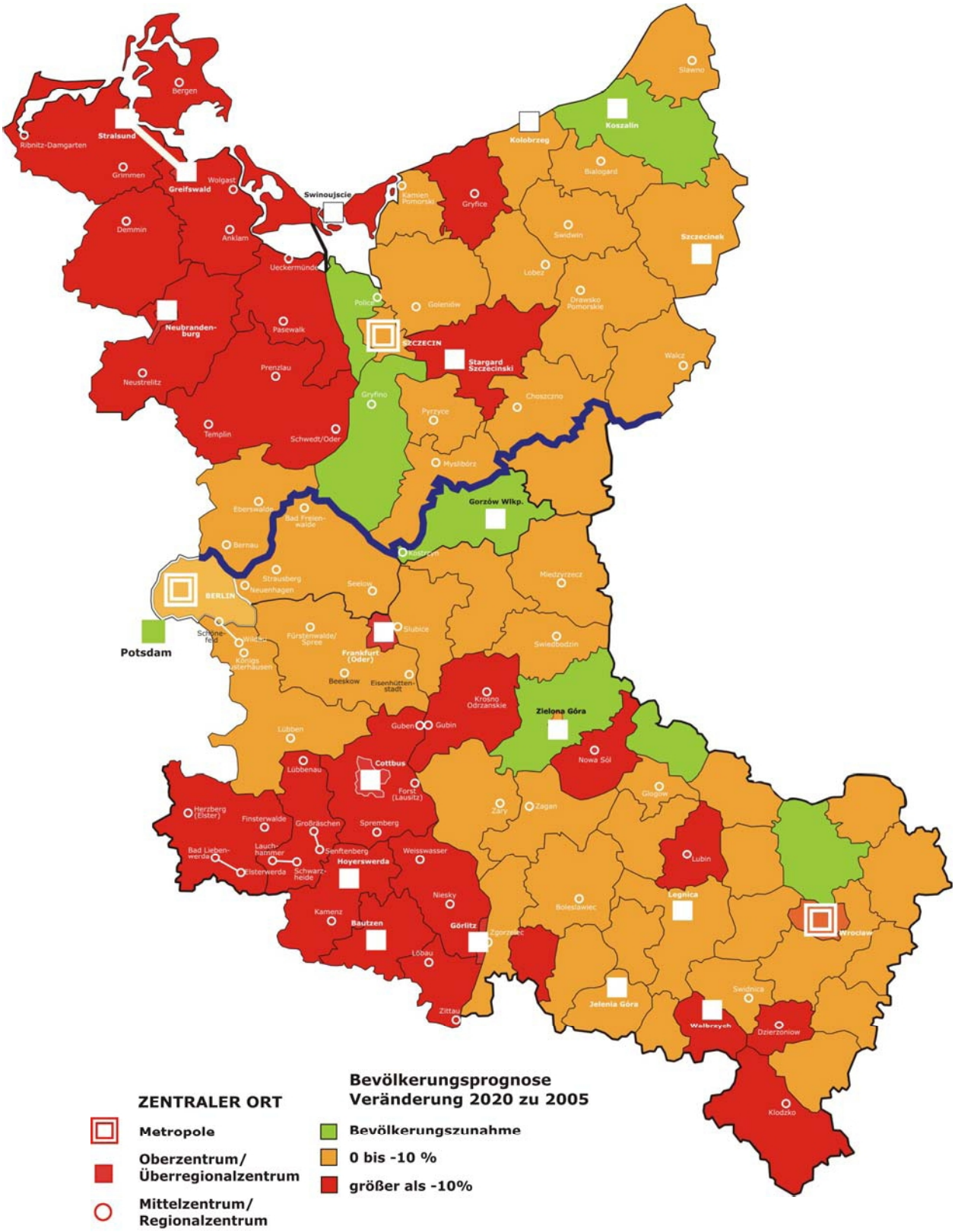


Parallel zur Verringerung der Einwohnerzahlen wird die Überalterung der Gesellschaft weiter voran schreiten - auf der deutschen Seite stärker ausgeprägt, als auf der polnischen. Für nahezu den gesamten deutschen Teil des Untersuchungsraumes wird bis zum Jahr 2020 ein starker bis sehr starker Anstieg 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:

Abbildung 19: Bevölkerungsprognose, Zentrenstruktur gem. der Landesentwicklungsplanungen bzw. Raumbewirtschaftungsplanungen der Wojewodschaften, 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 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. Szczecin hat sich zum Zentrum mit einer grenzüberschreitenden Stadt-Umland-Region und zunehmender Wahrnehmung grenzüberschreitender Stabilisierungs- und Entwicklungsfunktionen im Rahmen der polyzentrischen Strukturen entwickelt, so auch für den deutschen Grenzraum.

Weiter Richtung Süden kann entlang einer Achse mit den Siedlungsschwerpunkten Berlin-Poznań ein Raum mit Verdichtungsansätzen und den Siedlungskernen Berlin, Gorzów Wlkp. und Zielona Góra (mit Nowa Sól als Duopolis) definiert werden. Deutlich dichtere Siedlungsstrukturen weisen die südlichen Abgrenzun-

gen des Untersuchungsraumes in Richtung Tschechien auf. Dort findet sich eine Reihe von Siedlungskernen: Wrocław, Jelenia Gorá und Wałbryzch. 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 Szczecin mit insgesamt 416.000 Einwohnern als großer Siedlungsraum. Stettin ist damit die größte Agglomeration in diesem Teilraum. Mit dem südöstlich gelegenen Stargard Szczeciński sind die beiden größten Siedlungen auf 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

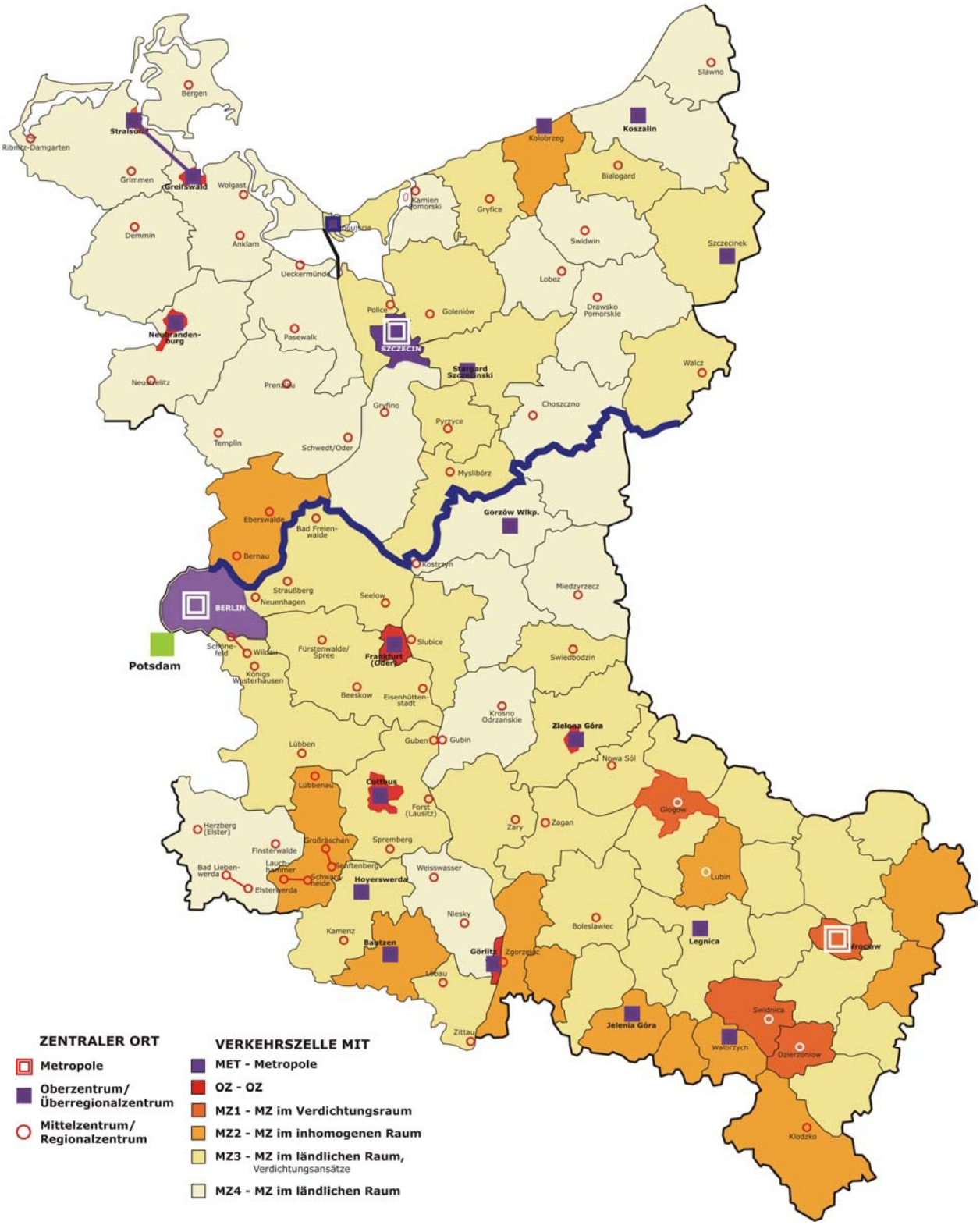
Rd. 63 % der Einwohner leben in den Städten der Region, 27 % der Einwohner finden sich in den ländlich geprägten Teilen der Region.

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.

Abbildung 20: Einwohnerdichten im Untersuchungsraum, Zentrenstruktur, Zentrenstruktur gem. der Landesentwicklungsplanungen bzw. Raumbewirtschaftungsplanungen der Wojewodschaften [Quelle: eigene Darstellung]



Für die Darstellung wurden folgende Kriterien - auf Basis der Zentralen-Orte-Systeme der Landesentwicklungspläne sowie der Raumbewirtschaftungspläne und 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/km²
Oberzentrum	**OZ**	▪ mehr als 100.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km²
Mittelzentrum im Verdichtungsraum	**MZ1**	▪ 100.000 bis 50.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km²
Mittelzentrum im inhomogenen Raum, Randzone Verdichtungsraum	**MZ2**	▪ 30.000 bis 50.000 Einwohner	▪ 100 bis 200 Einwohner/km²
Mittelzentrum im ländlichen Raum, Verdichtungsansätze	**MZ3**	▪ 20.000 bis 30.000 Einwohner	▪ 50 bis 100 Einwohner/km²
Mittelzentrum im ländlichen Raum	**MZ4**	▪ weniger als 20.000 Einwohner	▪ weniger als 50 Einwohner/km²

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 Gesamtraumes. 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**	▪ sehr hohe EW-Dichte ▪ sehr hohe Arbeitsmarkt- und Versorgungszentralität ▪ intensive Verflechtungen mit Verdichtungsraum	▪ sehr hohes Verkehrsaufkommen ▪ deutliche Kapazitätsengpässe ▪ starke Überlastung Verkehrsinfrastruktur ▪ sehr hoher ÖV-Anteil

VERKEHRSZELLE MIT	KATE-GORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
Oberzentrum	**OZ**	▪ hohe EW-Dichte ▪ arbeits- und versorgungsräumliche Beziehungen in den Verdichtungsraum und in die Randzone ▪ Schwerpunkt Gewerbe, DL, Kultur ▪ Mangel an Erholung, Natur	▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ Kapazitätsengpässe ▪ Überlastung der Infrastruktur ▪ hoher ÖV-Anteil
Mittelzentrum im Verdichtungs-raum/Randzone des Verdichtungsraumes	**MZ1**	▪ mittlere Einwohnerdichte ▪ Wohnen dominiert ▪ weniger DL und Gewerbe ▪ ausreichende Infrastrukturausstattung ▪ mittlere Arbeitsplatzattraktivität ▪ Problem der Zersiedlung	▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ z. T. Engpässe ▪ mittlerer bis hoher ÖV-Anteil
Mittelzentrum im inhomogenen Raum (verdichtet/mit Verdichtungsansätzen und ländlich geprägt)	**MZ2**	▪ mittlere bis geringe Einwohnerdichte ▪ Bindeglied zwischen ländlichen und verdichtetem Raum ▪ hohe Bedeutung des Zellschwerpunktes mit deutlichen Verflechtungsbeziehungen (Arbeit, Versorgung)	▪ hohes bis mittleres Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen	**MZ3**	▪ geringe Einwohnerdichte ▪ Gebiete mit deutlicher Umstrukturierung, im Prozess befindlich ▪ geringe Beschäftigung	▪ mittleres bis geringes Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer bis geringer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum	**MZ4**	▪ sehr geringe Einwohnerdichte ▪ Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen ▪ Problem der (Unter)Auslastung der Infrastruktur	▪ 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

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

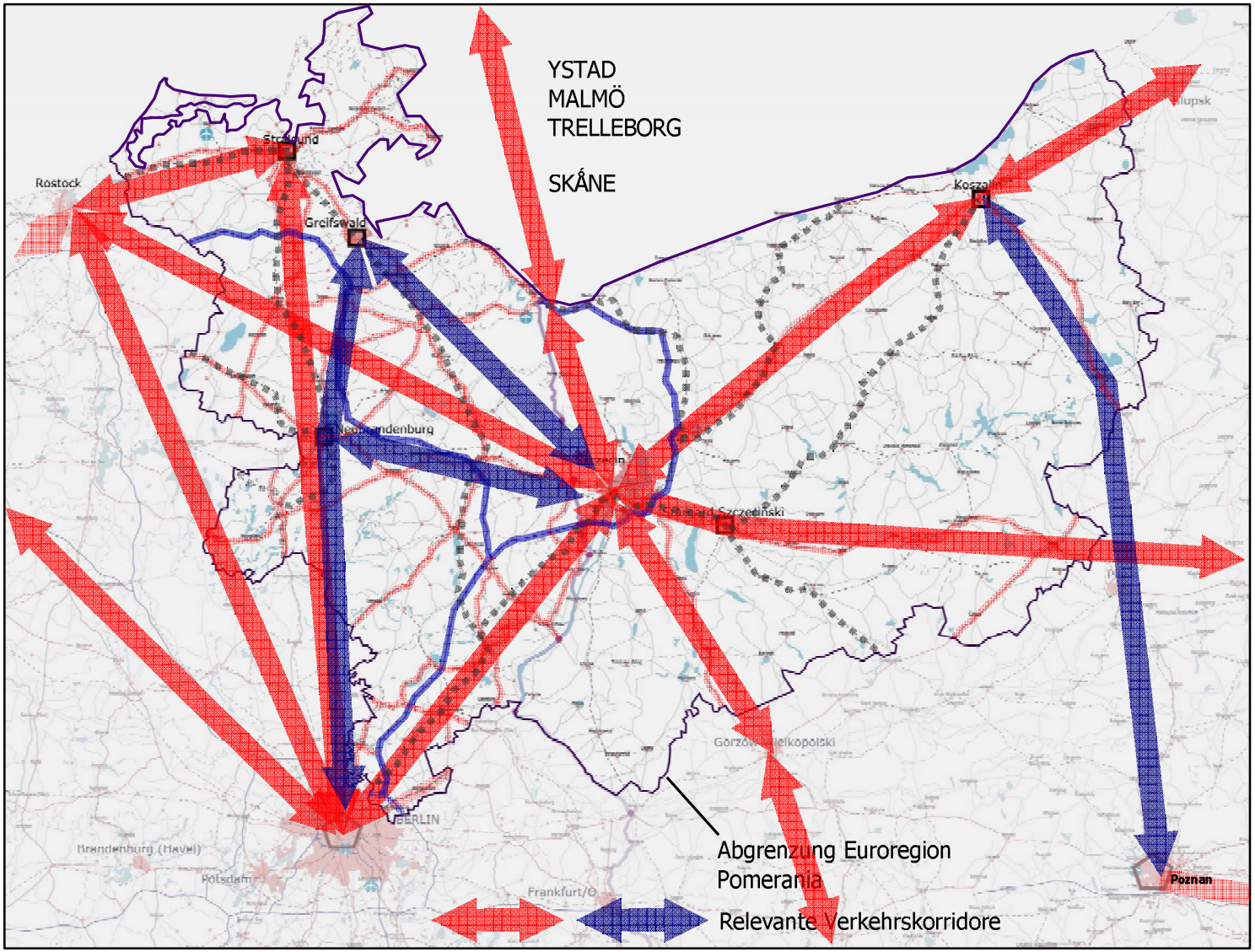
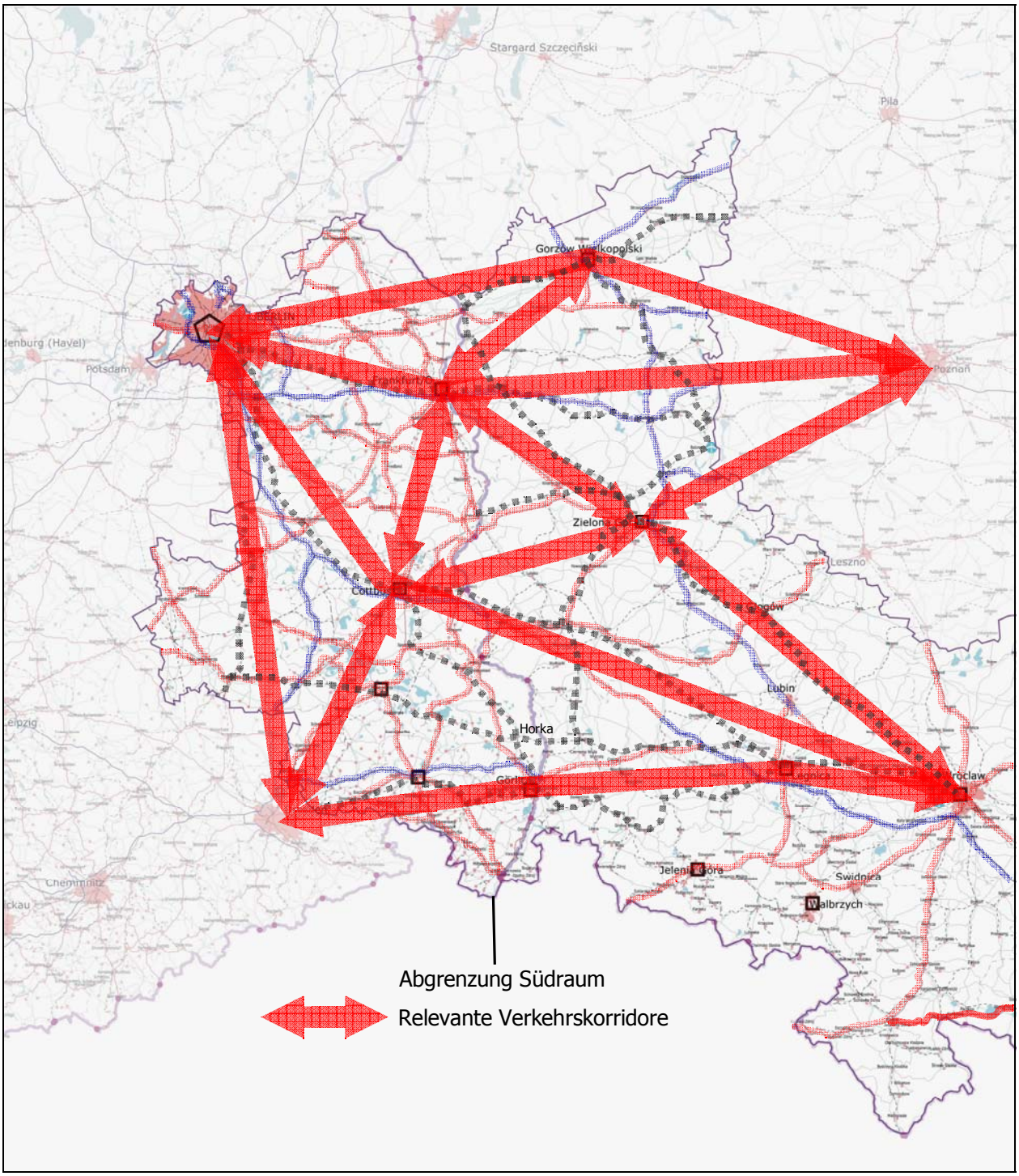


Abbildung 22: Südraum (Los 2) mit relevanten Verkehrskorridoren [Quelle: eigene Darstellung]



FAZIT

- Der deutsch-polnische Entwicklungsraum (DPERON) ist durch die Metropolenräume Berlin, Szczecin und Wrocław maßgeblich geprägt.
- Als überregional bedeutsame Standorte, die außerhalb des betrachteten Raumes liegen, sind Dresden und Poznán 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
  - Gorzów Wlkp.
  - Zielona Góra
  - gemeinsam mit Nowa Sol bilden Gorzów Wlkp. und Zielona Góra das Entwicklungsband DUOPOLIS, die Hauptfunktion von DUOPOLIS ist der Zusammenhalt der Region und die Integration der beiden Wojewodschaftsstädte an der Achse der S3
  - 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 Gesamtraum 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

vielfältige Landschaftsräume - umfassende Angebotspalette

Der DPERON hält aus touristischer Sicht eine sehr breite Palette an unterschiedlichsten Landschaftsräumen und differenzierten Angeboten bereit. Im Norden bildet die Ostseeküste eine wichtige touristische Destination, über die eiszeitlich geformten Landschaften, die Seenplatten in Mecklenburg-Vorpommern, Bran-

denburg, Lubuskie und Zachodniopomorskie, sehr waldreiche Gegenden, die Oder- und Neißeniederung gelangt man in die im Süden des DPERON gelegenen Räume mit umfassenden Kur- und Gebirgstourismusstandorten (Moor- und Thermalbäder, bedeutende Kurorte) in Dolnosląskie. Aufgrund dieser umfassenden, sehr differenziert ausgebildeten Grundlagen für den Tourismus werden nachfolgend sehr schlaglichthaft einige wenige dieser Aspekte näher beleuchtet.

unterschiedliche Qualitäten und Quantitäten in den touristischen Wegenetzen

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

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

Die Oder-Partnerschaft (s. 2.3.1) hat sich im Rahmen des „Forums Tourismus" detailliert mit der Entwicklung des Tourismus beiderseits der Grenze auseinander gesetzt. Für die touristische Entwicklung der Gesamtregion wurden hier folgende wichtige Projekte formuliert

- Erarbeitung eines gemeinsamen **touristischen Leitbildes**. Gemeinsame Beauftragung, Ideenwettbewerb o. ä., Träger, Finanzierung etc. zu klären. Bereits formulierte Vorhaben in der neuen Tourismuskonzeption (2006 - 2010) des Landes Brandenburg sind aufzunehmen (Barrierefreiheit, Harmonisierung des Leit- und Beschilderungssystems etc.)
- Aufbau einer **Marketing-Kooperation** für die Oderregion und Entwicklung eines gemeinsamen Internet- Auftritts. Partner sind TMB und die entsprechenden Marketing- Einheiten der anderen Teilnehmer.
- Erreichung des **gleichen Standards** für die touristische Infrastruktur. Ausbau und Vernetzung des Radwegesystems:
  - Oder-Neiße-Radweg und Europäischer Fernradwanderweg (R1) mit polnischem Projekt „Grüne Oder" vernetzen
  - Ausbau und Vernetzung der Wasserwege: Oder bis Wrocław Warthe Poznan bis Küstrin
  - Einrichtung von 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.

wachsender Bedarf an grenzüberschreitenden Radrundwegen

Den vorhandenen Netzangeboten im gesamten Grenzraum steht ein wachsender Bedarf an grenzüberschreitenden Radrundwegen gegenüber. Hierzu wurden im Grenzraum auf verschiedenen Ebenen Konzepte erarbeitet bzw. Überlegungen durchgeführt, von denen nachfolgend das im Rahmen des INTERREG III Projektes „Baltic+" erarbeitete Konzept „Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen"[3] zitiert wird. Die Ergebnisse dieses Konzeptes lassen sich sinngemäß auf den gesamten grenzräumlichen Bereich des DPERON übertragen.

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 internationale Ostseeroute R-10 mit der Ergänzung der Radroute um das Stettiner Haff bilden im Norden des DPERON ein wichtiges Rückgrat der touristischen Wegenetze.
- 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. So sind dort beispielsweise der Oder-Neiße-Radweg sowie der Radweg auf polnischer Seite ZS-10 „Grüne Oder" vorhanden. Darüber hinaus wird in Kürze der Radweg „Weg der Tausend Seen" auf der polnischen Seite das touristische Wegenetz ergänzen.
- Auf polnischer Seite finden sich umfassende Waldareale und Heideflächen. Insbesondere an Oder und Warthe finden sich ornithologische Reservate, die als Lebensraum für Wasser- und Watvögel internationale Bedeutung genießen. 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 Radwanderrouten erschlossen, die durch die vorhandenen Grenzübergänge miteinander vernetzt sind.

Grenzüberschreitender Gartenkulturpfad „um Bad Muskau herum" geplant

In der Region um Bad Muskau (Sachsen und Lubuskie) 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.

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

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

- Beiderseits der Grenze besteht ein Bedarf zur Vernetzung und auch zur Qualifizierung der touristischen Infrastrukturen. Insbesondere in den touristisch stark nachgefragten Gebieten, wie z. B. der Ostseeküste oder der Kurlandschaft in Dolnoslaskie wird eine stärkere Vernetzung der Infrastrukturen beiderseits der Grenze einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Gesamtregion leisten können.
- 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 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 Projekte[4]. 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 - Warszawa - Minsk - Moscow - Nizhny Novgorod) sowie III (Stra-

[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

ßen- 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.

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 kommend, 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-Poznán) 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 (Arbeitzeiten, Ruhezeiten etc.) im Straßengüterverkehr ist bereits weit fortgeschritten und wird bis zum Jahr 2010 weitgehend abgeschlossen sein.

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

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

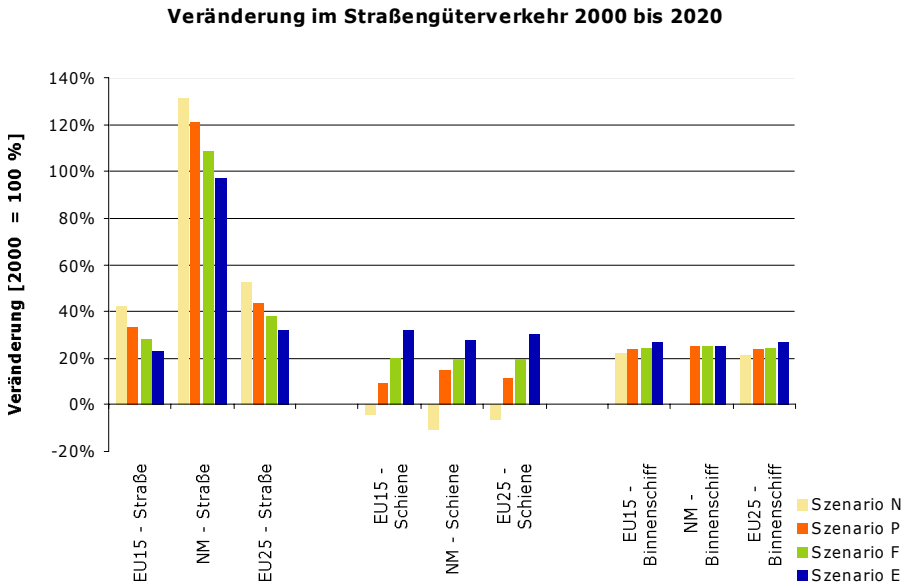
Die Maßnahmen auf EU-Ebene zur Förderung der Transeuropäischen Netze sind umgesetzt. Von 21 geplanten Infrastrukturprojekten in EU-15 sind bisher jedoch nur drei verwirklicht, vier weitere sind bereits weit fortgeschritten. Für die Verzögerungen sind in erster Linie die Mitgliedsstaaten verantwortlich, 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 Szenarien[5] wird die Veränderung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2020 für die „alten" EU15-Staaten, 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.

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



Wachstum im Straßengüterverkehr - nur sehr geringes Wachstum im Schienenverkehr

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

schrumpfende Bevölkerung - zunehmende Verkehrsleistung

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

ÖPNV in ländlichen Regionen vom Schülerverkehr abhängig

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 Zunahmen der Fahrtenleistun-

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

Vor dem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen wurden an den Grenzübergängen zwischen Deutschland und Polen die Reisendenzahlen durch die Bundespolizei erhoben. Seit dem 21. Dezember 2007, dem Beitritt Polens zum Schengener Abkommen, werden diese Daten an den deutsch-polnischen Grenzübergängen nicht mehr erhoben, so dass keine aktuellen Daten ergänzt werden können.

Seit dem 21. Dezember 2007 haben sich insbesondere die Lkw- und Pkw-Staus an den stark frequentierten Grenzübergängen (z. B. BAB12/A2) aufgelöst. Durch den Wegfall dieser Staus haben sich entlang einiger Relationen die Reisezeiten deutlich verbessert. In den Integrierten Verkehrsmodellen wurden jedoch diese Stauerscheinungen nicht „eingerechnet", so dass sich keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrskonzepte durch den Wegfall der Grenzkontrollen ergeben.

Darüber hinaus werden künftig Überlegungen zum Umgang mit den Grenzabfertigungsanlagen erfolgen müssen, da diese in der bestehenden Form nicht mehr benötigt werden. Alternativ zum Rückbau könnten grenzüberschreitende Überlegungen für eine Nachnutzung (z. B. durch Transport- oder Logistikunternehmen) sinnvoll sein.

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.

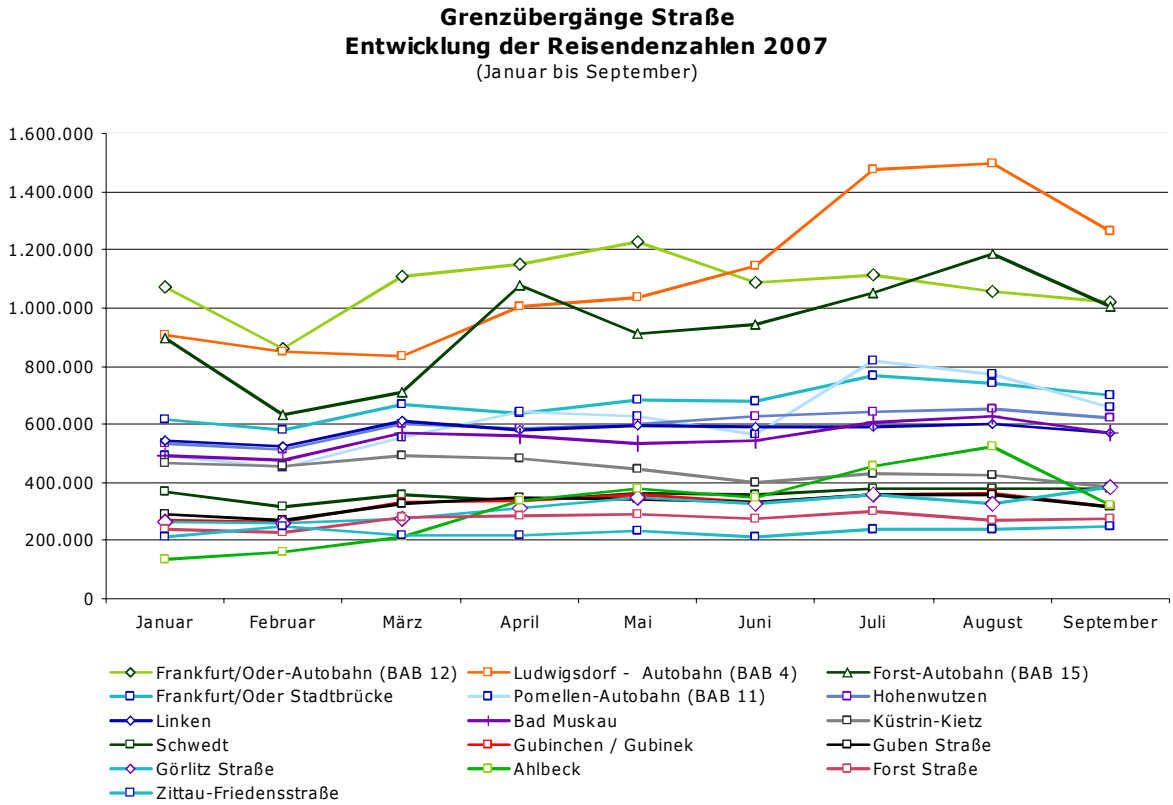


Abbildung 27: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Straße, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

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.

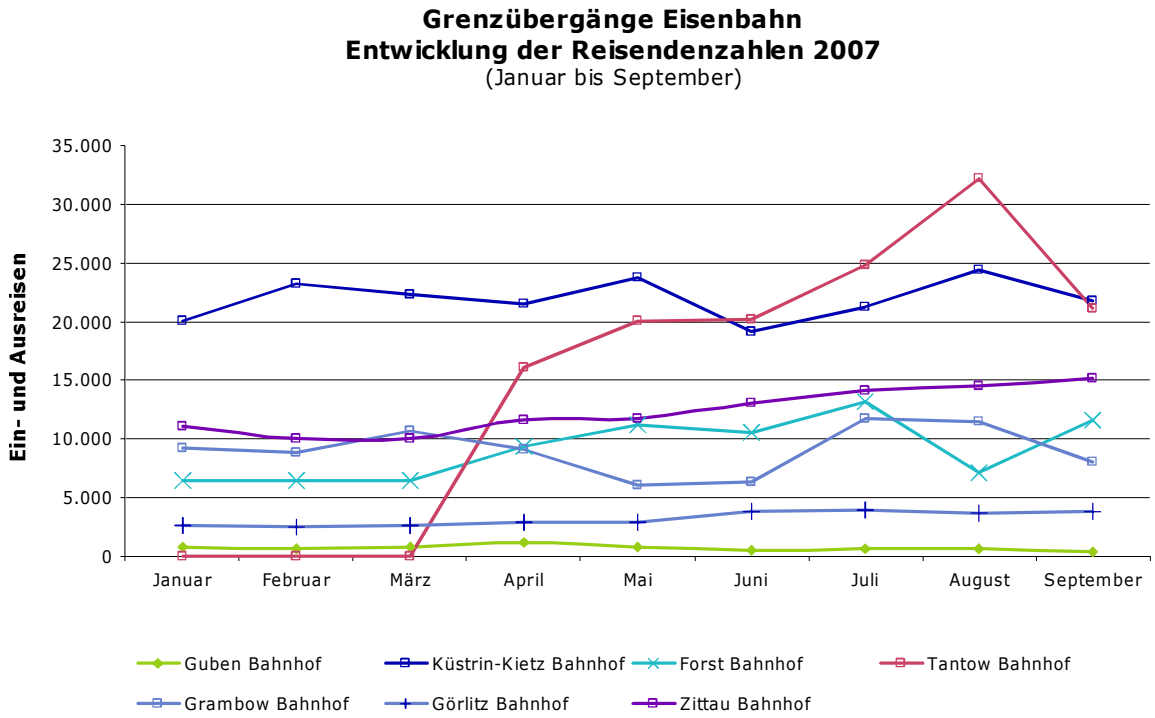


Abbildung 28: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Eisenbahn, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

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-Grenzübergänge 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.

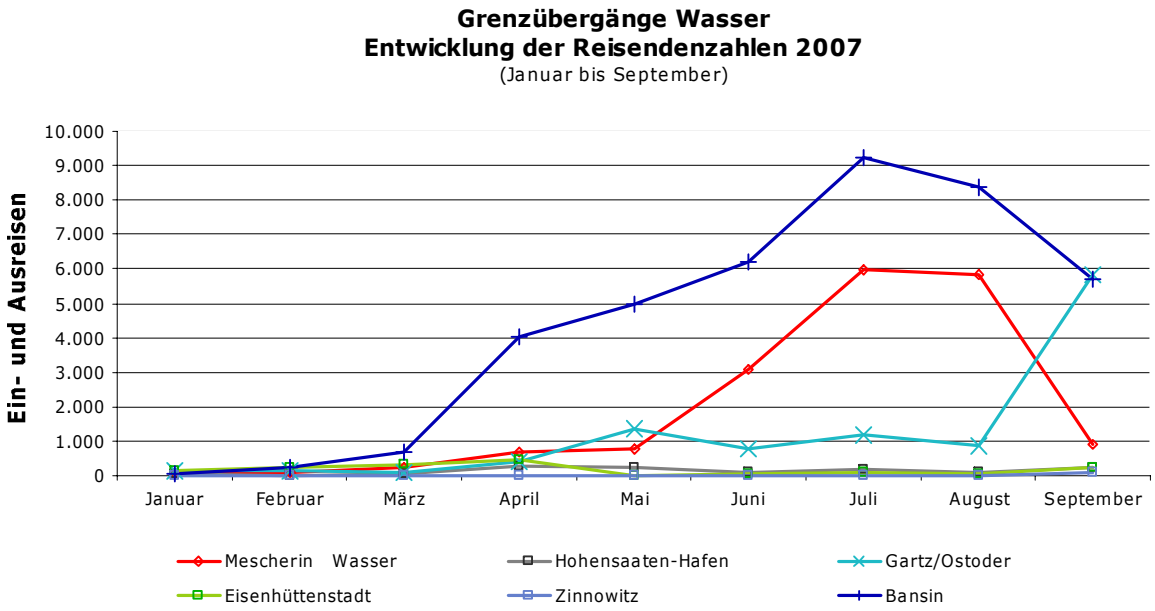


Abbildung 29: Entwicklung der Reisendenzahlen, Grenzübergänge Wasser, Januar bis September 2007 [Quelle: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

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**

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 intensivierte 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 Nebenstecken 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**
  - Die Entwicklung und Aufwertung der Verkehrsachse Berlin-Szczecin hat eine besondere Bedeutung für das wirtschaftsgeographische Zentrum der Euroregion Pomerania, d. h. für den Raum Szczecin und die gemeinsame Grenzregion. Deshalb bedarf es einer guten Verbindung an das als Metropole wirkende Szczecin.
  - Verbesserungen im Straßenverkehr sind bereits durch den **Ausbau des Hauptstraßennetzes** erreicht. Auf polnischer Seite fehlen in der Oderregion noch die Fertigstellung der Autobahnen zwischen der deutschen Grenze und Posen sowie Liegnitz (in Richtung Breslau).
  - Investitionsstau ist festzustellen hinsichtlich der **Anbindung des ländlichen Raums** an die Zentren. Schlechte Infrastrukturanbindung des

ländlichen Raums verschlechtert die Ausbildungs- und Beschäftigungschancen der Bevölkerung und trägt zu negativer Bevölkerungsentwicklung bei.
- Verbesserungen wurden erzielt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zügige **Grenzabfertigung** begünstigt derzeit den Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

- **BINNENSCHIFFFAHRT**
  - Trotz des dichten Netzes an Wasserstraßen können derzeit die vorhandenen Potenziale nicht genutzt werden. Die Reaktivierung traditioneller Verbindungen , insbesondere die **Nutzung des Hafens Szczecin** als Seehafen für die Region, insbesondere des Großraums Berlin ist nur langfristig zu erreichen.
  - Voraussetzungen für die Überwindung dieses Zustands sind u. a. die **Einigung 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 wurden alle grenzübergreifend relevanten Verkehrsprojekte in einem „Projektpool" erfasst 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, um einen gesamtheitlichen Blick auf die Verkehrsinfrastrukturprojekte im DPERON zu erhalten.

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 Gesamtraum mit weiteren Informationen.

Für die gelb unterlegten Projekte erfolgten inhaltliche Vertiefungen in Form von Steckbriefen. 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 30. April 2008 ergibt sich folgender Überblick:

- Insgesamt sind bisher 561 Verkehrsprojekte erfasst.
- Eine Vertiefung in Steckbriefen ist bei 101 Verkehrsprojekten erfolgt.

5.1 Straße

5.1.1 Los 1

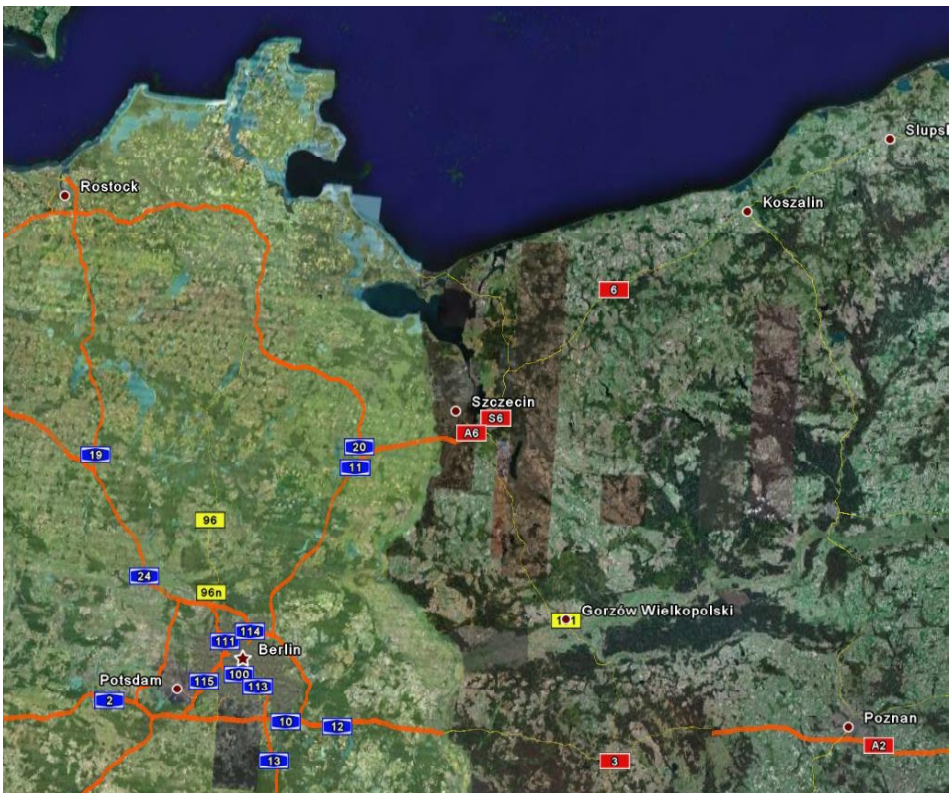
VORHANDEN

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, Lobez, Drawsko Pomorskie, Wałcz, Gryfino, Pyrzyce, Mysliborz, Choszczno) mit den Metropolen Berlin und Szczecin sowie mit den Oberzentren Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg, Świnoujście, Kologrzeg, Koszalin, Szczecinek und Stargard Szcze-

cinski. 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 Warzawa. Die Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Berlin (über die A11) ist zwar vorhanden, jedoch ist der Abschnitt vom Kreuz Uckermark (Abzweig A20) bis zum Grenzübergang größtenteils in einem sehr schlechten baulichen Zustand, der nur verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeiten zulässt.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 3:
Vorhandene Grenzübergänge - Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Ahlbeck-Świnoujście (B111)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Garz-Świnoujście (B110, im Bau)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Blankensee-Buk (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr
Linken-Lubieszyn (B104)	▪ Personen- und Güterverkehr
Schwennenz-Bobolin (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
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)

Zwischen der Wojewodschaft Zachodniopomorskie und den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg existieren insgesamt 26 Grenzübergänge (9 See-, 11 Straßen-, 3 Fluss-, 2 Schienen- und ein Luftübergang). Mit dieser Vielzahl an „Schnittstellen" bietet sich eine hervorragende Basis zur Vervollständigung der grenzüberschreitenden Verkehrssysteme und zur Aufnahme grenzüberschreitender Kontakte bzw. zur Fortführung des Planungsdialoges.

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.

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - AUTOBAHNEN, BUNDESSTRAßEN

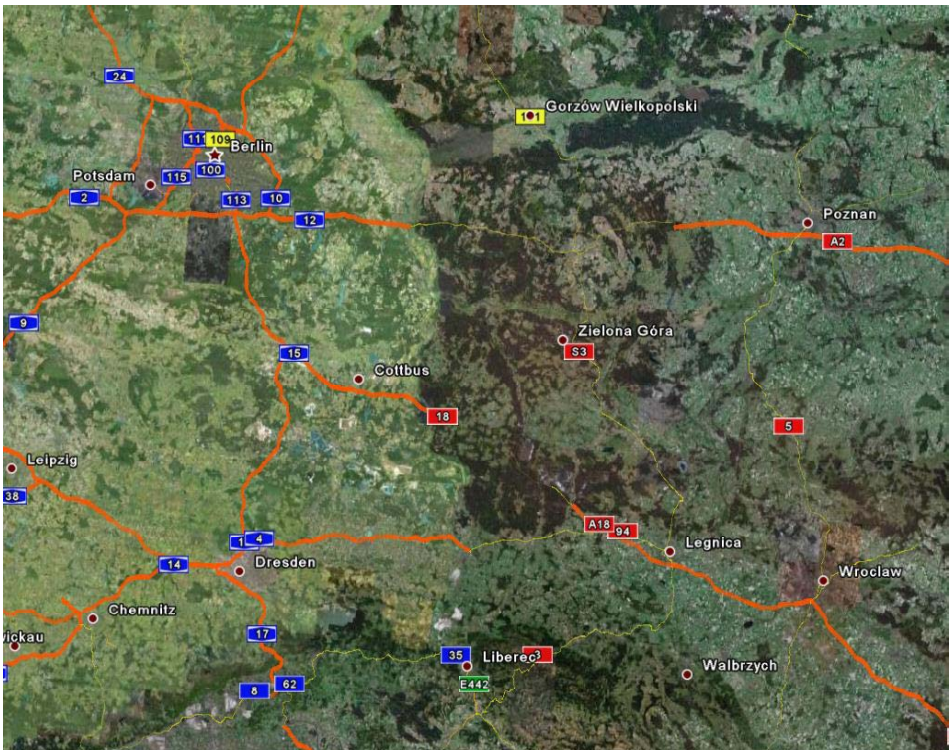
NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]			ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen		
24	BAB	S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKiA			X			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			x									
33	B	OU Szczecin	S	GDDKiA		X				X			X		x									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK
35	BAB	S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X				X			X		x									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL		X			X				X			x		X			X			
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL		X			X			X				x		X			X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex 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			x								X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex 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.

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



Die Anbindung von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra als wichtige Wirtschafts-, Verwaltungs-, Kultur- und Hochschulzentren wird auf der Expressstraße S3, die die Hauptachse der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Wjewodschaft bildet, basieren.

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)-Słubice (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

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Zittau/Chopinstraße-Sieniawka (S146)	▪ Personen- und Güterverkehr (< 7,5 t)
Zittau/Friedensstra0e-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-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesternstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKiA		X				X		X								
167	BAB	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznán, inkl Brückenbauwerk	S																	
168	BAB	A4: Autobahnbau Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKiA	X					X	X	X								
169	BAB	A4: Autobahnbau Phase 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	Neubau 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								

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - BUNDESSTRAßEN

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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
75	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X			X					
77	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	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 - LANDESSTRAßEN

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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV			X		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

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-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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L		X			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				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerver-bindung)	S	P-L		X			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				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				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ					X	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 – 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 („Reißigmühle")	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	

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.

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 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 Grenzdrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen		
310		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP			X		X				X		X			X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
311		Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P		X			X			X			X			X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
313		ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie	SC			X			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 Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBI
317		Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujscie	SC	PKP PLK		X				X		X			X									
408		Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG					X			X			X								X	Weiterführung bis nach Swinousje 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 Gesamtraumes keine Relevanz hat.

REDAKTIONSSTAND: 30. April 2008

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.

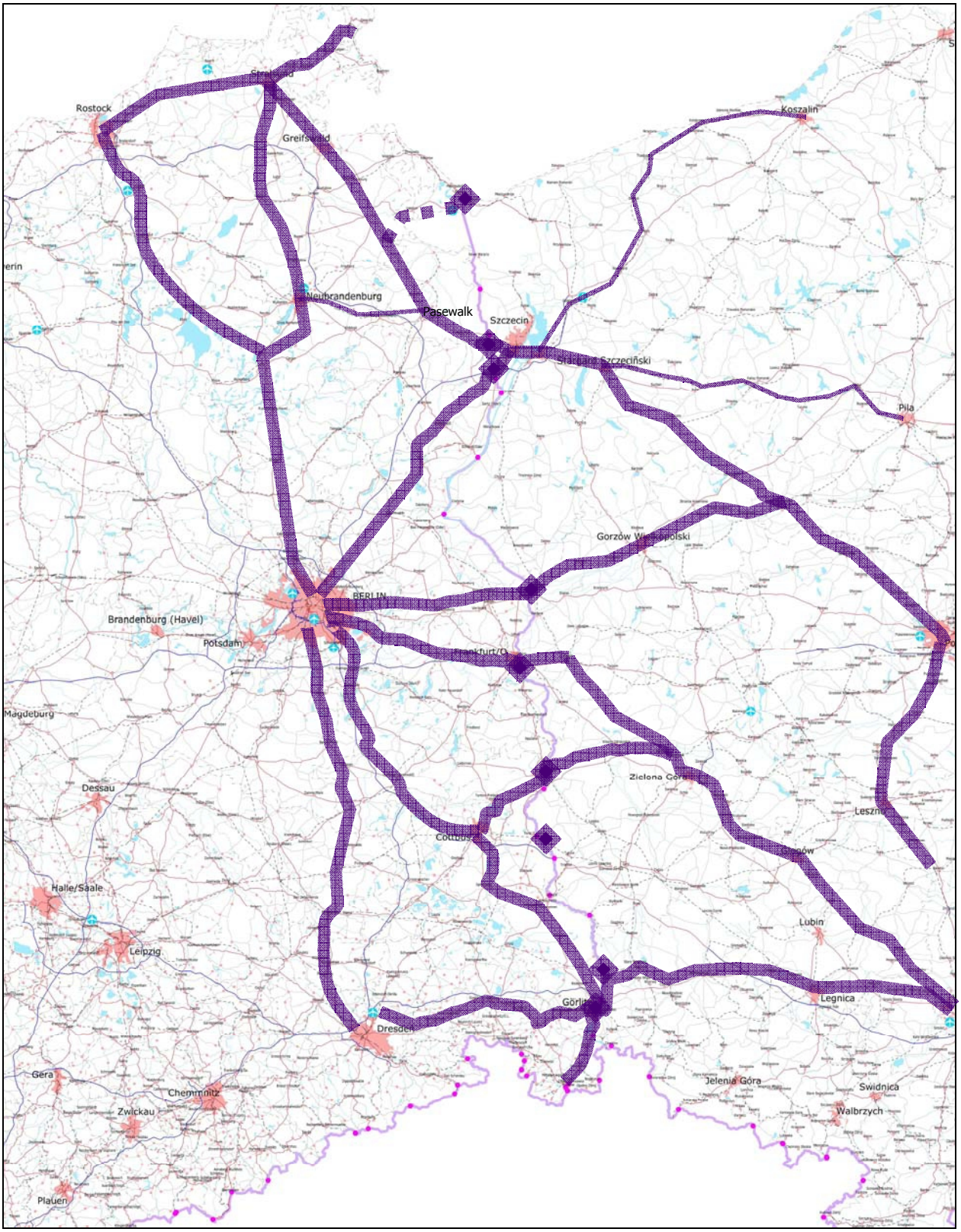
VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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



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 VORHABENS-TRÄGER			BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
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-jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP		X				X			X		X									
341		Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW				X		X			X		X									

5.3 Wasser

5.3.1 Los 1

VORHANDEN

Als wichtige Binnenschifffahrtswege 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:

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze stehen fünf Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 7: Vorhandene Grenzübergänge - Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Altwarp-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-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 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.

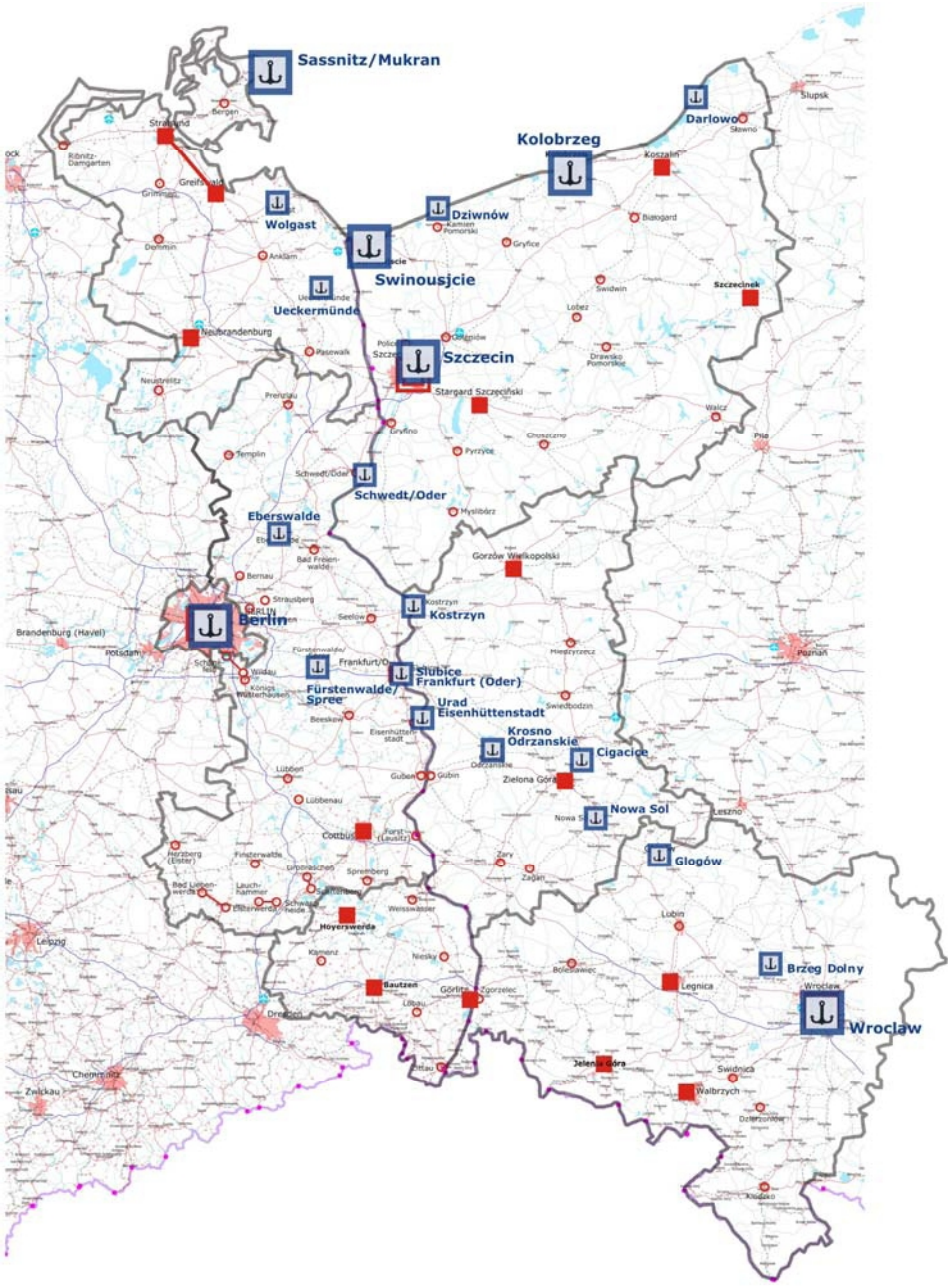
5.3.2 Los 2

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 Berlin, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Urad, Słubice und Kostrzyn nad Odrą sind die wichtigen wasserseitige Umschlagseinrichtungen im Südteil des Untersuchungsraumes.

Abbildung 34:
Wichtige Binnen- und Seehafenstandorte im DPERON



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	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
284	G	Lebus-Górzyca-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. Prioritätenliste
285	G	Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L		X			X	X	X	X						X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste

5.4 Luft

5.4.1 Los 1

VORHANDEN

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

VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - LUFT

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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
358		Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Güttin)	L	MVBL		X			X				X						X	
359		Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR															X	
360		Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L			X				X	X	X								
362		Ausbau des Flughafens Goleniów	L			X				X	X	X								
387		Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P					X			X							X	

Zur Vertiefung sind im Los 1 keine relevanten Verkehrsprojekte ausgewählt.

5.4.2 Los 2

VORHANDEN

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

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

VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - LUFT

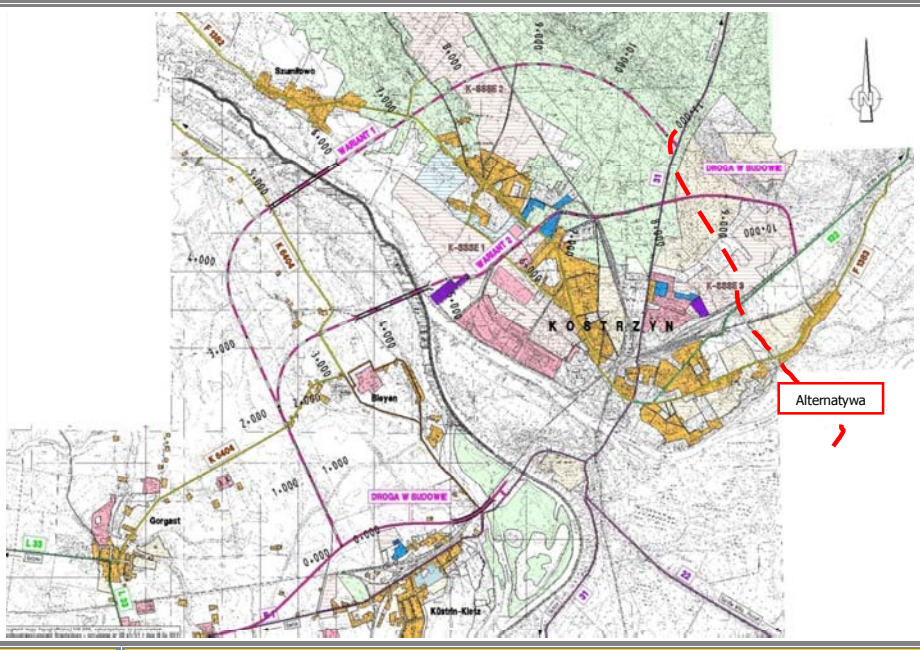
NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
363		Ausbau BBI	L		X				X			X								
364		Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L																	
365		Ausbau des Flugplatzes Babimost	L			X				X		X								
366		Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L			X				X										
367		Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr		X				X		X								

Weitere Projekte sind nicht zur Vertiefung ausgewählt bzw. werden im Rahmen der Verkehrskonzepte für die Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober betrachtet.

5.5 Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief"

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

PROJEKT 72: ORTSUMFAHRUNG KOSTRZYN N31

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**Ortsumfahrung Kostrzyn N31**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung nördlich um Kostrzyn – derzeit in zwei Varianten diskutiert, eine Alternative wird betrachtet – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, nördlich des vorhandenen Standortes • Projektziele: – 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: – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
Projektträger	• Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: zu klären

BESCHREIBUNG	**INHALT**			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• 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	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• zu klären			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein erfolgt: ☒ ja ☐ nein • 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	• 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 gesamträumlichen Maßstab als mittel eingestuft.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				**X**	▪ Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informationen vor.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ 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 Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Durch die Entlastung der Innenstadt und die Herstellung von signalisierten Verkehrsknoten kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
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	▪ 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 Gesamtraum geplant ▪ engmaschiges Verkehrsnetz auf deutscher Seite	▪ ausstehende Ausbaumaßnamen 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 Pomerania ▪ 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	▪ 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	▪ 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 im ländlichen Raum
WASSER	▪ Anbindung Berlin aus Richtung Ostsee und Richtung Oder	▪ Zugang zur Ostsee nur über Oder möglich

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
	über zwei Wasserstraße ▪ Anbindung mit großen und international bedeutenden Seehäfen an die Ostsee	▪ 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	▪ Ausbau und Inbetriebnahme des BBI wird die gesamte Region stärken	▪ 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 …

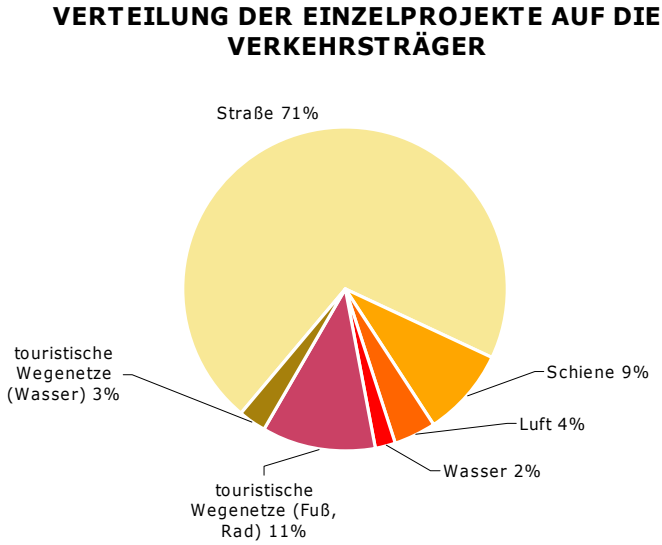
Dem Verkehrskonzept liegt die Recherche der im Raum der Euroregion Pomerania aktuellen Verkehrsinfrastrukturprojekte zugrunde. Dabei wurden zum einen die Projekte mit überregionaler Bedeutung zusammen getragen, zum anderen fließen die auf kommunaler und regionaler Ebene geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekte 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 35: 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 Gesamtraumes. 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.

„Grundgerüst" als Basis für den Gesamtraum

Durch die Bildung dieses „Grundgerüstes" 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/Überregionalzentrum	Koszalin, Kolobrzeg, Stargard Szczecinski, Szczecinek, Świnoujście Stralsund/Greifswald, Neubrandenburg
Mittelzentrum/Regionalzentrum	Slawno, Bialogard, Swidwin, Gryfice, Kamien Pomorski, Lobez, 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

Für den Raum der Pomerania definiert das Entwicklung- und Handlungskonzept bzw. die Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern die wichtigen zentralen Räume, die im Rahmen des Verkehrskonzeptes eine besondere Berücksichtigung erfahren:

- Funktionsraum Ostseeküste
- Metropolenraum Szczecin
- Schwerpunktraum Koszalin



Abbildung 36: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der zentralen Orte, Zentrenstruktur gem. der Landesentwicklungsplanungen bzw. Raumbewirtschaftungsplanungen der Wojewodschaften [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

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 Dzwinów. 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

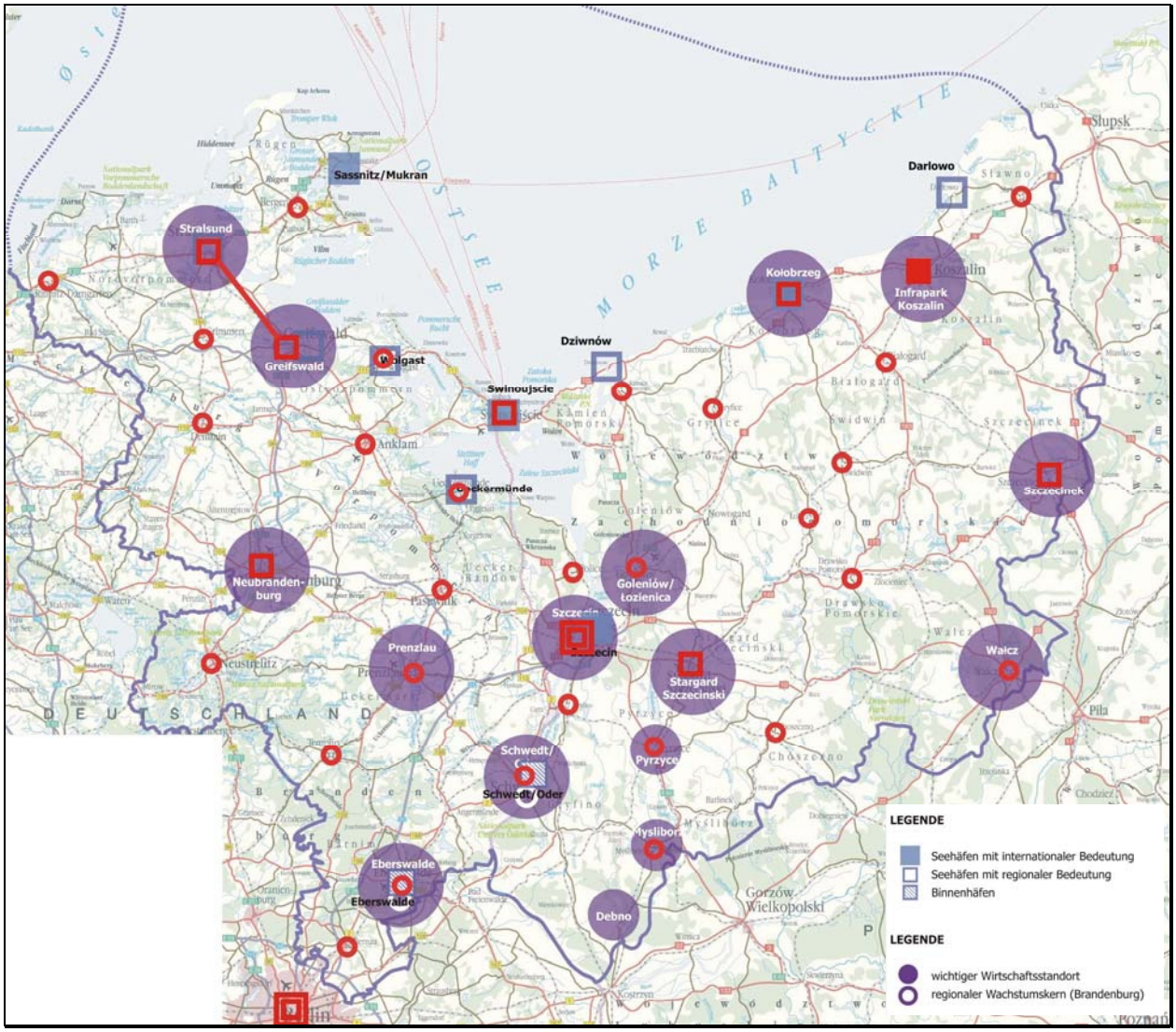


Abbildung 37: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der zentralen Orte sowie der wichtigen Wirtschaftsstandorte [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

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.

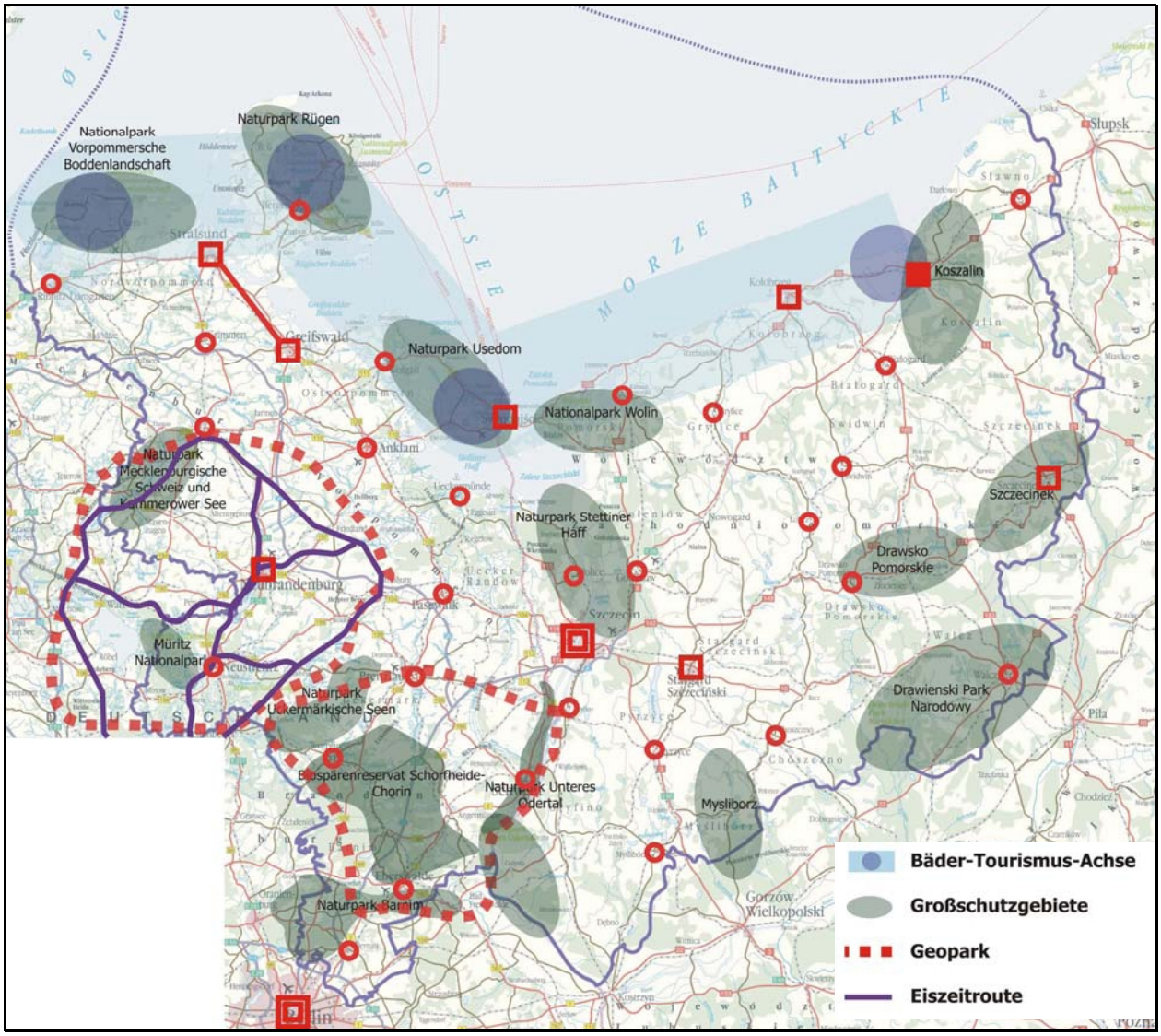


Abbildung 38: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der touristisch überregional relevanten Destinationen [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

6.3 Vorgehensweise Integriertes Verkehrskonzept Pomerania

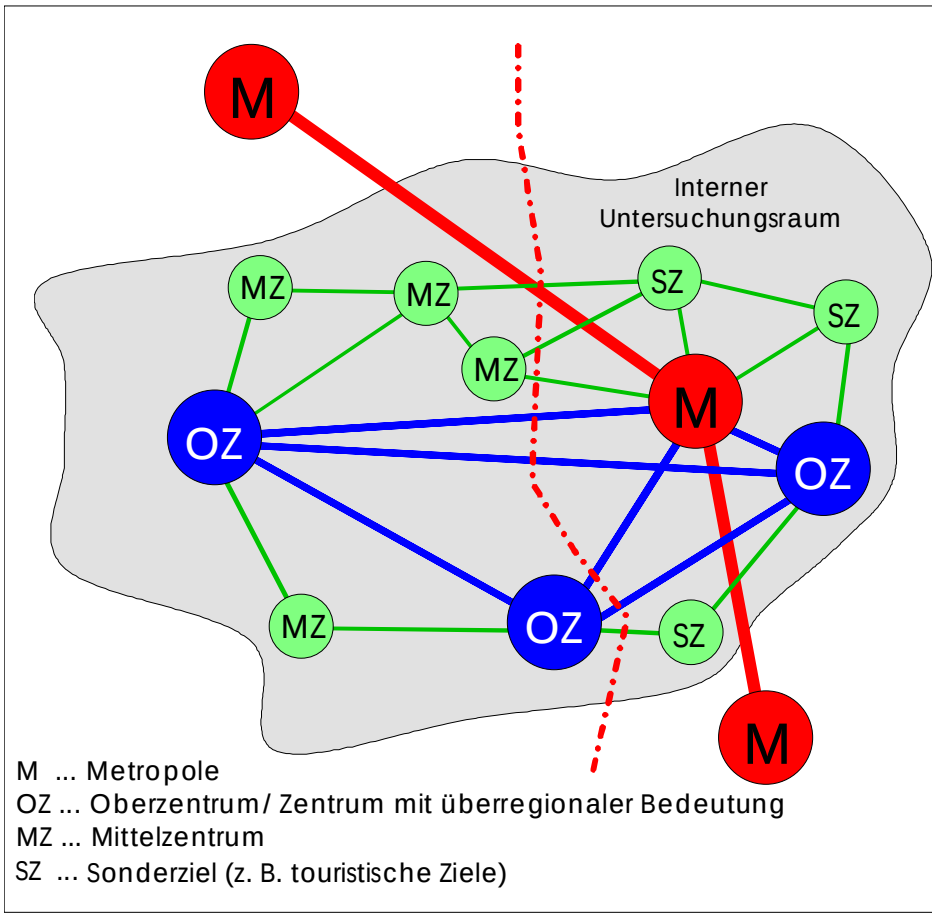
Verkehrsrelationen innerhalb der Euroregion externe Anbindung an nationale bzw. transeuropäische Netze

Die Bewertung der derzeitigen, der zukünftig erforderlichen bzw. der nach Umsetzung einzelner geplanter Infrastrukturmaßnahmen zu erwartenden Verkehrsqualität erfolgt für die projektrelevanten Relationen. Die projektrelevanten Relationen ergeben sich aus der Zielstellung des Projektes, d. h. der Bewertung der externen Anbindung der Euroregion Pomerania an die nationalen bzw. transeuropäischen Verkehrsnetze sowie der Bewertung der Verkehrsqualität innerhalb der Euroregion (interne Erschließung).

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 39).

Abbildung 39: Relevante Relationen - schematisch [Quelle: eigene Darstellung]



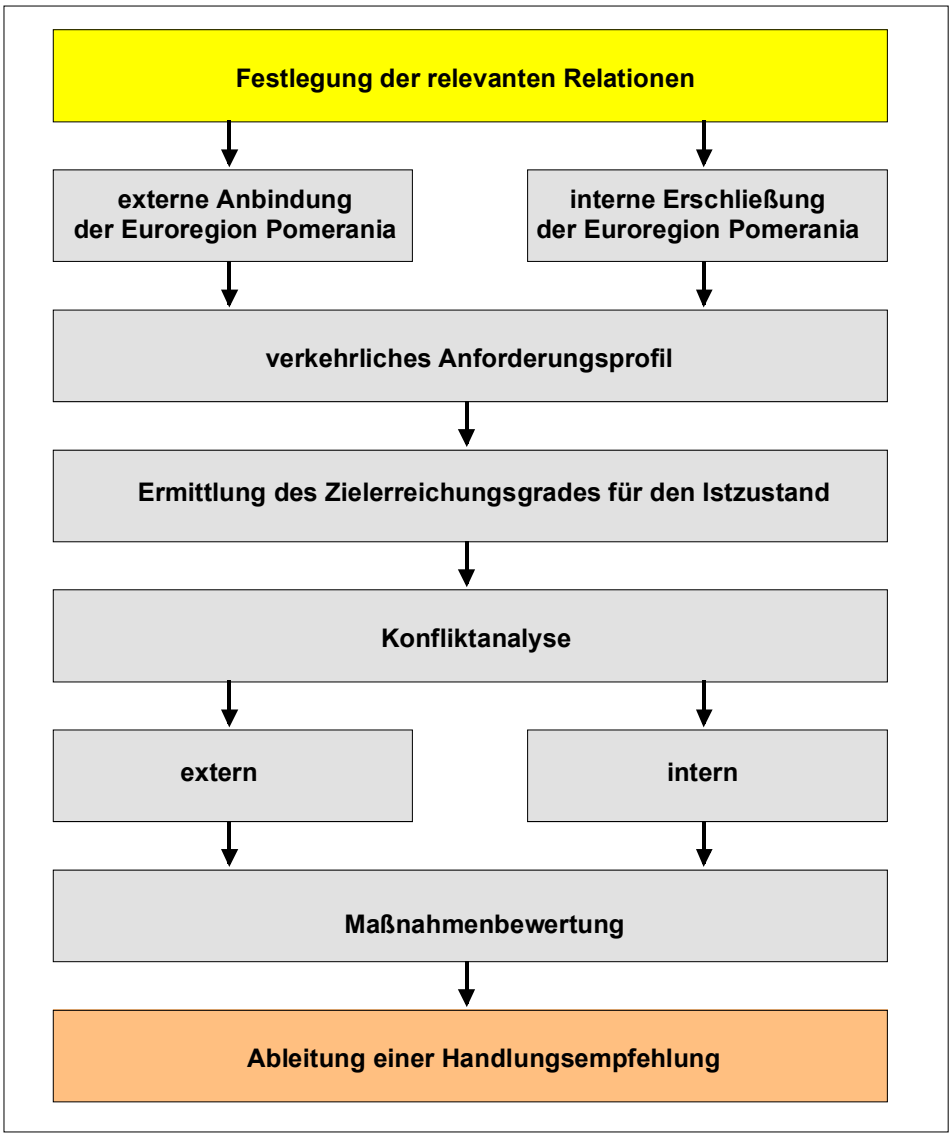
„blaues und grünes Netz" dient der internen Erschließung der Region

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 der Region und die dritte Ebene („grünes Netz") die Verkehrsverbindungen zwischen den benachbarten Mittelzentren bzw. zwischen den Mittelzentren und dem nächstgelegenen Oberzentrum bzw. Sonderzielen wie z. B. touristische Ziele.

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 40). 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).

Abbildung 40:
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

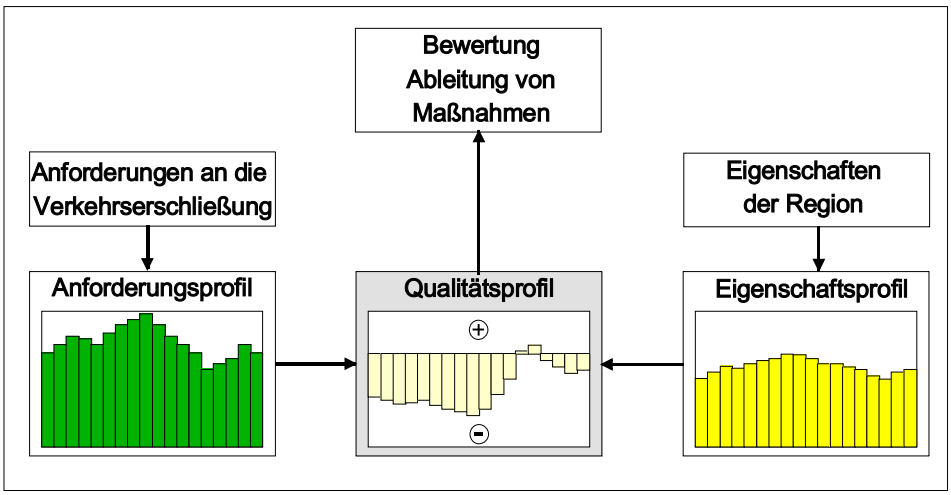
Die quantitative Festlegung der Anforderungsprofile erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungshoheit für den deutschen und den polnischen Teil der Untersuchungsräume unter folgenden wesentlichen Rahmenbedingungen:

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

on, 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.

Tabelle 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	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
11	Neubranden-burg	Deutschland	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
12	Stralsund	Deutschland	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
13	Kolobrzeg	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
14	Koszalin	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
15	Stargard Szcze-cinski	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
16	Świnoujście	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
17	Szczecinek	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	intern
18	Gorzów Wlkp.	Polen	Oberzentrum/ Überregionalzentrum	extern
19	Anklam	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
20	Bergen	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
21	Bernau	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
22	Demmin	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern

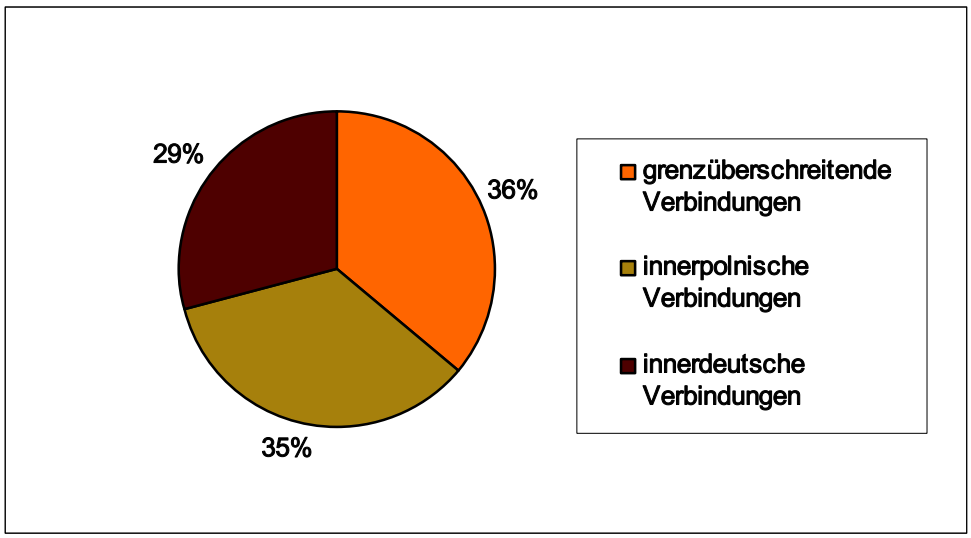
LFD. NR.	QUELLE/ ZIEL	LAND	ZENTRALITÄT/ BEMERKUNG	LAGE
23	Eberswalde	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
24	Grimmen	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
25	Neustrelitz	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
26	Pasewalk	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
27	Prenzlau	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
28	Ribnitz-Damgarten	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
29	Schwedt	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
30	Templin	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
31	Ueckermünde	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
32	Wolgast	Deutschland	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
33	Bialogard	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
34	Choszczno	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
35	Drawsko Po-morskie	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
36	Goleniow	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
37	Gryfice	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
38	Gryfino	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
39	Kamien Po-morski	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
40	Lobez	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
41	Mysliborz	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
42	Police	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
43	Pyrzyce	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
44	Slawno	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern

LFD. NR.	QUELLE/ ZIEL	LAND	ZENTRALITÄT/ BEMERKUNG	LAGE
45	Swidwin	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
46	Walcz	Polen	Mittelzentrum/ Regionalzentrum	intern
47	Barth (Darß)	Deutschland	Sonderziel/tourismusrelevant	intern
48	Bansin (Usedom)	Deutschland	Sonderziel/tourismusrelevant	intern
49	Sassnitz (Rügen)	Deutschland	Sonderziel/wirtschaftsrelevant	intern
50	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 42).

Abbildung 42: Regionale Verteilung der bewerteten Verkehrsbeziehungen [Quelle: eigene Darstellung]



Die Verteilung der einzelnen Verbindungen auf die einzelnen Netzebenen kann den nachfolgenden Bildern Abbildung 43 und Abbildung 44 entnommen werden.

Abbildung 43:
Relevante Relationen, Netzebene 1 („rotes Netz") und Netzebene 2 („blaues Netz") [Quelle: eigene Darstellung]

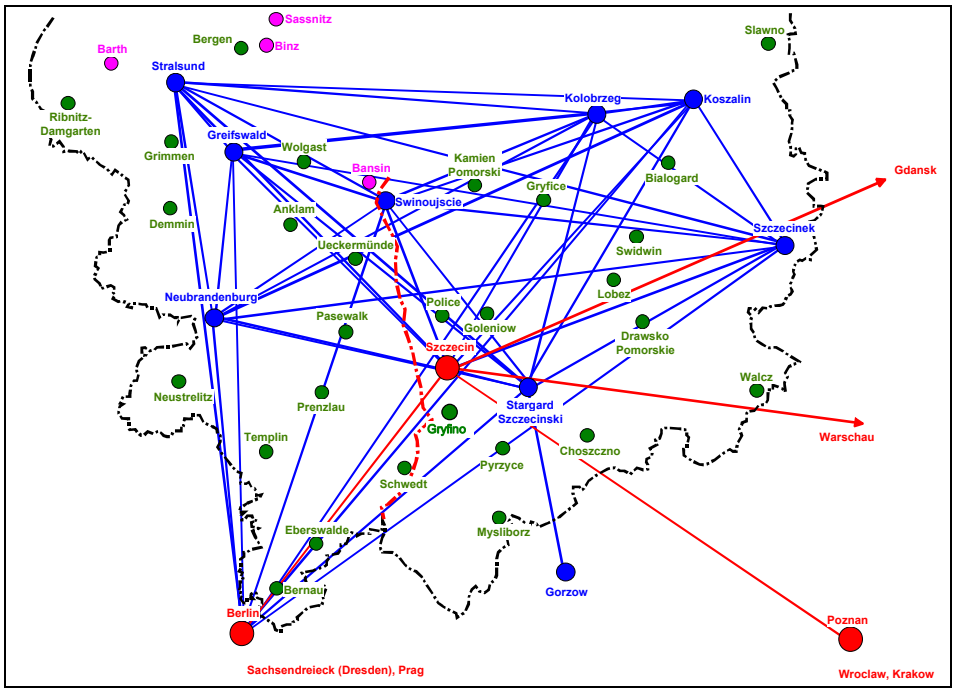
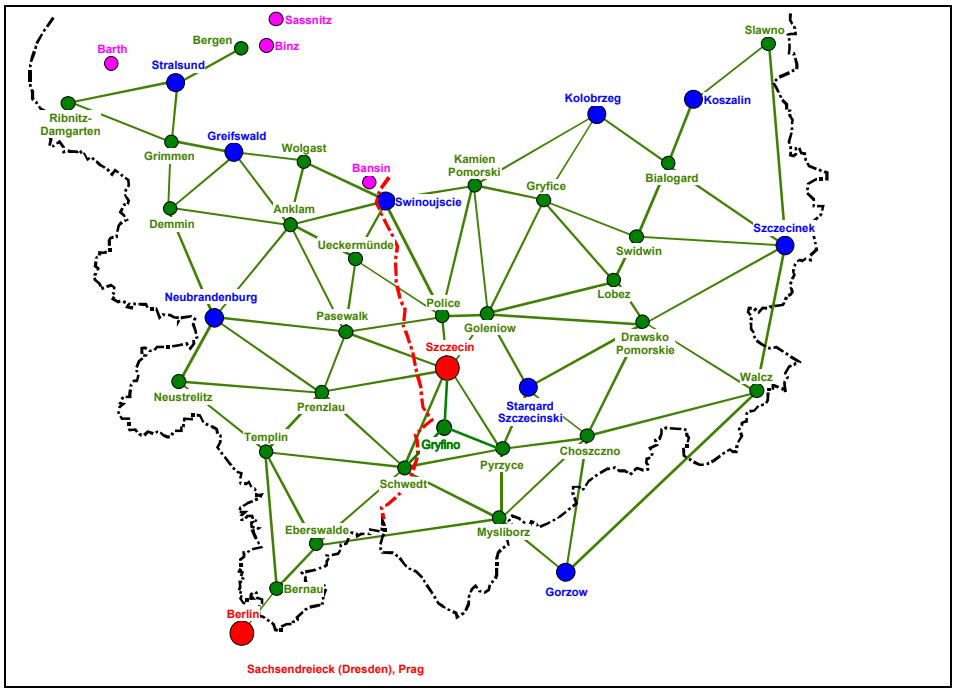


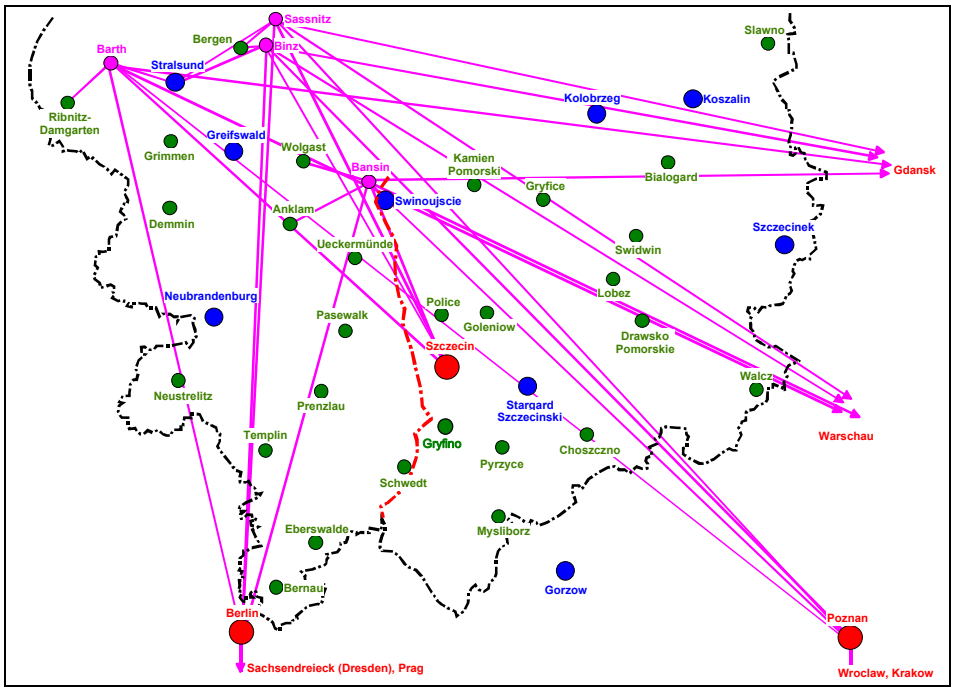
Abbildung 44:
Relevante Relationen, Netzebene 3 („grünes Netz")



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 45).

Abbildung 45:
Relevante Relationen,
Sonderziele („violettes 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	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km (Luftlinie)	65 km/h	85 km/h
Mittel-zone	bis 400 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
	bis 500 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
Fern-zone	bis 600 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h
	über 600 km (Luftlinie)	65 km/h	90 km/h

Tabelle 13: Anforderungsprofil - minimale Luftliniengeschwindigkeit SPN (extern)

SPV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT (IN KM/H)	BASISSTANDARD	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis 200 km	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittel-zone	bis 400 km	80 km/h	115 km/h
	bis 500 km	85 km/h	125 km/h
Fern-zone	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	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis	50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
	bis	100 km (Luftlinie)	50 km/h	70 km/h
Mittel-zone	bis	150 km (Luftlinie)	55 km/h	80 km/h
	über	150 km (Luftlinie)	60 km/h	80 km/h

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

MIV	LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT		BASISSTANDARD	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis	50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
	bis	100 km (Luftlinie)	45 km/h	65 km/h
Mittel-zone	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	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis	50 km (Luftlinie)	35 km/h	55 km/h
	bis	100 km (Luftlinie)	45 km/h	65 km/h
Mittel-zone	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	KOMFORTSTAN-DARD
Nah-zone	bis	50 km (Luftlinie)	25 km/h	45 km/h
	bis	100 km (Luftlinie)	35 km/h	55 km/h
Mittel-zone	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 einbezogen 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).

Auch auf den meisten SPV-Verbindungen zwischen den externen Referenzielen 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 STRAßENERSCHLIEßUNG

geringe Zielerreichungsgrade auf den grenzüberschreitenden Verbindungen

Der **durchschnittliche Zielereichungsgrad** 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 Zielereichungsgrad 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%).

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 - Lobez	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 SCHIENENPERSONENVERKEHR (SPV)

deutlich geringerer Zielerreichungsgrad im SPV im Vergleich zum MIV

Der **durchschnittliche Zielereichungsgrad** 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 Zielereichungsgrad 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.

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 - Swinoujscie	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 Radwanderrouten (z. T. Rundwege, z. T. Verbindungswege). In der vorangehenden Bestandsanalyse wurden die im Gebiet der Pomerania wichtigsten Radwanderrouten zusammen getragen.

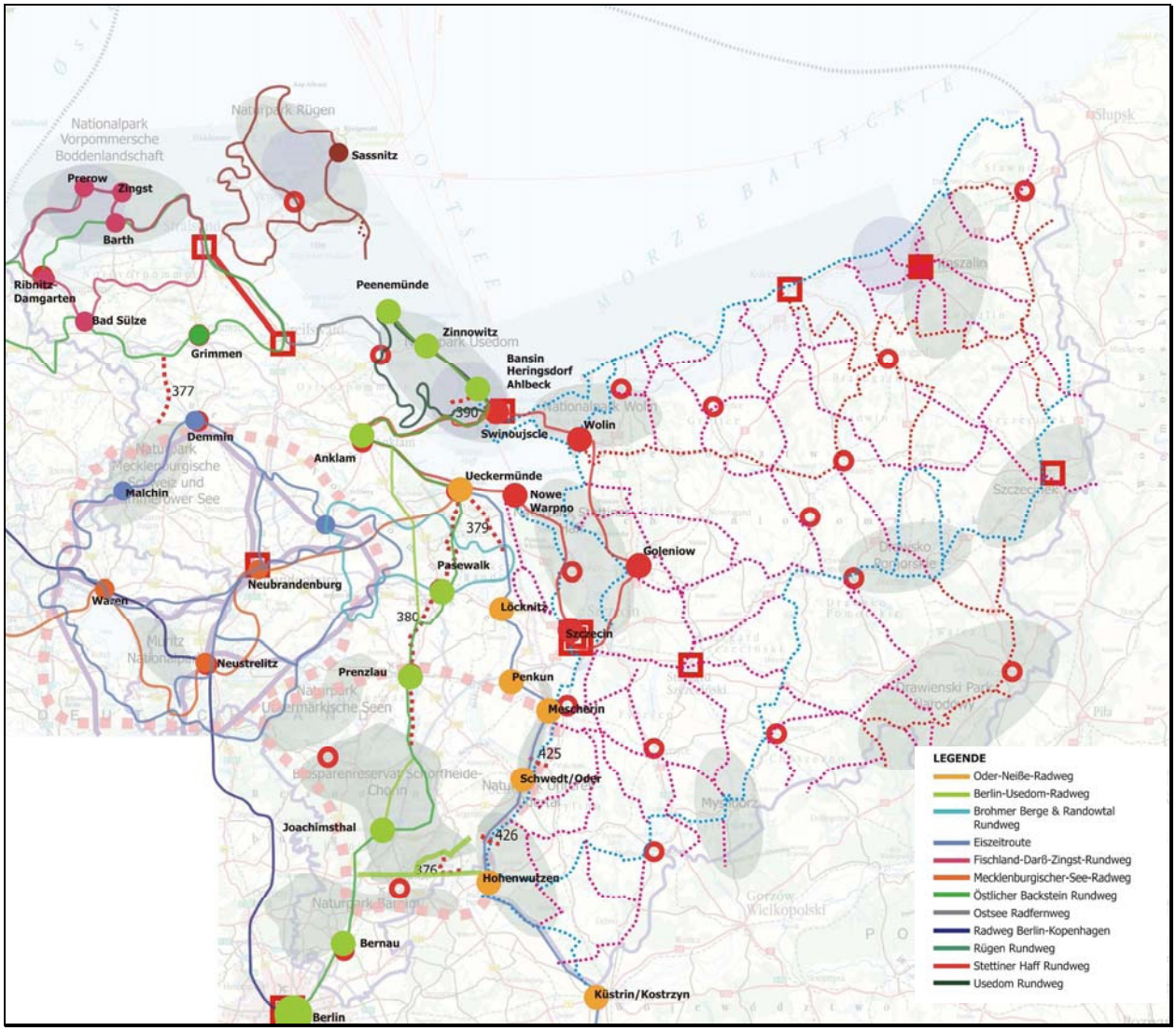
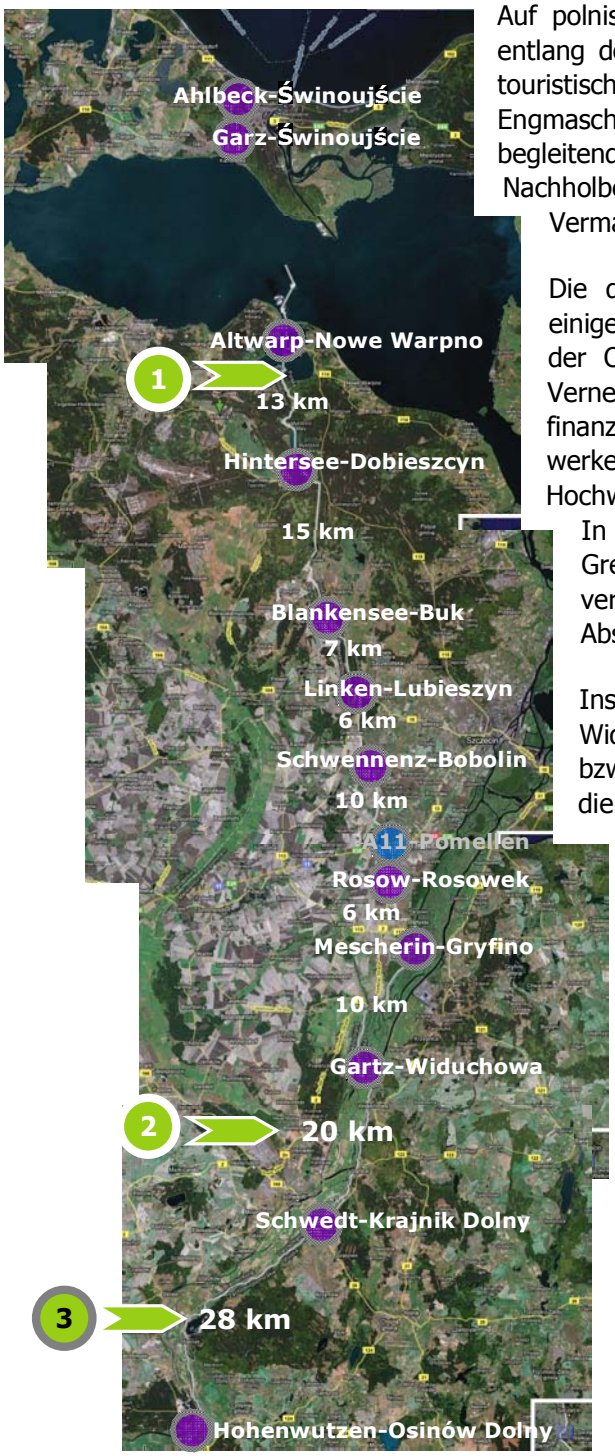


Abbildung 46: Euroregion Pomerania, deutscher und polnischer Teil, Darstellung der touristisch überregional relevanten Destinationen sowie der vorhandenen Radwandernetze [Quelle: Euroregion Pomerania, eigene Darstellung]

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.



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 Durchfahrtshöhen, 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 Entwicklung- 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 Radwanderrouten 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 (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 vorhandenen 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 Tourismusregion deutlicher Nachholbedarf. Sinnvoller Weise sollten zunächst Radwanderrouten 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
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 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 **Schienenpersonenverkehr (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.
- **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 Projekte 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.

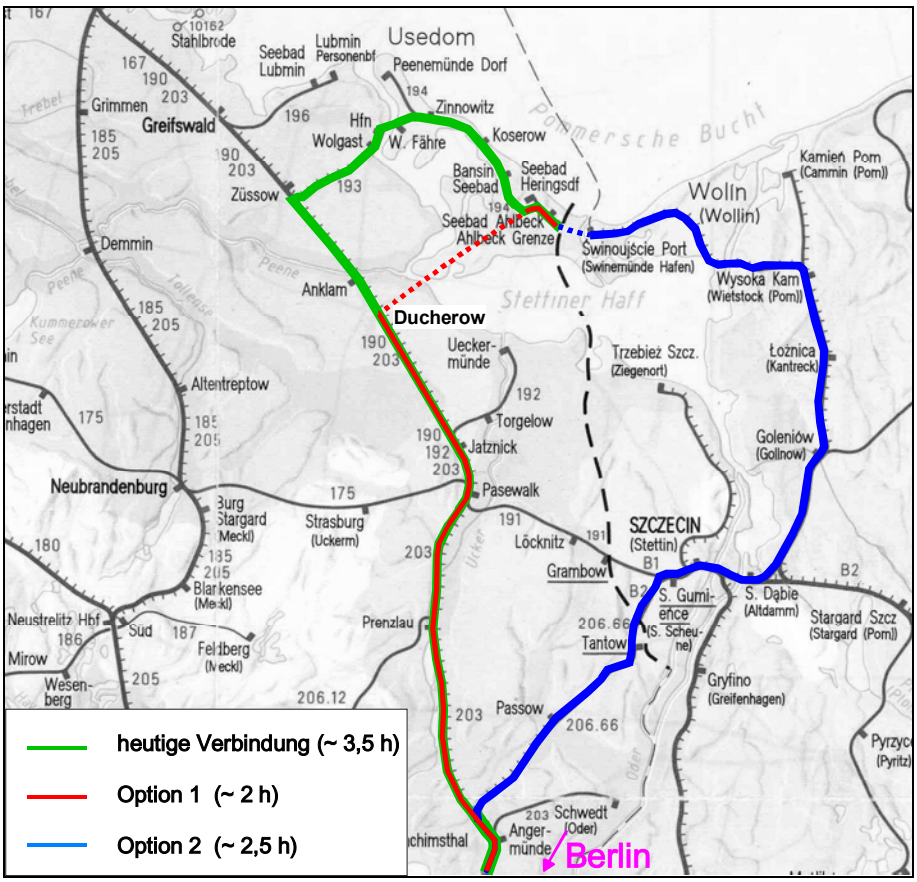
- **B96: B96n Bergen - A20, OU Bergen und Ausbau Bergen – Sassnitz (Straße) Projekt Nr. 42**
  Die Anbindung der Insel Rügen, der touristischen Ziele der Insel und insbesondere des Fährhafens Sassnitz/Mukran sowie die Entlastung sensibler Ortsbereiche erfordert eine leistungsfähige Anbindung an das zwischenzeitlich mit der vollzogenen Inbetriebnahme der neuen Strelasundquerung in Stralsund bis zur Insel Rügen leistungsfähig ausgebaute Straßennetz.

- **Ausbau der Schienenstrecke (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow(-Szczecin) Projekt Nr. 563**
  Mit dem Ausbau der Strecke auf Geschwindigkeit von 120 km/h, der sukzessive im Rahmen der Streckensanierung und -modernisierung erfolgen wird, kann die Erreichbarkeit zwischen dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Metropole Szczecin deutlich verbessert werden. Insbesondere die Beschleunigung des Abschnittes Pasewalk-Szczecin ist verkehrlich im Zusammenhang mit der Anbindung von Szczecin an den Verkehr Richtung Stralsund von Bedeutung. Außerdem ist die Beschleunigung der Ost-West-Achse Lübeck-Neubrandenburg-Szczecin perspektivisch relevant.

- **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 47, **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 47, **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 Use-

dom 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.

Abbildung 47:
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 Fährverbindungen 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.

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 48) 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	▪ 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	▪ Schließung von vorhandenen Netzlücken in bereits gut ausgebauten touristischen Netzen
hoch	▪ hoher Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region ▪ hoher Beitrag zur verbesserten Anbindung von Gewerbe-/Industriestandorten, sonstigen Wirtschaftsstandorten	▪ Ergänzung bzw. Erweiterung der bereits gut ausgebauten touristischen Netze

PRIORITÄT	STRAßENINFRASTRUKTUR	TOURISTISCHE INFRASTRUKTUR
mittel	▪ mittlerer Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit in der Region ▪ mittlerer Beitrag zur verbesserten Anbindung von Gewerbe-/Industriestandorten, sonstigen Wirtschaftsstandorten	▪ 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.

Abbildung 48: Darstellung der kommunalen Projekte im Raum der Euroregion Pomerania

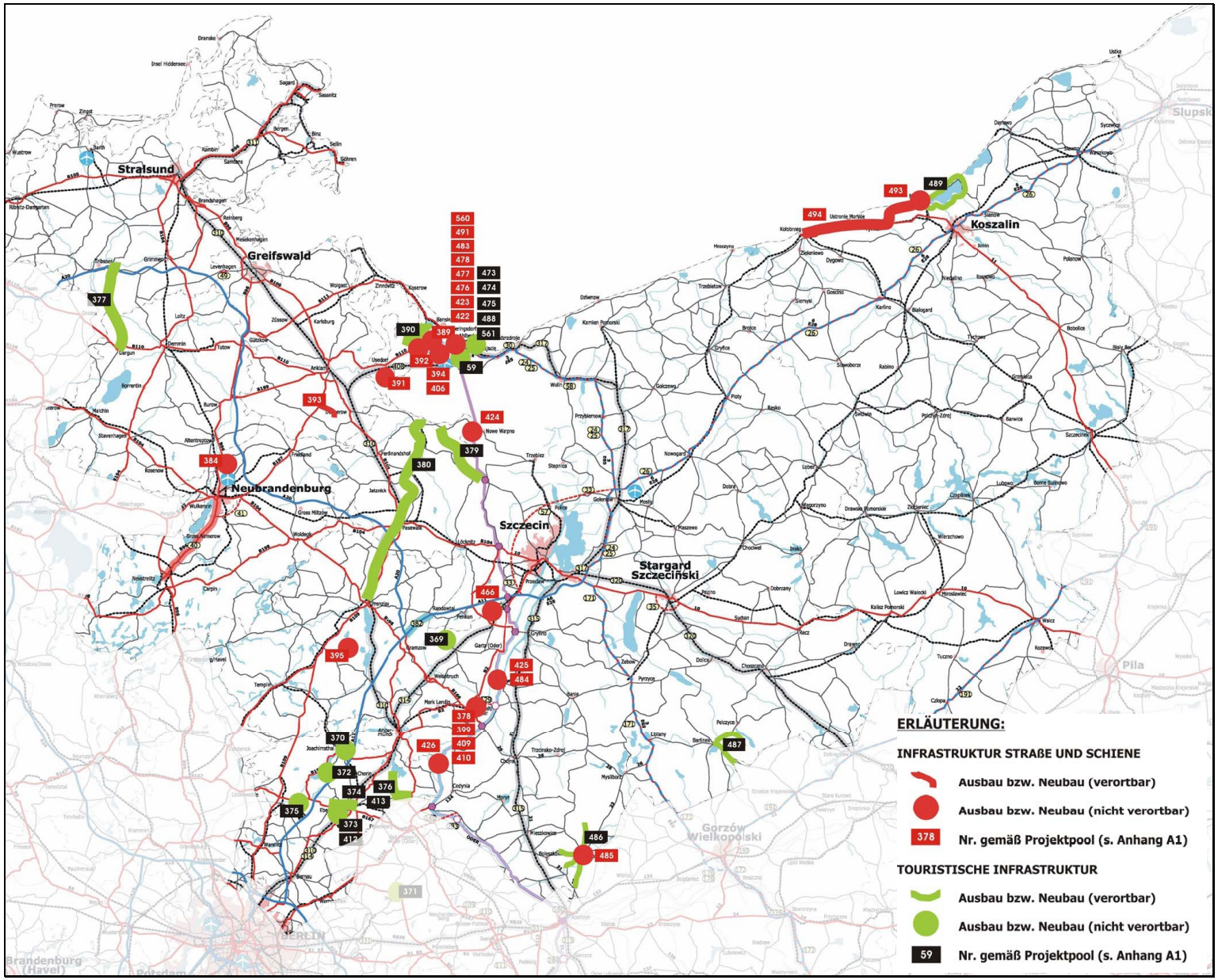


Tabelle 29: Bewertung der kommunalen Infrastrukturen in der Euroregion Pomerania - **Straßen- und Schieneninfrastruktur**

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellungen 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 Potzlow				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-Wladyslawa-IV-		X			X							X			

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellungen der Regionen/ Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
	Straße (Świnoujście), nördl. Hafenbecken															
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 Wybrzeże Władysława IV (Świnoujście)			X		X							X			
477	Bau der festen Verbindung/Tunnel zwischen 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 Świnoujście		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 Zugang zur Hafeninfrastruktur Świnoujście		X			X							X			

Tabelle 30: Bewertung der kommunalen Infrastrukturen in der Euroregion Pomerania - **Touristische Infrastruktur**

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellungen 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 (Świnoujście)				X	X							X			

Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4

NR.	BEZEICHNUNG	STATUS				PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER			ZUORDNUNG					PRIORITÄT IM DPERON		
		in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellungen der Regionen/ Kommunen	sehr hoch	hoch	mittel
475	Ausbau d. Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. Prusa, Bau begleitender Radwege				X	X							X			
486	Neubau Radwegenetz Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Grzymiradz				X	X							X			
487	Neubau Radwegenetz Barlinek-Krzynka, 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 Stranddusche (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 Gesamtraumes

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 Gesamtraumes 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 49: 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 Gesamtraumes 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 50 sind die zentra-

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

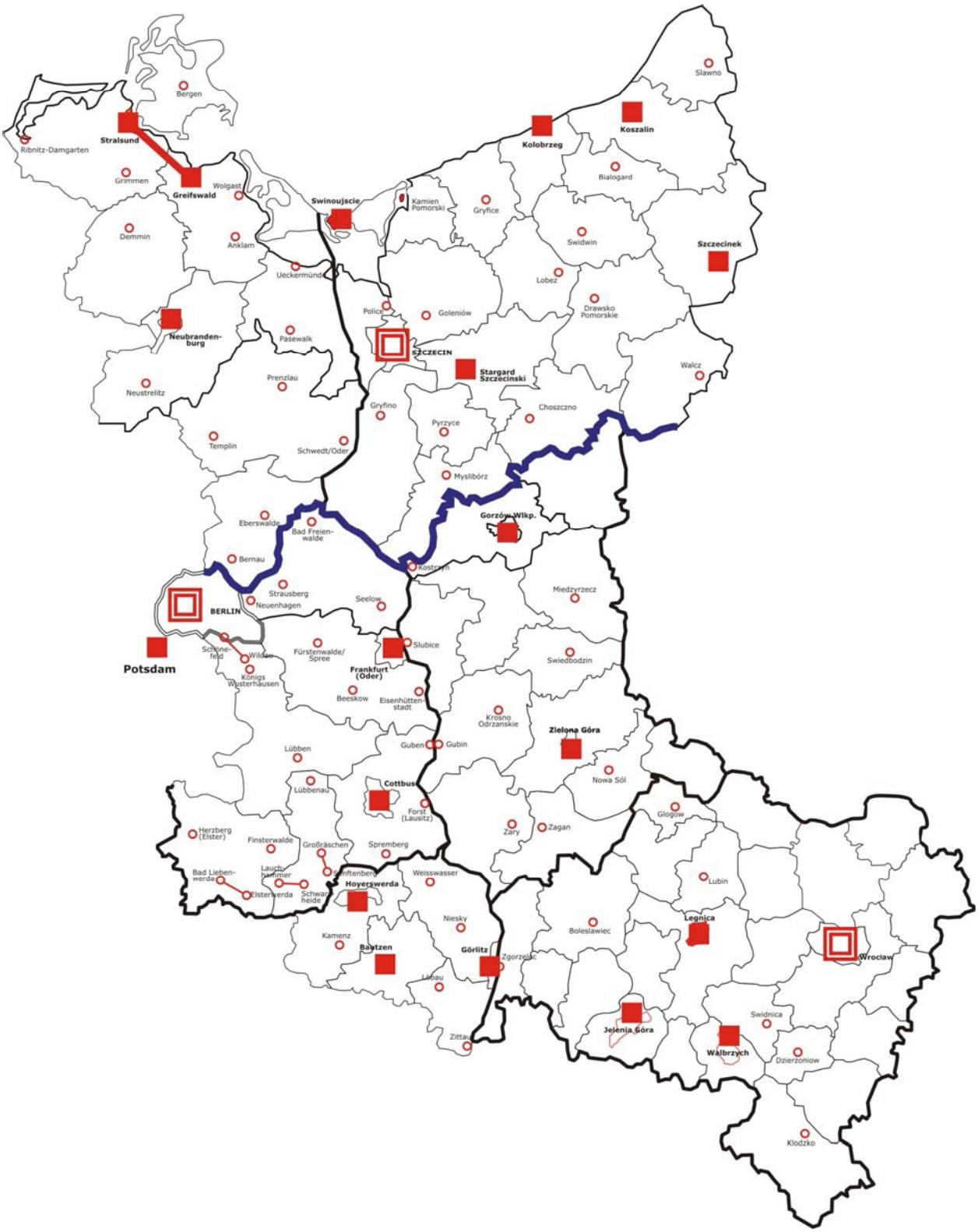


Abbildung 50: Darstellung der zentralen Orte im DPERON [Quelle: Landesentwicklungspläne der Bundesländer, Raumbewirtschaftungspläne der Wojewodschaften, eigene Darstellung]

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/Überregionalzentren
- **grünes Netz**: Verbindung der Mittelzentren/Regionalzentren und weiterer Zentren unterhalb der mittelzentralen Ebene
- **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 51: Darstellung rotes Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]

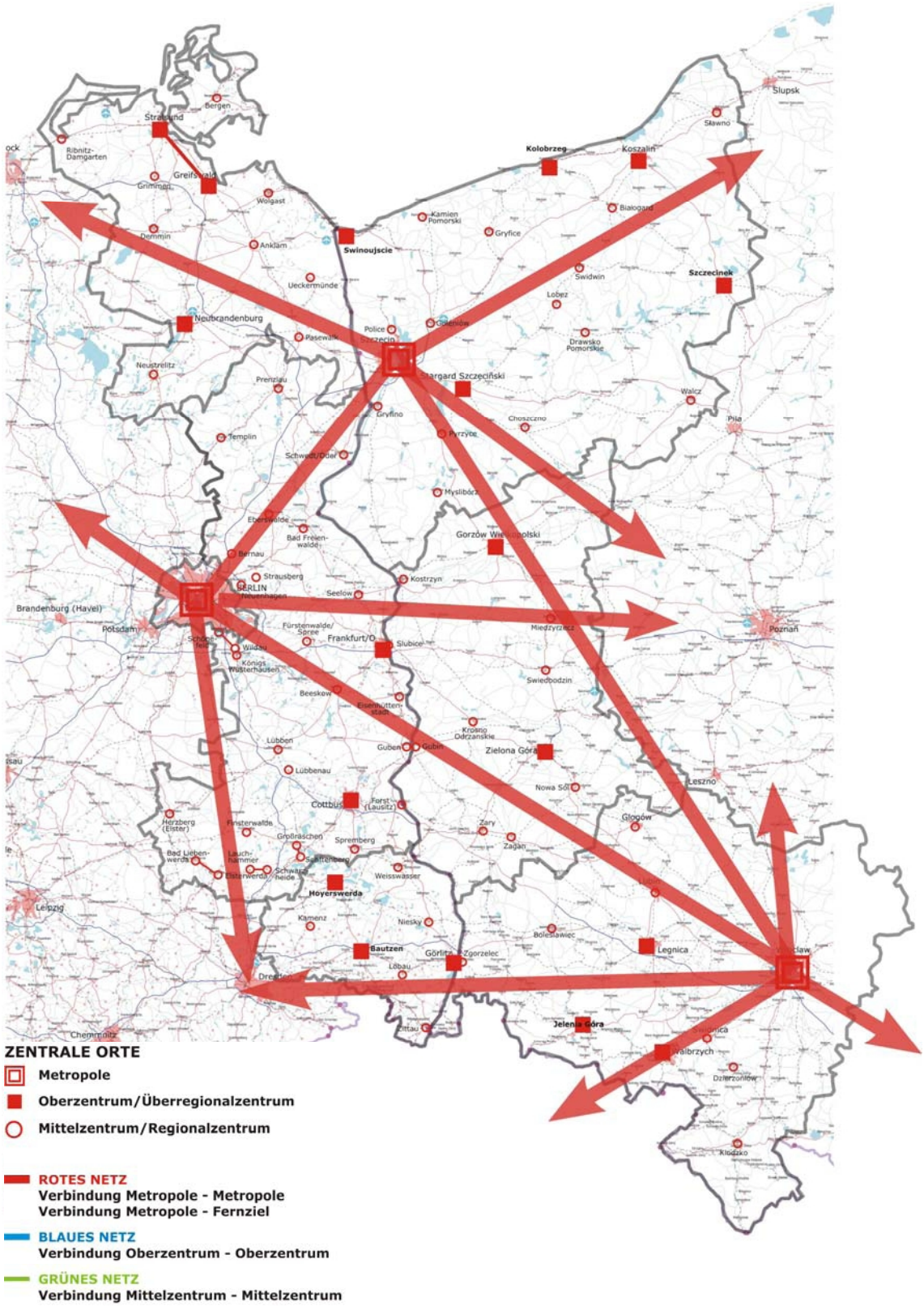


Abbildung 52: Darstellung blaues Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]

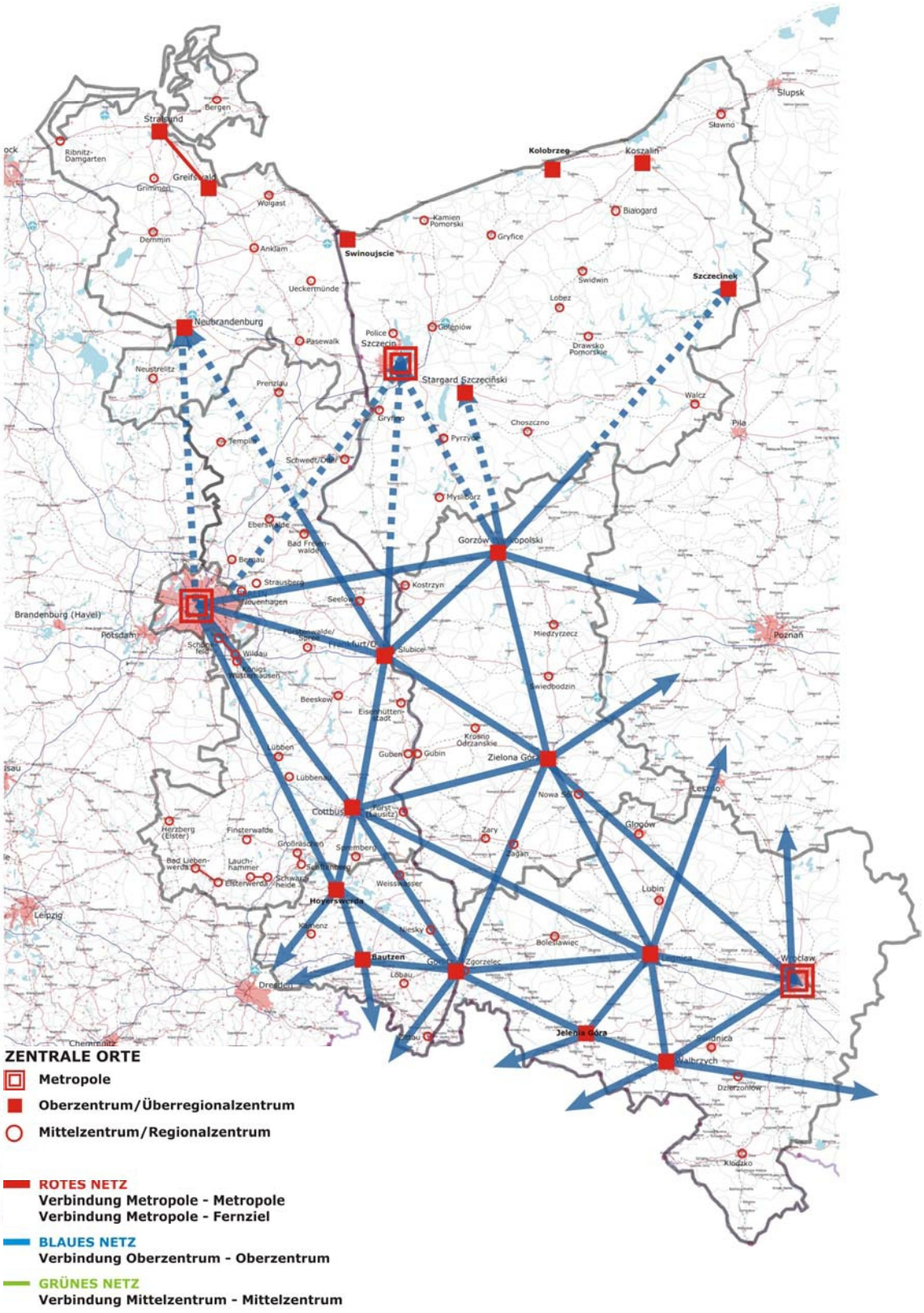
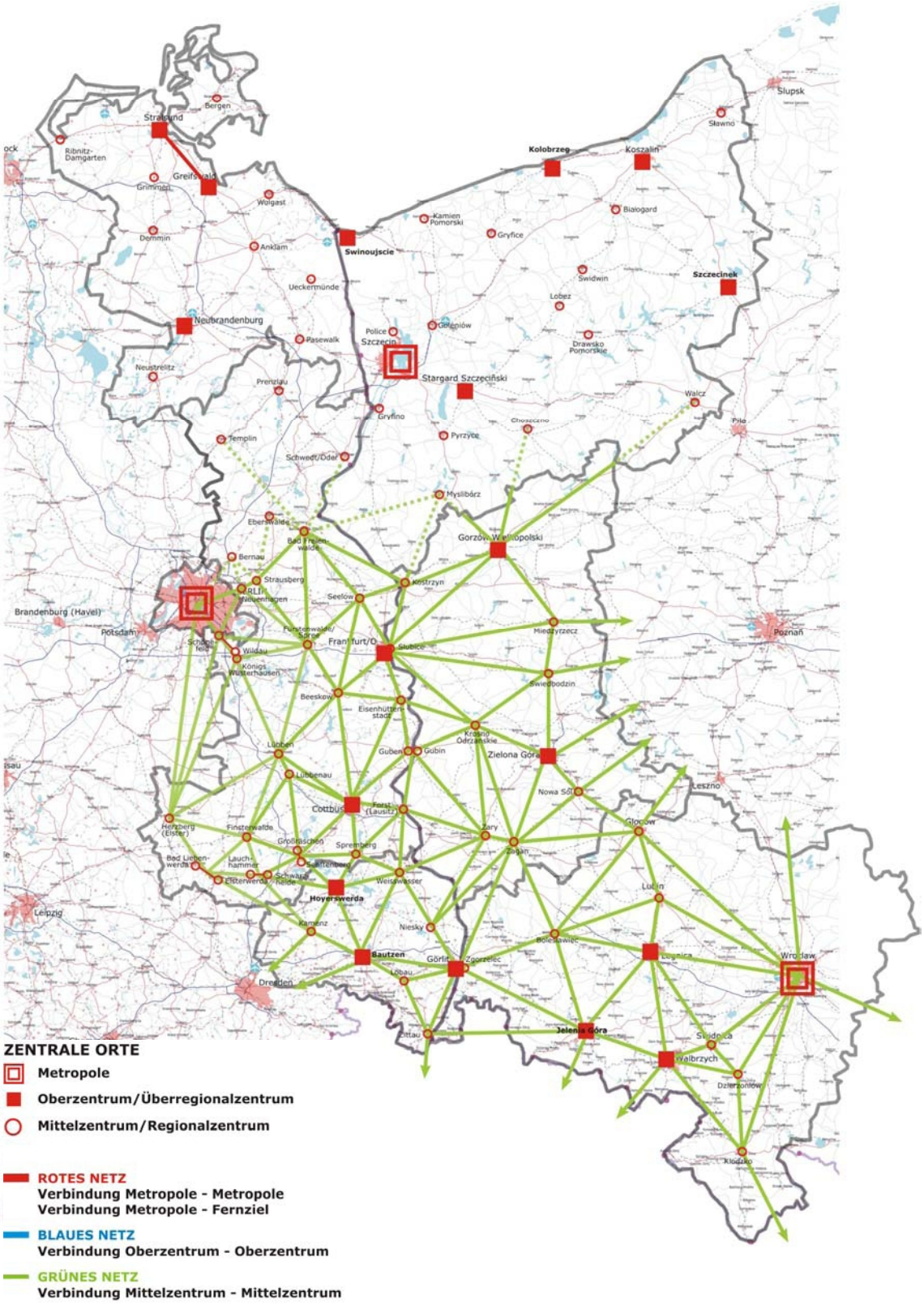


Abbildung 53: Darstellung grünes Netz - Südraum [Quelle: eigene Darstellung]



7.4 Qualitative Projektbewertung

Zuordnung der Projekte des Projektpools 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 unterlässlich, 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**
sehr hoch Projekte, die eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine deutliche Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben	▪ 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
hoch Projekte, die eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben	▪ 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
mittel Projekte, die eine mittlere Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine leichte Verminderung der Reisezeit zum Ziel haben	▪ 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

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 Beträge 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.
- Mit dem Ausbau der A18 zwischen der Grenze bei Forst (BAB 15) bis nördlich Bolesławiec wird ein wichtiges Teilstück auf der Relation Berlin-Cottbus-Wrocław komplettiert.
- 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 mit dem Ausbau auf 160 km/h bzw. 120 km/h einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum leisten.
- Mit dem Ausbau der Strecke (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow-Szczecin auf eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h soll insbesondere die Anbindung Richtung Szczecin an den Verkehr Richtung Stralsund verbessert werden. Diese Maßnahme ist nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten, ist jedoch für Mecklenburg-Vorpommern eine wichtige Relation, deren Realisierung zwischen Land und DB Netz bereits abgestimmt ist. Insbesondere die Beschleunigung des Abschnittes Pasewalk-Szczecin wird im Vordergrund der Arbeiten stehen.
- 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.

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	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzstücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
24	BAB	S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKiA			X		X					1	X									
25	BAB	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
26	BAB	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKiA			X		X					1	X									
30	BAB	S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKiA	X				X		X			1	X									
33	B	OU Szczecin	S	GDDKiA		X			X			X		1	X									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK
35	BAB	im Zuge S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X			X			X		1	X									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK
57	BAB	im Zuge S6 Police (im Zuge d. Westumgehung S	S	EHK-P			X	X	X	X	X			1	X								X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK
127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B		X		X		(X	X			1		X		X						
166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
168	BAB	A4: Autobahnbau Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKiA	X				X	X	X			1	X									
169	BAB	A4: Autobahnbau Phase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKiA	X				X		X			1	X									
171	BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
172	BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
173	BAB	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
174	BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
175	BAB	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
176	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
177	BAB	S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
178	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.;1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X				X		X			1	X									
179	BAB	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X				X		X			1	X									
195	BAB	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
206	BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKiA		X			X		X			1	X									
314		Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/ IRP-S		X		X		X	X			1	X			X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBI
315		Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK		X			X		X			1	X									
325		ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW		X		X		X	X			1	X			X						
334		Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK		X			X		X			1	X									
367		Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr		X			X		X			1		X								
382	BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X		X	X			1	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 Nationalstraße 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.
- Bahnseitig leisten die Ausbaustrecken Berlin-Pasewalk-Stralsund, Berlin-Küstrin mit Fortführung über Gorzów Wlkp. bis nach Krzyz sowie die Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im „blauen Netz". Auf polnischer Seite sollten die Bahn-

strecken Szczecin-Świnoujście, die Strecke Gorzów Wlkp. Richtung Zielona Góra sowie die Strecke Wegliniec Richtung Görlitz und Richtung Horka mit hoher Priorität umgesetzt werden.

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	Oder	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzübergänge	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
75	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B		X		X		(X	X			2	X			X						
77	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	S	BVWP/ IRP-B		X		X		(X	X			2	X			X						
190	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA			X		X					2	X									
191	BAB	S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S					X		X				2	X									
221	L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV				X		X				2	X					X				
248	L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO		X			X			X		2	X									
251	L	W 137: OU Kunowice	S					X		X			X	2	X									
256	L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S					X		X		X		2	X									
257	L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S					X				X		2	X									neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt
310		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP			X		X				X	2	X			X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
317		Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujscie	SC	PKP PLK		X				X		X		2	X									
331		Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram										2	X			X						s. Projekt JoiTraM und EWIV
336		Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP		X				X			X	2	X									
337		Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP		X				X			X	2	X									
339		Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP		X				X			X	2	X									
341		Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW				X		X			X	2	X									
408		Bahnanbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X				X		2	X								X	Weiterführung bis nach Swinousje 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 Słubice 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	Oder	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzübergänge	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
49	B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X				X		(X	X			2		X		X		X				
109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP					X				X		2		X		X						
110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP					X			X			2		X		X						Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP					X			X			2		X		X						Linienbestimmung ist erfolgt
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP		X			X		X	X			2		X		X						
148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV		X			X			X			2		X		X						
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV		X			X			X			2		X		X						
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV			X							X	2		X			X					
180	B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKiA		X				X	X		X		2		X								
181	B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKiA		X				X	(X)		X		2		X								
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV			X		X				X		2		X				X				

Tabelle 34: Zusammenstellung der Projekte des „blauen Netzes", die einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON leisten

GRÜNES NETZ

- Auf der Ebene des „Grünen Netzes" leisten vorrangig neue Grenzbrücken für den motorisierten Individualverkehr einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum.
- Darüber hinaus sind die Bahnverbindungen von Saßnitz über Bergen Richtung Stralsund und die ÖPNV-Verbindung vom Seebad Ahlbeck nach Świnoujście als prioritäre Projekte einzustufen.

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	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L		X			X	X	X	X			3	X						X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
311		Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P		X			X			X			3	X			X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
313		ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie	SC			X			X	X	X	X			3	X								X	

Tabelle 35: Zusammenstellung der Projekte des „grünen Netzes", die einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im DPERON leisten

- Zu den Projekten die einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum leisten, zählen insbesondere die geplanten Grenzbrücken im sächsischen Raum.
- Der Ausbau der Bundesstraße B178 als Nord-Süd-Verbindung von der A4 (Sachsen) Richtung Löbau und Zittau wird insbesondere für das Dreiländereck Deutschland-Polen-Tschechien von Bedeutung sein.
- Die verbesserte Anbindung von Neubrandenburg und Neustrelitz in Richtung der BAB20 kann durch den Ausbau der B96 mit der Ortsumgehung Neubrandenburg erfolgen.
- Die Ortsumfahrung Schwedt/Oder mit dem Neubau einer Grenzbrücke leistet einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Grenzraum - insbesondere der Regionale Wachstumskern Schwedt/Oder wird besser mit den Wirtschaftsstandorten Mysliborz, Debno und Pyrzyce verbunden.
- Gleiche Effekte können durch den Bau der B158n/B167 von Bad Freienwalde über die deutsch-polnische Grenze erreicht werden. Auch hier kann eine verbesserte Anbindung der Wirtschaftsstandorte Eberswalde, Bad Freienwalde, Mysliborz, Debno und Pyrzyce erfolgen.

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	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL		X			X				X		3		X		X		X			
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL		X			X			X			3		X		X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP			X		X			X			3		X		X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP			X		X			X			3		X		X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP											3		X		X					Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP				X						X	3		X			X				
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP		X			X			X			3		X		X					
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV			X		X					X	3		X							
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP		X			X		X			X	3		X		X					
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP		X			X			X			3		X		X					
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP		X			X		(X	X			3		X		X					
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP		X			X		X	X			3		X		X					
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP		X			X		X	X			3		X		X					
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X				X		X	X			3		X		X					
223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV					X						3		X				X			
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ					X	X	X	X			3		X						X	
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ					X		X	X			3		X						X	
293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ					X		X	X			3		X						X	s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ					X		X	X			3		X						X	
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ					X			X			3		X						X	
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ		X			X		X				3		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.

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	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundeswasserstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Plans der Länder	Prioritätenliste Grenzübergänge	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV		X			X		X					3			X			X			s. Nr. 263
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L		X			X	X	X		X			3			X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerver-bindung)	S	P-L		X			X	X	X		X			3			X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L		X			X	X	X		X			3			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			3			X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	RPG		X			X		(X)			X		3			X			X		X	
298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke")	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke")	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke")	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißigmühle")	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg")	S	KGÜ		X			X		X					3			X					X	
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ		X			X	X	X		X			3			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.

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	▪ 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 ▪ bei Öffnung des Grenzüberganges Hintersee: Ausbau der Landesstraße L28 von Eggesin bis zur deutsch-polnischen Grenze
Schiene	▪ Ausbau der Bahnstrecke von Tantow bis Szczecin, zweigleisig, elektrifiziert, Streckengeschwindigkeit von 160 km/h
touristische Infrastruktur	▪ grenzübergreifende und thematische Vernetzung der touristischen Infrastruktur ▪ Verbesserung der Qualität der Wegenetze ▪ Verbesserung der Qualität der begleitenden Infrastrukturen
Verkehrsorganisation	▪ 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, der Kreise und Landesverwaltungen** gezeigt. Insbesondere durch die Veranstaltungen im September in Szczecin und im November in Greifswald konnten viele „Mitstreiter" 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. Parallel hierzu erfolgten analoge Recherchen für die Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober. 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 recherchiert 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.

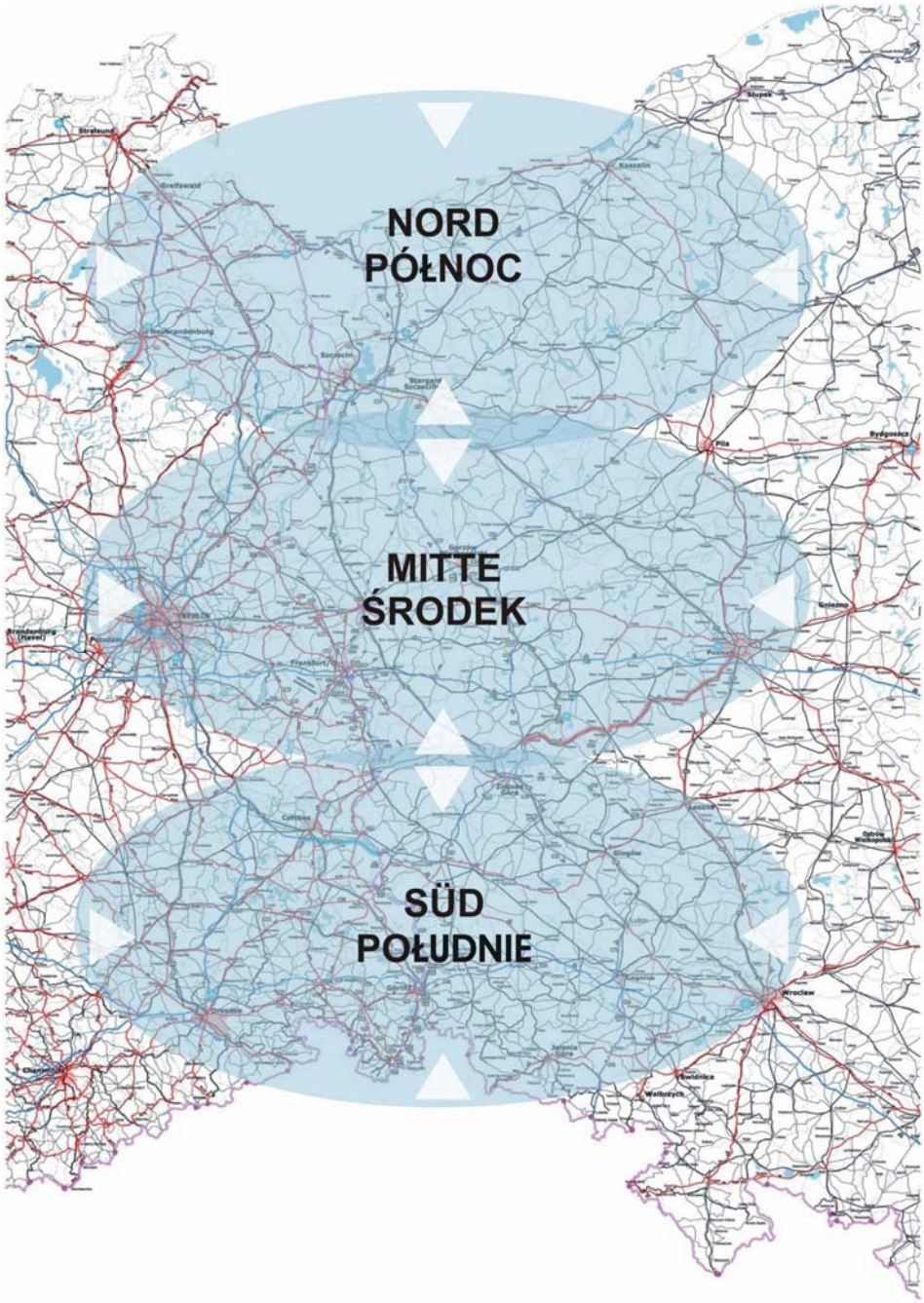
Nachfolgend werden die Handlungsempfehlungen für den DPERON-Prozess anhand der vier Handlungsfelder zusammen gefasst:

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

8.1 Strategische Projekte im DPERON

Die untersuchten, z. T. sehr differenzierten Verkehrsinfrastrukturprojekte im DPERON lassen sich drei Kernräumen zuordnen. Die in der folgenden Abbildung dargestellte Karte beinhaltet eine schematische Abgrenzung der Kernräume - die über die Abgrenzung hinaus weisenden Pfeile verdeutlichen die engen Verflechtungen der drei Kernräume zum Gesamtraum.

Abbildung 54:
Schematische Darstellung der drei Kernräume im DPERON
[Quelle: Eigene Darstellung]



Für alle drei Teilräume gelten die nachfolgend genannten grundsätzlichen Aussagen, die für den Gesamtraum gleichermaßen Bedeutung haben:

- Die Vielzahl der Verkehrsinfrastrukturprojekte (s. Projektpool im Anhang A1) hat gezeigt, dass alle derzeit vorhandenen Netzlücken mit diesen Projekten bereits geschlossen werden können. **Würde eine Realisierung aller Projekte erfolgen, kann der gesamte Grenzraum als verkehrlich sehr gut erschlossen betrachtet werden.** Bis dahin liegt jedoch noch ein weiter Weg vor den Akteuren im DPERON, denn die Umsetzung der benannten Projekte erfordert ein hohes Maß an Konsensfindung bezüglich der Prioritäten im Gesamtraum, ein enormes finanzielles Volumen und einen langfristig angelegten Zeitraum bis zur tatsächlichen Fertigstellung der Projekte.
- 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**:
  - Erhöhung der Anzahl der Zugfahrten insbesondere auf den grenzüberschreitenden Strecken
  - Aufbau eines grenzüberschreitenden Busnetzes (derzeit nur punktuell vorhanden)
  - verbesserte Fahrplanabstimmung im SPV und ÖPV
  - integrierte Verkehrsauskunft Bahn und Bus (zweisprachig)
  - gemeinsame Fahrtickets, überall erwerbbar
  - gemeinsamer Fahrkartenverkauf (EUR und Zloty)
  - Einsatz moderner Triebzüge im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, um die Wartezeiten im Grenzbereich durch Auswechslung der Loks zu vermindern und damit die gesamten Relationen attraktiver zu gestalten
- 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 auseinander setzt. Insbesondere vor dem Hintergrund der perspektivisch geöffneten Arbeitsmärkte in Europa werden solche Schienenverbindungen einen hohen Stellenwert in der Entwicklung der Regionen einnehmen.
- Für die **Anbindung der polnischen Metropolen und ihrer Einzugsbereiche an den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)** ist insbesondere der Ausbau der nachfolgend genannten Straßen- und Bahnverbindungen von besonderer Bedeutung:
  - Bahnstrecke Berlin - Angermünde - Szczecin

- Bahnstrecke Berlin - Frankfurt (Oder) - Poznań
- Bahnstrecke Berlin - Cottbus - Wrocław
- Ausbau der BAB 12 auf deutscher sowie der A2 auf polnischer Seite

- Die optimierte Anbindung der Metropole Szczecin ist für den Gesamtraum von besonderer Bedeutung. So wird die Herstellung des „Stettiner Ringes", bestehend aus der Westumfahrung Szczecin mit Anbindung an die S3 und die A6 insbesondere für den nördlichen Teil des Kernraumes der Euroregion Pomerania sehr wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeit leisten. Mit der Anbindung des „Stettiner Ringes" an die A11/A20, dem Ausbau der S6 Richtung Koszalin und der S10 Richtung Bydgoszcz erfährt der gesamte Raum eine deutliche Aufwertung hinsichtlich seiner verkehrlichen Knotenpunktfunktion.
- **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.
- Mit dem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen sind die Grenzkontrollen an den deutsch-polnischen Grenzen entfallen. Damit erfüllen die vorhandenen Abfertigungsanlagen keine Funktion mehr. Für diese Anlagen stellt sich somit die Frage nach einer sinnvollen Nachnutzung bzw. nach dem Abbau der Anlagen. Diese Fragen nach einer möglichen Nachnutzung bzw. zum Umgang mit den nicht mehr benötigten Abfertigungsanlagen wird im gesamten DPERON zu diskutieren sein und ggf. Gegenstand vertiefender Untersuchungen werden.
- 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 Fahrwegsicherung. 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 und zur Umsetzung vorbereitet werden.
- Insbesondere die **Stärkung der touristischen und wirtschaftlichen Zentren** muss im Fokus der Verbesserung der Verkehrsqualitäten stehen.
- Insbesondere für die Verkehrsinfrastrukturprojekte, die unmittelbar an der Grenze entstehen werden, d. h. Verkehrsverbindungen mit Brückenbauten über die Oder bzw. die Neiße ist die **„zeitliche Synchronisation"** notwendig. Damit soll gewährleistet werden, dass diese Projekte - eine einvernehm-

liche Abstimmungen der Prioritäten vorausgesetzt - zeitlich in der Form umsetzt werden, dass sie einander ergänzen. Dies gilt insbesondere für diejenigen Projekte, 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 Projekte ähnlichen Charakters wegweisend ist. Darüber hinaus können die folgenden Projekte benannt werden:

- Ausbau der Bahnstrecke Passow - Szczecin: Sollte in zeitlicher Nähe zum Ausbau der Strecke Berlin - Angermünde erfolgen, um die Wirkung der Maßnahme erreichen zu können.
- Bei der weiteren Planung der Ortsumfahrung Kostrzyn wird die kontinuierliche grenzüberschreitende Abstimmung notwendig werden, um die für beide Seiten sinnvolle Trassenführung zu finden. Die Abstimmungsprozesse erfolgen derzeit.
- Weitere Projekte, die eine zeitliche Synchronisation erfordern, können derzeit nicht benannt werden. Dies hängt vor allem mit den z. T. relativ großzügigen Zeitangaben zusammen, die sich auf die Realisierung der Projekte beziehen (z. B. Zeiträume „bis 2013" oder „nach 2013"). Innerhalb dieser Zeiträume ist „vieles möglich", derzeit jedoch kein „missing link" hinsichtlich der zeitlichen Synchronisation erkennbar. Zudem befindet sich ein Großteil der Projekte in der „Ideenphase", die derzeit noch keine Angaben zur zeitlichen Umsetzung zulässt. Letztlich können viele der benannten Projekte bereits „allein" ihre Wirkung entfalten, so dass die Notwendigkeit einer zeitlichen Synchronisation nicht gegeben ist.

Für die skizzierten drei Teilräume des DPERON können die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte benannt werden, deren Umsetzung für die Entwicklung des Gesamtraumes von hoher Bedeutung ist.

NORD

- Mit dem Ausbau des **„Stettiner Ringes"**, bestehend aus der Westumfahrung Szczecin mit der Anbindung an die B104 und dem Ausbau der S6 zwischen Szczecin und Gdańsk, wäre eine sehr **leistungsfähige Ost-West-Verbindung** im Nordraum vorhanden, die derzeit noch fehlt. Diese Verbindung könnte als Küstenautobahn im Sinne der Fortführung der A20 vom Raum Hamburg/Lübeck über die Metropole Szczecin bis in den Raum Gdańsk („Via Hanseatica"[6]) wertvolle Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Nordraum leisten.
- Der **Ausbau der vierstreifigen S3** von Świnoujście über Szczecin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra in Richtung Legnica (und weiter bis zur tschechischen Grenze) wird eine wichtige Nord-Süd-Achse im DPERON bilden. Mit einer

[6] Die „Via Hanseatica" war Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen des INTERREG III-Projektes South Baltic Arc.

ggf. neuen Verbindung im Raum Schwedt/Oder als wichtiges Teilstück zwischen der A11/A20 und der S3 könnte die Ost-West-Relation in diesem Raum verbessert werden. Darüber hinaus übernimmt die S3 auch eine transnationale Bedeutung, indem sie ein maßgebliches Teilstück der Europastraße E65 von Malmö (Schweden) bis nach Chaniá auf Kreta darstellt.

- Mit dem dringlich erforderlichen **Ausbau der A11** auf dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Uckermark bis zur Mecklenburgischen Landesgrenze wird bereits ein wesentlicher Baustein der Autobahnverbindung von Berlin Richtung Szczecin realisiert. Dieser - im Vergleich zur Gesamtlänge der A11/A6 relativ kurze Abschnitt - führt derzeit zu den größten zeitlichen Verlusten auf dieser Relation, zumal die Grenzkontrollen mit dem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen entfallen sind.
- Auf polnischer Seite wird der **Ausbau der S10** von Szczecin in Richtung Bydgoszsz mit verschiedenen Ortsumgehungen die Relation Szczecin - Warszawa verbessern.
- Ausbau der Straßenverbindung Szczecin-Chojna/Mysliborz-Kostrzyn-Slubice **(N31)**, um die Reisezeiten zwischen den Zentren zu vermindern und einen höheren Fahrkomfort zu gewährleisten.
- Die **Bahnstrecke Berlin-Angermünde** bis zur deutsch-polnischen Grenze, insbesondere mit der Fortführung zwischen Passow und Szczecin wird derzeit als ein erhebliches Hemmnis eingeschätzt. Der Ausbau des Abschnittes zwischen Passow und Szczecin ist zur Zeit noch nicht in den Ausbauplanungen der polnischen Seite verankert. Dieser Abschnitt ist ein im Rahmen des Projektes identifizierter „missing link". Erwähnt seien jedoch erste Aktivitäten auf polnischer Seite zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit durch die Errichtung beschrankter Bahnübergänge.
- Der Ausbau der Bahnstrecke **Berlin-Pasewalk-Stralsund**, trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit der touristischen Ziele entlang der Ostseeküste bei. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke von Ducherow bis zum Seebad Ahlbeck (und ggf. weiter auf polnischen Gebiet) besteht eine Möglichkeit, die Relation Berlin - touristische Ziele an der Ostseeküste zu optimieren. 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 und der Erreichbarkeiten beitragen kann. Über diese Alternativroute könnte der Flughafen **Goleniów** sehr viel besser an das Schienennetz angebunden werden und mit der kommunal gewünschten **Tunnelverbindung** zwischen Wolin und Świnoujście wäre die Anbindung Richtung Usedom gewährleistet. Diese alternative Linienführung sollte im weiteren DPERON-Prozess näher betrachtet und auf ihre Machbarkeit untersucht werden. Aus einer gemeinsamen, grenzübergreifend betriebenen Entwicklung diese Route können neue Impulse für die Kooperation entstehen und die Sensibilität für gemeinsam getragenen Planungsprozesse deutlich erhöhen. Für die weitere Untersuchung dieser Trassenvarianten wären z. B. Machbarkeitsstudien durchzuführen, Kosten-Nutzen-Analysen mit beiden Trassenvarianten zu erarbeiten. Einbezogen werden sollte eine Machbarkeitsstudie für den Swine-Tunnel in Świnoujście, die z. B. in Anlehnung an das Vorgehen und die Betriebserfahrungen beim Warnowtunnel in Rostock erarbeitet werden könnte.
- Mit dem Ausbau der Bahnstrecke (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow-Szczecin auf eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h soll insbesondere die Anbindung Richtung Szczecin an den Verkehr Richtung Stralsund verbessert werden. Diese Maßnahme ist nicht im Bundesverkehrswe-

geplan enthalten, ist jedoch für Mecklenburg-Vorpommern eine wichtige Relation, deren Realisierung zwischen Land und DB Netz bereits abgestimmt ist. Insbesondere die Beschleunigung des Abschnittes Pasewalk-Szczecin wird im Vordergrund der Arbeiten stehen.

- Die **Ortsumfahrung Schwedt/Oder** mit dem möglichen Neubau einer **Grenzbrücke** würde die Verbindung dieses regionalen Wachstumskerns mit den Wirtschaftsstandorten Mysliborz, Dębno und Pyrzyce befördern. Gleiche Effekte würden mit dem **Bau der B158n/B167** von Bad Freienwalde über die deutsch-polnische Grenze erreicht. Gegenwärtig ist dieser Übergang nur für den Personenverkehr zugelassen.
- 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.
- Im Bereich der **touristischen Wegeverbindungen** sind vorrangig „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 Nationalparkes Odertal von Bedeutung für die Entwicklung des Grenzraumes. Mit der internationale Ostseeroute R-10, der Radroute im das Stettiner Haff, dem polnischen Radweg ZS-10 „Grüne Oder", der parallel zum Oder-Neiße-Radweg verläuft sowie dem geplanten Radweg „Weg der Tausend Seen" können in diesem Raum wichtige Beiträge zur Optimierung der touristischen Wegenetze geleistet werden. Die begleitende Qualifizierung der touristischen Infrastruktur (Wegequalitäten, Aufenthalt und Gastronomie, Service) wird dabei unerlässlich sein.

MITTE

- Im mittleren Kernraum steht mit sehr hoher Priorität der Ausbau der **Autobahnen A12 und A2** vom Spreedreieck über Świecko bis Nowy Tomyśl als leistungsfähige Verbindung Richtung Osten auf der Agenda. Damit kann eine gute Verbindung via Autobahn zwischen **Berlin** und **Poznań** erreicht werden. Durch den Fortfall der Grenzkontrollen ist bereits ein wesentlicher „Engpass" entlang dieser Relation behoben, da die bisherigen Grenzstaus die Kapazität dieser Verbindung deutlich vermindert haben.
- Im südlichen Teil des mittleren Kernraumes kann mit einer leistungsfähigen Relation **Cottbus** - **Zielona Góra** durch den Ausbau der **Nationalstraßen 12 und 27** die **Ost-West-Verbindung** deutlich verbessert werden. Auch die weitere Anbindung Richtung **Poznań** kann hiermit eine vernehmliche Aufwertung erfahren.
- Die Verbindung zwischen der Metropole **Berlin** und dem Oberzentrum **Gorzów Wlkp.** wird auf der deutschen Seite durch die Bundesstraßen B1 und B5 gewährleistet. Mit dem in der Diskussion befindlichen **Ausbau der N22** von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. könnte diese Relation deutlich attraktiver

werden. Dabei wird auch die erforderliche Ortsumfahrung Kostrzyn von Bedeutung sein.

- Die **S3** auf polnischer Seite führt ebenfalls durch den mittleren DPERON-Raum und bildet hier die Verbindung zwischen dem Nordraum und dem Südraum.
- Mit der Komplettierung des nördlichen Teils der **Oder-Lausitz-Trasse** von Frankfurt (Oder) Richtung Eberswalde wird auf der deutschen Seite eine leistungsfähige Nord-Süd-Trasse parallel zur Grenze und zur S3 entstehen.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der **B1/N22** im Grenzbereich **Kostrzyn** (neue Oderbrücke im Zuge der Ortsumgehung, Freigabe auch für Schwerverkehr), um eine verbesserte Verkehrsverteilung im Straßengüterverkehr durch das Angebot von Alternativrouten (Entlastung der N31) zu erzielen.
- Ausbau der wichtigen Verkehrsachse Gorzów Wlkp.-Walcz-Chojnice-Elblag (N22) zur Schnellstraße *S22* (drei- bzw. vierstreifig), um die kürzeste Verbindung zwischen dem Mittelraum des DPERON und den baltischen Staaten bzw. den Zielen Gdańsk und Gdynia zu verbessern.
- Die wichtige innerpolnische **Bahnverbindung von Szczecin über Poznań Richtung Wrocław (E-59)** wird mit ihrem Ausbau ein wesentlicher Baustein des Intercitynetzes sein. Darüber hinaus wird der Ausbau der Verbindung von **Szczecin** über **Zielona Góra** bis nach **Wrocław (CE-59)** als weitere wichtige Nord-Süd-Bahnverbindung auf der polnischen Seite von hoher Bedeutung sein.
- Für die grenzüberschreitende Relation **Berlin - Poznań** wird der Ausbau der Bahnstrecke **E20** auf dem Abschnitt zwischen **Kunowice und Rzepin** maßgeblich sein. Dieser Streckenabschnitt bildet derzeit das „Nadelöhr" auf dieser Relation und trägt zu erheblichen Einbußen hinsichtlich der Fahrzeit bei. Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen Deutschland und Polen am 26. Februar 2008 wurden insgesamt 13 Eisenbahnbrücken zwischen Deutschlang und Polen festgelegt, die in den kommenden Jahren ertüchtigt bzw. wieder in Betrieb genommen werden sollen.
- Die schienenseitige Ost-West-Relation von **Berlin** über Küstrin („Ostbahn") und in der Weiterführung bis den Raum von **Gdańsk** würde durch den Ausbau der Bahnstrecke von **Küstrin bis zum Kreuz Wielkopolskie** eine wesentliche Aufwertung erfahren, Gewährleistung einer akzeptablen Geschwindigkeit im Grenzabschnitt Küstrin-Kiez - Kostrzyn (z. B. Erneuerung der Oderbrücke).
- Entlang der Nord-Süd-Verbindungen auf der Schiene wird der Ausbau der **Bahnstrecke von Gorzów Wlkp. Richtung Zielona Góra** als wichtiges Projekt im mittleren Kernraum eingestuft.
- Mit dem Ausbau der Bahnstrecke **Berlin-Dresden** auf eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h sowie dem Ausbau der Bahnstrecke **Berlin-Görlitz** mit Weiterführung Richtung Wrocław (Südraum) werden die Metropolenräume **Berlin**, **Dresden** und **Wrocław** deutlich besser miteinander verbunden.
- Mit der Modernisierung der Bahnlinie 203 Tcew-Kostrzyn auf dem Abschnitt Gorzów Wlkp.-Kostrzyn-Grenze wird für den Knotenpunkt Kostrzyn die Verknüpfungsmöglichkeit mit den Linien 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny und 430 Barnówko-Kostrzyn deutlich verbessert. Die Modernisierung dieser Bahnlinie trägt gemeinsam mit der Modernisierung der Linie 358 Zbąszynek-Czerwieńsk und dem Bau der Verbindungsbahn zur Umgehung

von Czerwieńsk zur besseren Verbindung zwischen Zielona Góra und Gorzów Wlkp. bei, was den Ansätzen der Verkehrsentwicklungsstrategie der Wojewodschaft Lubuskie bis 2015 entspricht.

- Die Ertüchtigung der Bahnstrecke zwischen **Guben und Zielona Góra** erfolgt mit dem Ziel, auch den Cottbuser Raum mit einer verbesserten Bahnverbindung stärker mit dem Raum um Zielona Góra zu vernetzen.
- Die grenzüberschreitenden **Straßenverbindung im Raum nördlich von Eisenhüttenstadt** ist bereits ein relativ weit fortgeschrittenes Projekt. Die Fortführung des gemeinsamen Raumordnungsverfahrens zur grenzüberschreitend abgestimmten Trassenfindung dieser neuen Straßenverbindung ist ebenfalls prioritär im mittleren Kernraum des DPERON. Dieses Raumordnungsverfahren wird auch zum Ziel haben, die erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf der polnischen Seite zu ermitteln, um auf diese Weise die Grundlage für die zeitliche Synchronisation dieses Grenzprojektes zu erreichen.
- Der Ausbau des regionale Flughafens Zielona Góra in Babimost zum Europäischen Cargo Flughafen wird zur Effizienz des Flugverkehrs auf dem Gebiet von ganz Westpolen beitragen. Der Flugplatz in Babimost bildet das Hinterland für Cargo- und Passagierflüge für die Flughäfen Poznań, Wrocław und Szczecin.
- Die Fortführung des Planungsdialoges im Bereich Kietz/Kostrzyn zur Abstimmung der Trassenführung von B1 und Ortsumfahrung Kostrzyn wird ebenfalls als prioritär im mittleren Kernraum erachtet. Für die Entwicklung des Gesamtraumes sind diese unmittelbar grenzüberschreitenden Planungen und Planungsabstimmungen von besonderer (Signal-)Wirkung.
- Im Bereich des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs sind im mittleren Kernraum folgende Grenzübergänge prioritär für die Entwicklung des Gesamtraumes:
  - Ratzdorf-Kosarzyn
  - Neurüdnitz-Stara Rudnica
  - Lebus-Górzyca-Nowy Lubusz
  - Theaterinsel Guben-Gubin
  - Zelz-Siedlec
  - Forst-Zasieki

  Auch bei diesen Grenzübergängen wird die Prüfung anstehen, ob eine Brückenverbindung oder eine Fährverbindung realisierbar ist.

SÜD

- Das Verkehrskonzept für die Euroregion Spree-Neiße-Bober werden folgende Entwicklungsachsen als wesentlich zur Stärkung der Region identifiziert:
  - Entwicklung eines regionalen Verkehrsnetzes mit einer zentralen Verkehrsachse Cottbus-Zielona Góra
  - Cottbus fungiert als Verknüpfungspunkt und regionaler Schienenverkehrsknoten
  - Anstreben eines gemeinschaftlichen Verkehrsangebotes für die Region
  - Herstellung kommunaler Straßen zur Verbesserung der Anbindung an die regionalen und überregionalen Verkehrswege
  - Entwicklung der Verkehrslandeplätze/Flughäfen Cottbus-Drewitz und Zielona Góra-Babimost

- Im südlichen Kernraum des DPERON ist die Ost-West-Verbindung durch den **Ausbau der A4** von **Zgorzelec** in Richtung **Wrocław** zu einer leistungsfähigen Verbindung von besonderer Bedeutung. Sie trägt zu einer wesentlichen Verbesserung der Verbindung de Metropolenräume **Dresden** und Wrocław bei.
- In Nord-Süd-Richtung leistet der **Ausbau der S3** südlich von Zielona Góra bis Kamienna Gora wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten, zahlreiche Ortsumfahrten sind entlang der Strecke geplant.
- Mit dem Ausbau der Bahnstrecke von Berlin nach Görlitz im Mittelraum unmittelbar verknüpft ist die vorgesehene **ABS Hoyerswerda - Horka - Bundesgrenze**, dazu auf polnischer Seite der **Ausbau der Linie Nr. 295 von Wegliniec über Bielawa Richtung Horka**, um eine schnelle Schienenanbindung der Metropolenräume Berlin und Wrocław zu gewährleisten.
- Folgende geplante Grenzübergänge für den Kfz-Verkehr sind im südlichen Kernraum als prioritär einzustufen:
  - Krauschwitz - Leknica
  - Lodenau - Sobolice
  - Deschka - Piensk
  - Görlitz - Zgorzelec
  - Görlitz - Kozlice
  - Ostritz Bahnhof - Krzewina
  - Hirschfelde - Turoszów
  - Zittau Nord (B178) - Sieniawka
- Für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr können die nachfolgend benannten geplanten Grenzübergänge als prioritär eingestuft werden:
  - Bad Muskau-Leknica „Englische Brücke"
  - Krauschwitz-Pechern - Przewóz Potok
  - Krauschwitz Klein Priebus - Przewóz Bucze
  - Rothenburg - Toporów
  - Deschka - Piensk
  - Görlitz - Zgorzelec
  - Ostritz Marienthal - Posada „Klosterbrücke"
  - Hirschfelde Rosenthal - Turoszów
  - Hirschfelde - Turoszów „Aschebrücke"
  - Zittau - Porajów „Reißigmühle"
  - Zittau - Porajów „Lusatiaweg"
  - Dreiländerpunkt Trójstyk - Bod Trojzemi - Zittau – Bogatynia

GRUNDSÄTZLICHE HINWEISE ZUR FORTSETZUNG DER GRENZÜBERSCHREITENDEN PROJEKTARBEIT - GESAMTRAUM

grundsätzliche Handlungsempfehlungen

Für die Vielzahl der recherchierten Projekte, die sich alle auf sehr unterschiedlichen Planungs- und Diskussionsständen befinden, erscheint es wenig sinnvoll, für jede einzelne Maßnahme jeweils relevante Handlungsempfehlungen abzuleiten, ohne vorab eine weitergehende Priorisierung durchgeführt zu haben. Diese Priorisierung ist deshalb notwendig, da die Realisierung der im Rahmen des DPERON-Projektes identifizierten prioritären Projekte enorme finanzielle Aufwändungen nach sich ziehen würde. Die Realisierungskosten würden die zur Verfügung stehenden Finanzvolumina um ein Vielfaches überschreiten. Aus

diesem Grund muss nach Auffassung der Bearbeiter vorab eine **weitere gemeinsame Prioritätensetzung** erfolgen.

Folgende grundsätzliche Handlungsempfehlungen lassen sich für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit formulieren:

- Aufgrund des Investitionsumfanges, den die Projekte repräsentieren, wird eine weitere **Prioritätensetzung** notwendig. Diese kann zum einen über ein quantitativ untersetztes Verkehrsmodell (s. nachfolgender Abschnitt) erfolgen, zum anderen ist die Abstimmung im Rahmen von nicht institutionalisierten Kooperationsstrukturen im DPERON sinnvoll und notwendig.
- Fortsetzung des **gegenseitigen Informationsaustausches** (**„Planungsdialog"**) über den Stand der Planungen und Realisierungen der unterschiedlichen Projekte.
- Mit der gemeinsamen Prioritätensetzung für konkrete Schlüsselprojekte können **projektbezogene Arbeitsgruppen** - analog des Arbeitsprozesses zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Straßenverbindung nördlich von Eisenhüttenstadt - die planerische Vertiefung der einzelnen Projekte vornehmen. Diese Differenzierung ist sinnvoll, da die Prioritätensetzung und die **planerische Vertiefung** zwei unterschiedlichen Arbeitsebenen zuzuordnen sind.
- Die planerische Vertiefung wird - in Abhängigkeit vom jeweiligen Arbeitsstand der Projekte - unterschiedliche Arbeitsschritte durchführen:
  - Einstellung in die jeweiligen **Bedarfsplanungen** beiderseits der Grenze - sofern nicht bereits erfolgt
  - Erarbeitung von **Machbarkeitsstudien** mit Untersuchung von unterschiedlichen Trassenvarianten, Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen, Abwägung der unterschiedlichen Trassenvarianten mit Entwicklung einer Vorzugsvariante (z. B. für die Tunnelverbindung zwischen Wolin und Świnoujście, für die Westumfahrung Szczecin, die bereits im Rahmen des Projektes „South-Baltic-Arc" erarbeitet wurde, für die bahnseitige Anbindung von Berlin Richtung Ahlbeck über Ducherow oder Szczecin)
  - begleitende **vertiefende Untersuchungen** bezüglich der **Verkehrsorganisation** (Abstimmung der Fahrpläne, gemeinsamer Ticketverkauf etc.)
  - Einleitung der **Raumordnungsverfahren**, bei unmittelbar grenzüberschreitenden Projekten wird ein grenzüberschreitendes Raumordnungsverfahren angewandt, bei Projekten, die direkt einem Land zuzuordnen sind, erfolgt der Ablauf entsprechend der jeweils festgelegten nationalen Planungsverfahren. Bestandteil der jeweiligen Raumordnungsverfahren werden die Untersuchungen bzgl. Umwelt- und Naturschutz sein.

„Hardware" und „Software" stehen in einen 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 und regionalen 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 gemeinsame Vertrauensbasis, der gemeinsame Wille zur Entwicklung der Gesamtregion. Als positives Beispiel können hier die Euroregionen genannt werden, die im Sinne der „Basisarbeit" bisher bedeutende Beiträge zur Stärkung der Kommunikation geleistet haben.

steigendes Interesse am DPERON-Prozess auf kommunaler und regionaler Ebene

Der Intention des Projektes DPERON folgend, ist - durch die kontinuierliche Information zum Projekt DPERON - eine Mobilisierung der kommunalen Ebene zur Entwicklung von **Ideen und Planungen für die Förderperiode 2007-2013** erfolgt. Dies zeigt deutlich, dass der „gemeinsame Wille" zur Entwicklung des Grenzraumes sehr ausgeprägt ist. Darüber hinaus wurde erkennbar, dass die vielen vorhandenen, z. T. sehr unterschiedlichen Kooperationsformen trotz ihrer erfolgreichen Zusammenarbeit die gesamtheitliche Betrachtung des Grenzraumes ein wenig „außer Acht gelassen" haben. Für diese raumübergreifende Betrachtung kann das DPERON-Projekt einen wichtigen Baustein liefern.

veränderte Rahmenbedingungen erfordern Fortschreibung der strategischen Planwerke

Der Beitritt Polens zur Europäischen Union im Mai 2004 hatte u. a. zur Folge, dass die geänderten Rahmenbedingungen eine **Fortschreibung und Aktualisierung der strategischen Planungsdokumente** erforderlich machte. Dieser Fortschreibungsprozess findet derzeit statt, so dass die Arbeiten zum DPERON-Projekt sich mit diesen wichtigen Fortschreibungen überschnitten. Insofern wird sicherlich eine Überprüfung der getroffenen Aussagen und Projektprioritäten nach Vorliegen der aktualisierten Fassung der strategischen Planwerke sinnvoll und notwendig sein.

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.

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, auf polnischer Seite sind die Kompetenzen auf die Ebenen Generaldirektion (Autobahnen, Schnellverkehrsstraßen, Nationalstraßen), Wojewodschaftsverwaltung (Wojewodschaftsstraßen) und Gemeinden (Kreis- und Gemeindestraßen) verteilt. Daraus resultiert die Notwendigkeit, dass für die Beschaffung von aktuellen Informationen auf polnischer Seite praktisch alle Ebenen direkt angefragt wer-

den 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 oftmals „Geheimwissen" bleiben, sie sind kaum per Internet verfügbar bzw. in 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, interdisziplinärer 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:

- gemeinsame Prioritätensetzung zugunsten des Raumes Szczecin (bahnseitige und straßenseitige Anbindung)
- weitere Forcierung der Herstellung des „Stettiner Ringes" mit der laufenden Abstimmung des Trassenverlaufs der Ortsumfahrung Szczecin, um daraus z. B. die Konsequenzen für die Anbindung und den ggf. erforderlichen Ausbau der B104 (Linken) bzw. der L28 (Hintersee) abzuleiten
- vertiefende Diskussion der möglichen Bahnanbindung Berlin-Usedom über Ducherow oder alternativ über Szczecin und Świnoujście, Durchführung vertiefender Untersuchungen über die Machbarkeit
- vertiefende Diskussion der Bahnverbindung Berlin-Wrocław, die Planungen auf der deutschen Seite sehen die Linienführung über Cottbus, Horka, Weglieniec vor, die Wojewodschaft Lubuskie sieht die Notwendigkeit der Modernisierung der historischen Verbindung auf dem Abschnitt Legnica-Żagan-Żary-Forst
- Realisierungszeiträume für neue Brücken/Grenzübergänge mit den jeweiligen weiteren vorbereitenden Untersuchungen bezüglich ihrer Realisierbarkeit, vertiefte Analyse der Grenzübergänge mit der jeweiligen Entwicklung der Reisendenzahlen sowie der Bedeutung der Grenzübergänge im DPERON
- Untersetzung der qualitativen Aussagen des vorliegenden Projektes durch quantitative (Verkehrsmengen, Verkehrsprognosen)
- Reflexion der vorliegenden Arbeitsergebnisse anhand der fortgeschriebenen strategischen Planungsdokumente beiderseits der Grenze
- 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 perspektivisch eine Harmonisierung der formalen Planungsinstrumente/-verfahren nicht erfolgen wird, sollten Leitplanungen mit Selbstbindungscharakter, 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 unter Berücksichtigung der nationalen Entwicklungsstrategien einfordern.

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

Mit diesem informellen Prozess wird ein Rahmen geschaffen, Projekte frühzeitig abgestimmt zu definieren und damit konsensual zu entwickeln und zu entscheiden, zu finanzieren und umzusetzen. Aktuelle Forschungen haben gezeigt, dass über informelle Verfahren eher ein Konsens bei konfliktreichen Themen aufgezeigt werden und das Problembewusstsein entwickelt und geschärft werden kann. Für informelle Planungen gibt es keine Verfahrensvorgaben. Sie können flexibel und situationsgerecht angewandt werden und dienen der fachlichen Vorbereitung von formellen Planungsverfahren und Entscheidungen.

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:

- Rahmen- und Grundlagendaten:
  - Raum und Siedlungsentwicklung
  - Bevölkerungs- und soziale Entwicklung

  - Wirtschafts- und Tourismusentwicklung
- Verkehrsentwicklung

sowie perspektivisch auch

- Infrastrukturentwicklung

Abbildung 55:
MASTERPLAN DPERON



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

EIN QUANTITATIV UNTERSETZES VERKEHRSMODELL FÜR DEN DPERON

Untersetzung des Verkehrsmodells mit quantitativen Aussagen

Insbesondere zur konkreten Abbildung der Verkehrsströme im DPERON ist die Erarbeitung eines Verkehrsmodelles 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 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 Verkehrsmodelles 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 unzureichenden Qualitätszustand mit einem enormen Investitionsbedarf.

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 werden.

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
- 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 angelegen 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.

8.4 „Mehrwert" des Projektes DPERON

Im Rahmen der prozessbegleitenden Lenkungsgruppe wurde intensiv über den heutigen und - eine Fortführung des Prozesses vorausgesetzt - den künftigen „Mehrwert" des Projektes DPERON diskutiert. Die nachfolgend aufgeführten Thesen zum „Mehrwert" sind Ergebnis dieses Prozesses:

Thesen zum Mehrwert gegenwärtiger und künftiger Projektarbeit DPERON

MEHRWERT (NUTZEN) AUS DEN VORLIEGENDEN ERGEBNISSEN DER UNTERSUCHUNGEN ZUR RAUMPLANUNG UND VERKEHRS-INFRASTRUKTUR IM ENTWICKLUNGSRAUM ODER-NEIßE

1. Intensivierung von Aktivitäten zum Aufbau eines gemeinsamen Entwicklungsraumes entlang der Oder und Neiße auf unterschiedlichen Ebenen mit dem Ziel der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit;
2. Schaffung einer Arbeitsplattform zur Verständigung und Kommunikation mit dem Ziel einer vielschichtigen Begleitung und Untersuchung des deutsch-polnischen Grenzraumes im Bereich der Raumplanung und der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser und Luft);
3. Aufbau einer Basis zur weiteren Ausarbeitung von infrastrukturellen Schlüsselmaßnahmen in diesem Raum;
4. Fortführung eines Prozesses zur Abstimmung von raumrelevanten Maßnahmen in Verbindung mit der D-P PLIS-Datenbank als Grundlage eines nachhaltigen Planungsdialogs;
5. Stärkere Sensibilisierung der im Rahmen der Vorbereitung und Umsetzung von Investitionen Beteiligten für gemeinsame Abstimmungen und künftige Aktivitäten sowie für die damit verbundenen Prozesse in den unterschiedlichen Planungs- und Verwaltungsebenen;
6. Schaffung einer Datenbank mit Projektvorschlägen (Projektpool), die auf einer gemeinsamen Arbeitsebene einer fortlaufenden Aktualisierung unterliegen soll;
7. Gemeinsame Lobbyarbeit als wichtiger Beitrag zur Entwicklung des Raumes für Investitionen, die beiderseits Akzeptanz genießen;
8. Schaffung der Voraussetzungen für die Fortführung der im DPERON-Prozess begonnenen Untersuchungen im Rahmen von Projekten, die insbesondere aus EU-Mitteln gefördert werden könnten;

9. Vorschläge für die Entwicklung von integrierten Verkehrskonzepte für die Euroregionen als informelle Planungsdokumente und als Impulsgeber für investive Projekte im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit
10. Benennung von nicht investiven Maßnahmen im Bereich des Verkehrs zur Steigerung der Zugänglichkeit und Verkürzung der Reisezeiten;
11. Intensivierung des gemeinsamen Ausbaus von Verkehrsinfrastrukturen für die Nutzung der touristischen Potenziale des Entwicklungsraumes.

KÜNFTIGER MEHRWERT (NUTZEN) BEI DER FORTFÜHRUNG DES DPERON-PROZESSES

1. Orientierung auf eine gemeinsame Bestimmung von regional bedeutsamen Schlüsselprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur;
2. Förderung der Konsenserreichung zwischen den nationalen Verwaltungen zur Beschleunigung des Prozesses;
3. Sicherstellung der Synchronisierung von prioritären Infrastrukturmaßnahmen;
4. Erhöhung der Transparenz und Effizienz der Aktivitäten der Partner durch einen nachhaltigen Dialog in der Raumplanung;
5. Akquisition von u. a. EU-Fördermitteln zur Umsetzung von gemeinsamen Schlüsselprojekten;
6. Nutzung der DPERON-Ergebnisse zur inhaltlichen Untersetzung anderer Initiativen.

8.5 Möglichkeiten zur Fortführung des DPERON-Prozesses

Die Möglichkeiten zur Fortführung des DPERON-Prozesses wurden - analog dem heutigen und künftigen „Mehrwert" - einem intensiven Diskussions- und Abwägungsprozess im Rahmen der Lenkungsgruppe DPERON unterzogen. Grundlage der Beratungen waren die nachfolgend skizzierten vier denkbaren Varianten zur Fortführung des begonnenen Prozesses:

Tabelle 39: Varianten zur Fortführung des DPERON-Prozesses

BEZEICHNUNG	INHALTE	VORTEILE	NACHTEILE
Variante 1	Fortführung über ein eigenständiges INTERREG IV b Projekt	▪ Fortführung des gegenwärtigen Prozesses mit der damit verbundenen Umsetzung konkreter Aktivitäten der Vorbereitung von Investitionen	▪ Zur Zeit fehlender Lead-Partner, Bindung eines dritten Landes aus der EU (denkbar wären Skane oder Ystad über CETC) ▪ Klärung der Beteiligung des brandenburgischen Infrastrukturministeriums
Variante 2	Verwendung der Ergebnisse von DPE-	▪ Einbindung ein einen großräumigen	▪ weniger Möglichkeiten zur Umsetzung

BEZEICHNUNG	INHALTE	VORTEILE	NACHTEILE
	RON in den Aktivitäten zum Ostsee-Adria-Korridor	Achsenkorridor ▪ Zusammenwirken mit weiteren zentralen Akteuren ▪ mögliche Einbindung prioritärer Verkehrsinfrastrukturprojekte des DPERON-Raumes in das Wirken zentraler Akteure aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung	konkreter Aktivitäten der Vorbereitung von Investitionen
Variante 3	Einbindung als Projekt der politischen Initiative „Oder-Partnerschaft" mit dem Schwerpunkt der Inhalte der Lose 1 bis 3	▪ hohe politische Akzeptanz in Berlin und Brandenburg ▪ Arbeit an einem gemeinsamen Masterplan zur Entwicklung der Oderregion ▪ DPERON kann verstärkte zeitliche Synchronisation, bessere Transparenz und Beschleunigung erfahren	▪ fehlende Akzeptanz im polnischen Raum ▪ Vorbehalte für einen Fortführungsprozess ▪ Gefahr des Verlustes eines kontinuierlichen Planungsdialoges ▪ Gefahr des Verlustes der Eigenständigkeit
Variante 4	Durchführung von INTERREG IV a Projekten auf der Grundlage der integrierten Verkehrskonzepte der Euroregionen	▪ Konzentration auf prioritäre Projekte unter gezieltem Einsatz von INTERREG IV a Mitteln für die regionale und kommunale Ebene ▪ starke Beteiligung dieser Ebenen am Gesamtprozess ▪ optimale Möglichkeiten für die Fortschreibung des Projektpools sowie der Verkehrskonzepte, angepasst an die konkreten Bedürfnisse der Euroregionen	▪ Verlust der ganzheitlichen Betrachtungsweise des Grenzraumes ▪ räumliche Eingrenzung eines angestrebten kontinuierlichen Planungsdialoges

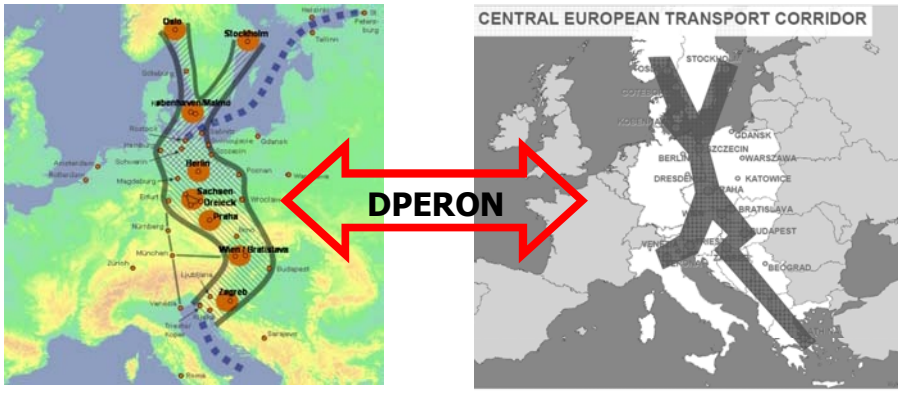
laufender Diskussionsprozess mit Vorzugsvarianten 1 und 4

Die vier verschiedenen Varianten befinden sich derzeit noch im Diskussionsprozess. Herauskristallisiert haben sich die Varianten 1 Fortführung über ein **eigenständiges** INTERREG IV b **Projekt** und 4 Durchführung von INTERREG IV a Projekten auf der Grundlage der integrierten Verkehrskonzepte der Euroregionen zur weiteren Vertiefung. Konsens besteht jedoch über die Fortführung des Prozesses. Die Variante 3 „Einbindung als Projekt der politischen Initiative Oderpartnerschaft" ist für die polnischen Projektpartner aus gegenwärtiger Sicht noch nicht akzeptabel.

Für die Fortführung als eigenständiges Projekt wird derzeit von den Akteuren geprüft, in welchem Ressort die Lead-Partnerschaft liegen wird. Angestrebt ist die Verankerung dieser Lead-Partnerschaft auf der polnischen Seite. Als weitere Projektpartner sollten die Mitglieder und Gäste der DPERON-Lenkungsgruppe

vorgesehen werden. Die Ergänzung um weitere Partner aus einem dritten EU-Land wird im Rahmen von INTERREG IV b notwendig sein; hier wird ein weiterer Abstimmungsprozess mit möglichen Partnern aus Schweden oder anderen EU-Staaten anzustreben sein.

Der DPERON-Prozess versteht sich dabei als ein Bindeglied zwischen dem Ostsee-Adria-Korridor und dem Central European Transport Corridor (CETC):



Die enge Kooperation mit den Aktivitäten in beiden Korridoren sowie mit weiteren Aktivitäten z. B. im Zuge der Oder-Partnerschaft wird im Rahmen des weiteren DPERON-Prozesses eine besondere Rolle spielen.

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 Panstwowe (Polnische Bahngesellschaft)
P-L	Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene
RBWP	Raumbewirtschaftungsplan 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

AUSGEWERTETE DEUTSCHE MATERIALIEN

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

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.

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

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

REDAKTIONSSTAND: 30. April 2008

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) [2006]: MIR aktuell 2/2006. Potsdam.

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

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 Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Potsdam.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2003]: Grenzübergänge. Bundesrepublik Deutschland (Land Brandenburg) - Republik Polen (Wojewodschaften Lebuser Land und Westpommern). Potsdam.

Ministerium für Wirtschaft im Land Brandenburg (Hrsg.) [2005]: Analyse zur sozioökonomischen 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)-Słubice. Potsdam

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.

AUSGEWERTETE POLNISCHE MATERIALIEN

Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen: Informationen der Website

Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen (Hrsg.) [2005]: Zeitplan für den Bau von Autobahnen und Expressstraßen für die Jahre 2007-2013. Warszawa

Ministerium für Verkehr der Republik Polen (Hrsg.) [2007]: Programm zum Bau der Nationalstraßen für die Jahre 2007-2015

Ministerium für Regionalentwicklung (Hrsg.) [November 2006]: Landesentwicklungsstrategie 2007 - 2015

Ministerium für Verkehr der Republik Polen (Hrsg.) [2007]: Plan für den Bau von Nationalstraßen für die Jahre 2007-2015. Warszawa

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP) (Hrsg.) [2003]: Jahresbericht 2003 - Entwicklungsstrategie

Polskie Linie Kolejowe S. A.: Informationen von der Website

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (Hrsg.): Konzept für landesweite und regionale Radwege der Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Studie, Entwurf)

Stadt Kostrzyn (Hrsg.): Entwicklungsstrategie der Stadt Kostrzyn

Stadt Świnoujście (Hrsg.): Entwicklungsstrategie der Stadt Świnoujście

Stadt Szczecin (Hrsg.): Entwicklungsstrategie der Stadt Szczecina

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 Dolnośląskie (Hrsg.): Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft Niederschlesien

Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.): Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Niederschlesien bis zum Jahr 2020

Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.): Regionales Operationelles Programm für die Wojewodschaft Niederschlesien für die Jahre 2007-2013

Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.): Raumordnerische Leitlinien für den Oderstreifen in der Wojewodschaft Niederschlesien

Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.): Raumordnerische Leitlinien für die Sudetenstraße

REDAKTIONSSTAND: 30. April 2008

Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [Juli 2007]: Information zu den geplanten Investitionen in der Wojewodschaft Niederschlesien

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 Lubuskie (Hrsg.) [Dezember 2005]: Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Lubuskie - Fortschreibung mit dem Zeithorizont bis zum Jahr 2020.

Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsstrategie der Wojewodschaft Lubuskie bis 2015

Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [September 2007]: Regionales Operationelles Programm der Wojewodschaft Lubuskie für die Jahre 2007-2013

Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [2002]: Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft Zachodniopomorskie, Aktualisierung 25.6.2002

Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.): Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Zachodniopomorskie bis 2020

Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern bis zum Jahr 2015

Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.): Richtlinien der Politik der Selbstverwaltung der Wojewodschaft Westpommern im Bereich des regionalen ÖPNV für die Jahre 2005-2007

Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.): Mehrjahresinvestitionsplan für die Jahre 2007-2013 - Wojewodschaft Zachodniopomorskie

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

AUSGEWERTETE GEMEINSAME DEUTSCH-POLNISCHE DOKUMENTE

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.

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

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 Przestrzennej 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 Europaregion 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

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 Hafenhinterlandbedienung. In: Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.

MINISTERKONFERENZ der Raumordnungsminister der Ostseeregion [2005]: Danziger Erklärung. Verabschiedet auf der sechsten Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeregion. Danzig.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) [ohne Datum]: JoiTraM - Schlussbericht zum Projekt JoiTraM. Berlin

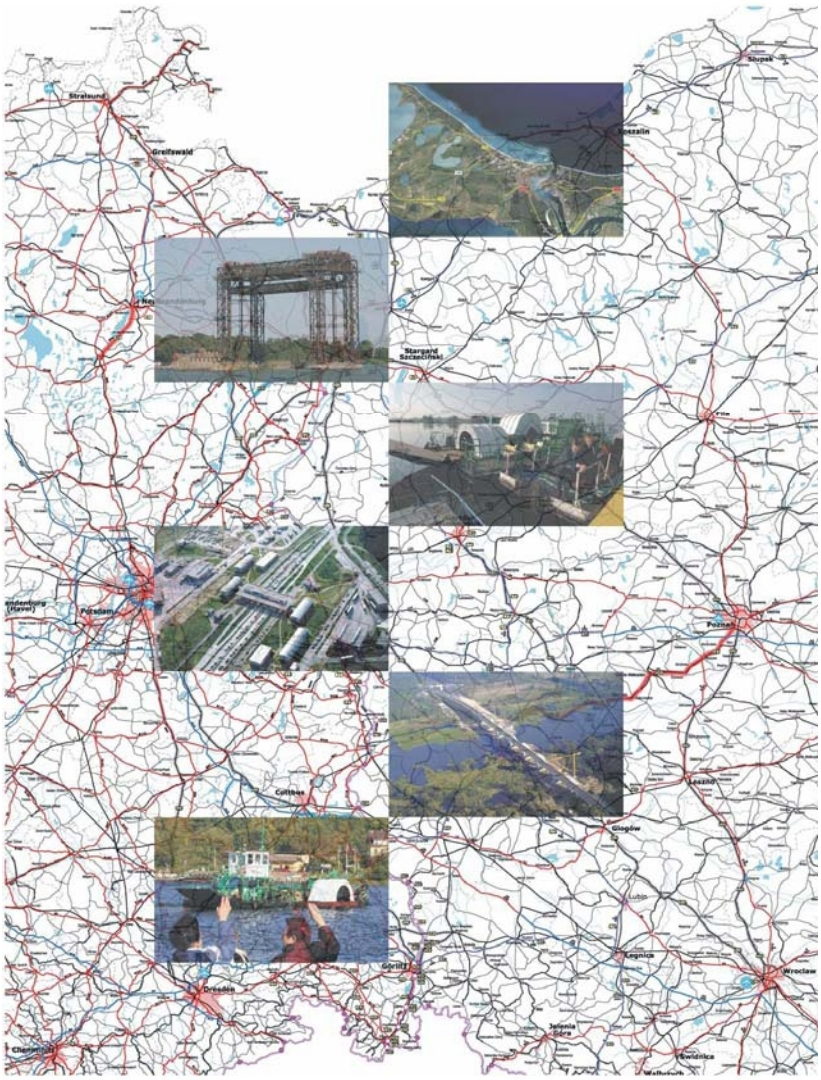
Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. - im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON handelnd

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

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

ABSCHLUSSBERICHT - LOSE 1 BIS 4 - ANHANG

REDAKTIONSSTAND: 30. April 2008



Ernst Basler + Partner GmbH

VKT
VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Frankfurt am Main - Dresden

intertprojekt
Gorzowska Inżynierska Firma Konsultingowa Sp. z o.o.

"Pro Lingua"
Grzegorz Zaroga

A1 Projektpool DPERON

A1 Projektpool DPERON

ANMERKUNGEN:

1)	Die Bewertung erfolgt für die Projekte, für die ein Steckbrief erstellt wurde (gelb unterlegt).

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

Abs.	Abschnitt
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Ausschlussstelle BAB
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BPBSW	Bedarfsplan Bundesschienenwege
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 31.10.2006
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
EHK-P	Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
GDDKiA	Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen
INSEK	Integriertes Stadtentwickungskonzept (erarbeiten die Brandenburger Städte Eberswalde, Schwedt/Oder, Prenzlau und Angermünde)
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
IVK-O-S	Integriertes Verkehrskonzept der Region Oderland-Spree, Regionalplan Oderland-Spree, Oktober 2007
KGÜ	Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa
KüMo	Küstenmotorschiff
L	Landesstraße
LSBP-BB	Landesstraßenbedarfspan Land Brandenburg
K	Kreisstraße/kommunale Straße
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MVBL	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
PKP PLK	Polskie Koleje Panstwowe (Polnische Bahngesellschaft)
P-L	Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene (17.10.2005)
RBWP	Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft - Aktualisierung steht bevor
Reg.A. D-P	Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs [1993]
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft der betreffenden Region
STEK	Standortentwicklungskonzept (erarbeiten die Brandenburger Städte Schwedt/Oder und Eberswalde)
Tour-Fuß/Rad	Touristische Infrastruktur, Wander- und Radwege
Tour-Wasser	Touristische Infrastruktur, Wasserwege
WIN	Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg
ZDW ZG	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra
ZZDW	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Szczecin

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

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
34	BAB	S6 : OU Nowogard	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
35	BAB	im Zuge S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X				X			X			X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EH
36	L	W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
37	L	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
38	L	W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
39	L	W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL		X			X				X				X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL		X			X			X					X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EH
42	B	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
43	B	B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/ MVBL	X				X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen
44	B	B105: OU Stralsund	S	BVWP/ MVBL			X		X		X			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
45	B	B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/ MVBL	X				X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
46	B	B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
47	B	B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
48	B	B104: OU Pasewalk	S	BVWP/ MVBL		X			X					X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
49	B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X				X		(X)	X					X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
50	B	B194: OU Loitz	S	BVWP/ MVBL		X			X		X		X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
51	B	B110: OU Dargun	S	BVWP/ MVBL	X				X		X		X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			
52	B	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/ MVBL			X		X			X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EH
53	B	B110: Ortsumgehung Zirchow (Usedom)	S	MVBL		X			X				X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X			
54	B	B96: OU Bergen	S	MVBL		X			X				X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X			
55	L	L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	S	MVBL			X		X		(x)			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X			
56	B	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania					X	
57	BAB	im Zuge S6 Police (im Zuge d. Westumgehung	S	EHK-P			X		X	X	X	X				X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EH
58	BAB	Im Zuge S3 Neubau des Tunnels: Uznam - Wol	S	GDDKiA			X			X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	
59	K	Grenzübergang Garz-Świnoujście	S	Reg. A. D-P			X		X	X	X		X							D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania				X		Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr
60	BAB	A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	S	BVWP	X	X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
61	BAB	A12: AD Spreeau-AS Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP			X		X	(x)	X		X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				Standstreifen im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 201
62	BAB	A13: AK Schönefeld-AD Spreewald	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X				
63	BAB	A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP		x			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					
64	BAB	A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	S	BVWP		X			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					
65	BAB	A113: Adlershof - Lgr. B/BB	S	BVWP		X			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					
66	B	B109 OU Schönerlinde	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X				

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMENGEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENSTRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
67	B	B1: OU Kietz/Küstrin	S	BVWP	X	X			X		X	X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OU Kostrzyn (Nr. 180)
68	B	B5: A10 - Lgr. BB/BE	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					bereits fertig gestellt
69	B	B87: OU Müllrose	S	BVWP	X				X		(x)	X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					bereits fertig gestellt
~~70~~	~~B~~	~~B87: OU Luckau~~	S	~~BVWP~~		~~X~~			~~X~~			~~X~~								~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
71	B	B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
72	B	B96a: Schönefeld-Mahlow	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
73	B	B97: OU Cottbus (B97a-A15)	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
74	B	B97n: Netzergänzung SO Cottbus	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
75	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(x)	X				X				D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
76	B	B112: OU Guben, 1. und 2. BA	S	BVWP		X			X		(x)	X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					bereits fertig gestellt
77	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(x)	X				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
78	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	S	BVWP	X				X		(x)	X								D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					bereits fertig gestellt
79	B	B167/B158: OU Bad Freienwalde (O), 2. BA Eberswalde-Bad Freienwalde	S	BVWP IRP-B		X			X		(x)	X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					Raumordnungsverfahren wurde am 12.9.2007 eröffnet
80	B	B169: OU Drebkau	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
81	B	B169: OU Senftenberg	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
82	B	B1: OU Herzfelde, OU Tasdorf	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X	X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
~~83~~	~~B~~	~~B2n: OU Parstein~~	S	~~BVWP~~					~~X~~		~~(x)~~			~~X~~						~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Barnim~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~					
~~84~~	~~B~~	~~B2n: OU Neuendorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Barnim~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~					
~~85~~	~~B~~	~~B2n: B2 Neukünkendorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Uckermark~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~					
~~86~~	~~B~~	~~B87: OU Duben~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
87	B	B87: OU Biebersdorf	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
88	B	B87: OU Mittweide	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
89	B	B87: OU Trebatsch/Sabrodt	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
90	B	B87: OU Ranzig	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
91	B	B87: OU Markendorf	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
92	B	B87: OU Leibchel	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
93	B	B87: OU Löhsten	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
~~94~~	~~B~~	~~B87: OU Kolochau~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
~~95~~	~~B~~	~~B87: OU Schlieben~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
~~96~~	~~B~~	~~B87: OU Hohenbucko~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
~~97~~	~~B~~	~~B87: OU Neuaundorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
98	B	B87: OU Herzberg	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
99	B	B96n: OU Ruhland	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
100	B	B96n: OU Schwarzbach	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
101	B	B96n: OU Hosena	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
102	B	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
103	B	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
104	B	B112: OU Neuzelle	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
105	B	B112: OU Forst	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
106	B	B158n: S-OU Freienwalde	S	BVWP																D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
107	B	B167: OU Kunersdorf	S	BVWP					X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
108	B	B167: OU Gottesgabe	S	BVWP					X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP					X				X				**X**			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP					X			X					**X**			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP					X			X					**X**			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					Linienbestimmung ist erfolgt
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP			X		X			X					**X**			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP			X		X			X					**X**			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
114	B	B169: OU Neupetershain-Nord	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
115	B	B169: OU Lindchen	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
116	B	B169: OU Allmosen	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
117	B	B169: OU Schwarzheide/Ost	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
118	B	B179: OU Königs Wusterhausen	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
119	B	B183: OU Marxdorf	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
120	B	B183: OU Lausitz	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
121	~~B~~	~~B2n: OU Oderberg/Neuenhagen~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Märkisch-Oderland~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~Viadrina~~	~~X~~					
122	~~B~~	~~B87: OU Herzberg~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
123	~~B~~	~~B87: OU Wüstermarke~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
124	~~B~~	~~B87: OU Langengrassau~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~					
125	B	B87: OU Lübben	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
126	B	B101: OU Elsterwerda	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X					**X**			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
128	B	B115: OU Döbern	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP													**X**			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
130	B	B167n: Bad Freienwalde	S	BVWP	X															D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					fertig gestellt
131	B	B168: OU Peitz	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
132	B	B169: OU Plessa	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
133	B	B169: OU Elsterwerda	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
134	B	B169: OU Gröditz (Lgr. SN/B101)	S	BVWP																D	Sachsen	Riesa-Großenhain	Freistaat Sachsen	2	keine						
135	B	B183: OU Bad Liebenwerda	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
137	B	B96: OU Finsterwalde	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine		X				
138	B	B156: OU Spremberg	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X				
139	B	B168: OU Lieberose	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X				
140	B	B168n: OU Prötzel	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
141	B	B168n: OU Predikow	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
142	B	B168n: Netzergänzung L35-B1	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
143	B	B168n: OU Schönfelde	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
144	B	B168n: OU Beerfelde	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
145	B	B168n: OU Trebus	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP				X						X			X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
147	B	B186n: OU Heckelberg	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV		X			X			X					X			D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV		X			X			X					X			D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
150	B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP, FEV	X				X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV			X							X			X			D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP		X			X			X					X			D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
153	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
154	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
155	B	B115: OU Rietschen	S	FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa						
156	B	B156: OU Niedergurig	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
157	B	B156: Rückverlegung zw. Lieske und Boxberg	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X				
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV			X		X					X			X			D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa						
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP		X			X		X			X			X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP		X			X			X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP		X			X		(X)	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X				X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
165	BAB	A-18: Abschnitt Olszyna – Golnice, 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
167		entfällt																													
168	BAB	A4: Autobahnbau Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKiA	X					X	X	X				X				PL	Dolnośląskie	Zgorzelecki		2	Neiße-Nisa-Nysa						
169	BAB	A4: Autobahnbau Phase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKiA	X					X		X				X				PL	Dolnośląskie	Boleslawiecki		2	Neiße-Nisa-Nysa						
170	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S			X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
171	BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
172	BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
173	BAB	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
174	BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
175	BAB	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
176	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
177	BAB	S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
178	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.;1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X					X		X				X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
179	BAB	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X					X		X				X				PL	Lubuskie			2	keine						
180	B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKiA		X				X	X		X				X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
181	B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKiA		X				X	(X)		X				X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
182	B	N 12/W305/278: OU Wschowa	S	LRPO		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
183	B	N 12: OU Szproptawa- 2 BA	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
184	B	N 12: OU Łęknica	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
185	B	N 32: OU Kargowa	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
186	B	N 27: OU Nowogród Bobrzański	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
187	B	Neubau N 27: Abschnitt Świdnica - Nowogród Bobrzański	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
188	B	Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański Żary	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
189	B	Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
190	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA			X			X						X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
191	BAB	S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S					X		X						X				PL	Lubuskie			2	Viadrina						
192	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
193	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica;	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
194	BAB	S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
195	BAB	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
196	BAB	Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Ttrzebnica - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
197	B	N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
198	B	N 94: Abschnitt Krzywa-Chojnów	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
199	B	N 94: Abschnitt Chojnów - Legnica	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
200	B	N 94: Legnica - Prochowice	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
201	B	N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
202	B	N 94: Wilczków - Środa Śląska	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
203	B	N 94: Środa Śląska - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
204	B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
205	B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebnica - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
206	BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
207	B	N 3/N 5: OU Bolków	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
208	B	N 3: OU Lubin	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
209	B	B87: Beeskow - Lübben - A13	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			ist 2-streifig ausgebaut
210	B	B97: A15 - Spremberg	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X			
211	B	B97: Spremberg - Bernsdorf	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X			
212		entfällt																							keine						
213		entfällt																							keine						
214	L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	S	FEV	X		X		X				X							D	Sachsen	Kamenz/ Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
215	L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehung Kamenz	S	FEV		X			X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
216	L	S95: OU Pulsnitz	S	FEV		X			X			X								D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
217	L	S95: OU Radeberg	S	FEV	X				X			X								D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
218	L	S101: OU Crostwitz	S	FEV			X		X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV			X		X				X				X			D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
220	L	S107: OU Quatitz	S	FEV					X											D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
221	L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV					X		X					X				D	Sachsen	Görlitz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
222	L	S121: Uhyst - Klitten	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV					X								X			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
224	L	S122: OU Kleinradmeritz	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
225	L	S126: OU Weißwasser	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
226	L	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	S	FEV					X		X									D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
227	L	S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			s. Nr. 263
229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV					X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
230	L	S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
231	L	S131: Boxberg – Schw. Pumpe (Spreestr., 2.BA)	S	FEV					X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
232	L	S131: OU Boxberg	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMENGEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENSTRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
233	L	S133: Olbersdorf - Eckartsberg	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
234	L	S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
235	L	S139: OU Mittelherwigsdorf	S	FEV			X		X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
236	L	S142: Neugersdorf – B178neu	S	FEV		X			X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
237	L	S152: OU Oppach	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
238	L	S158: OU Geißmannsdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
239	L	S177: OU Großerkmannsdorf	S	FEV	X				X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
240	L	S177: OU Radeberg	S	FEV	X				X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
241	L	W 137: OU Ośno Lubuskie	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina						
242	L	W 158/160: OU Drezdenko – 1 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina						
243	L	W 278: OU Sława – 2 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
244	L	W 279: OU Drzonków	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
245	L	W 288: OU Bogaczów	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
246	L	W 289/287: OU Lubsko	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
247	L	W 303: OU Lubienicko i Jeziory	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
248	L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO		X				X		X					X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
249	L	W 304: OU Nowe Kramsko	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
250	L	W 315: OU Nowa Sól – 1 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	keine						
251	L	W 137: OU Kunowice	S					X		X			X				X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
252	L	W 297: OU Kożuchów	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
253	L	W 289: OU Nowogród Bobrzański	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
254	L	W 278/315: OU Konotop	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
255	L	W 296: OU Iłowa	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
256	L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S					X		X		X					X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
257	L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S					X				X					X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt
258	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długołęka (16 Lose)	S	IP DS (Ziff. 1-16)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
259	L	Ausbaustrecke Zuführung zu A4 und A18 bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 354	S	RBWP																PL				2	keine						
260	L	W 381: OU Nowa Ruda – 2. BA	S	IP DS (Ziff.17)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
261	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
262	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						identisch mit 259
263	L	W 384: OU Dzierżoniów	S	IP DS (Ziff.25)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine						
264	L	W 367/366: OU Mysłakowice und Miłków	S	IP DS (Ziff.27)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
265		entfällt																													

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätsliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
266	L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głoska	S	IP DS (Ziff.40)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
267	L	W 340 : OU Gryfów Śląski	S	IP DS (Ziff.50)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
268	L	W 340 : OU Dobroszyce	S	IP DS (Ziff.51)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
269	L	W 345 : OU Budziszów Wielki	S	IP DS (Ziff.52)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
270	L	W 374 : OU Strzegom	S	IP DS (Ziff.53)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
271	L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	S	IP DS (Ziff.54)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
272	L	OU Ząbkowice Śląskie	S	IP DS (Ziff.55)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
273	L	OU Zawidów	S	IP DS (Ziff.56)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
274	L	OU Świdnica	S	IP DS (Ziff.57)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
275	L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowice zur N35	S	IP DS (Ziff.72)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine						
276	L	W 134: „kleine" OU Rzepin	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina						
277	G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	S	P-L	X				X	X	X	X								D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Realisierung voraussichtlich im November 2007 abgeschlossen
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L		X			X	X	X	X				x				D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
279	G	Güstebieser Loose-Gozdowice (Fährverbindung)	W	P-L	X				X	X	X	X							-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Eröffnung bis Ende 2007 vorgesehen
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L		X			X	X	X	X						X		D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerver-bindung)	S	P-L		X			X	X	X	X						X		D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L		X			X	X	X	X						X		D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		Realisierung nach vollständigem Ba ttt 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		D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
284	G	Lebus-Górzyca-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L		X			X	X	X	X							-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	Realisierung nach vollständigem Ba ttt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
285	G	Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L		X			X	X	X	X							-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	RPG		X			X		(X)		X					X		D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina			X		X	
287	L	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG																D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina					X	im Bau
288	L	Ausbau der K 6701 Wellmitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG																D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina					X	im Bau
289	L	Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	S	RPG								X								D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt
290	F/R	Oder-Neiße-Radweg	S	Homepag e Viadrina																D	Brandenburg	alle	Euroregion Viadrina	2	Viadrina					X	
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ					X	X	X	X					x			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ					X		X	X					x			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ					X		X	X					x			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ					X		X	X					x			D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
295	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ					X		X	X					x			D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ					X			X					x			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
297	G	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ					X			X					x			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ		X			X		X							x		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke")	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ		X			X		X						X			D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke")	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke")	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißigmühle")	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg")	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ		X			X	X	X	X						X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
309		Ausbaustrecke Berlin-Rostock	SC	BVWP		X			X				X						-	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						
310		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP				X	X				X				X			311	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
311		Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P		X			X				X				X			310	D	Mecklenburg-Vorpommern	Bergen, Stralsund	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
312		Ausbaubaustrecke Rostock-Stralsund (Bestandteil VDE1)	SC	BVWP	X				X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						
313		OPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie	SC			X			X	X	X	X					X			-	D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania					X		
314		Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/ IRP-S		X			X		X	X					X			310	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Brandenburg	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BRI
315		Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK		X				X		X					X			-	PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie			2	Pomerania/ Viadrina						
316		Ausbau E 402 Goleniów - Kołobrzeg	SC	PKP PLK		X				X		X								-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
317		Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujscie	SC	PKP PLK		X				X		X					X			-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
318		Ausbau Linie Nr. 403 Wałcz – Ulikowo	SC	PKP PLK		X				X		X								-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
319		Ausbau Linie E59 Szczecin – Goleniów	SC	PKP PLK		X				X			X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
320		Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK													X			-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
321		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X		X	X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Oder-Spree	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X						
322		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X			X					X			-	D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
323		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X		(X)		X				X			-	D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	Spree-Neiße-Bober, Neiße-	X						Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lubbenau-Cottbus, vmax = 160 km/h, Anbindung Kopus Wustechausen an BRI
324		Nordkreuz - Karow	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
325		ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW		X			X		X	X					X			-	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Deutsche Bahn AG	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
326		Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
327		Staaken - Berlin Ostbhf	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
328		Bahnhof Ostkreuz	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
329		Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
330		Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						
331		Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram													X			335	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Märkisch-Oderland	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X						s. Projekt JoiTraM und EWIV

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
332		Schienen-/Straßenanbindung BBI	S/SC	BVWP	X	X			X	X	X	X							-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Dahme-Spreewald	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					z.B. Fortführung der Regionalbahnlinien zum BBI, Beibehalt RE//RB14 mit Halt in Ostkreuz und Karlshorst, Verlängerung RB12, NE26, OE25, OE60
333		entfällt																				diverse		2	keine						
334		Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK		X				X		X				X			-	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
335		Ausbau Linie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn – Abschnitt Krzyż – Kostrzyn	SC	RBWP		X				X			X						**331**	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
336		Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP		X				X			X			X			-	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
337		Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP		X				X			X			X			-	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
338		Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikułowa- Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP				X		X		X							-	PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
339		Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP		X				X			X			X			-	PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
340		Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBPW				X		X			X						-	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
341		Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW				X		X			X			X			-	PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
342		Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	SC	RBPW				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
343		Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie	SC	RBPW															-	PL	Dolnosląskie			2	keine						
344		Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG															-	D	Brandenburg	Dahme-Spreewald, Oder-[illegible]		2	Viadrina		X				
345		Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG															-	D	Brandenburg	Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina		X				
346		DB: Neuanschaffung „rollendes Material", Mehrstromsystem	SC	DB AG															-	D			Deutsche Bahn AG	2	keine						Anschaffung von Triebwagen vorgesehen, grenzüberschreitende Zulassung über EBA und UTK soll erfolgen
347		Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür"	SC	JoiTraM															-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X					
348		Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoiTraM															-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X					
349		Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune				X	X	X	X		X					X	-	D/PL	Sachsen	Görlitz	Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
350		Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON				X	X	X	X		X					X	-	D/PL	Sachsen		Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
351		Interoperabilität: Bahnverkehr	SC						X	X	X	X							-	D/PL				2	keine						
352		Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk	W	BVWP/ IRP-W	X	X			X		(X)	X							-	D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania	X					
353		Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasser-straße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kümos	W	BVWP/ IRP-W/ EHK-P	X	X			X		(X)	X							-	D	Brandenburg	Uckermark		1	Pomerania	X					
354		Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK		X			X		(X)	X							**355, 356**	D	Brandenburg	Oder-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt
355		Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP IRP-W		X			X			X							**354, 356**	D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X			
356		Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	W	RPG		X			X				X						**354, 355**	D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X			
357		Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG		X			X				X						-	D	Berlin	Berlin		2	keine			X			(2,20 m Abladetiefe, 115 m Schleusenlänge)
358		Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Güttin)	L	MVBL		X			X				X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen		1	Pomerania					X	
359		Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR																D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania					X	
360		Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L			X				X	X	X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
361		Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L			X				X	X	X								PL	Wielkopolskie			kein	keine						
362		Ausbau des Flughafens Goleniów	L			X				X	X	X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
363		Ausbau BBI	L		X				X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine						
364		Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L																	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland		2	Viadrina						

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
365		Ausbau des Flugplatzes Babimost	L			X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
366		Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L			X				X										PL	Lubuskie			2	Viadrina						
367		Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr		X				X		X					X			PL	Dolnosląskie			2	keine						
368		Eröffnung Werbellinkanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
369	K	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X		X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
370	K	Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
371	K	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
372	K	Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
373	K	Radweg Zoo Eberswalde - Spechthausen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania						X	
374	K	Rad- und Wanderwege Finowkanal Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
375	K	Marina Zerpenschleuse	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
376	K	Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
377	K	Anbindung Dargun an Radfernwandernetz Hamburg-Rügen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania						X	
378	K	Entwicklung Industrie- und Gewerbestandort (100 ha) Oder-Welse (westl. Schwedt)	S	EHK-P				X	X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Amt Oder-Welse	1	Pomerania						X	
379	K	Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee-Vogelsang-Warsin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Amt Am Stettiner Haff	1	Pomerania						X	
380	K	Ausbau Radwanderweg entlang Uecker	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	verschiedene	1	Pomerania						X	
381	B	B194: OU Peenetal, Peenebrücke	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania						X	
382	BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P					X		X	X				X				D	Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern	diverse		1	Pomerania						X	
383	B	B198: OU Mirow, Maßnahmen im Zuge der Bundesstraße	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania						X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
384	K	Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania						X	
385	L	L19/L23: Ausbau BAB-Zubringer, OU Bad Sülze	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
386		Reaktivierung Darß-Bahn (Barth-Zingst-Prerow)	SC	EHK-P					X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P
387		Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
388	L	L191: Ausbau A20 bis Fischland	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
389	K	OVP 39: OD Reetzow (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania						X	
390	K	OVP 35: straßenbegleitender Radweg Sallenthin-Benz-Neppermin (Usedom)	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania						X	
391	K	OVP 46: Ausbau Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
392	K	OVP 39: Katschow-Labömitz-Benz (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
393	K	OVP 54: Rossin-B197	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
394	K	OVP 43: Zirchow-Flugplatz Heringsdorf-Gartz (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
395	K	Ausbau K7318 von L24 bis Potzlow	S	EHK-P				X	X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
396	B	B166: Ausbau A20-Schwedt, OU Passow	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							gem. Standortentwicklungskonzept im November 2005 beschlossene Sofortmaßnahme, OU Passow: Fertigstellung 2006 erfolgt
397	B	B2: Schwedt - Anschluss A11	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
398		entfällt																						keine							
399	K	Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an DB	SC	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania		X					
400		B2: Ortsumgehung Angermünde	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
401	L	L28: Ausbau Stettiner Straße in Eggesin	S	EHK-P		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
402	L	L28: Ausbau Ueckermünder Straße, Eggesin	S	EHK-P		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
403	L	Randowquerung in Eggesin	S	EHK-P		X						X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
404	L	GÜG Hintersee-Dobieszczyn für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P, Reg.A. D-P					X		X	X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania				X	X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P, zur Eröffnung vorgesehen, Personen- und Warenverkehr
405	L	GÜG Garz (Usedom) für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P					X		X	X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							
		entfällt																													
407		Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P					X	X	X	X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		
408		Bahnanbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG					X			X				X			310	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern		1	Pomerania					X		Weiterführung bis nach Swinousje geplant
409	K	Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X		als prioritär eingestuft
410	K	Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X		als prioritär eingestuft
411	B	B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis B2 (Ziethen)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania					X		Erstellung Richtlinien-Entwurf, Einleitung Planfeststellungsverfahren ist 2006 erfolgt, Ausbau mit Überholstreifen vorgesehen
412	K	Entwicklung Erlebnisachse "Schwärzetal" in Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	INSEK		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X		Bestandteil des INSEK
413	K	Entwicklung Finowkanal - Eberswalde	Tour-Fuß/Rad Tour-Wasser	INSEK		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X		Bestandteil des INSEK
414	B	S11: Ortsumgehung Kołobrzeg	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
415	B	S11: Ortsumgehung Koszalin	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
416	B	S11: Ortsumgehung Bobolice	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
417	B	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
418	B	S10: Ortsumgehung Wałcz	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
419	L	N31: Ortsumgehung Gryfino	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
420	L	N31: Ortsumgehung Chojna	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
421	L	N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
422	K	Brücke über die Swine in Świnoujście	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
423	K	Umbau der Wybrzerze-Wladyslawa-IV-Straße (Świnoujście), nördl. Hafenbecken	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
424	K	Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P
425	K	Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X			X								-	D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X		als Idee formuliert
426	K	Grenzübergang Stolpe-Bielinek	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X			X								-	D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X		als Idee formuliert
427	L	L30/L38 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB		X			X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X				vordringlicher Bedarf, im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung BBI
428	L	L35 OU Müncheberg	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X				vordringlicher Bedarf
429	L	L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X				vordringlicher Bedarf
430	L	L39 OU Gosen	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X				vordringlicher Bedarf

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMENGEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
431	L	L37 OU Pohlitz	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
432	L	L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
433	L	L43 OU Kobbeln	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
434	L	L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
435	L	L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
436	L	L37 OU Rießen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
437	L	L37 OU Biegen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
438	L	L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
439	L	L29 OU Sydow-Grüntal	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
440	L	L30 OU Seefeld und Löhme	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
441	L	L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
442	L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
443	L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
444	L	L431 OU Möbiskruge	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
445	L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
446	L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
447	L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
448	L	L411 Netzergänzung Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
449	L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
450	L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
451	L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
452	L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
453	L	L45 OU Göhlen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
454	L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
455	L	L33 OU Hönow, 4-streifiger Ausbau	S	LSBP-BB		X			X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf, Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen
456	L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
457	L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
458	L	L452 Netzergänzung Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
459	L	L39 Netzergänzung Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
460	L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
461	L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
462	L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
463	L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1

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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
464	L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1
465	L	L26 OU Brüssow	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1
466	K	K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB				X	X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1
467	L	L435 OU Grunow	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1
468	L	L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1
469	L	L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/BB-Haidemühl)	S	LSBP-BB					X											D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1
470	G	Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Gryfino-Mescherin	S	ZZDW			X				X	X								D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X			
471	W	Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W																-	D	Mecklenburg-Vorpommern		Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania					X	
472	W	Baggerung Jez. Dabie	W																-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
473	K	Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
474	K	Bau Radweg entlang Ulica Krzywa	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
475	K	Ausbau der Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. B. Prusa, Bau begleitender Radweg	S/Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
476	K	Umbau der Straße Wybrzeże Władysława IV	S	Kommune				X	X	X	X									PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
477	K	entfällt																													
478	K	Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibór und Wolin	S	Kommune				X	X	X	X									PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
479	B	N3 OU Pyrzyce	S	Stadt Pyrzyce				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Pyrzyce	1	Pomerania					X	
480	B	Ausbau Strassenzug N31 Kostrzyn-Sarbinowo, N23 Sarbinowo-Myślibórz, N26	S	Stadt Barlinek				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X	
481	L	Ausbau Strassenzug W156 Lipiany-Barlinek, W151 Barlinek-Świdwin, W162 Świdwin-	S	Stadt Barlinek				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X	
482	B	Ausbau N93 (Grunwaldzka Strasse in Świnoujście)	S	Stadt Świnoujście				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	Öffnung für den Kfz-Verkehr nach Beitritt zum Schengen-Abkommen, Hauptverkehrsachse D-Świnoujście
483	K	Ausbau Wojska Polskiego Strasse in Świnoujście	S	Stadt Świnoujście		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	Öffnung für den Kfz-Verkehr nach Beitritt zum Schengen-Abkommen, zweite Verkehrsachse D-Świnoujście
484	K	Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa	S	Gemeinde Widuchowa				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Widuchowa	1	Pomerania					X	
485	K	Ausbau Grunwaldzka Strasse in Dębno	S	Gemeinde Dębno		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X	
486	K	Neubau Radwegnetzes Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Debno-Dargomyśl, Debno-	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Dębno		X				X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X	
487	K	Neubau Radwegnetzes Barlinek- Krzynka – Płonno- Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Stadt Barlinek		X				X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X	
488	K	Neubau Radweg im Zuge Krzywa Strasse in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X		X	X	X							-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
489	K	Neubau Radweg um Jamno See	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X	
490		Eisenbahnverbindung Koszalin- Mielno	SC	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X	
491	K	Neubau Promenade in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X		X	X			X					-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
492		Fährverbindung Koszalin- Mielno	W	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X	
493	K	Ausbau Straßennetzes in Mielno	S	Gemeinde Mielno				X		X										PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X	
494	K	Ausbau Straßenabschnittes Darowo-Mielno-Kołobrzeg	S	Gemeinde Mielno				X		X				X						PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X	
495	K	Sanierung Bahnhof Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X	
496	K	Ausbau KV-Terminal Frankfur (Oder)	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X	

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL													
497	K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Frankfurt (Oder)	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		
498	K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Eisenhüttenstadt	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		
499	K	Ausbau Wassersportinfrastruktur Frankfurt (Oder)	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		
500	K	Ausbau Wassersportinfrastruktur SOW Eisenhüttenstadt	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		
501	K	Prüfung Anerkennung Luftraum F Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt	L	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		
502	K	Neuordnung Bahnhofsumfeld und Bahnhofsgebäude Fürstenwalde-Spree	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spre	2	Viadrina					X		
503	K	Verlängerung Rb 35 bis Bad Saarow Klinikum	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Bad Saarow	2	Viadrina					X		
504	L	L35 Ausbau OD Petersdorf	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		
505	B	B168 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		
506	L	L35 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		
507	K	Neubau Wasserwanderrastplatz/Anlegestelle Personenschifffahrt Fürstenwalde/Spree	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spre	2	Viadrina					X		
508	K	L339 Ausbau Hönower Weg, OU Dorf Hönow, Beseitigung Bahnübergang NE 26/S5	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		
509	B	B246 OU Beeskow-Schneeberg	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		
510	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długołęka (16 Lose)	S	IPS DS. (Ziff. 1-16)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
511	L	W 360: OU Gryfów Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 50)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
512	L	W 382: OU Ząbkowice Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 55)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
513	L	W 357: OU Zawidów	S	IPS DS. (Ziff. 56)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
514	L	W 382: OU Świdnica	S	IPS DS. (Ziff. 57)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
515	L	Ausbau W 367 und 366 (Mysłakowice bis Miłków)	S	IPS DS. (Ziff. 27)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
516	L	Umbau W 352 Radomierzyce - Zgorzelec	S	IPS DS. (Ziff. 28)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
517	L	Umbau W 296 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 30-32)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
518	L	Ausbau Verbindungen Euroregion Neiße	S	IPS DS. (Ziff. 34)		X					X	X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
519	L	Umbau W 297 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 37-39)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
520	L	Umbau W 352 Radomierzyce - Zatonie	S	IPS DS. (Ziff. 43)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
521	L	Umbau W 297 km 90+822, Lwówek Śląski	S	IPS DS. (Ziff. 62)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
522	L	Umbau W 350 km 49+750 w, Parowa	S	IPS DS. (Ziff. 69)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
523	L	Umbau W 404 km 2+438, Świeradów Zdrój	S	IPS DS. (Ziff. 70)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
524		Ausbau Linie Nr. 274 Wrocław Gł. - Jelenia Góra - Lubań - Mikułowa - Zgorzelec - Görlitz	SC	RWBP				X		X									-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
525		Ausbau Linie Nr. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poreba Górna - Jakuszyce	SC	RWBP				X		X		X							-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
526		Ausbau Linie Nr. 308 Jelenia Góra - Kamienna Góra	SC	RWBP				X		X		X							-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
527		Ausbau Linie Nr. 340 Mysłakowice - Karpacz	SC	RWBP				X		X		X							-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
528		Ausbau Linie Nr. 317 Gryfów Śl. - Mirsk - Pobiedna	SC	RWBP				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				
529		Ausbau Linie Nr. 336 Mirsk - Świeradów Nadl.	SC	RWBP				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				

NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER			ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN
					in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL													
																										Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
530		Ausbau Linie Nr. 279 Lubań Śl. - Węgliniec	SC	RWBP				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
531		Ausbau Linie Nr. 282 (Teil: Węgliniec - Żary)	SC	RWBP				X		X				X					-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
532		Ausbau Linie Nr. 285 (Teil: Miłkowice - Żagań)	SC	RWBP				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
533		Ausbau Linie Nr. 14 (Teil: Żagań - Forst)	SC	RWBP				X		X			X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
534		Ausbau Linie Nr. 283 (Teil: Jelenia Góra - Zebrzydowa)	SC	RWBP				X		X				X					-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
535		Ausbau Linie Nr. 290 Mikułowa - Bogatynia	SC	RWBP				X		X				X					-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
536		S3 Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
537	BAB	A-18 Abschnitt Olszyna - Golnice, 2. fahrbahn	S	GDDKiA	X					X	X		X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
538	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
539	B	S3 Neubau Rawicz - Trzebnica Wrocław	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
540	B	S5 Neubau Wrocław - Kłodzko - Boboszów	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
541	B	N 3: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Gaworzyce - Legnica (A4)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
542	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Legnica (A4) - Bolków	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
543	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Bolków - Jelenia Góra	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
544	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Jelenia Góra - Szklarska Poręba (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
545	B	N 4: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Bolesławiec - A4	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
546	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Zmigrod - Trzebnica	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
547	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (A4) Kostomłoty - Bolków	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
548	B	N 5: Modernisierung Abschnitt Bolków - Lubawka (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
549	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Syców - Wrocław	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
550	B	N 8: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Kłodzko	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
551	B	N 8: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Kudowa Słone (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
552	B	N 12: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Przemków - Głogów	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
553	B	N 12: Modernisierung Abschnitt Głogów - Wilków (gr. woj.)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
554	B	N 30: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Jelenia Góra	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
555	B	N 33: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Boboszów (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
556	B	N 35: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Świdnica	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
557	B	N 35: Modernisierung Abschnitt Świdnica - Mieroszów (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
558	B	N 46: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Złoty Stok	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
559	B	N 94: Modernisierung Abschnitt Prochowice - Wrocław	S	GDDKiA		X		X		X			X							PL	Dolnosląskie			kein	keine			X			
560	K	Effizienter und umweltfreundlicher Zugang zur Hafeninfrastruktur	S	Stadt Świnoujście		X				X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	
561	K	Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toiletten und Strandduschen	S	Stadt Świnoujście		X				X				X					-	PI	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	

A2 Steckbriefe ausgewählter Projekte

A2.1 Projekte Mecklenburg-Vorpommern

A2.2 Projekte Brandenburg

A2.3 Projekte Berlin

A2.4 Projekte Sachsen

A2.5 Projekte Zachodniopomorskie

A2.6 Projekte Lubuskie

A2.7 Projekte Dolnośląskie

A2 Steckbriefe ausgewählter Projekte

A2.1 Projekte Mecklenburg-Vorpommern

A2.2 Projekte Brandenburg

A2.3 Projekte Berlin

A2.4 Projekte Sachsen

A2.5 Projekte Zachodniopomorskie

A2.6 Projekte Lubuskie

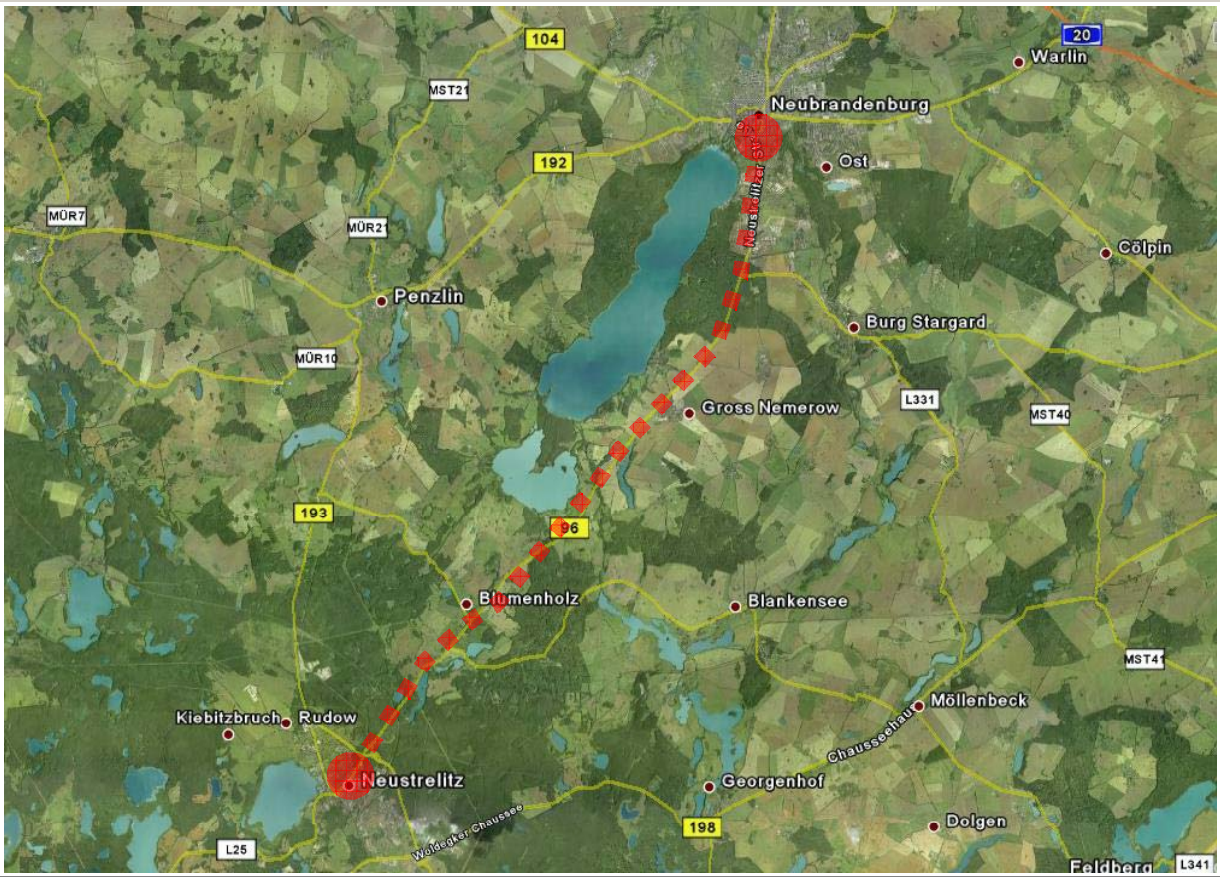
A2.7 Projekte Dolnośląskie

INHALTSVERZEICHNIS

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

A2.1 Projektbeschreibungen - MECKLENBURG-VORPOMMERN

Projekt 40: B96 Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz

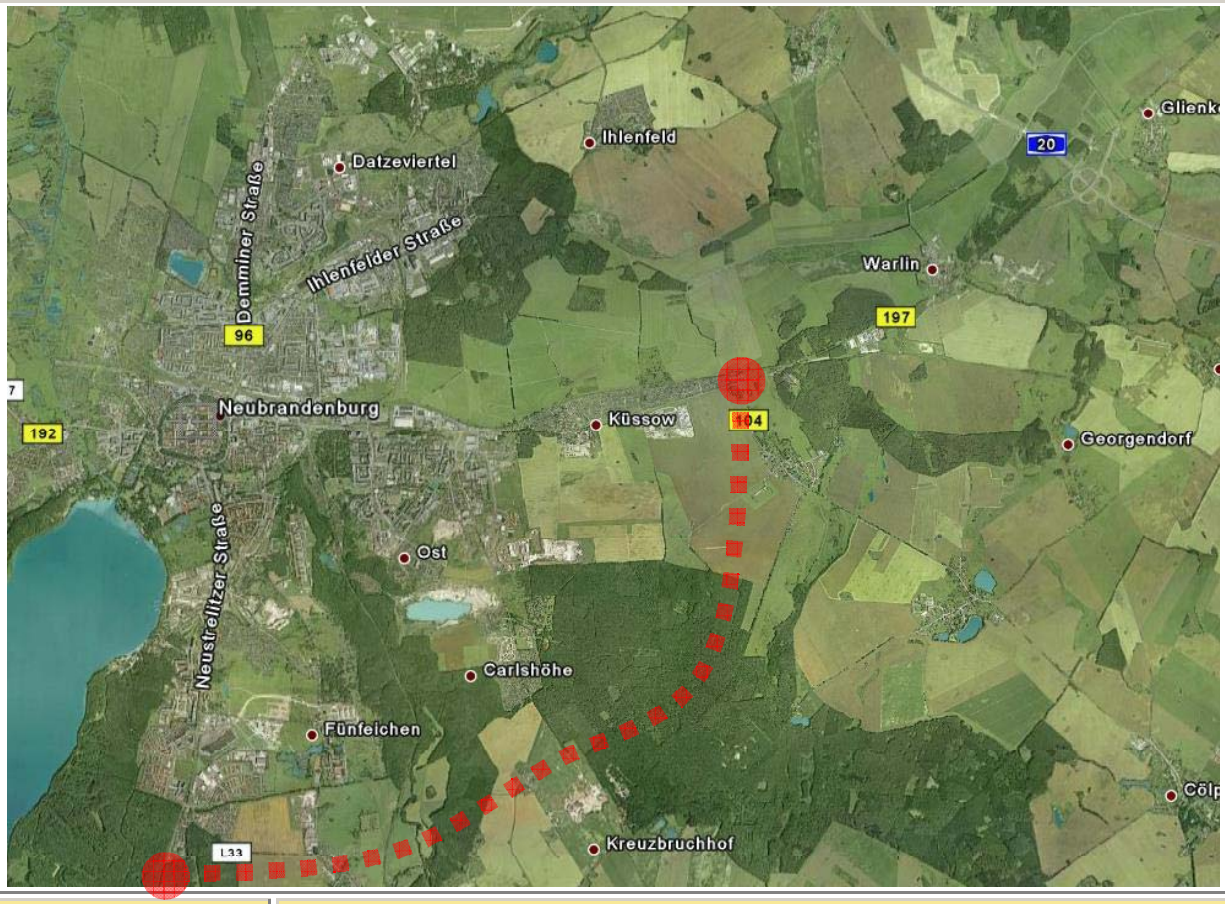
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B96 AUSBAU NEUBRANDENBURG-NEUSTRELITZ**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der B96 • Projektziele: – Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, vordringlicher Bedarf, hohe Priorität aus Sicht des Vorhabensträgers • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Ortsumfahrung Neustrelitz und Ortsumfahrung Neubrandenburg
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Neustrelitz An der Fasanerie 47 17235 Neustrelitz

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Telefon: 03981 460-0 Telefax: 03981 460314			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☒ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Umweltverträglichkeitsstudie voraussichtlich für 2008 vorgesehen			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Baubeginn noch offen			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: Bund			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz – MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (MVBL): für 2008 geplant • Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): offen • ROV (MVBL): offen • Linienbestätigung: offen • Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): offen • Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): offen • Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeit keine bekannt			
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				▪ Die Zentren Neustrelitz und Neubrandenburg werden besser miteinander verbunden, die Anbindung an die A20 wird ebenfalls verbessert.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrich-	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
tungen	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Ortsumgehung Neubrandenburg ▪ Ortsumgehung Neustrelitz ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
Relevanz für DPERON			X			▪ wichtig zur besseren Anbindung der beiden Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum mittlere Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Finanzierung durch den Bund
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			X		▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 41: B96 OU Neubrandenburg

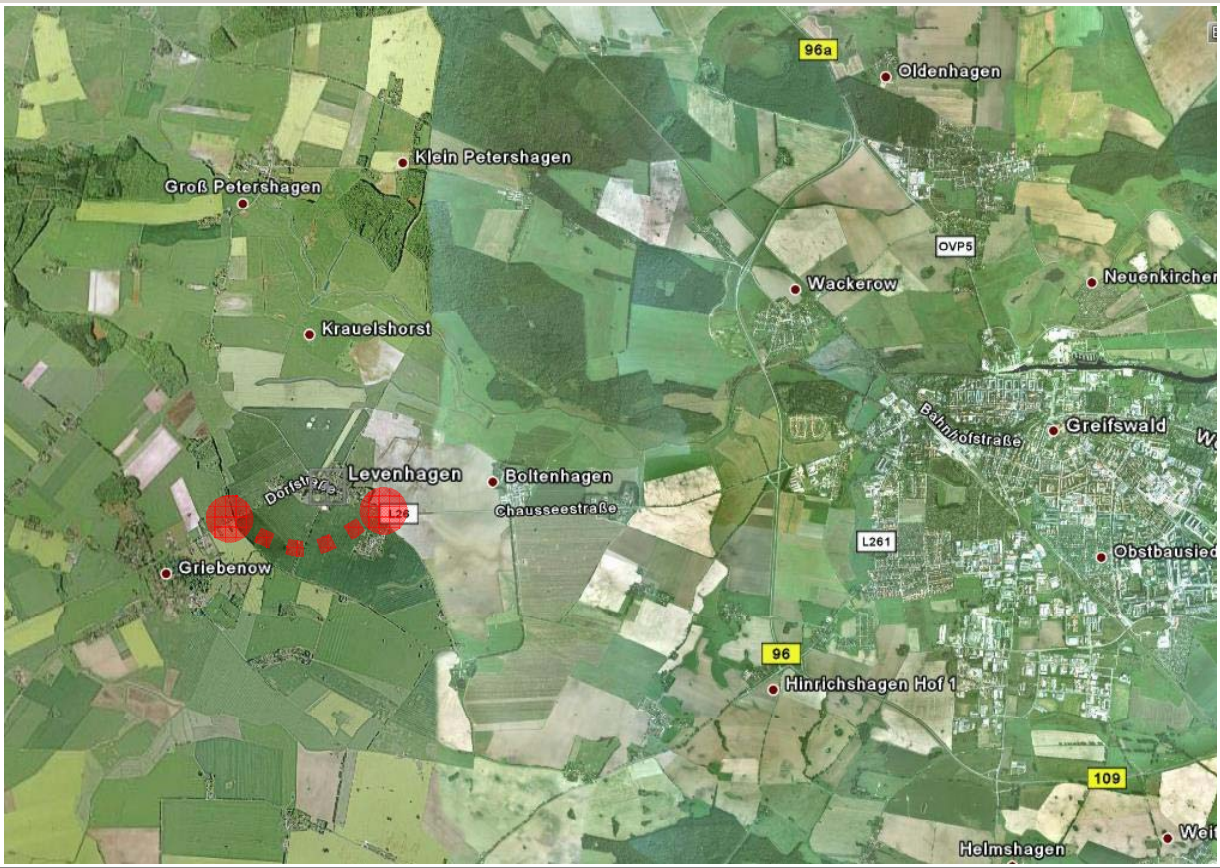
BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**B96 OU NEUBRANDENBURG**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: im Südosten von Neubrandenburg, Verbindung der B197/B104 mit der B96 Richtung Süden • Projektziele: – Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt – Verbesserung der Anbindung aus Richtung Neustrelitz Richtung A20 • Einordnung in übergeordnete Strategie: Planung des Landes • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Ausbau der B96 zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg – Ortsumfahrung Neubrandenburg			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Neustrelitz An der Fasanerie 47 17235 Neustrelitz Telefon: 03981 460-0 Telefax: 03981 460314			
PRIORITÄT IM LAN-	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMAßSTAB	**PL**	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• derzeit Überarbeitung der Entwurfsplanung			
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• Baubeginn voraussichtlich 2009			
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAH-REN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz – MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (MVBL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): erfolgt • ROV (MVBL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): in Arbeit • Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): offen • Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV			

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				▪ insbesondere aus dem Raum südlich von Neubrandenburg wird die Erreichbarkeit Richtung A20 verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ durch Umgehung der Ortslage sind deutliche Reisezeitverbesserungen zur erwarten
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Stärkung der Wirtschaftsstandorte Neubrandenburg und Neustrelitz
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ vorrangig über die verbesserte Autobahnanbindung
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			▪ Entlastung der Ortslage Neubrandenburg ▪ aber Verlagerung der Belastungen zur neuen Trasse
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			▪ in der Neubrandenburger Innenstadt - ja ▪ grundsätzlich: nein
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ von untergeordneter Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ erfolgt nicht
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch neue Ausbaustandards zu erwarten ▪ Entlastung der Innenstadt

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪ derzeit nicht erkennbar
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪ Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Ausbau der B96 zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz
Relevanz für DPERON				X		▪ für den betrachteten Raum ist die Relevanz höher, als für den gesamten Grenzraum
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			X		▪ keine Relevanz für Leitbilder
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 49: B109/L26 Ortsumfahrung Levenhagen

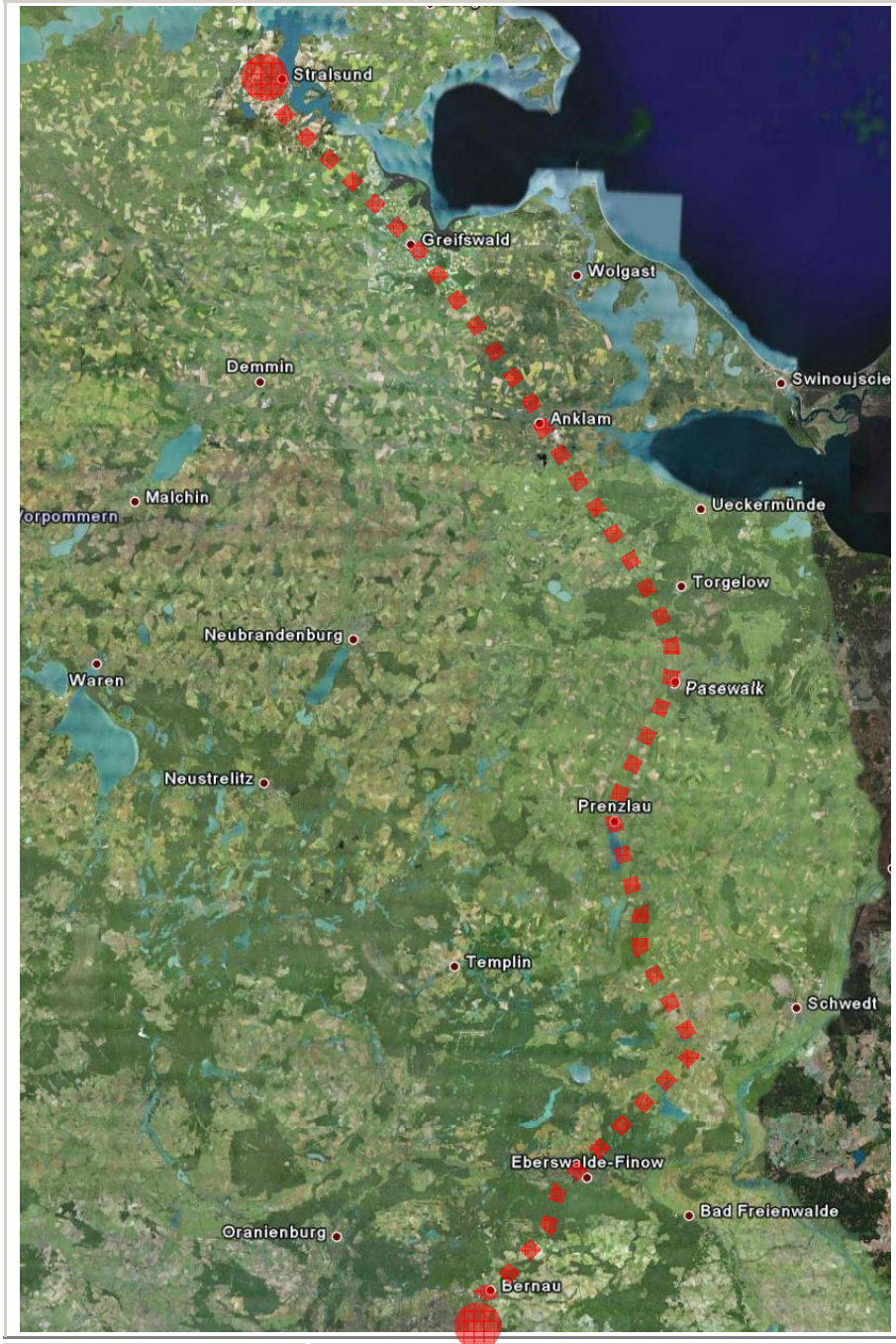
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B109/L26 OU LEVENHAGEN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: voraussichtlich südliche Trassenführung um die Ortslage Levenhagen herum, Anschluss an L26 – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: – Verbesserung an Anbindung von Greifswald an die A20 – Entlastung der Ortslage Levenhagen vom Durchgangsverkehr • Einordnung in übergeordnete Strategie: Projekt des Bundesverkehrswegeplanes im vordringlichen Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: – derzeit keine erkennbar
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Stralsund Greifswalder Chaussee 63b 18439 Stralsund Telefon: 03831 274-0 Telefax: 03831 274200

BESCHREIBUNG	INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☒ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Entwurfsplanung voraussichtlich für Herbst 2007 vorgesehen			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Baubeginn voraussichtlich für 2008 vorgesehen			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: Land und Bund			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – SBA Stralsund: Straßenbauamt Stralsund – MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (MVBL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Stralsund): erfolgt • ROV (MVBL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (SBA Stralsund): in Arbeit • Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Stralsund): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Stralsund): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Stralsund): offen • Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	• keine Anmerkungen			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeit keine bekannt			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV			

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				▪ Insbesondere die Anbindung des Zentrums Greifswald (Wirtschaftsstandort, Hafen) sowie des Zentrums Wolgast (im weiteren Sinn) wird verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Aufgrund der geringen Länge der „Umfahrung" ist von einer mittleren Wirkung auszugehen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ s. o.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ eher unmittelbare Wirkung über die Anbindung an die A20
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Entlastung der Ortslage Levenhagen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ OU leistet nur geringen Beitrag zur Vermeidung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage Levenhagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage kann ein wir-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						kungsvoller 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**		▪ keine erkennbar
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		▪ Infrastrukturen in Levenhagen von untergeordneter Bedeutung
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			**X**			▪ Durch die Verbesserung der Anbindung von Greifswald und bedingt auch von Wolgast ergeben sich mittlere Effekte für den gesamten Grenzraum
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ Finanzierung durch Bund und Land
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 hat die OU nur geringe Bedeutung.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 310: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund

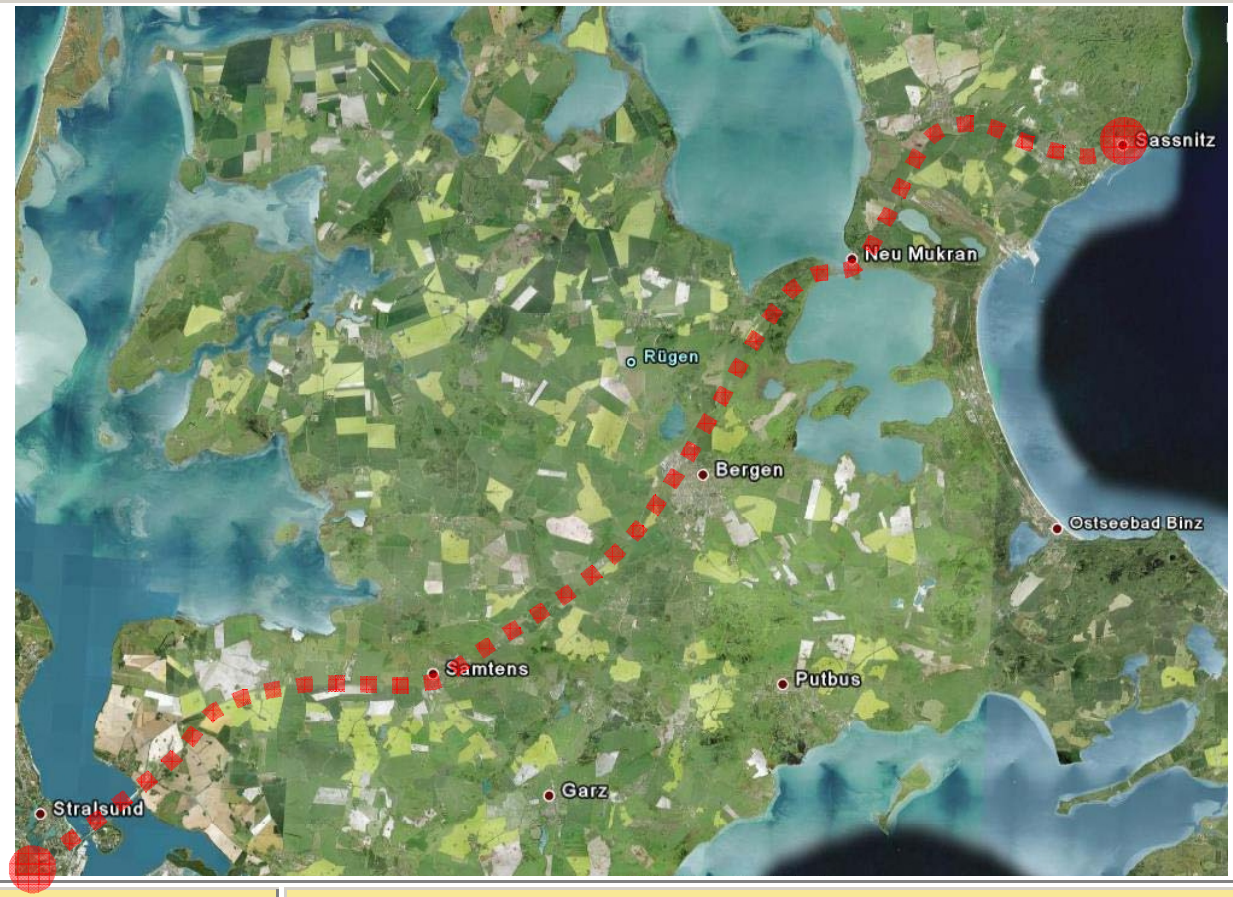
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAUSTRECKE BERLIN-PASEWALK-STRALSUND**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Entlang der vorhandenen Bahntrasse soll die Ertüchtigung für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h erfolgen – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): werden im Rahmen der Planungen berücksichtigt – Sonderbauwerke: verschiedene, wie Bahnhöfe und Bahnübergänge sowie Brückenbauwerke

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– sonstige Besonderheiten: keine • Projektziele: – Verbesserung der Anbindung von Stralsund/Rügen über Greifswald und Anklam/Usedom Richtung Berlin – Verbesserung der Anbindung von Berlin Richtung Szczecin • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt Schiene, Schlüsselmaßnahme im Maßnahmekomplex III-1 in Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Auswirkungen auf den Neubau der Bahnstrecke Ducherow-Ahlbeck			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund, Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: 200 Mio. EUR • Finanzierung: Bund			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
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				▪ sehr wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit des gesamten Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Durch den Ausbau auf 160 km/h können Fahrzeitverkürzungen insbesondere nach Angermünde, Anklam, Pasewalk und Greifswald erreicht werden
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Anbindung des Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ durch die verbesserte Anbindung an Berlin werden deutliche Effekte für die Anbindung an die transeuropäischen Netze erwartet
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke ggf. durch Lärmminderungsmaßnahmen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ im Bereich MIV durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ mit der schnellen und attraktiven Verbindung Richtung Ostseeraum hohe Effekte zu erwarten
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch Ausbau der vorhandenen Trassen nicht erreichbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schie-	X				▪ die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird mit

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	ne, Wasser)					dem Ausbau deutlich befördert
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch Anwendung neuer Ausbaustandards, durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪ derzeit keine relevanten erkennbar
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ deutliche Steigerung der Attraktivität der Ostseeregion für Wirtschaft und Tourimus
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				▪ Ausbau der Strecke Ducherow-Ahlbeck ▪ Ausbau der Strecke von Angermünde nach Szczecin
Relevanz für DPERON		X				▪ Ausbau der Strecke bringt wichtige Impulse für den nördlichen Teil des DPERON
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Finanzierung durch Bund und Bahn
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	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 311: Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**AUSBAU BAHNSTRECKE SAßNITZ-BERGEN-STRALSUND**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Bahntrasse, derzeit eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke vorhanden, zweigleisiger (?) Ausbau, Elektrifizierung – Sonderbauwerke: verschiedene Brückenbauwerke, Bahnhöfe und Bahnübergänge • Projektziele: – Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes Sassnitz/Hafen mit überregionaler Bedeutung an das Hinterland und damit an die überregionalen Verkehrsnetze • Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme des Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Ausbau der Bahnstrecken Hamburg-Stralsund und Berlin-Stralsund			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund und Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering

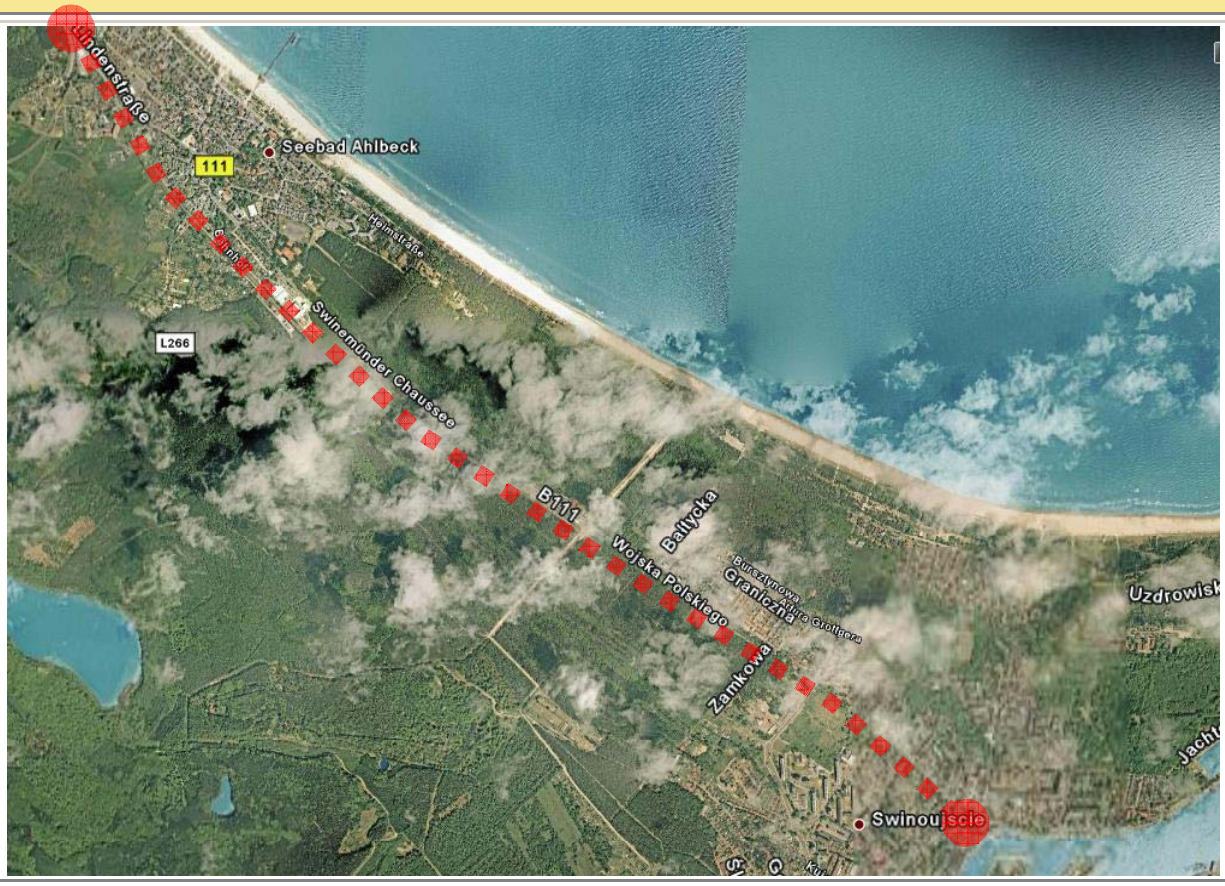
BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• derzeit als Idee formuliert • konkrete Planungen wurden hierzu noch nicht durchgeführt
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• offen (s. o.)
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.) • Finanzierung: k. A. (s. o.)
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAH-REN	• in Abhängigkeit vom weiteren Verfahren festzulegen
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein erfolgt: ☒ ja ☐ nein • könnte im weiteren Verfahren sinnvoll sein, aber eher von untergeordneter Bedeutung
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• aufgrund des Ideenstadium derzeit nicht aktuell
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• s. o.

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				▪ insbesondere für die Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz ist der Ausbau der Bahnstrecke von hoher Bedeutung
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ für die weitere Entwicklung des Hafens sowie umliegender Gewerbe- und Industriestandorte von sehr hoher Bedeutung
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ mit dem zweigleisigen Ausbau und der Ertüchtigung des Fahrweges können deutliche Kapazitätserhöhungen auf der Strecke erzielt werden, was zu einer Verringerung der Beförderungskosten führen wird

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				▪ insbesondere durch den zweigleisigen Ausbau erzielbar
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		**X**			▪ Die Anbindung an den transeuropäischen Korridor II wird verbessert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur bedingte Effekte
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				▪ da nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der Personenverkehr hiervor profitiert, sind hohe Effekte erwartbar
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		**X**			▪ Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Stralsund ▪ Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Stralsund
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ die Erreichbarkeit der touristischen und wirtschaftlichen Ziele wird deutlich verbessert, damit sind hohe Effekte zu erwarten

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				▪ s. o.
Relevanz für DPERON		**X**				▪ deutlicher Beitrag zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes mit Effekten für den Gesamtraum (Stärkung Standort Seehafen)
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			▪ nur unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 313: ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**ÖPNV-VERBINDUNG SEEBAD AHLBECK-SWINOUJSCIE**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Verbindung zwischen dem Endpunkt des Gleises der UBB in der Ortschaft Ahlbeck (Staatsgrenze) und dem Zentrum der Stadt Swinoujscie (Etappe 1), Anbindung Ahlbeck und Verkehrslandeplatz Garz (Etappe 2) ÖPNV vorhanden: k. A. • Projektziele: – Wiederaufnahme der „grenzüberschreitenden" Verkehrsverbindungen in der touristisch wichtigen Region – Schaffung von attraktiven ÖPNV-Verbindungen zwischen den Seebädern und dem vorhandenen Verkehrslandeplatz – Entwicklung eines gemeinsamen, grenzübergreifenden Verkehrsprojektes mit Signalwirkung • Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Integrierten Verkehrskonzeptes Usedom-Wolin • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Ausbaustrecke Ducherow-Ahlbeck • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Deutsche Bahn AG, Usedomer Bäder Bahn, PKP • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Die Stadt Swinousjcie, die Euroregion Pomerania und Usedomer Bäder Bahn (UBB) haben im Jahr 2005 die vertragliche Grundlage für die Verlängerung der UBB mit dem Ziel gelegt, die Gleisverlängerung von Ahlbeck bis nach Swinousjcie durchzuführen. • Die UBB hat zwischenzeitlich einen Pachtvertrag über 30 Jahre für die Grundstücke zur Gleisverlängerung von Ahlbeck nach Swinousjcie abgeschlossen. • Derzeit wird die Relation über eine Busverbindung (Europalinie der UBB) bedient (Grenze bis Stadtzentrum Swinousjcie).			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	• Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes Usedom-Wolin wurden bereits erste Ansätze hierzu vertieft und die grenzüberschreitende Abstimmung fortgesetzt.			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

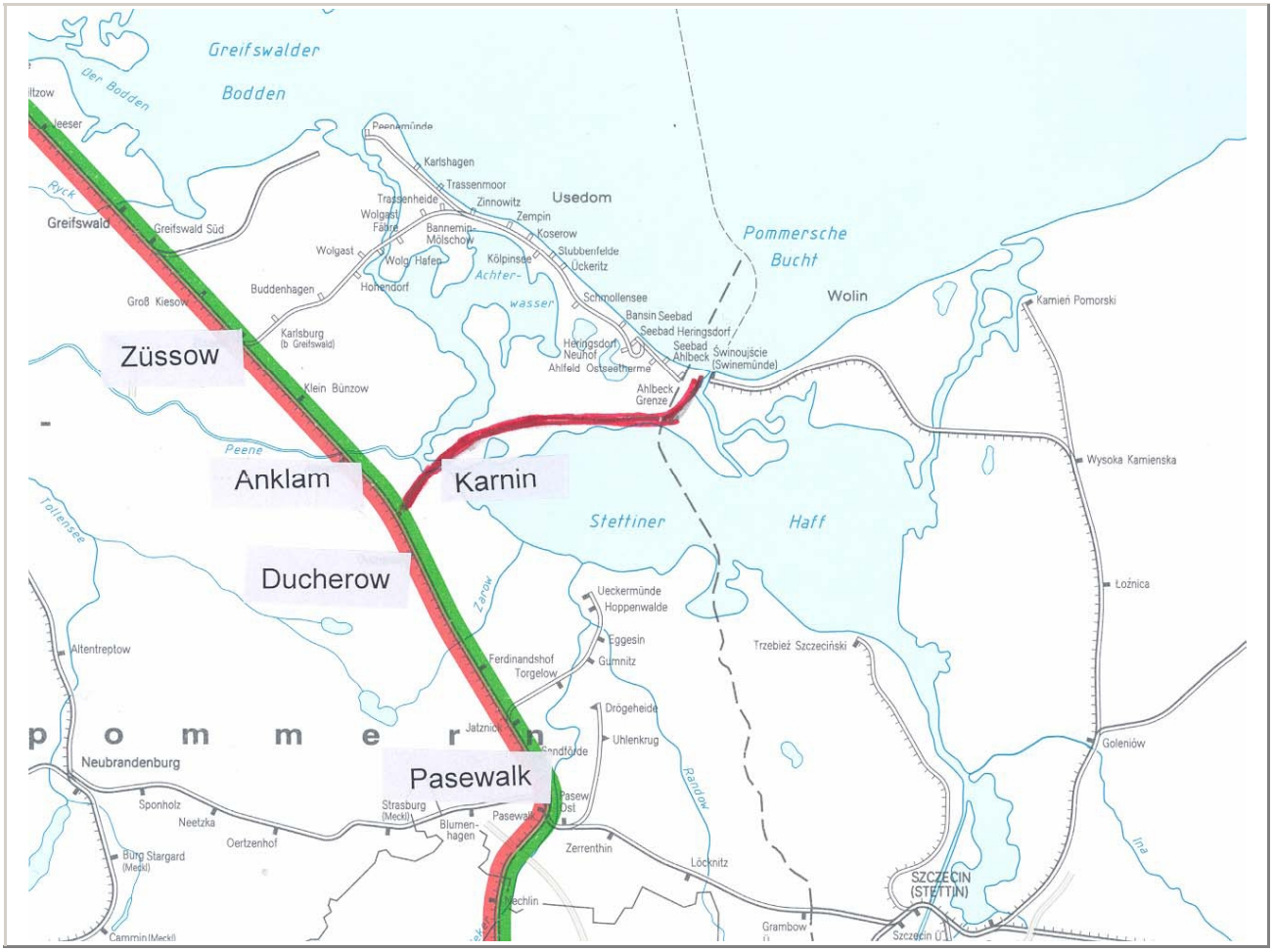
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Die Durchgängigkeit der Verbindung von Ahlbeck nach Swinoujcie wird deutlich verbessert.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtung in der Region

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**(X)**	**X**			▪ Durch die Vermeidung von Umsteigevorgängen können die Reisezeiten nur z. T. beeinflusst werden, da derzeit noch Zeiten für Passkontrollen zu berücksichtigen sind. Nach Beitritt Polens zum Schengener Abkommen dürfte dieser Zeitvorteil größer werden.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				▪ Herstellung einer direkten Verbindung ohne Umsteigevorgänge
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		**X**			▪ indirekt über die verbesserte Anbindung Richtung Usedom und Szczecin
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			▪ da vorhandenen Trassen weitestgehend genutzt werden, sind die Wirkungen nur als mittel einzuschätzen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ im Sinne von Umstieg vom MIV auf den ÖPNV
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				▪ Durchgängigkeit der ÖPNV-Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		**X**			▪ durch die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ s. o.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		**X**			▪ s. o.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				▪ Ausbau der Bahnanbindung Ducherow-Ahlbeck ▪ Ausbau der Bahnstrecke Szczecin - Świnoujście
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ Attraktivitätssteigerung für die Gesamtregion - auch als „Pilotprojekt" zu erwarten

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				▪ Mit der ÖPNV-Verbindung können neue Impulse für die grenzüberschreitende Entwicklung von Verkehrsprojekten generiert werden.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ zu klären
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	X				▪ Mit der Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen werden die formulierten Leitlinien umgesetzt.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ zu klären

Projekt 408: Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	BAHNANBINDUNG AHLBECK-DUCHEROW
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: nördlich von Ducherow erfolgt der Abzweig in Richtung Usedom entlang der „alten" Trassenführung bis unmittelbar zum vorhandenen Grenzübergang – Sonderbauwerke: Aufbau der alten Karniner Hubbrücke (Industriedenkmal) • Projektziele: – Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Ducherow-Swiousjcie, die nach dem 2. Weltkrieg stillgelegt wurde – Aufbau als zweigleisige Variante • Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt, derzeit noch keine Übernahme in den vordringlichen oder weiteren Bedarf, hierzu müssen die notwendigen Kriterien geprüft und erfüllt werden. • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Ziel-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	formulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☒ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• In den Verhandlungen mit der Republik Polen spielt der Wiederaufbau der Strecke derzeit keine Rolle. Bisher konnte für diese Maßnahme die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden. • Es wurde eine Grobbemerkung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im September 2007 erwartet werden. • Anhand dieser Ergebnisse kann erst über das weitere Vorgehen zum Wiederaufbau dieser Strecke entschieden werden.			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• offen			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	• Die Verhandlungen mit der Republik Polen haben bisher ergeben, dass der Wiederaufbau der Strecke keine Rolle in den Planungen und Überlegungen spielte. Die weiteren Planungen und Abstimmungen hierzu werden das Erfordernis dieser Linie klären.			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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**				▪ Mit dieser Anbindung wird ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der touristischen Standorte auf Usedom geleistet und die Attraktivität für Bahnreisende Berlin-Ostsee deutlich er-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						höht.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				▪ Alle weiteren Einrichtungen touristischer Art, insbesondere auch auf polnischer Seite werden hiervon profitieren.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				▪ Derzeit ist der „Umweg" über Züssow (Umsteigen) erforderlich und die Fahrzeit von Berlin Hbf nach Ahlbeck beträgt rd. vier Stunden. Die Reisezeiten könnten mit der Wiederaufnahme der Strecke um 0,5 bis 1 Stunde gesenkt werden.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				▪ s. o.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				▪ Die Anbindung des Tourismusstandortes insbesondere Richtung Berlin wird deutlich verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			▪ Durch die Vermeidung von Umwegfahrten über Züssow können auf dieser Strecke Entlastungen erzielt werden, auf der neuen Trassen werden jedoch neue Belastungen erfolgen. Durch die angestrebte Verlagerung des MIV können wiederum positive Effekte erzielt werden.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ Mit der Verlagerung von MIV-Anteilen auf die Bahn können wirkungsvolle Beiträge zur Verkehrsvermeidung auf der Straße erreicht werden.
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**		**X**		▪ klassische Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				▪ s. o.

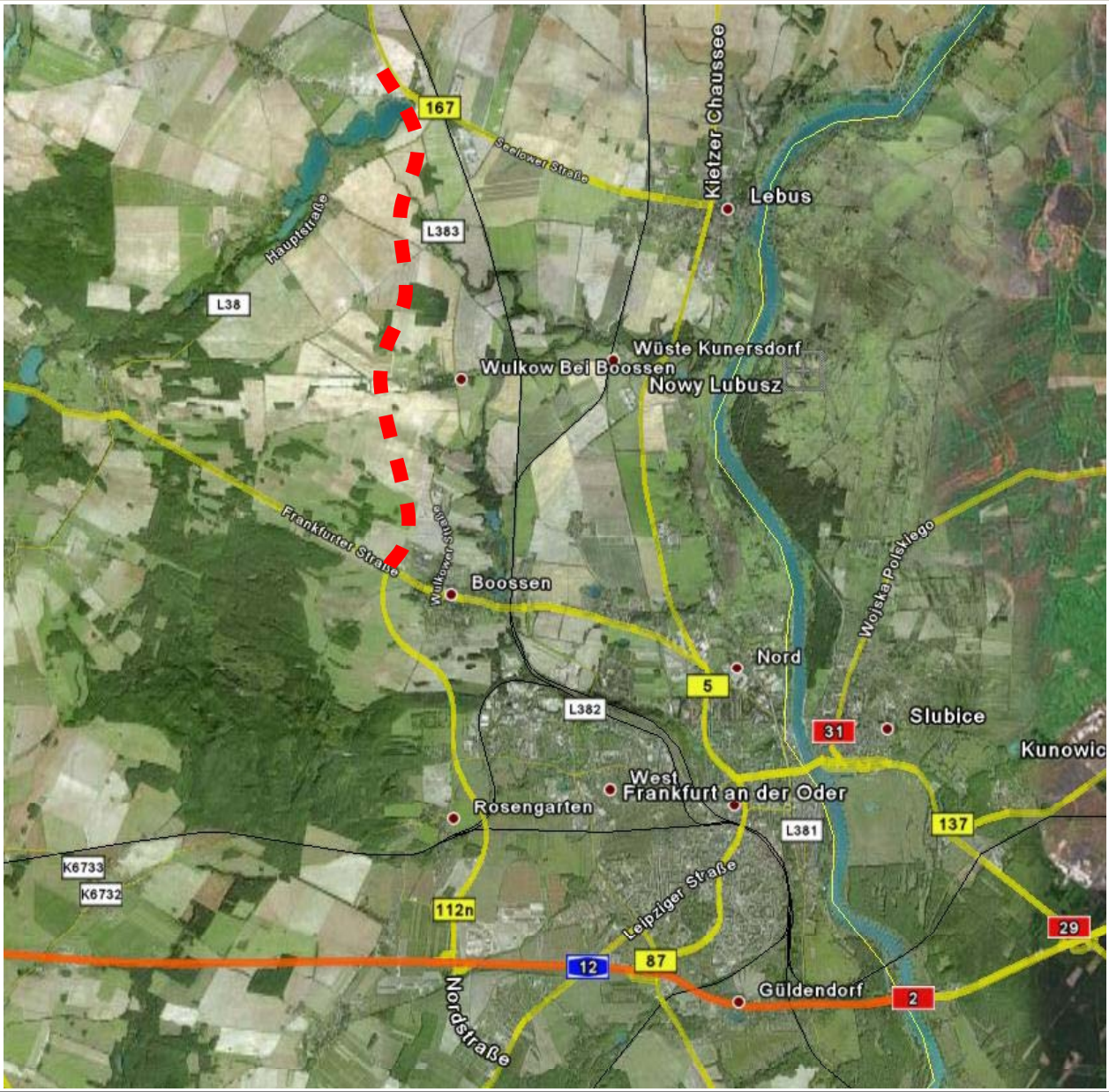
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ s. o.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Mit der Verlagerung vom MIV auf die Bahn wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				▪ Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Pasewalk Stralsund ▪ ÖPNV-Verbindung Ahlbeck-Swinousjcie ▪ Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujscie
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Region Usedom/Wolin
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ zu klären
Relevanz für DPERON		**X**				▪ Für die - insbesondere touristische - Entwicklung der Region hat das Projekt eine hohe Bedeutung.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	▪ 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.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ zu klären

INHALTSVERZEICHNIS

A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG 2
Projekt 75: B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA 2
Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU 7
Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN 12
Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN 16
Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT 20
Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG) 25
Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT 29
Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL 35
Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN 39
Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC 43
Projekt 281: FORST-ZASIEKI 47
Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN 51
Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA 55
Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ 59
Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER) 63
Projekt 314: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL 67
Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin 71
Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln 75

A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – Baulänge 9,2 km – Verbindung B5 zur B167 (nördlich Frankfurt (Oder))

BESCHREIBUNG	INHALT
	– Straßenkategorie: Bundesstraße – ÖPNV. k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: nein – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12) – Entlastung der Frankfurter Innenstadt und der Ortslage Lebus vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8613), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert, • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten: – weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen. Zudem sollte der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zu den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D** ☒ hoch ☐ mittel ☐ gering **PL** ☐ hoch ☐ mittel ☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen (nach 2007) • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen, geplante Bauzeit: 3 Jahre
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt • Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtlichen Gesamtkosten: rd. 22,0 Mio. EUR (nach IRP) • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt

BESCHREIBUNG	INHALT
	• Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (LS): erfolgt • Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	• ggf. als Information wünschenswert
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeitiger Stand des Planfeststellungsverfahrens: – zwischenzeitlich erfolgte Überprüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das BMVBS, Wirtschaftlichkeitsnachweis für 3. Fahrstreifen ist gefordert, liegt noch nicht vor
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• ist integraler Bestandteil des ROV

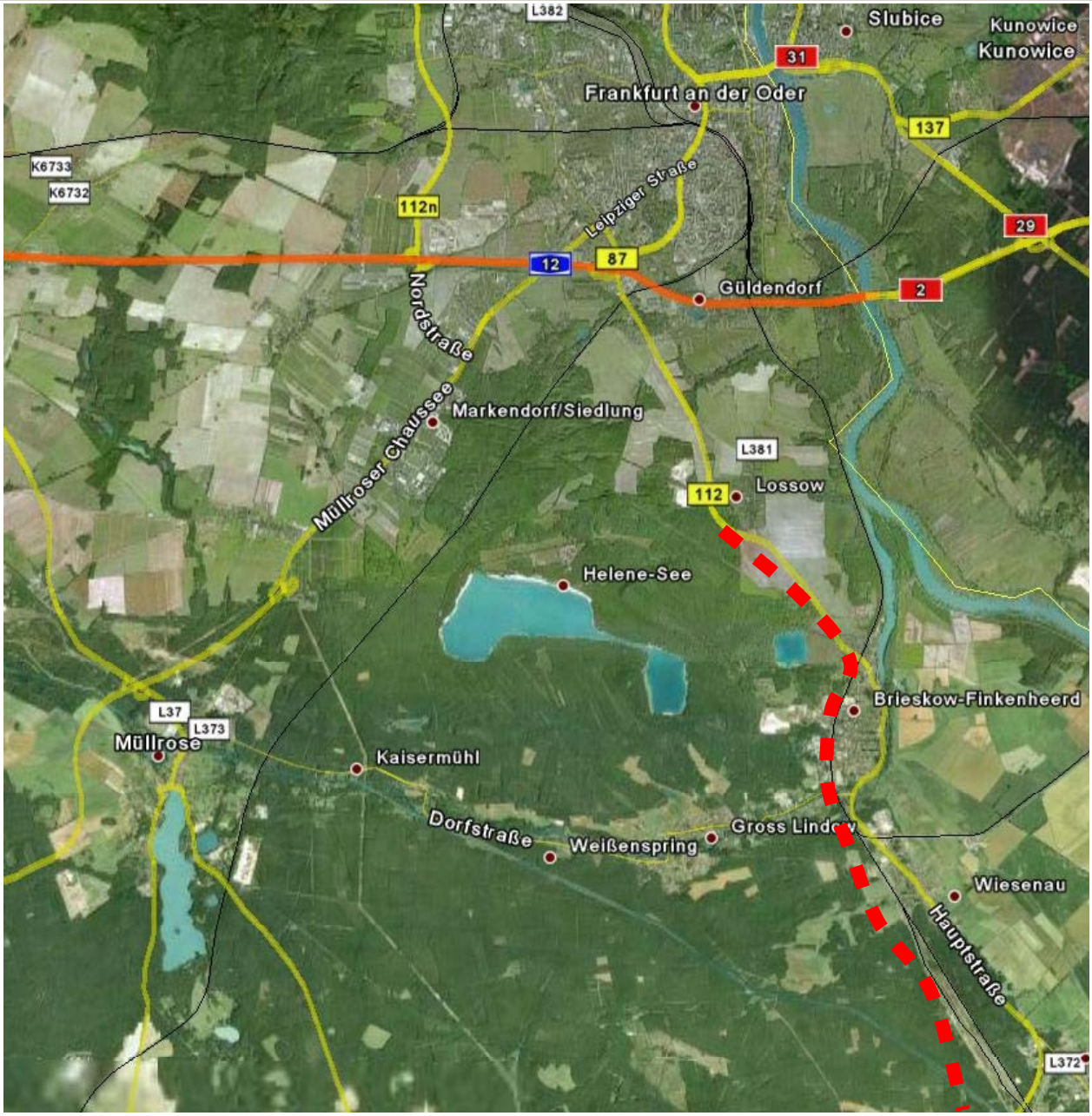
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Teil der Netz Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs ▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ insbesondere in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse von Bedeutung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				▪ insbesondere an den Ost-West-Korridor
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			▪ z. T Entlastung der Innenstadt Frankfurts vom Durchgangsverkehr ▪ im Gegenzug zusätzliche Belastungen entlang der Trasse
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			**X**		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse 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 der Stadtkerne von Frankfurt (Oder) und Lebus wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Durch die Entlastung der Innenstädte von Frankfurt (Oder) und Lebus kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum geleistet werden. ▪ Bau nach neuen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				▪ weitere Teilstücke der Oder-Lausitz-Trasse zur Komplettierung
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		**X**				▪ Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – westliche Trassenführung um Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau, Länge: rd. 9,95 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – ÖPNV: k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT
	– Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: nein – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt) – Entlastung der Ortslagen Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8131), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten – weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze – Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder.
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D** ☒ hoch ☐ mittel ☐ gering **PL** ☐ hoch ☐ mittel ☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Planfeststellungsbeschluss: Ende 2007 • Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: 27,127 Mio. EUR gem. Kostenschätzung • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (LS): erfolgt

BESCHREIBUNG	INHALT
	• Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	• ggf. als Information wünschenswert
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeitiger Stand Planfeststellungsverfahren: – Zur Trassenführung im Bereich der Ortsumfahrung Brieskow-Finkenheerd konnte bisher kein Einvernehmen mit der Gemeinde erzielt werden.
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• ist integraler Bestandteil des ROV

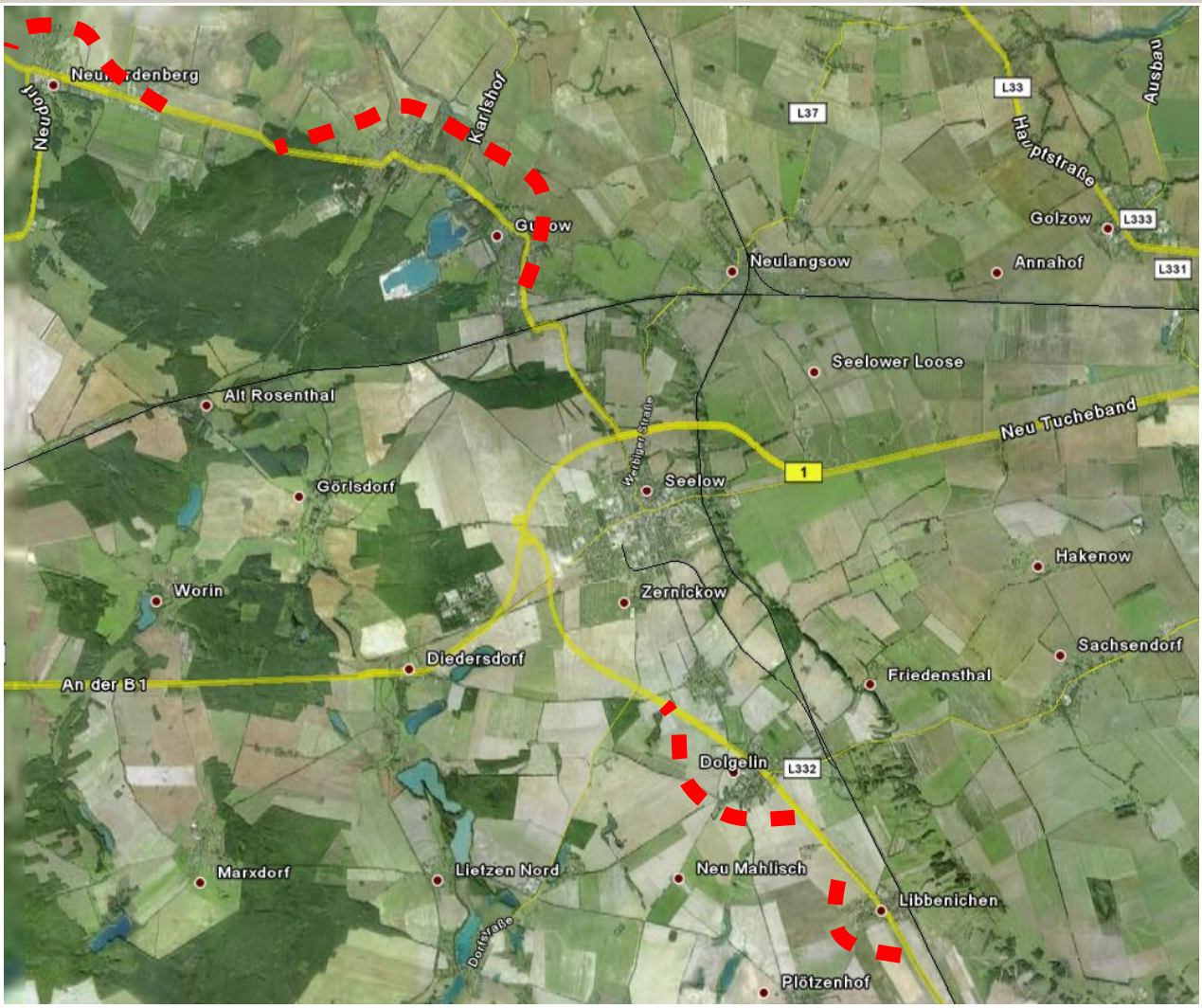
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs ▪ Erreichbarkeit des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt Richtung BAB12 wird verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ vor allem in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Erreichbarkeit der BAB12 aus Richtung Süden ▪ Wirtschaftsstandort Frankfurt (Oder)
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ BAB12
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufent-	X				▪ Entlastung der Ortsdurchfahrten Brieskow-Finkenheerd und Wiese-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	haltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					nau
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 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 der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne 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				▪ als Teilstück der Oder-Lausitz-Trasse
	▪ 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				▪ Neue Straßenverbindung nördlich von Eisenhüttenstadt mit neuem GÜG ▪ ggf. Ausbau der BAB12
Relevanz für DPERON		X				▪ Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			▪ kein unmittelbares grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	ORTSUMFAHRUNGEN B167 NEUHARDENBERG, PLATKOW/GUSOW, DOLGELIN/LIBBENICHEN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: im Zuge des Ausbaus der B167 sind für die genannten Orte entsprechende Ortsumfahrungen vorgesehen, zweistreifiger Ausbau – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: – Schaffung der durchgängigen, grenzparallelen Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Eberswalde (BAB11 und BAB12) • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: – weitere Abschnitte der B167, z. B. OU Bad Freienwalde • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• für die OU Platkow/Gusow ist das ROV ausgesetzt • für die OU Dolgelin/Libbenichen ist die Linienbestimmung erfolgt • für die OU Neuhardenberg sind noch keine Vorbereitungen getroffen			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Realisierung ggf. in 2008			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: – OU Neuhardenberg: 8,0 Mio. EUR – OU Platkow/Gusow: 16,8 Mio. EUR – OU Dolgelin/Libbenichen: 6,5 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): z. T. erfolgt (s. o.) • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): z. T. erfolgt (s. o.) • ROV (GL): z. T. erfolgt (s. o.) • Linienbestätigung: läuft • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
PLANUNGS-/	• zu klären			

BESCHREIBUNG	INHALT
REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV

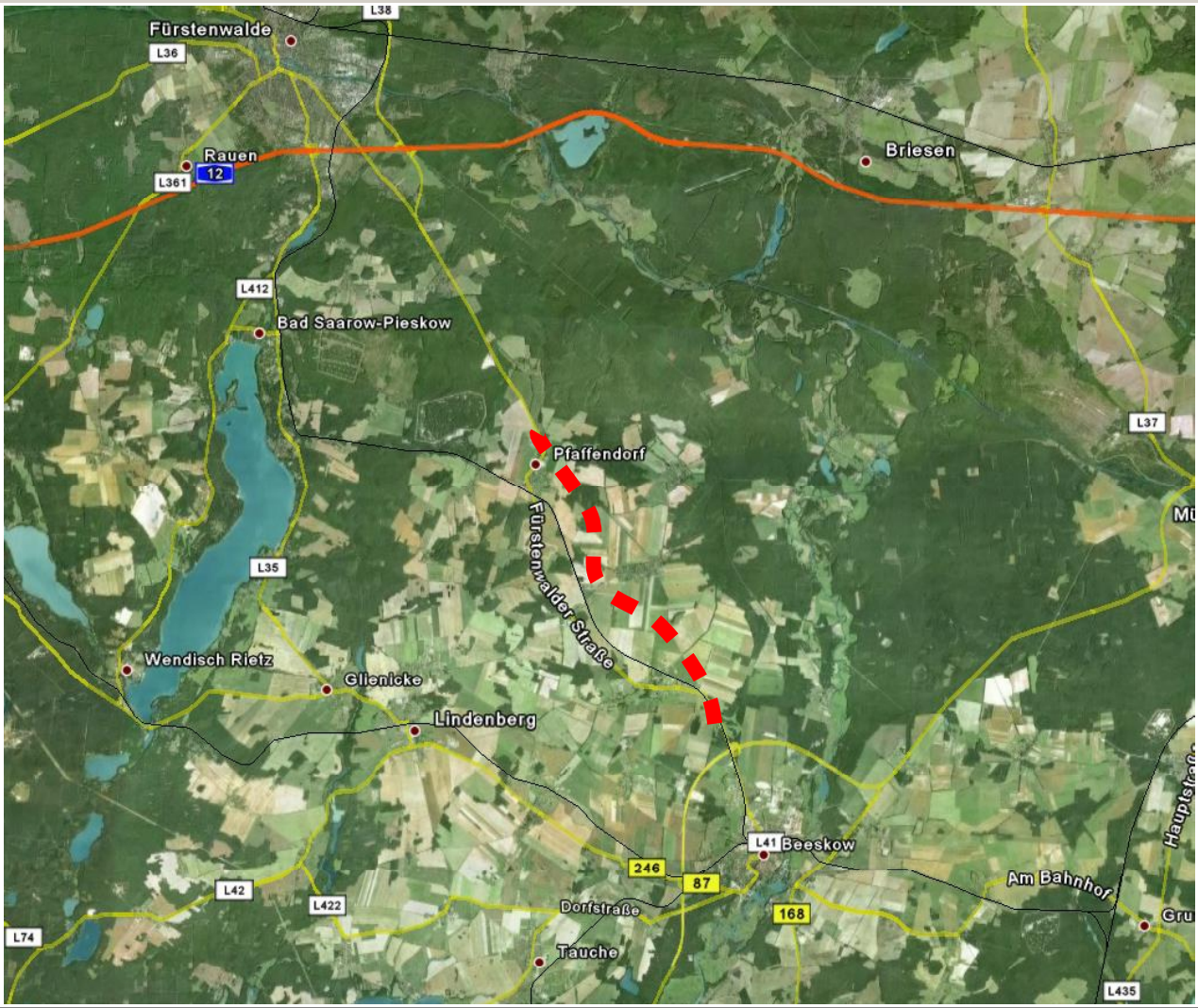
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ insbesondere die Zentren Frankfurt (Oder), Eberswalde, Kostrzyn
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Raumes zwischen Berlin und der Oder
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU werden die jeweiligen Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstruktu-	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	ren)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge 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			▪ die gesamte Trassenlänge betrachtet: weitere Ortsumfahrungen
	▪ 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				▪ Die Durchgängigkeit der B167 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt auch zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Kostrzyn (und weiter) aus diesem Raum bei
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT

PROJEKTBESCHREIBUNG



PROJEKTTITEL	B168N ORTSUMFAHRUNGEN PFAFFENDORF UND GROß RIETZ
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Neubau der B168n östlich der vorhandenen Trasse der L41, zweistreifiger Ausbau mit Anbindung an vorhandene L41, Hochstufung zur Bundesstraße • Projektziele: – Schaffung einer durchgängigen Verbindung von Beeskow Richtung BAB 12 – Entlastung der Ortslagen Groß Rietz und Pfaffendorf vom Durchgangsverkehr • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: derzeit keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

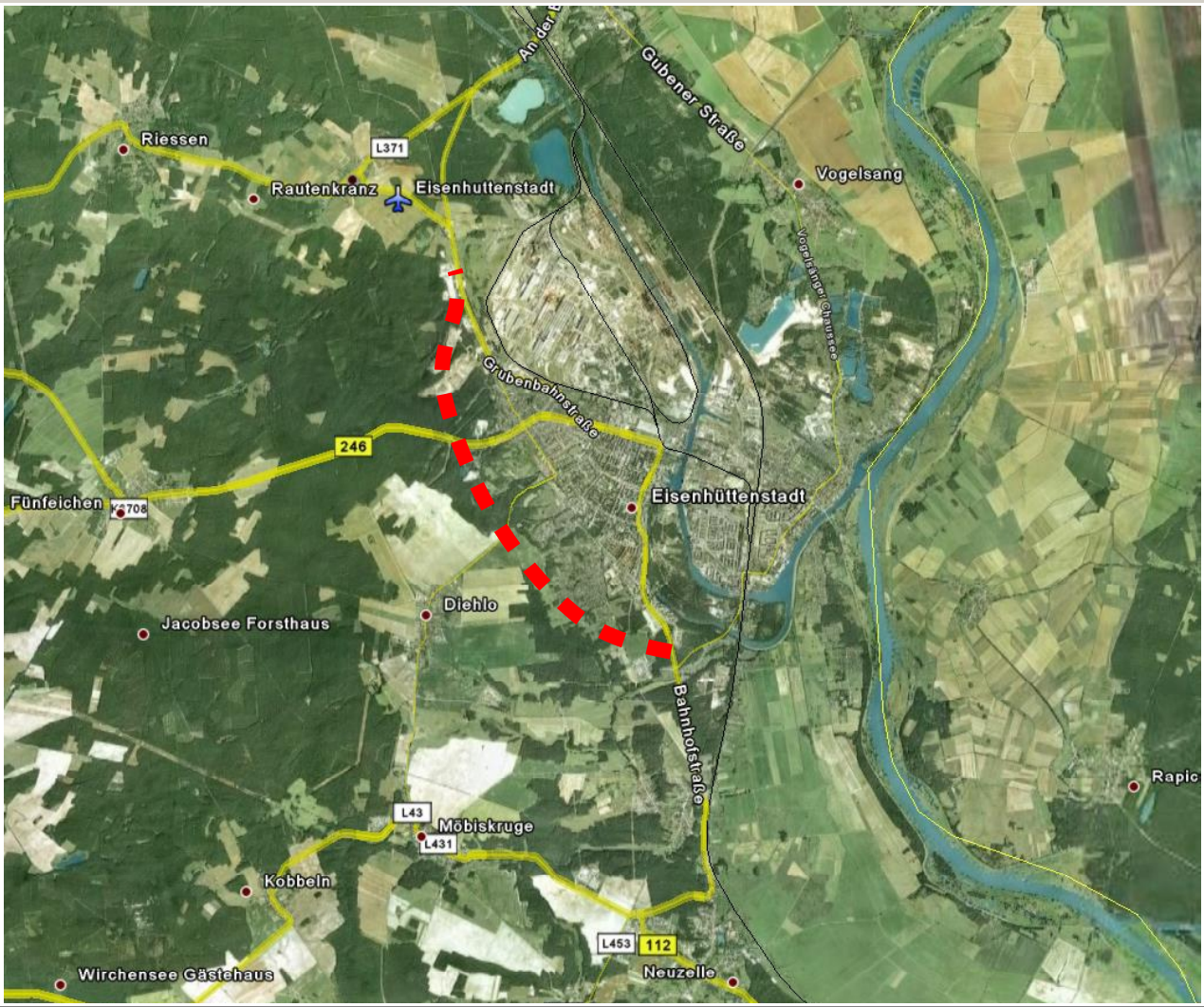
BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• für beide Ortsumfahrungen ist die Raumordnungs-Antragskonferenz erfolgt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Baubeginn in 2008 fraglich, da noch kein ROV durchgeführt wurde und keine Linie bestimmt ist			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: – OU Groß Rietz: 4,0 Mio. EUR – OU Pfaffendorf: 3,0 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): läuft • ROV (GL): offen • Linienbestätigung: offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITS-	• integraler Bestandteil des ROV			

BESCHREIBUNG	INHALT
ARBEIT	

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				▪ Verbesserung der Anbindung von Beeskow Richtung BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ Über geplante wirtschaftlich relevanten Einrichtungen liegen keine Informationen vor.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ für Anbindung Südraum an BAB hohe Wirkung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ von Beeskow, (Eisenhüttenstadt)
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird deutlich verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU werden die Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B168n werden die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit den OU

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne 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**		▪ keine unmittelbaren Wechselwirkungen derzeit vorhanden ▪ perspektivisch: Ausbau BAB12
	▪ 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**	▪ derzeit nicht erkennbar
Relevanz für DPERON			**X**			▪ die Wirkung der Projekte ist auf einen relativ kleinen Teil des Gesamtraumes beschränkt
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein grenzüberschreitendes Projekt im eigentlichen Sinn
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – westliche Trassenführung um Ortslage Eisenhüttenstadt – Länge rd. 8,9 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Berücksichtigung von Naturschutzgebieten, FFH-Gebiete – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. BAB12) – Entlastung der Eisenhüttenstädter Innenstadt vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BB6129), vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag, wichtiges Projekt für die EU-

BESCHREIBUNG	INHALT
	Osterweiterung • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten: – weitere Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trassen – Straßenverbindung von der B246 Richtung Polen mit neuer grenzüberschreitenden Verbindung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder.
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D** ☒ hoch ☐ mittel ☐ gering **PL** ☐ hoch ☐ mittel ☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• Erarbeitung Vorentwurf (LS): läuft • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): Einleitung voraussichtlich 2008 • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Eröffnung Planfeststellungsverfahren: derzeit noch kein Termin festgelegt (voraussichtlich 2008) • Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt • weiteres Verfahren richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtlichen Gesamtkosten: 17,2 Mio. EUR gem. IRP • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (LS): läuft • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren -

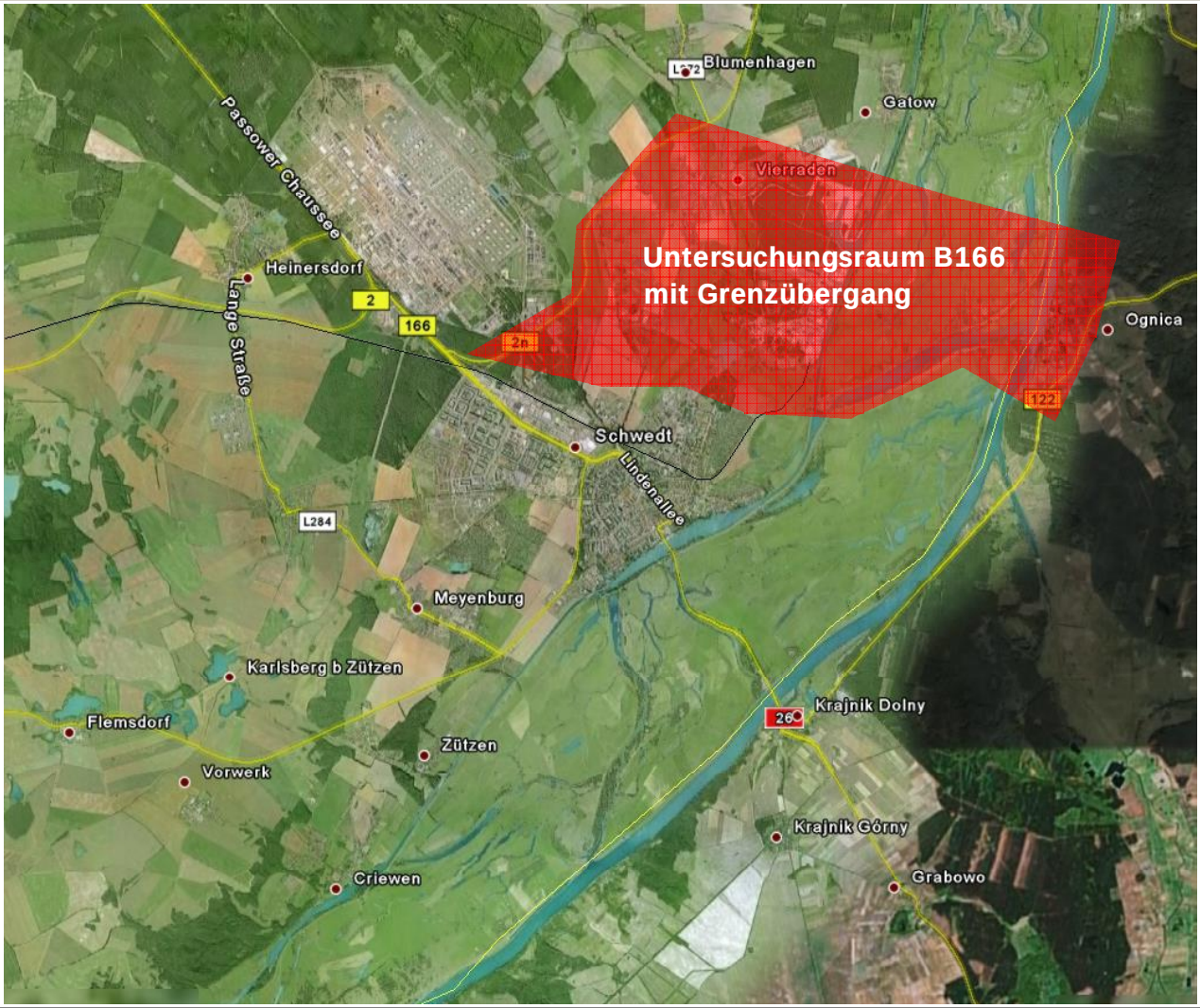
BESCHREIBUNG	INHALT
	Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	•
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeitiger Stand Vorentwurf: keine bekannt
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• ist integraler Bestandteil des ROV

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				▪ Verbesserung der Anbindung des Südraumes Richtung BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU wird die Innenstadt von Eisenhüttestadt deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 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 der Innenstadt von Eisenhüttenstadt wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Innenstadt 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				▪ Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse
	▪ 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				▪ Ausbau des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt (Industrie, Gewerbe, Hafen)
Relevanz für DPERON		X				▪ Als Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse wird dem Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des Gesamtraumes zuteil.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			X		▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: zu klären – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk • Projektziele: – Entlastung der Ortslage Schwedt vom Durchgangsverkehr – Verbesserung der Anbindung des Grenzüberganges Krajnik Dolny an die überregionalen Verkehrsnetze (BAB11) • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag • Abhängigkeit von anderen Projekten: – derzeit nicht erkennbar • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.25,3 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen • ROV (GL): offen • Linienbestätigung: offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	• zu klären			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			

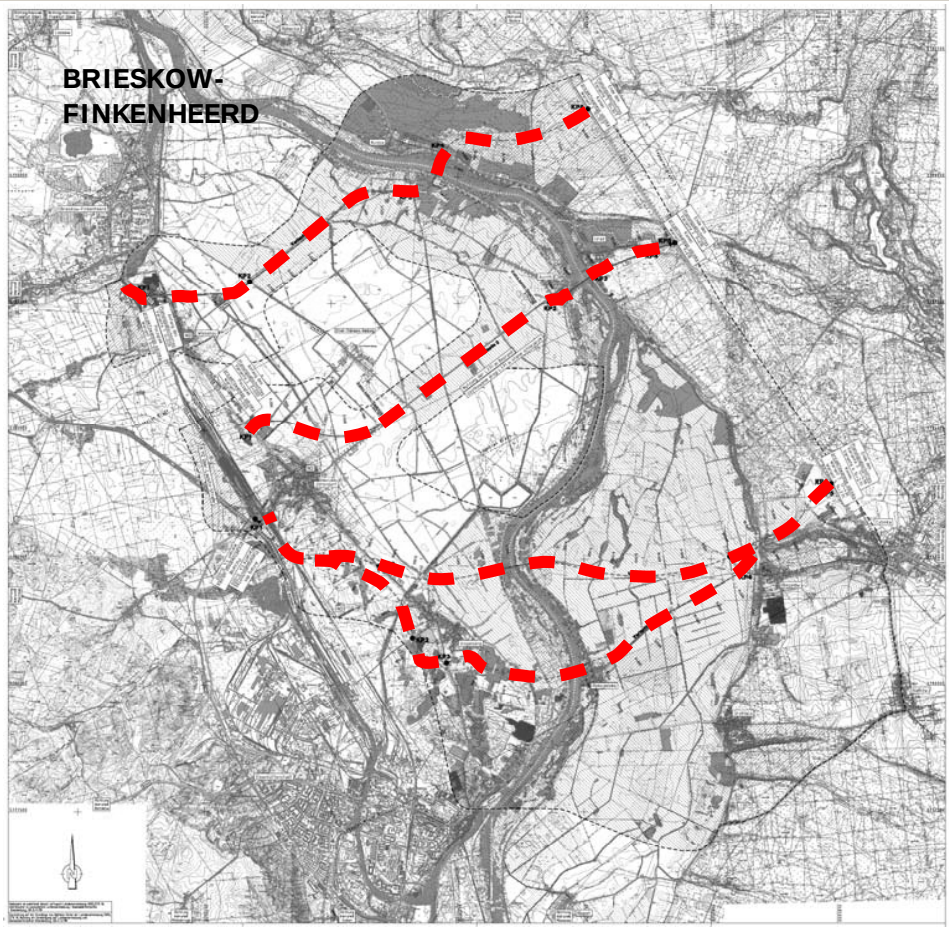
BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV

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			▪ höhere Rangigkeit hat die Anbindung Richtung BAB11
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ größere Effekte werden durch den Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen erzielbar sein
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ Die Erreichbarkeit aus dem Raum Mysliborz und Pyrzyce wird verbessert
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ für den genannten Raum ergibt sich eine mittlere Verbesserung für die Anbindung an die transeuropäischen Netze
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ die Naturschutzgebiete entlang der Oder werden durch den veränderten/neuen Grenzübergang beeinträchtigt
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	X				▪ s. o.
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B166 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				▪ Durch die Entlastung des Stadtkernes von Schwedt wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Durch die Entlastung der Innenstadt 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**		▪ derzeit keine erkennbar
	▪ 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**				▪ als grenzüberschreitendes Projekt hat die OU Schwedt mit dem neuen GÜG insbesondere Signalwirkungen für das Zusammenwachsen der Grenzregion
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ Finanzierung durch Bund und Land
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 (noch) nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung: – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – Anschluss B112, nördlich von Eisenhüttenstadt, Neubau Knotenpunkt – derzeit vier Trassenvarianten (s. Karte) – Querung der Oder, Neubau Brückenbauwerk, neue grenzüberschreitende Verbindung – Anschluss auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29 (zwischen Urad im Norden und Cybinka im Süden) – Länge ca. 6 bis 7 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – ÖPNV: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): FFH-Gebiete im Oderbereiche, SPA-Gebiet – Sonderbauwerke: k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Schaffung einer neuen grenzüberschreitenden Verbindung für Personen- und Warenverkehr

BESCHREIBUNG	INHALT
	– Entlastung Grenzübergang Guben und der Zufahrtsstraßen – Förderung des Austauschs von Waren, Dienstleistungen etc. durch den neue grenzüberschreitende Verbindung • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB8216), vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag • Abhängigkeit von anderen Projekten: – ggf. B112, Ortsumgehung Eisenhüttenstadt – Ausbau der Nationalstraße 29 (PL), da hier Anbindung erfolgt • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder gezählt, von deutscher Seite aber gefordert.
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D** ☒ hoch ☐ mittel ☐ gering **PL** ☒ hoch ☐ mittel ☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• Erarbeitung der Unterlagen für das ROV (LS): läuft • Einleitung des grenzüberschreitenden ROV voraussichtlich I/2008 – grenzüberschreitendes Raumordnungsverfahren (ROV) mit folgenden Arbeitsschritten: o **Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Festlegung von konkreten Suchräumen, Bewertung der Suchräume) (abgeschlossen)** o **Erarbeitung ROV-Antrag mit Unterlagen für die Antragskonferenz (abgeschlossen)** o **deutsch-polnische Antragskonferenz (21. August 2003) mit folgenden Ergebnissen:** ▪ **Festlegung Untersuchungsraum für RVU, UVU, FFH-VU** ▪ **Festlegung Untersuchungsinhalt, für RVU, UVU, FFH-VU, SPA-Gebiete** – Erarbeitung der ROV-Unterlagen: o **Lageplan, Trassenvarianten** o **Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU)** **Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)** **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** **FFH-Verträglichkeitsuntersuchung** – Raumordnungsverfahren mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und FFH-VP o **Beteiligungsverfahren (Behörden (Übergabe der Verfahrensunterlagen und Bitte um Stellungnahme) und Öffentlichkeit (Auslegung der Unterlagen))** o **Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens** o **RVP, UVP, FFH-VP** – Ergebnis ROV: Trassenvariante, gemeinsamer Übergabepunkt an der Oder
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Einleitung ROV voraussichtlich I/2008 • die weiteren Arbeitsschritte sind hiervon unmittelbar abhängig
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 9,0 Mio. EUR (gem. Bedarfsplan für Bundesfernstraßen) • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eingestellt

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): läuft • ROV (GL): offen • Linienbestimmung (BMVBS): offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein erfolgt: ☒ ja ☐ nein • Bildung von deutsch-polnischen Arbeits- und Expertengruppen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Raumordnung zur Begleitung des ROV (mit verschienen thematischen Unterarbeitsgruppen) – Polen: o **Generaldirektion für Nationalstraßen** o **Wojewodschaft: Hauptabteilung »Regionale Entwicklung«, Hauptabteilung »Landwirtschaft und Umweltschutz«** o **Marschallamt: Abteilung für Wirtschaft, Büro für Raumplanung** o **Verwaltung Wojewodschaftsstraßen, Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen** – Deutschland: o **MIR, Gemeinsame Landesplanungsabteilung** o **Landesumweltamt Brandenburg** o **Landesbetrieb Straßenwesen** o **Ingenieurbüros** • Mitglieder der Arbeitsgruppe – Polen o **Verwaltung Wojewodschaftsstraßen: Helena Wlodarczyk (Direktorin)** o **Marschallamt: Jerzy Tonder (Leiter Abteilung Umweltschutz)** o **Lebuser Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen: Piotr Wacholak (Direktor)** – Deutschland o **Landesumweltamt: Rigo Vallet (Regionalabteilung Ost, Referatsleiter Naturschutz)** o **GL: Wolfgang Stoll (Referatsleiter), Brigitte Kubica (Sachbearbeiterin)** o **Landesbetrieb Straßenwesen: Andreas Schade (Bereichsleiter)**

BESCHREIBUNG	INHALT
	• Mitglieder Expertengruppe Straßenplanung und Straßenverkehr: – Polen o **Marschallamt: Gogdan Ryczkowski (Abteilung Straßenwesen und Verkehrsverwaltung); Piotr Tywinski (Abteilung Wirtschaft)** o **Verwaltung Wojewodschaftsstaßen: Eva Wilk (Vertretung Direktor)** o **Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen: Robert Mikolajski (Direktor); Wieslaw Staruch (Vertreter des Direktors)** – Deutschland o **Landesbetrieb Straßenwesen: Peter Henkens (Sachbearbeiter Planung und Entwurf)** o **Ingenieurbüros** • Mitglieder Expertengruppe Umweltschutz: – Polen o **Wojewodschaftsamt: Bogdan Tolkacz (Leiter Abteilung Raum- und Wohnungswirtschaft); Witold Maciniak (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung); Adam Ignacik (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung)** o **Marschallamt: Mariola Wielhorska (Abteilung Wirtschaft)** – Deutschland o **Landesbetrieb Straßenwesen: Simone Schmidt-Peter (Umweltschutz und Landschaftspflege)** o **Landesumweltamt: Rainer Heiß (Regionalabteilung Ost, Referat Naturschutz)** o **Ingenieurbüros** • Stand der Abstimmung – im Rahmen der Erstellung der Verfahrensunterlagen zum ROV wurden gemeinsame Trassenvarianten ermittelt und abgestimmt
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• Asymmetrie der raumordnerischen Verfahren in Deutschland und Polen • aufeinander abgestimmte, aber zeitversetzte Verfahren notwendig • unterschiedliche Zuständigkeiten beiderseits der Grenze • Sprachbarriere, hoher Kommunikationsaufwand
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV • direkte Beteiligung der polnischen Behörden und Möglichkeit der Einsichtnahme der polnischen Öffentlichkeit

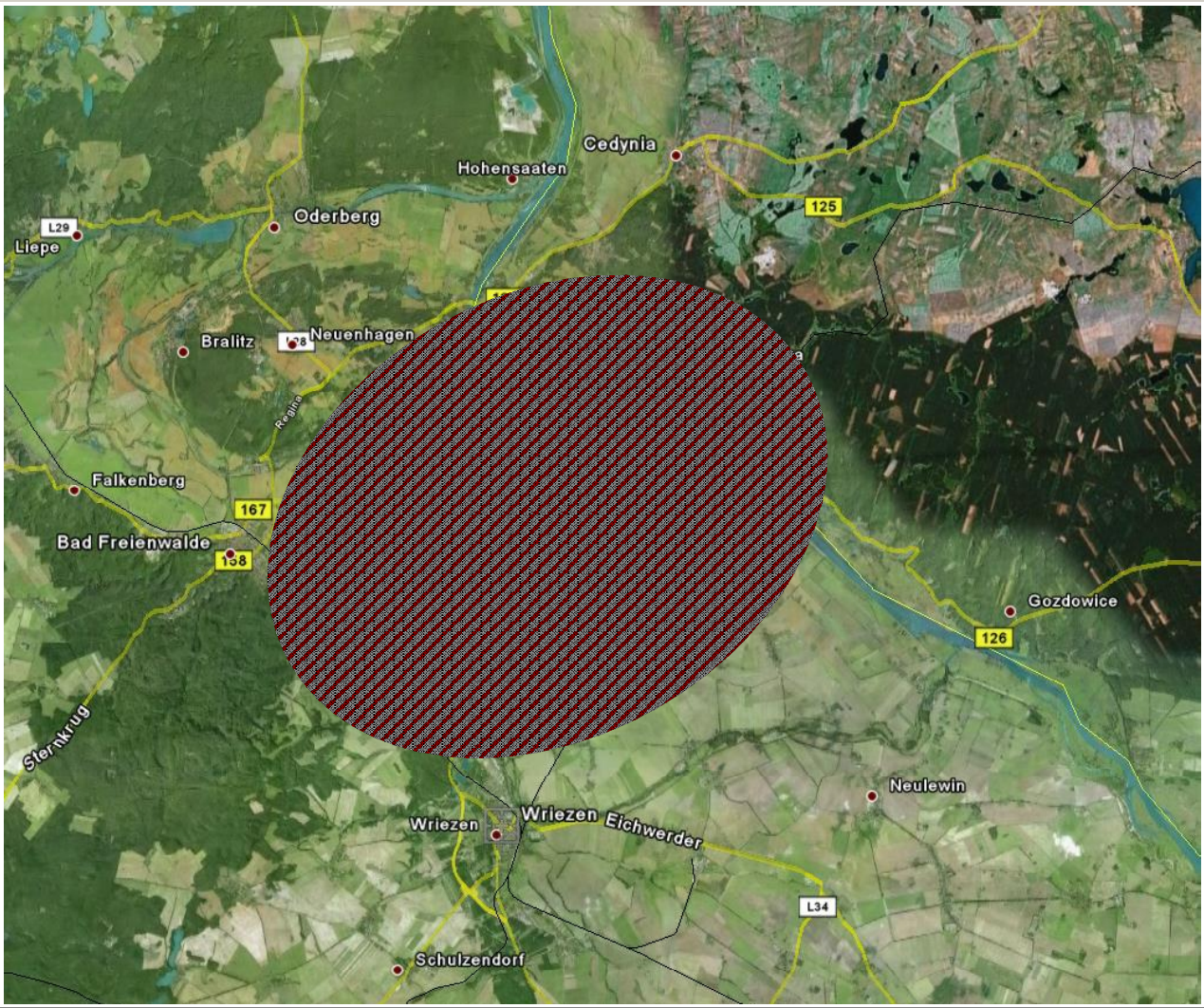
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Insbesondere die Anbindung aus dem Raum Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Guben Richtung Zielona Góra wird deutlich verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ durch die Schaffung eines weiteren Grenzüberganges zwischen Swiecko und Guben können deutliche Reisezeitverringerungen erzielt werden
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ insbesondere der Eisenhüttenstädter Raum bis nach Krosno
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			▪ Verkehrverlagerungen von den GÜG Frankfurt und Guben ggf. zu erwarten
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ keine Entlastung durch Neubau
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	X				▪ zahlreiche, z. T. hochwertige Schutzgebiete vorhanden
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Verkehrsverlagerung wird dominieren, keine Vermeidung zu erwarten
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet derzeit keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ keine konkrete Ortskernentlastung zu erwarten
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit dem Neubau nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ Durch die Entlastung der weiteren Grenzübergänge 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				▪ Anbindung auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bil-			X		▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	dung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					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				▪ durch die erwarteten hohen Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes hat das Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Bund und Land
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				▪ s. o.

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

BESCHREIBUNG	INHALT



PROJEKTBESCHREIBUNG	
PROJEKTTITEL	**B158N/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: wird im Rahmen des Planungsverfahrens ermittelt – 2-streifiger Neubau ohne Seitenstreifen – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk über die Oder – sonstige Besonderheiten: Querung von Naturschutzgebieten, Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Oder • Projektziele: – Schaffung neuer grenzüberschreitender Straßenverbindungen – verbesserte Anbindung des polnischen Raumes Richtung BAB10 • Einordnung in übergeordnete Strategie: neues Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, weiterer Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: – weiterer Ausbau der B167 • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen

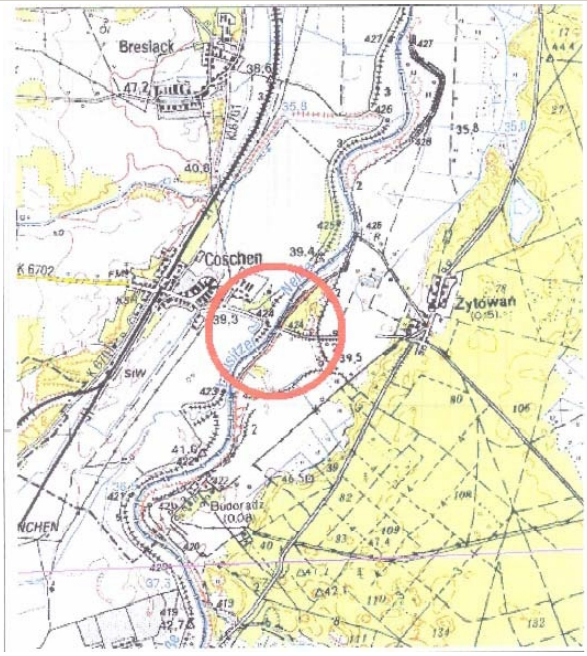
BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zur Zeit keine Vorbereitungsarbeiten, da in absehbarer Zeit nicht mit einer Realisierung zu rechnen ist			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• offen (s. o.)			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: 14 Mio. EUR (gem. BVWP) • Finanzierung: Bund und Land			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen • Antragskonferenz ROV (GL): offen • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen • ROV (GL): offen • Linienbestimmung (BMVBS): offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	• zu klären			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			

BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• integraler Bestandteil des ROV

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				▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte im Grenzbereich (
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ entspricht nahezu dem Ausbau der vorhandenen Verbindung ▪ ggf. Verbesserungen durch Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ durch Ausbau der vorhandenen Verbindung nur mittlere Effekte zu erwarten
	▪ 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		▪ keine Entlastung von Ortschaften
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ durch Trassenneubau wird Belastung der Umwelt erfolgen
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	X				▪ z. T. hochwertige Schutzgebiete entlang der Oder vorhanden ▪ Hochwasserschutzgebiete
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die neue Trasse inkl. GÜG wird eine Verkehrsverlagerung erfolgen, keine Vermeidung.
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ keine Ortskernentlastung vorgesehen
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ durch Trassenneubau mittlere Effekte aufgrund Anwendung aktueller Sicherheitsstandards zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 126
	▪ 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				▪ hohe Relevanz, da mit grenzüberschreitendem Projekt neue Impulse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und für die Entwicklung des Gesamtraumes zu erwarten sind
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ Finanzierung durch Land und Bund
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.					▪ zu klären

Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung: – Brückenneubau über die Neiße incl. der Rampen – Straßenkategorie: kommunale Straße – Anbindung in Coschen an Kreisstraßen 6702 und 6701 – Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 138 – zwei Fahrbahnen, beidseitiger Geh- und Radweg – Gesamtausbaulänge: 475 m – Länge des Brückenbauwerkes: 101 m – Länge Brückenrampe Deutschland: 199 m – Länge Brückenrampe Polen: 175 m – einzelliger Hohlkasten, Spannbeton-Durchlaufträger mit 2,0 m Bauhöhe – Stützweite 50, 50/50, 50 m – Gründung der Brückenwiderlager, Flügelwände und Mittelpfeiler erfolgt auf Ortbetonpfählen mit Trägerrost – Ausbau für Warenverkehr bis 7,5 t, Fußgänger, Radfahrer – ÖPNV: k. A. – Umweltaspekte: k. A. – Sonderbauwerke: Brücke – sonstige Besonderheiten: k. A. • Einordnung in Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene, vorrangig zu befördernde Verbindung • Projektziele: – Schaffung/Wiederherstellung des Grenzüberganges – engere Verbindung der ländlich peripheren Gebiete beiderseits der Neiße – Grundvoraussetzung zur Schaffung zukünftiger leistungsfähiger Verkehrsnetze im Grenzbereich

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Grundvoraussetzung für Austausch von Waren und Dienstleistungen etc. • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder (s. Literaturverzeichnis) gezählt.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Oder-Spree • und Gebietskörperschaft Krosno Odrzanskie • Ansprechpartner: – Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Dezernat III, Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen – Polen: k. A.			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (Landkreis): läuft • Baubeginn: Mit der Realisierung des Bauvorhabens ist erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengener Abkommens für die Republik Polen zu rechnen.			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• Angaben zu voraussichtlichen Gesamtkosten: 2.375.707,00 EUR • Fördermittelantrag INTERREG IIIA von deutscher Seite eingereicht, von polnischer Seite bisher nicht, Begründung: nach geltenden polnischen Verfahrensvorschriften muss eine vollständige Baudokumentation dem Fördermittelantrag beigelegt werden (zum Vergleich: für den deutschen Fördermittelantrag ist die Entwurfsplanung ausreichend) • Brückenbau beim Landkreises Oder-Spree in den langfristigen Investitionsplan eingeordnet (Planung für 2006, Bauausführung für 2008) • Kreistag Krosno Odrzanskie beschloss Aufnahme der Herstellungskosten in den Investitionsplan • Teilung der Herstellungskosten entsprechend der Längen auf dem jeweiligen Territorium (2/3 Deutschland, 1/3 Polen)			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Entwurfsplanung durch Kreisverwaltung des Landkreises Oder-Spree, Vorstellung am 18.11.2003 gegenüber dem Landkreis Krosno Odranzskie – Beschluss durch beide Kreistage gefasst • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat – Polen: Kreis Krosno Odrzanskie			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	• Abstimmungsgespräche auf Landkreisebene (Landrat und Kreisvorstand) haben stattgefunden • gemeinsame Vereinbarung über die Errichtung der Brücke als verbindliche Arbeitsgrundlage abgeschlossen • Erarbeitung der Planung durch die deutsche Seite			

BESCHREIBUNG	INHALT
	• Landkreis Oder-Spree übernimmt Bauausführung des gesamten Brückenbauwerks bis zu Straßenanbindung auf polnischer Seite • polnische Note steht derzeit noch aus, für Ende 2006 erwartet
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• z. T. langwierige Abstimmungsverfahren • zeitlicher Versatz von Umsetzung konkreter Vereinbarungen (z. B. Fördermittelantrag)
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• zu klären

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			▪ eher kleinräumige Wirkung, da keine direkte Anbindung an Bundesstraßen
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ für Wirtschaftsräume Guben und Eisenhüttenstadt relevant, Anbindung Richtung Zielona Góra
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Vermeidung von Umwegfahrten über Guben
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ für den Raum Zielona Góra und Richtung Krosno Odran.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ keine unmittelbare Anbindung realisiert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ da keine Ortslagen entlastet
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ eher Beitrag zur Verkehrsverlagerung von Guben zu erwarten
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ keine Entlastung von Ortslagen vorgesehen
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ keine Effekte zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung auf polnischer Seite an Kreisstraßen → zu klären
	▪ 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				▪ als klassisches grenzüberschreitendes Projekt impulsgebend ▪ für die Entwicklung des Gesamtraumes wichtig
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			▪ Bund, Land, Kommune und polnische Seite
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.					▪ zu klären

Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



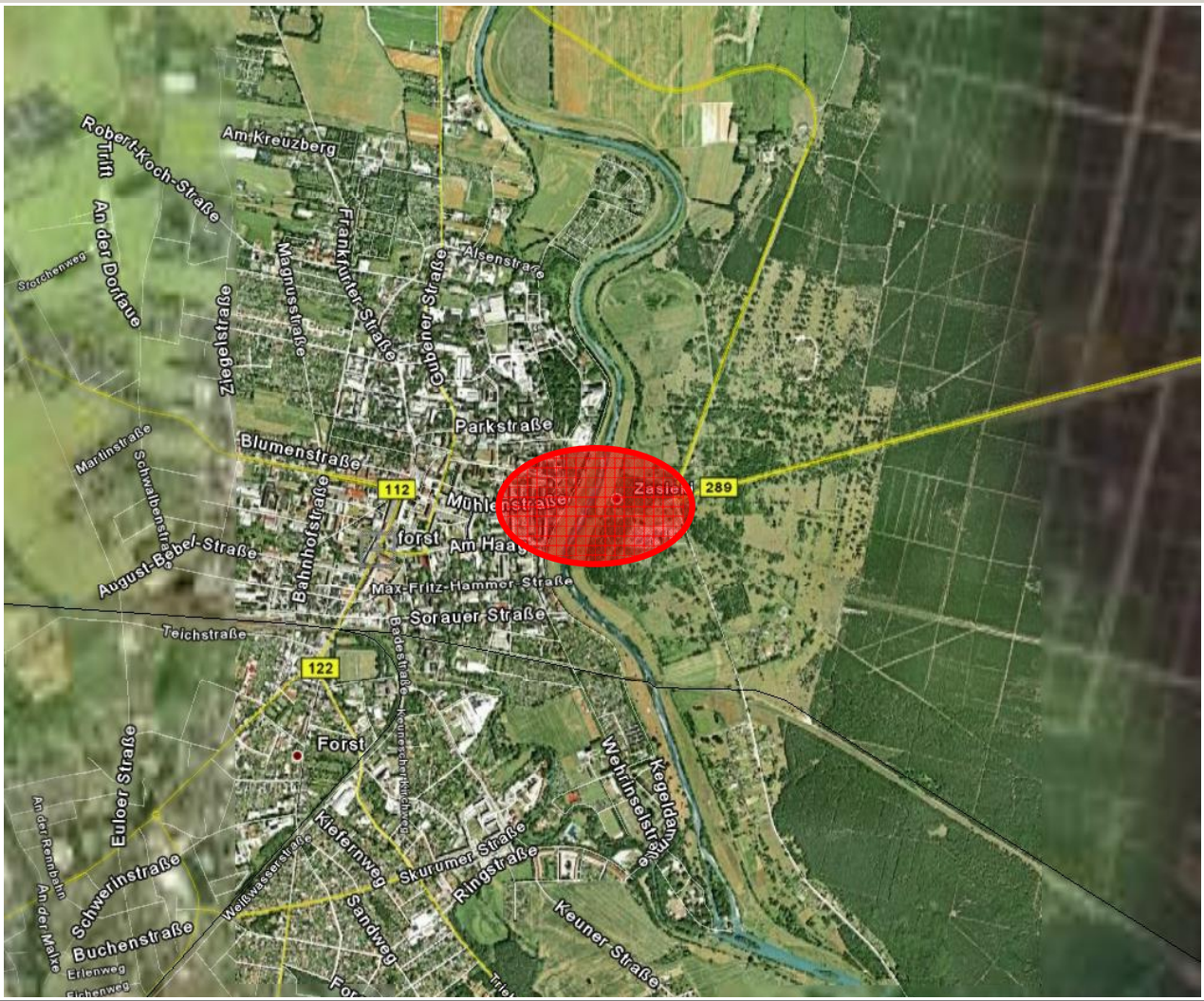
PROJEKTTITEL	**ZELZ-SIEDLEC**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Zelz und Siedlec mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger Mit dem Brückenbauwerk kann das im Brandenburger Teil des Muskauer Faltenbogens bestehende thematische Rad- und Wanderwegnetz in den polnischen Teil des Muskauer Faltenbogens erweitert werden und die Entwicklung zum Dreiländer-Geopark intensivieren. – Das für die Nutzung als Fuß- und Radwegebrücke sowie zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen geplante Brückenbauwerk wird als 3-Feld-Spannbetonbrücke mit Stützweiten von 30/35/30 m errichtet. Für den überführenden Weg ist im Brückenbereich eine Wegebreite von 3,50 m und eine Gesamtbreite zwischen den Geländern von 4,50 m vorgesehen. Die Bauwerkslänge sowie die höhenmäßige Einordnung der Brücke ergeben sich dabei aus den hydrologischen Anforderungen. – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Projektziele: – Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• Genehmigungsverfahren steht vor dem Abschluss			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Realisierung 2007/2008			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: INTERREG IIIA			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat – Polen: zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig (Muskauer Faltenbogen)
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ INTERREG IIIA
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.					▪ zu klären

Projekt 281: FORST-ZASIEKI

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**FORST-ZASIEKI**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Forst und Zasieki mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger • Projektziele: – Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-

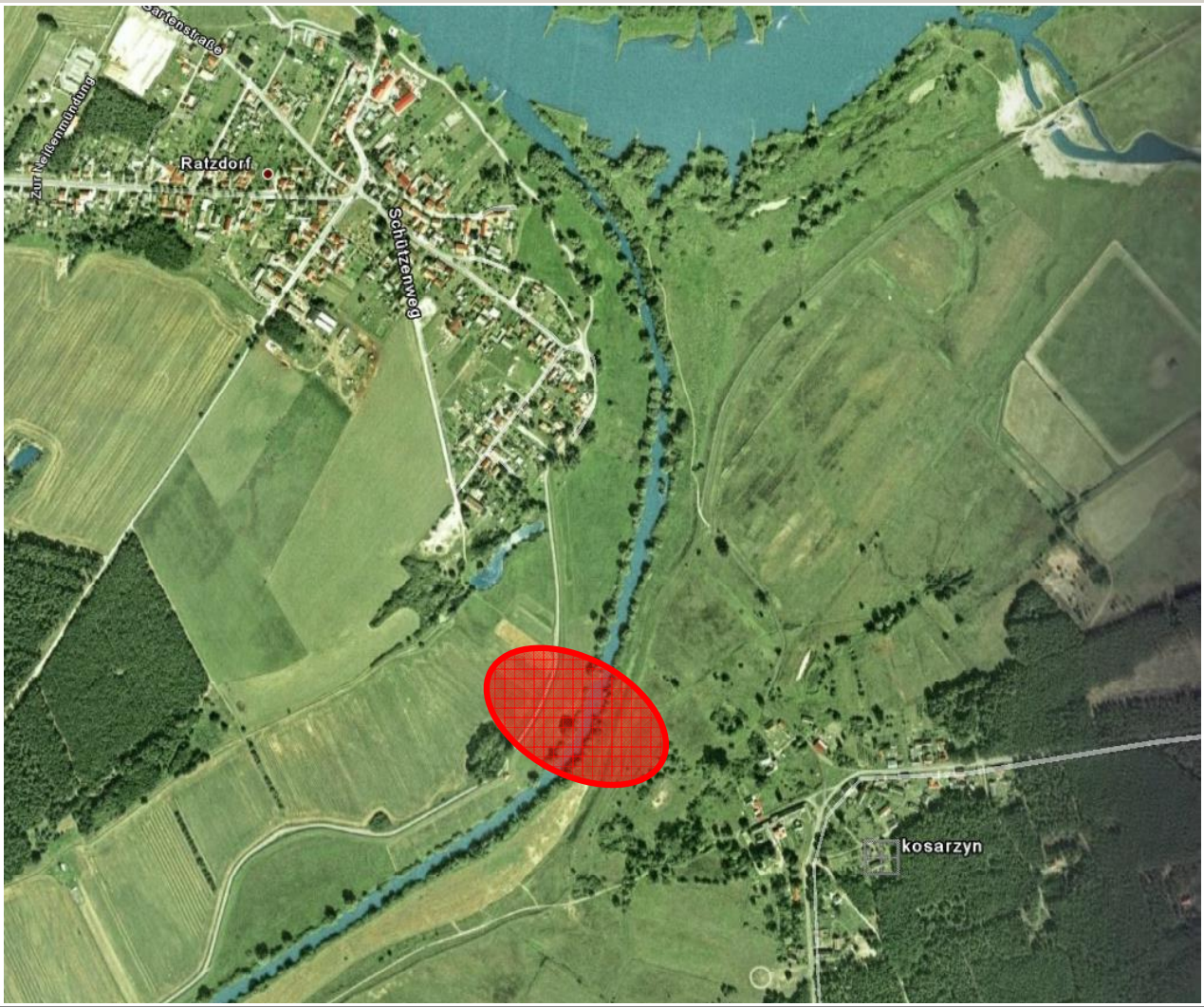
BESCHREIBUNG	INHALT			
	gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: INTERREG IIIA			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat – Polen: zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Relevanz für DPERON		**X**				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ INTERREG IIIA
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.					▪ zu klären

Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**RATZDORF-KOSZARYN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Ratzdorf und Koszaryn mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger • Projektziele: – Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Oder-Spree • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: zu klären			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat – Polen: zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
RELEVANZ FÜR DPERON		**X**				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ INTERREG IIIA
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.					▪ zu klären

Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: – Nutzung der vorhandenen Brücke (ehemals Eisenbahnbrücke, entwidmet) und Anbindung an den auf deutscher Seite vorhandenen Radweg entlang der alten Bahntrasse – alternativ: Fährverbindung – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Wiederherstellung einer deutsch-polnischen Verbindung auf kommunaler Ebene – Nachnutzung des vorhandenen Brückenbauwerkes – Vernetzung der touristischen Wegenetze • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: zu klären			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat – Polen: zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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**			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		**X**			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			**X**		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			**X**		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			**X**		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			**X**		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		**X**			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		**X**			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			**X**		▪ nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICH-	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				▪ Anbindung an touristische Wegenetze

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
TUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.
RELEVANZ FÜR DPERON		**X**				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ INTERREG IIIA
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.					▪ zu klären

Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	LEBUS-NOWY LUBUSZ-GORZYCA
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – neue Fährverbindung zwischen Lebus, Nowy Lubusz und Gorzyca – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Schutzgebiete entlang der Oder werden bei Errichtung von neuen Anlegestellen etc. ggf. beeinträchtigt – sonstige Besonderheiten: Fährverbindung, die sowohl die Oder quert, als auch die drei Ortschaften miteinander verbindet • Projektziele: – Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen

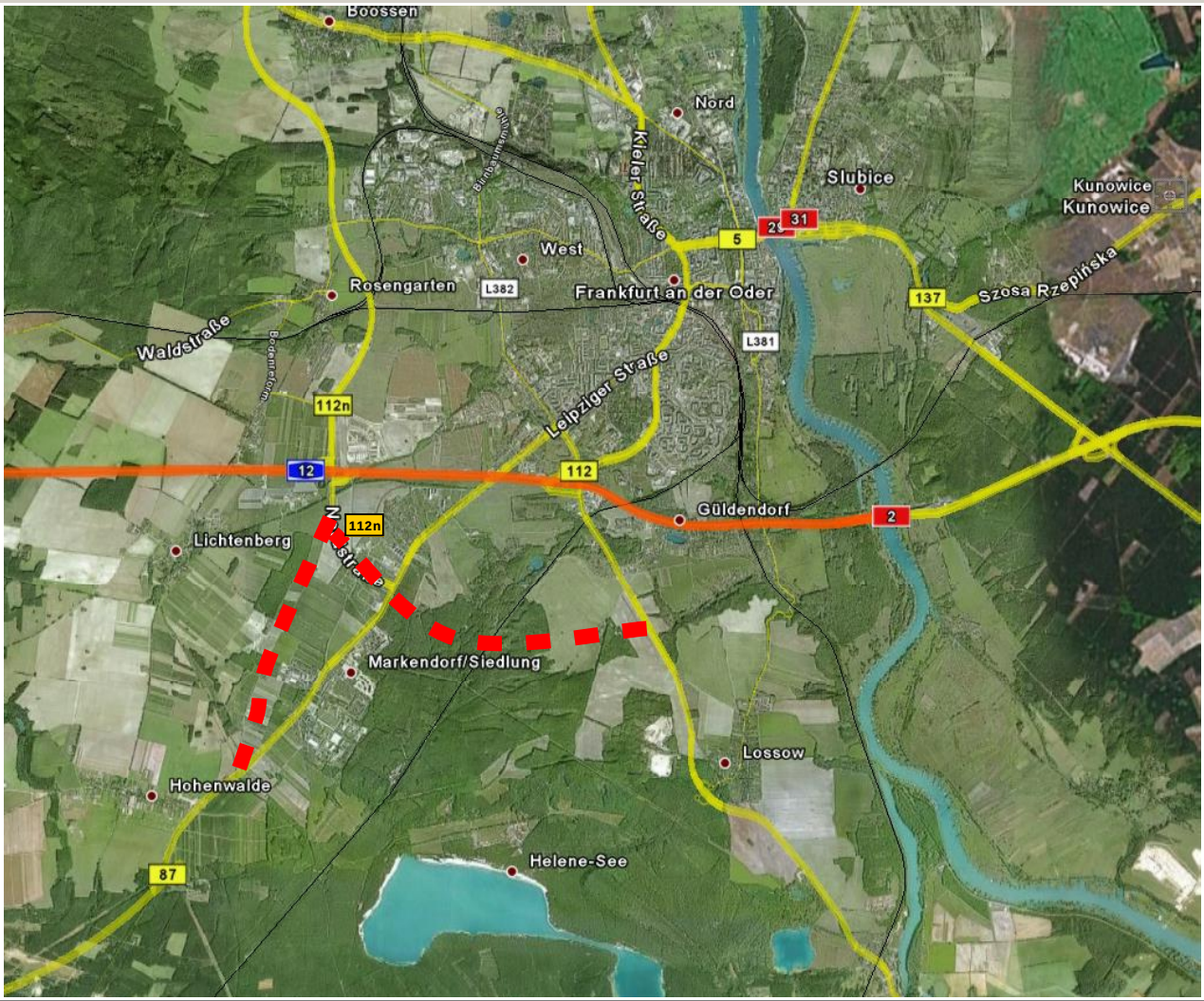
BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zu klären			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: zu klären			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: – Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat – Polen: zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• zu klären			

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			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.
RELEVANZ FÜR DPERON		**X**				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ INTERREG IIIA
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.					▪ zu klären

Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Südliche Verbindung zwischen der B112 (Oder-Lausitz-Trasse) und der B87 – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Entlastung der Frankfurter Innenstadt vom Durchgangsverkehr – Lückenschluss in der Oder-Lausitz-Trasse – Verknüpfung B112/B87 ohne Versatz über die BAB12 • Einordnung in übergeordnete Strategie: im Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg als weitere Bedarf eingestuft • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse

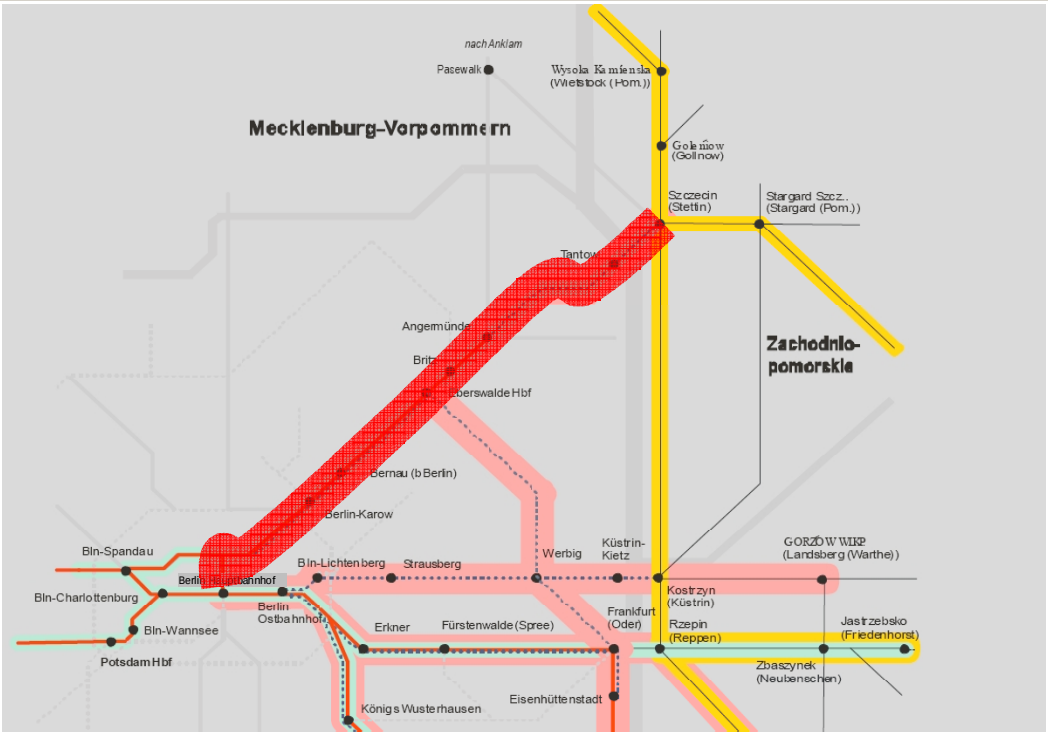
BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☒ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• derzeit Ideenstadium, noch keine konkreten Planungen erfolgt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• s. o.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: 6,25 Mio. EUR • Finanzierung: Land Brandenburg			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordung • Einstellung in Bedarfsplan f. Landesstraßen: offen • Antragskonferenz ROV (GL): offen • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen • ROV (GL): offen • Linienbestimmung (BMVBS): offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeit noch Ideenstadium			

BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• 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				▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ „Parallelverkehr“ zur BAB12
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Süd- und Nordraum von Frankfurt (Oder)
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ durch BAB-Anschluss bereits gegeben
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ keine Ortsumgehung enthalten
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Trassenführung durch bisher unerschlossenes Gelände
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird der Neubau 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		▪ keine Entlastungen erkennbar

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ durch „Parallelverkehr“ BAB nur geringe Effekte zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			▪ Komplettierung B112 Oder-Lausitz-Trasse ▪ Lückenschluss
	▪ 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			▪ durch „Parallelverkehr“ auf der BAB12 nur mittlere Bedeutung für den Gesamtraum
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 Neutrassierung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-ANGERMÜNDE-GRENZE D/PL**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn (Berlin-Passow) mit v_{max} von 120 km/h, elektrifiziert, moderne Leit- und Sicherungstechnik, Abschnitt zwischen Passow und insbesondere zwischen Tantow und Stettin in sehr marodem baulichen Zustand, eingleisig • Projektziele: – Ausbau auf 160 km/h auf gesamter Streckenlänge – Modernisierung Leit- und Sicherungstechnik – Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Stettin – Anbindung (über Berlin Hauptbahnhof) zum BBI – Wiederherstellung der wichtigsten Bahnverbindung zwischen den beiden Metropolen und ihren umgebenden Räumen • Abhängigkeit von anderen Projekten: – keine unmittelbare
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D** ☒ hoch ☐ mittel ☐ gering **PL** ☐ hoch ☐ mittel ☐ gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• zu klären

BESCHREIBUNG	INHALT
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein
	•
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.

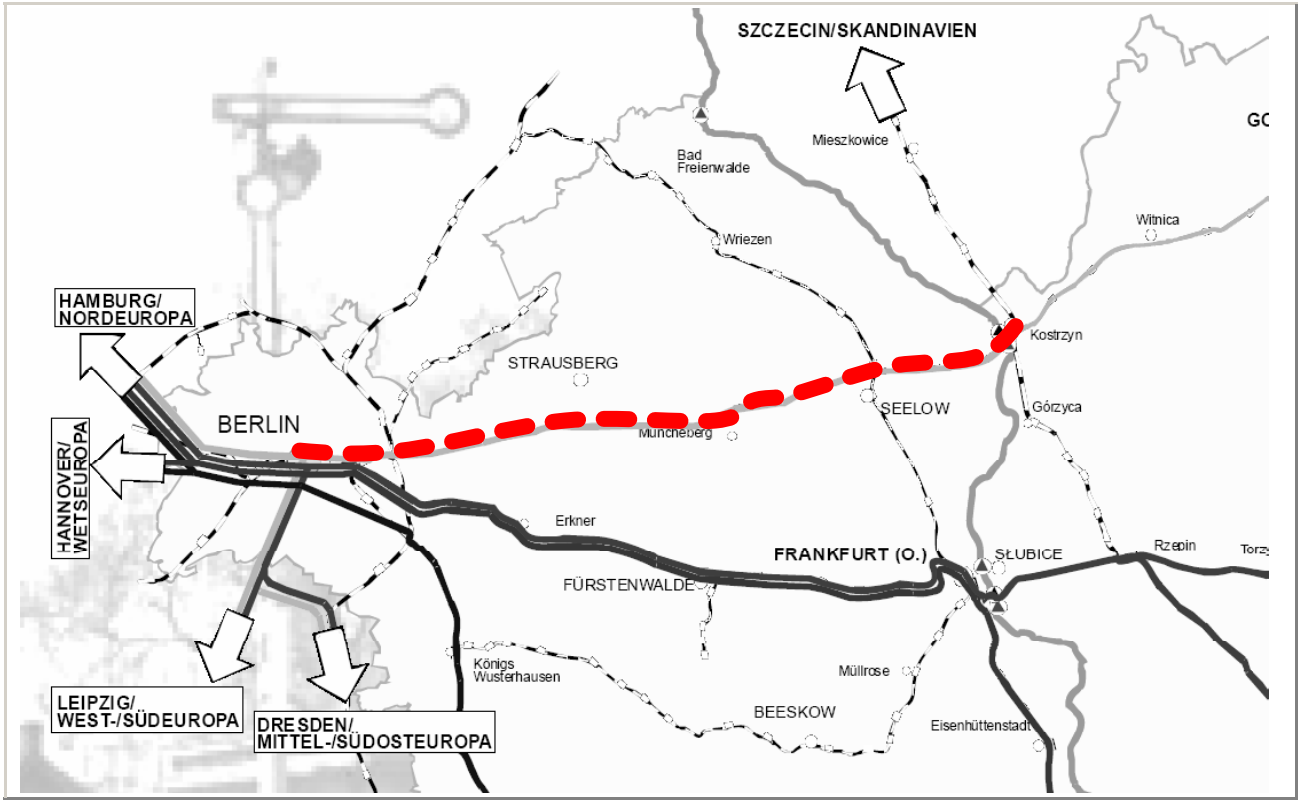
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Stettin
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ ist Ziel des Ausbaus
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ gilt sowohl für Stettin, als auch für Berlin und den BBI
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						Lärmminderung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrs-effekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				▪ Bahnvorhaben
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			**X**		▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht ▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ s. o.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards und Verlagerungseffekte
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			**X**		▪ relativ „autarkes“ Projekt
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ Metropole Berlin ▪ Metropole Stettin
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			**X**		▪ Ausbau der Bahnstrecke von Berlin nach Stralsund
Relevanz für DPERON		**X**				▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	▪ 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.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ zu klären

Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	AUSBAU NE26 BERLIN-KÜSTRIN			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn mit v_{max} von 100 km/h, nicht elektrifiziert, mechanische oder elektrische Leit- und Sicherungstechnik, Ausbau auf 120 km/h geplant • Projektziele: – Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Gorzów Wlkp. • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: – Anbindung Lichtenberg-Berlin Hbf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-	• zu klären			

BESCHREIBUNG	INHALT
STAND	
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☐ nein
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein
	•
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären
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				▪ hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Gorzów Wlkp.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ ist Ziel des Ausbaus
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ gilt sowohl für Kostrzyn, als auch für Berlin und Gorzów Wlkp.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-					▪ wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von Lärmminderung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				▪ Bahnvorhaben
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			**X**		▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht ▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ s. o.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. ▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				▪ Metropole Berlin ▪ Zentrum Gorzów Wlkp.
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. ▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf
Relevanz für DPERON		**X**				▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen
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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ zu klären

Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**BAB 11 AUSBAU AK UCKERMARK-AS SCHMÖLLN**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Autobahn, Beibehalt vierspuriger Querschnitt, Errichtung von beidseitigen Standstreifen – Sonderbauwerke: ggf. Brückenbauwerke • Projektziele: – Durchgängige Befahrbarkeit der BAB11 von Berlin bis Szczecin – Beseitigung der vorhandenen Langsamfahrstellen aufgrund des schlechten baulichen Zustandes – Verbesserung der Sicherheit durch Errichtung beidseitiger Standstreifen • Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme im Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: – weiterer Ausbau der BAB11 – Ausbau der S10 (polnische Seite)			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Land Brandenburg • Ansprechpartner: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Autobahn			
PRIORITÄT IM LAN-		☒ hoch	☐ mittel	☐ gering

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMAßSTAB		☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• da keine Maßnahme in den Bundes- und Landesplanung bisher nur Ideenstadium			
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• Grundhafter Ausbau ab 2015 vorgesehen • ab der 2. Jahreshälfte 2008 wird die Richtungsfahrbahn Richtung Berlin bituminös überbaut • Abhängig von weiteren Planungen (s. o.)			
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.) • Finanzierung: k. A.(s. o.)			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAH-REN	• Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – LS: Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Autobahn – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Brandenburg • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen • Antragskonferenz ROV (MIR): nicht erforderlich • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): nicht erforderlich • ROV (MIR): nicht erforderlich • Linienbestätigung: nicht erforderlich • Erarbeitung Vorentwurf (LS): nicht erforderlich • Genehmigung Vorentwurf (MIR): nicht erforderlich • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): nicht erforderlich • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LS): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein erfolgt: ☒ ja ☐ nein • durch Aufnahme in das Entwicklungs- und Handlungskonzept ist die Abstimmung bereits erfolgt			
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar			
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• aufgrund des Ideenstadiums bisher nicht erfolgt			

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				▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Berlin, Szczecin, den Zentren Schwedt, Goleniow, Stargard Szczecinski
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ keine Entlastung von sensiblen Bereichen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene hiermit verbunden
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Aus-

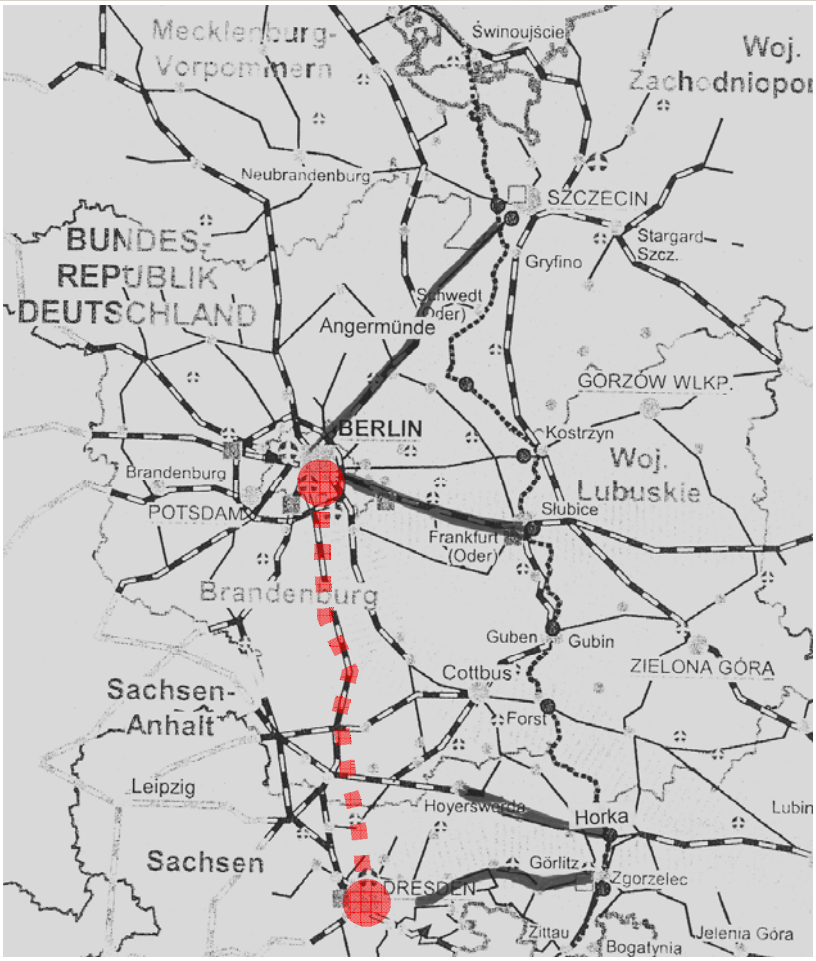
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						baumaßnahme nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ Durch die Anwendung neuer Sicherheitsstandards werde mittlere Effekte auf der vorhandenen Trasse zu erreichen sein.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			▪ Maßnahme ordnet sich in Gesamtkontext BAB11 mit GÜG Pomellen ein
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der Ausbaumaßnahme berührt.
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ derzeit nicht relevant
Relevanz für DPERON		X				▪ Die Hauptstraßenverbindung Berlin-Szczecin bedarf einer durchgängigen und zügigen Befahrbarkeit, um zur Entwicklung des gesamten Raumes beizutragen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				X	▪ 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	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

INHALTSVERZEICHNIS

A2.3 Projektbeschreibungen - BERLIN 2
Projekt 322: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Dresden.....2
Projekt 323: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Görlitz 6

A2.3 Projektbeschreibungen - BERLIN

Projekt 322: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Dresden

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-DRESDEN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der auf 200 km/h, Abschnitt Berliner Außenring bis Böhla** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.** – **Sonderbauwerke: k. A.** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, als fest disponiertes Vorhaben** • **Abhängigkeit von anderen Projekten:** – **Verknüpfung Berliner Außenring-Berlin Hbf** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der**

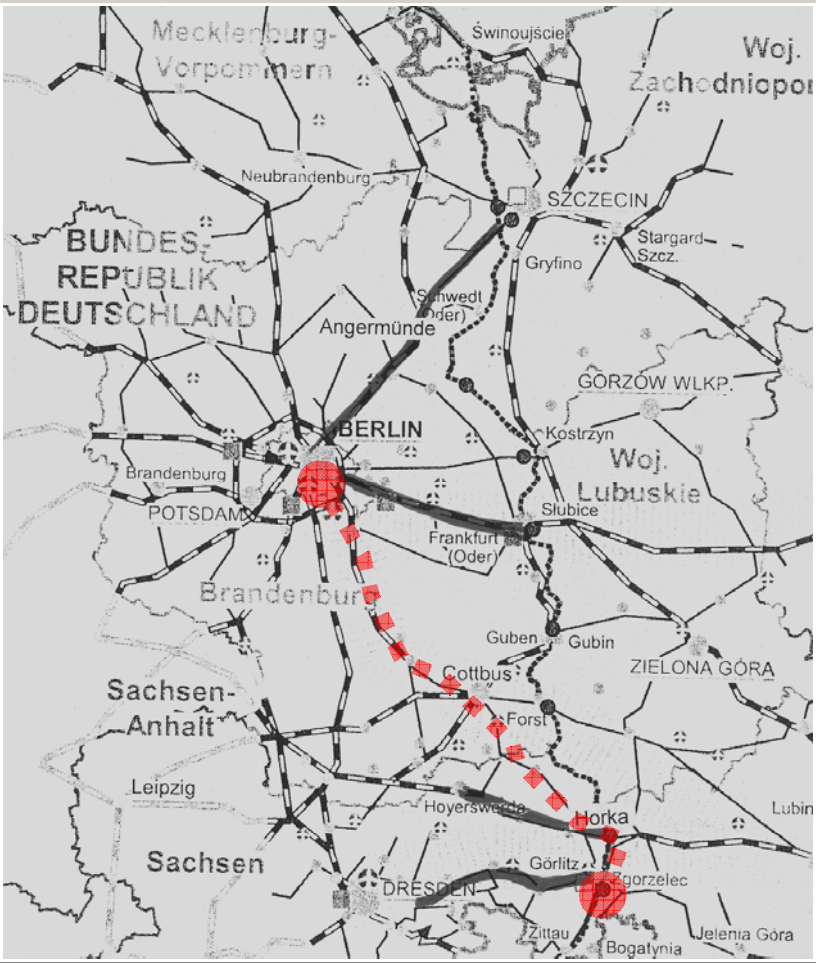
BESCHREIBUNG	INHALT			
	deutsch-polnischen Grenze: – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Deutsche Bahn AG** • **Ansprechpartner: zu klären**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☒ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **zu klären**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: 216,6 Mio. EUR** • **Finanzierung: Bund**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **zu klären**			
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**				▪ Die Zentren Berlin und Dresden werden besser miteinander verbunden ▪ Anbindung Cottbus ▪ im weiteren Sinn: Anbindung Richtung Wroclaw

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Ziel der Ausbaumaßnahme
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ insbesondere der Zentren Berlin und Dresden
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Strecke ist Bestandteil des Korridors III
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ s. o.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung Berlin Hbf ▪ Anbindung BBI ▪ Ausbau der Bahnstrecke nach Wroclaw
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				▪ s. o.
Relevanz für DPERON		**X**				▪ wichtig zur besseren Anbindung der Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum sehr hohe Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	**X**				▪ Finanzierung durch den Bund
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			**X**		▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 323: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Görlitz

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-GÖRLITZ**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der auf 160 km/h, Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, zweigleisiger Ausbau Lübbenau-Cottus** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.** – **Sonderbauwerke: k. A.** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, als neues Vorhaben im vordringlichen Bedarf** • **Abhängigkeit von anderen Projekten:** – **Verknüpfung Berliner Außenring-Berlin Hbf** – **Ausbau der Strecke Hoyerswerda-Horka für den Güterverkehr** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Deutsche Bahn AG** • **Ansprechpartner: zu klären**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☒ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Beachtung der Priorisierung konnte der Beginn der Realisierung der Maßnahmen im Mittelfristzeitraum bis 2010 nicht eingeordnet werden.** • **Durch die DB Netz AG erfolgt derzeit die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik der Strecke. Erste ESTW-Stellwerke konnten bereits fertig gestellt werden.** • **Mit Unterstützung des Landes Brandenburg soll die Strecke im Abschnitt Berlin – Cottbus bereits bis zum Jahr 2010 mit 160 km/h befahrbar sein. Konkrete Details liegen dem BMVBS jedoch dazu nicht vor.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **abhängig vom weiteren Verfahren**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: 237,9 Mio. EUR** • **Finanzierung: Bund**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **zu klären**			
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**				▪ Die Zentren Berlin und Görlitz werden besser miteinander verbunden ▪ Anbindung Cottbus ▪ im weiteren Sinn: Anbindung Richtung Wroclaw

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Ziel der Ausbaumaßnahme
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ insbesondere der Zentren Berlin und Görlitz
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Strecke ist Bestandteil des Korridors III
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ s. o.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung Berlin Hbf ▪ Anbindung BBI ▪ Ausbau der Bahnstrecke nach Wroclaw
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ s. o.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				▪ s. o.
Relevanz für DPERON		**X**				▪ wichtig zur besseren Anbindung der Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum sehr hohe Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		**X**			▪ Finanzierung durch den Bund, aber noch offen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			**X**		▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

INHALTSVERZEICHNIS

A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN 2
Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA 2
Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN 6
Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA 10
Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA 14
Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER 18
Projekte 159-164: Neubau der B178 von Weißenberg (BAB4) bis Grenzübergang Zittau 22
Projekt 219: S106/S111 UMFAHRUNG BAUTZEN 27
Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ 31
Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG 35
Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA 39
Projekt 291: Grenzübergang Krauschwitz – Legnica 43
Projekt 292: Grenzübergang Lodenau - Sobolice 46
Projekt 293: Grenzübergang Deschka - Piensk 49
Projekt 294: Grenzübergang Görlitz - Kozlice 52
Projekt 296: Grenzübergang Ostritz - Krzewina 56
Projekt 298: Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok 60
Projekt 299: Grenzübergang Klein-Priebus - Bucze 63
Projekt 300: Grenzübergang Bad Muskau – Legnica („Englische Brücke“) 67
Projekt 301: Grenzübergang Rothenburg - Toporow 71
Projekt 302: Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec 75
Projekt 303: Grenzübergang Ostritz – Marienthal - Posada („Klosterbrücke“) 79
Projekt 304: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow (Neißgasse) 83
Projekt 305: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“) 87
Projekt 306: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißigmühle“) 91
Projekt 307: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“) 95
Projekt 308: Grenzübergang „Dreiländerpunkt“ 99
Projekt 325: ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze 103

A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN

Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	B 96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Neubau der östlichen Ortsumfahrung der Stadt Hoyerswerda, die im Süden an die B 96 und im Norden an die B 97 anbindet., zweistreifiger Ausbau – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: keine – sonstige Besonderheiten: Beseitigung des Bahnübergangs in Hoyerswerda-Zeißig

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• **Projektziele:** – **Entlastung Hoyerswerda vom Durchgangsverkehr Bautzen – Cottbus (Verkehrsführung durch die Innenstadt)** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf** • **Abhängigkeit von anderen Projekten:** – **weitere Abschnitte der B96, z. B. Westtangente Bautzen** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Meißen**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **die OU Hoyerswerda soll 2008 im LVP beschlossen werden**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **k. A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: 15 Mio. EUR** • **Finanzierung: Bund und Land**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen:** **erfolgt** • **Beschlussfassung des LVP** **offen** • **Baubeginn (LS):** **offen (geplant für 2009)**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **zu klären**			
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			▪ insbesondere die Gewerbezentren in Hoyerswerda und Spremberg
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ des Raumes zwischen Berlin und Sachsen
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ K.A.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU wird die Stadt Hoyerswerda deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden

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

Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Neubau der Westtangente Bautzen, welche die B 6 sowie die B 96 an der Innenstadt und an der Friedensbrücke vorbeileiten soll.** • **Projektziele:** – **Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Güterverkehr in Richtung Tschechische Republik; Dreiländereck** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden** • **Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen**

BESCHREIBUNG	INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **Der Planfeststellungsbeschluss für die Westtangente Bautzen erfolgte bereits 2005.** • **Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **k.A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: 25 Mio. EUR** • **Finanzierung: Bund und Land**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt** • **Planfeststellungsbeschluss erfolgt** • **Baubeginn (LS): offen**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor.**			
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		▪ Die Westtangente dient vor allem der Entlastung der Innenstadt durch den Straßengüterverkehr
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Westtangente mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Raumes Bautzen / BAB4 und dem Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der Westtangente wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Westtangente nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ weitere Ortsumfahrungen geplant entlang der B96
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		▪ Die Westtangente wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung				X	▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪ Die Westtangente ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **zweistreifiger Neubau einer Verbindung von Bernsdorf nach Lauta (B97n);** • **Projektziele:** – **Weiterführung des Verkehrs von Burkau – Kamenz – Bernsdorf in Richtung BAB13 und Entlastung von Hoyerswerda** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, weiterer Bedarf; neue Vorhaben mit Planungsrecht** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/	• **K.A.**			

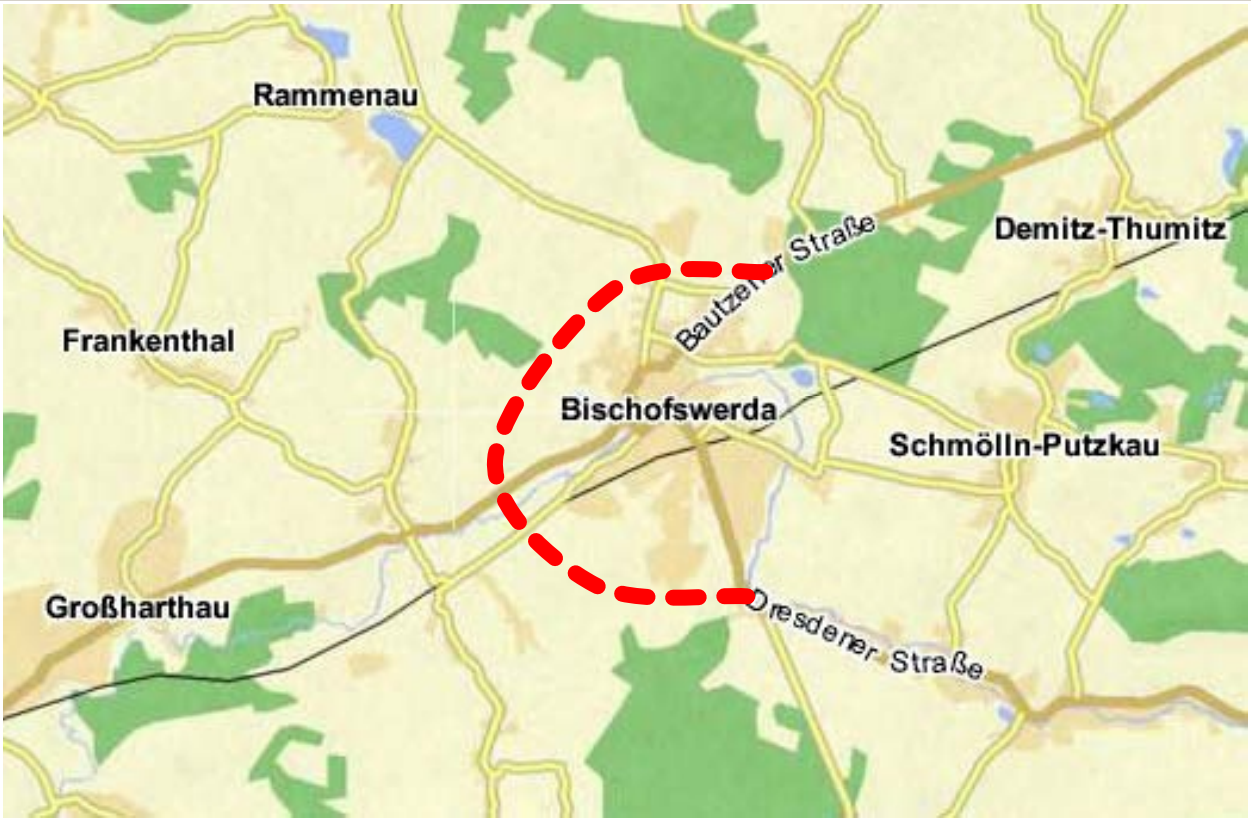
BESCHREIBUNG	INHALT
REALISIERUNGS-STAND	
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• **k.A.**
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.** • **Finanzierung: Bund und Land**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAH-REN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt** • **Planfeststellungsbeschluss offen** • **Baubeginn (LS): offen**
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	•
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• **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	▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ In Richtung BAB13 ist mit einer Verringerung der Reisezeit zu rechnen.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Raumes Kamenz von der BAB13 aus
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪ K.A.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Der Neubau der B97n von Bernsdorf nach Lauta entlastet den Ortskern von Hoyerswerda.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage Hoyerswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort 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	▪ K.A.
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		▪ Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung					▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **nordwestliche Ortsumfahrung von Bischofswerda; zweistreifiger Ausbau** • **Projektziele:** – **Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt von Bischofswerda** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden** • **Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/	• **Der Planfeststellungsbeschluss für die OU Hoyerswerda erfolgte 2006.**			

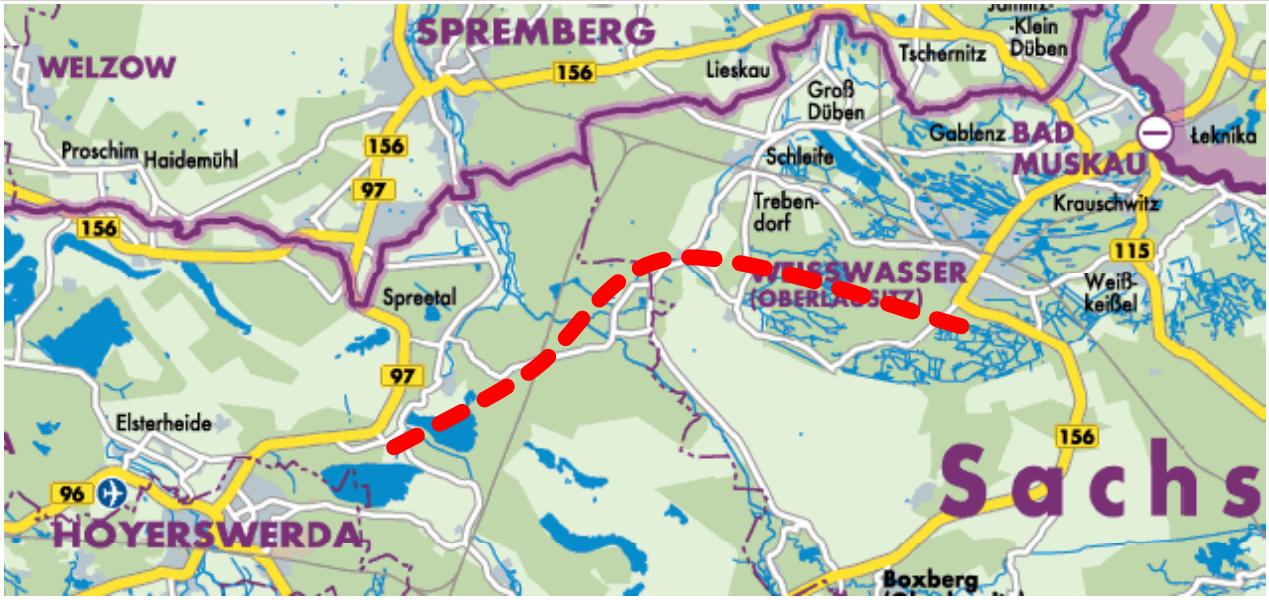
BESCHREIBUNG	INHALT
REALISIERUNGS-STAND	• **Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht.**
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• **k.A.**
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: 19,5 Mio Euro** • **Finanzierung: Bund und Land**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAH-REN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt** • **Planfeststellungsbeschluss erfolgt** • **Baubeginn (LS): offen**
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein erfolgt: ☐ ja ☒ nein •
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• **Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor.**
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• **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					▪ Zu klären
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ Die OU dient vor allem der Senkung des Durchgangsverkehrs in Bischofswerda.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪ K.A.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-	x				▪ Die OU entlastet den Ortskern von Bischofswer-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					da.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage Bischofswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort 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	▪ K.A.
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		▪ Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung					▪ Finanzierung durch Bund und Land

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**STRASSENVERBINDUNG B 156A HOYERSWERDA - WEISSWASSER**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Die Bundesstraße 156a ist die geplante Verlängerung des Autobahnzubringers B96n für Hoyerswerda zur BAB13 nach Weißwasser** • **Projektziele:** – **Schaffung einer leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung zwischen den Mittelzentrum Weißwasser/O.L. und Hoyerswerda unter Einbeziehung einer Südumfahrung für Weißwasser/O.L.** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• **Linienbestimmungsverfahren offen**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **k.A.**			

BESCHREIBUNG	INHALT
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.** • **Finanzierung: Bund und Land**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt** • **Linienbestimmung offen** • **Baubeginn (LS): offen**
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	•
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **zu klären**
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				▪ Vor allem für die Industriestandorte Kraftwerk Boxberg und Schwarze Pumpe
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Mit dieser Straßenverbindung werden die deutsch-sorbischen Gemeinden (z.B. Mühlrose, Neustadt/Spree), die am Rande des Tagebaues Nochten liegen, an das überregionale Straßennetz in Richtung Bautzen und Görlitz angebunden.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪ K.A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					▪ zu klären
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					▪ zu klären.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns Weißwasser kann dort 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				▪ . Autobahnzubringers B96n ▪ GÜ Krauschwitz/Leknica
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				▪ Die Verlegung wird sowohl Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, aber auch den grenzüberschreitenden Verkehr von Leknica in Richtung Berlin (BAB13) fördern.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung					▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	NEUBAU DER B178 VON WEIßENBERG (BAB4) BIS GRENZÜBERGANG ZITTAU

BESCHREIBUNG	INHALT			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Neubau einer teilweise vierspurigen, leistungsfähigen Verbindung vom Grenzübergang Zittau zur BAB4 mit Entlastung der Städte Löbau, Herrnhut, Zittau vom Durchgangsverkehr.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer überregionalen Verbindung und Anbindung des Dreiländerecks mit dem Mittelzentrum Zittau.** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen** • **Begleitet durch das Regionalmanagement Oberlausitz** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **Bauabschnitt 1.1: Fertigstellung des Alternativentwurfes ist für das 2. Halbjahr 2007 avisiert.** • **Bauabschnitt 1.2: Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig, teilweise wird schon gebaut.** • **Bauabschnitt 2: Für den Verkehr bereits seit Nov. 2001 freigegeben.** • **Bauabschnitt 3.1: Ausführungsplanung ist beauftragt. Ausschreibungen für die Bauleistungen noch 2007 vorgesehen.** • **Bauabschnitt 3.2: Planfeststellungsverfahren** • **Bauabschnitt 3.3: Beantragung des Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2007 vorgesehen.** • **Bauabschnitt 4: Für den Verkehr bereits seit 2000 freigegeben.** • **Bauabschnitt 5: Befindet sich im Bau, teilweise schon fertig gestellt. Grenzbrücke wird in Verantwortung der polnischen Straßenbauverwaltung geplant und gebaut.** **(Stand: 05/2007)**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **Bauabschnitte teilweise fertig gestellt, Realisierung des Abschnitts 3 offen**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten:** o **Bauabschnitt 1.1: 35,5 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 1.2: 39,4 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 2: 28,4 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 3.1: 29,1 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 3.2: 44,2 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 3.3: 24,2 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 4: 13,2 Mill. Euro** o **Bauabschnitt 5: 8,9 Mio. Euro** • **Finanzierung: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit**			
PLANUNGSPROZESS				

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGSVERFAHREN	• **Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt** • **Siehe Planungs- und Realisierungsstand**
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☒ nein
	erfolgt: ☒ ja ☒ nein
	• **Im April 2004 wurde ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau (Dtl.), Reichenau (Bogatynia in Polen) und Grottau (Hrádek nad Nisou in der Tschechischen Republik) unterzeichnet.**
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **zu klären**
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				▪ Insbesondere des Mittelzentrums Zittau sowie der Grenzregion des Dreiländerecks.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Landkreises Löbau-Zittau und des Dreiländerecks.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Die Anbindung an die transeuropäischen Korridore II und III werden verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					▪ zu kären
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-					▪ zu klären

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			**X**		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				▪ Entlastung der Ortskerne von Löbau, Herrnhut und Zittau erzielen eine hohen Effektivität.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne Löbau, Herrnhut und Zittau kann dort 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**	▪ K.A.
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		**X**				Die Durchgängigkeit der B178 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch einen großen Teil zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Polen und Tschechische Republik bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Teilweise gesicherte Finanzierung	**X**				▪ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
						Arbeit mit den Mitteln der GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	**X**				▪ Bauabschnitt 5: Grenzübergang Zittau
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.	**X**				▪ Zwischenstaatlichen Vertrag 2004 über den Bau einer Straßenverbindung abgeschlossen.

Projekt 219: S106/S111 UMFAHRUNG BAUTZEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**S106/S111 UMFAHRUNG BAUTZEN**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Südumgehung Bautzen (B6 – B96 – B6) und im weiteren Verlauf Anbindung Flugplatz Bautzen-Litten an das regionale Straßennetz und an die BAB4. • Projektziele: – Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Durchgangsverkehr in Richtung Löbau, Zittau und Bischofswerda – Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV); Dringlichkeitsstufe 1 des Staatsstraßenausbauplanes des Freistaates Sachen • Abhängigkeit von anderen Projekten: Westtangente Bautzen; weitere Ausbauten der S111 • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren):

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Regierungspräsidium Dresden • **Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• **Der Planfeststellungsbeschluss für die Umfahrung Bautzen erfolgte bereits.** • **Der erste Bauabschnitt wurde 2007 für den Verkehr freigegeben.** • **Für den zweiten Bauabschnitt ist die Finanzierung noch offen.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **k.A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten:** o **1. BA: 4,2 Mio. Euro** o **2. BA: k.A.** • **Finanzierung: Land Sachsen**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **Planfeststellungsbeschluss** **erfolgt** • **Baubeginn (1.BA):** **erfolgt; freigegeben** • **Baubeginn (2.BA):** **offen**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Land Sachsen sieht keine Finanzmittel für den 2. BA vor.**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k.A.**			

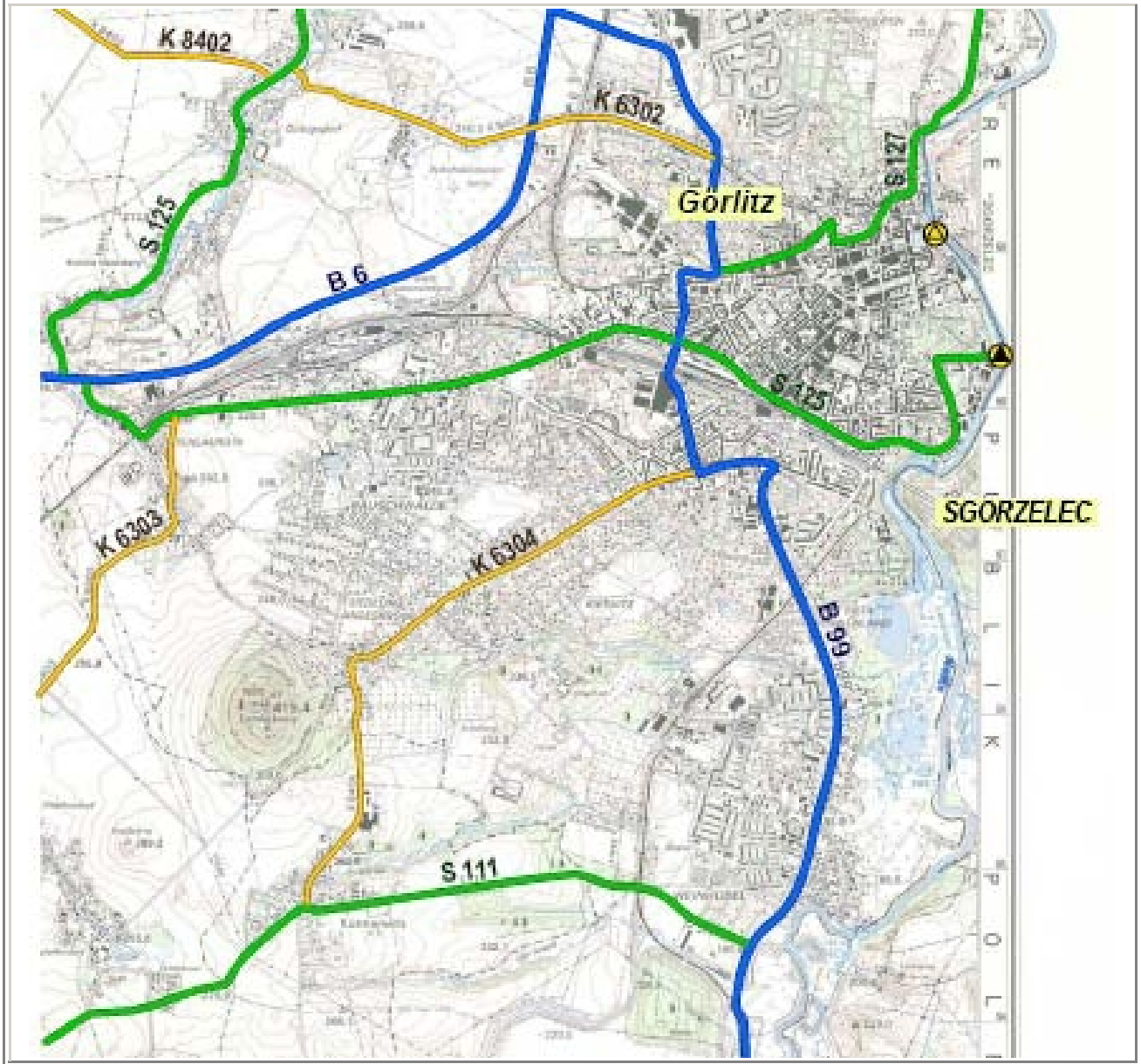
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Anbindung von stark industrialisierten Regionen südwestlich von Bautzen.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des südwestlichen und östlichen Raumes um Bautzen
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ geringe Verbesserungen der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Umfahrung nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort 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				▪ Westtangente Bautzen und Umfahrung Bautzen fallen im 1.BA teilweise zusammen; weiterer Ausbau der S111 geplant.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				**X**		▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung für den 2. BA				**X**	▪ Finanzierung durch Land Sachsen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	**SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Südwestumgehung Görlitz, zweistreifiger Ausbau** • **Projektziele:** – **Entlastung Görlitz vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation und Aufwertung des Gewerbestandort Hagenwerder** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der**

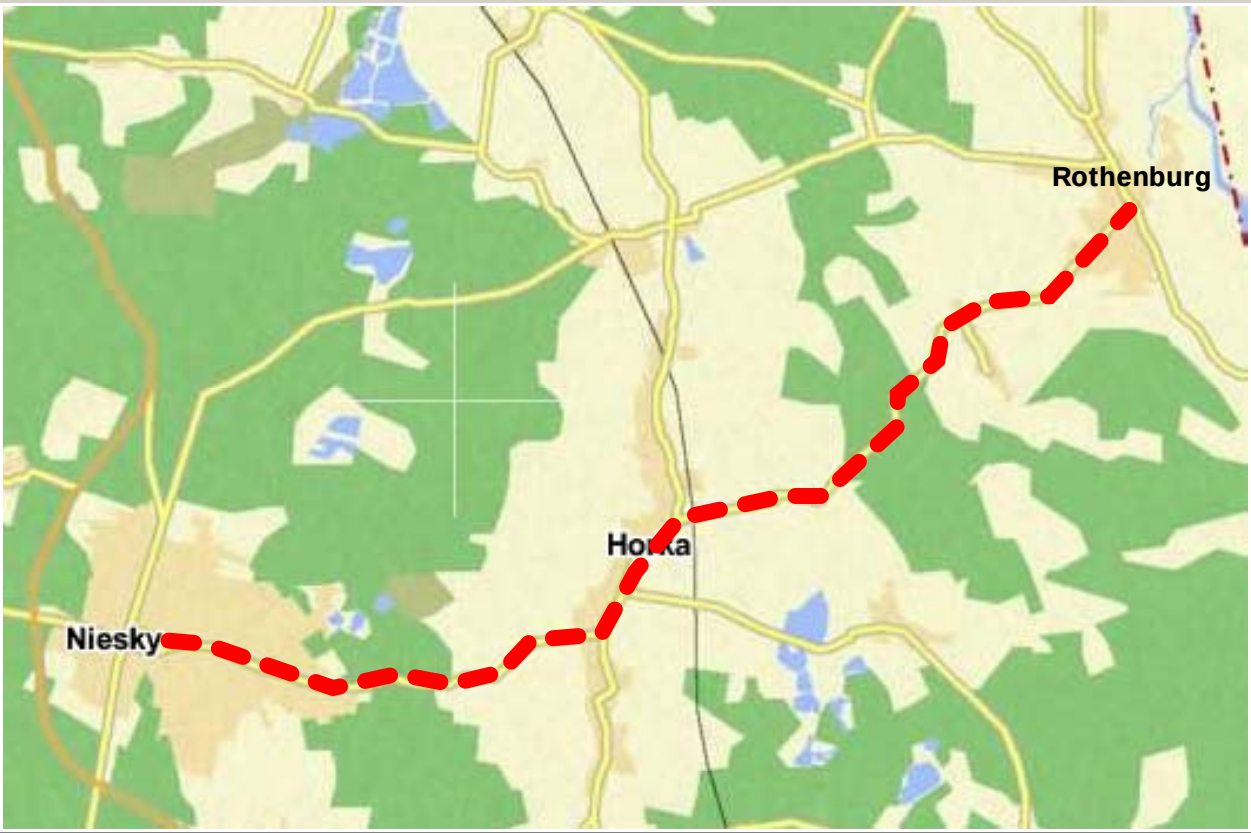
BESCHREIBUNG	INHALT			
	deutsch-polnischen Grenze: – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **Beschlussfassung des 1. Bauabschnitts erfolgte 2001** • **Stellungnahme zur Vorplanung 2. Bauabschnitt erfolgte 2001** • **Aktueller Stand: k.A.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **k.A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	**voraussichtliche Gesamtkosten: k.A.** • **Finanzierung: Land Sachsen**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **1. Bauabschnitt: Planfeststellungsbeschluss erfolgt** • **2. Bauabschnitt: Vorplanung erfolgt** **(Stand: 2001)**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	•			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k.A.**			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				▪ Verbesserung der Anbindung an den Gewerbestandort Hagenwerder.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				**X**	▪ K.A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung von Görlitz mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Gewerbestandort Hagenwerder und des GÜ Hagenwerder.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Görlitz deutlich vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Umfahrung nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort 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			▪ Ausbau des GÜ Hagenwerder geplant.
	▪ Wechselwirkungen mit vorhande-				X	▪ K.A..

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	nen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			**X**			▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch zur besseren Erreichbarkeit Richtung Radomierzyce aus Richtung BAB4/ Reichenbach bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ Keine gesicherte Finanzierung				**X**	▪ Finanzierung durch Land Sachsen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
PROJEKTTITEL	**VERBINDUNGSSTRASSE NIESKY - ROTHENBURG**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **kurze, stichpunktartige Beschreibung** – **Neubau der Verbindungsstraße von Niesky über Horka nach Rothenburg/O.L.** • **Projektziele:** – **Neubau der Staatsstraße von Niesky nach Rothenburg. Anschluss in Horka an einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt.** – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden** • **Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☐gering

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS-STAND	• **Bereits realisiert** • **Die Staatsstraße wurde 2003 für den Verkehr freigegeben.**
GEPLANTER ZEITAB-LAUF	• **Bereits realisiert**
KOSTEN UND FINAN-ZIERUNG	• **Gesamtkosten: 1,74 Mill. Euro** • **Finanzierung: Land Sachsen**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAH-REN	• **K.A.**
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein erfolgt: ☐ ja ☒ nein •
PLANUNGS-/ REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	• **k.A.**

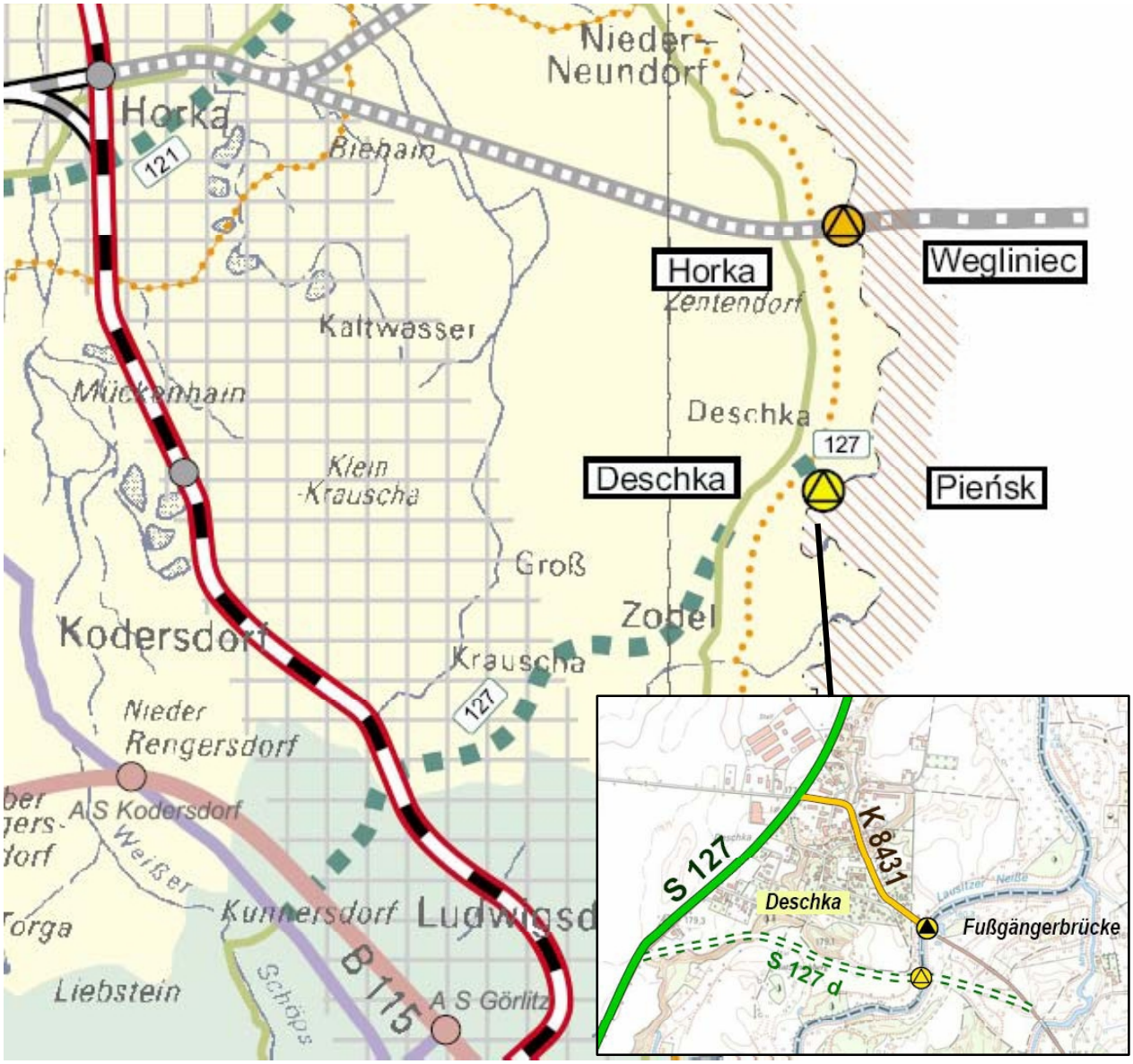
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪ K.A.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit				X	▪ K.A.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			▪ Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt ABS Hoyerswerda – Horka – Bundesgrenze.
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			X			▪ Die Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Horka stellt eine Verbesserung der Erreichbarkeit in Richtung Bundesgrenze/Polen dar.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesichert	X				▪ Finanzierung durch Land Sachsen

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



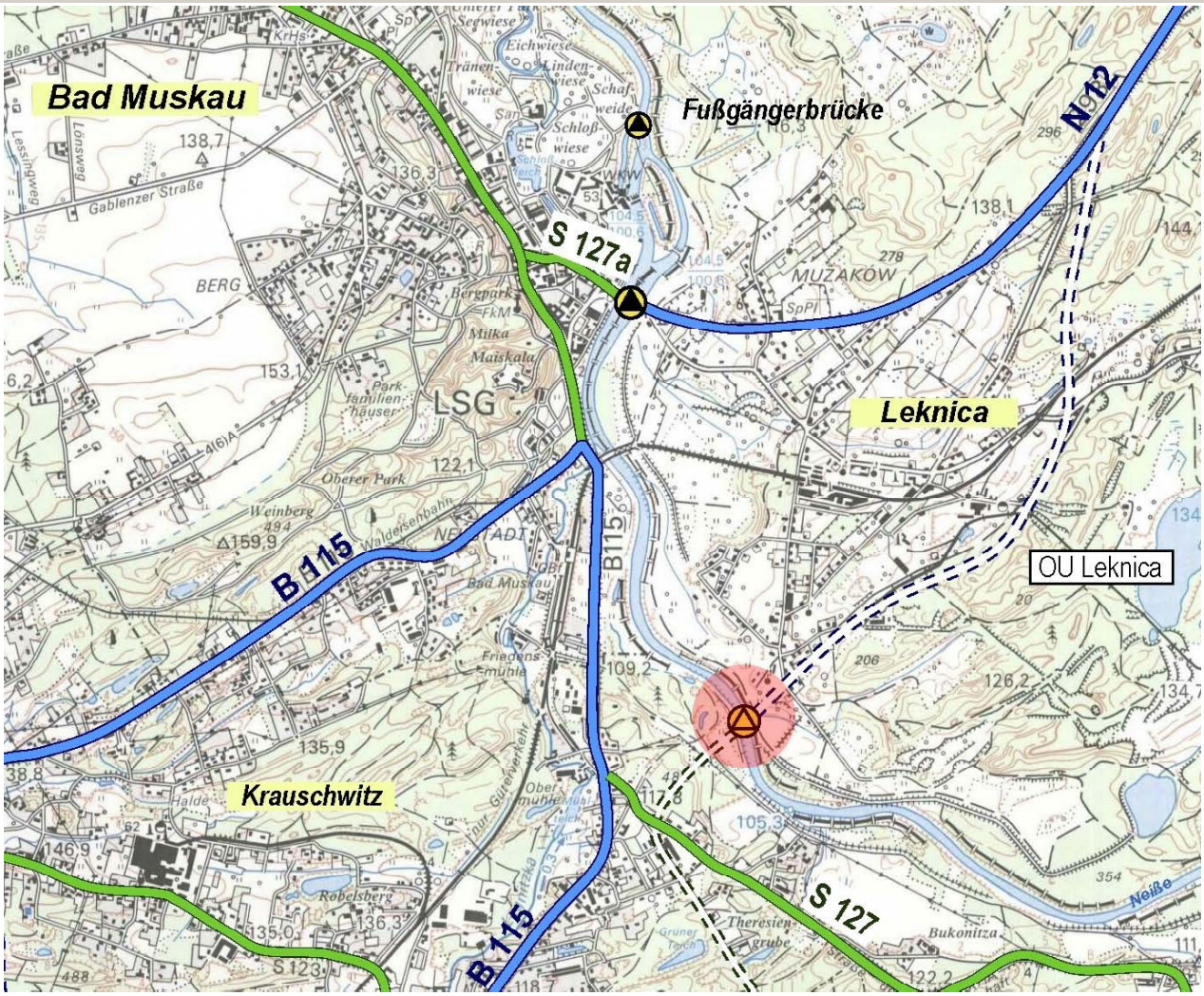
PROJEKTTITEL	S127 GÜG DESCHKA
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Verlegung der bestehenden S127 östlich von Kunnersdorf. Die neue S127 bindet nördlich von Zodel an der vorhandenen S 127 an und wird von dort abseits der Ortslagen Zodel, Neundorf und Ludwigsdorf bis zum Knotenpunkt B 115/S 125 geführt. Außerdem ist der Neubau eines GÜG in Deschka geplant. – sonstige Besonderheiten: Neubau einer Grenzbrücke für Fussgänger und einer Grenzbrücke für den Kfz-Verkehr. • Projektziele: – Anbindung des GÜG Deschka an das überregionale Verkehrsnetz. Durch den Neubau der zweistreifigen Trasse entsteht eine leistungsfähige Verkehrsanbin-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	dung des grenznahen Raumes nördlich von Görlitz. – **Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV)** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: Realisierung Grenzübergang Deschka – Piensk für den Kfz-Verkehr** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Land Sachsen** • **Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Bautzen**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND	• **Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Dresden erfolgt im Februar 2005.** • **Baubeginn war 2005; Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2006.** • **Die Fußgänger-Grenzbrücke wurde 2007 eröffnet.** • **Der letzte Bauabschnitt (GÜG Deschka Kfz-Verkehr) ist für 2010 geplant.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **GÜG Deschka soll 2010 für den Kfz-Verkehr eröffnet werden.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **Gesamtkosten: k.A.** • **Finanzierung: Land Sachsen; GÜG: Land Sachsen und Republik Polen**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **Planfeststellung** **erfolgt** • **Bau der S127** **erfolgt** • **Bau GÜG Deschka (Kfz-Verkehr)** **offen**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☒ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☒ nein			
	• **Der Neubau der Grenzbrücke ist erforderlich auf der Rechtsgrundlage des Abkommens über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im nach geordneten Straßennetz sowie der Neubau der Abfertigungsanlage auf polnischem Hoheitsgebiet.**			
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k.A.**			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Regional und überregional wichtige Straßenverbindung an das Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Wichtige Anbindung an das geplante Gewerbegebiet Rothenburg
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Der Stadt Deschka, des GÜG Deschka – Piensk und des Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪ k.A.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪ K.A.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**			**X**	▪ Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge 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**			▪ Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt GÜG Deschka - Piensk
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	▪ K.A..
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		**X**				▪ Die Verlegung der S178 wird Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, die Anbindung der S128 an den GÜG Deschka trägt zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion Deschka-Piensk bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ K.A.				**X**	▪ K.A.
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	**X**				▪ Grenzüberschreitendes Projekt in Abstimmung mit der Republik Polen.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Zu klären

Projekt 291: Grenzübergang Krauschwitz – Legnica

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	Grenzübergang Bad Muskau – Legnica („Englische Brücke“)
Kurzbeschreibung des Projektes	• **Neuer Straßengrenzübergang zwischen Krauschwitz und Legnica im Zuge der S127 und der OU Legnica** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: Zubringer im Bau, Fertigstellung 2008.** • **Projektziele:** – **MIV-Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Leknica** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**

BESCHREIBUNG	INHALT			
Projektträger	• **Baulastträger: Freistaat Sachsen (Zubringer) Republik Polen (Brücke)** • **Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,**			
Priorität im Landesmaßstab	• **D**	• ☒ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☒ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐ **gering**
Planungs-/Realisierungsstand	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: Bau, Fertigstellung soll im Jahr 2008 erfolgen**			
Geplanter Zeitablauf	• **zu klären**			
Kosten und Finanzierung	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: Interreg IIIA.**			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• **zu klären**			
Grenzüberschreitende Abstimmung	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☒ **ja** ☐ **nein**			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• **k.A.**			
	• **k. A.**			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum als Ersatz für innerstädtischen Straßenübergang
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum, Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					Entlastung der Innerortsbereiche von Bad Muskau und Legnica
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					Schließung des vorhandenen Innerortsgrenzüberganges für den motorisierten Verkehr nach Fertigstellung
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Finanzierung über Interreg III A- Mittel
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 292: Grenzübergang Lodenau - Sobolice

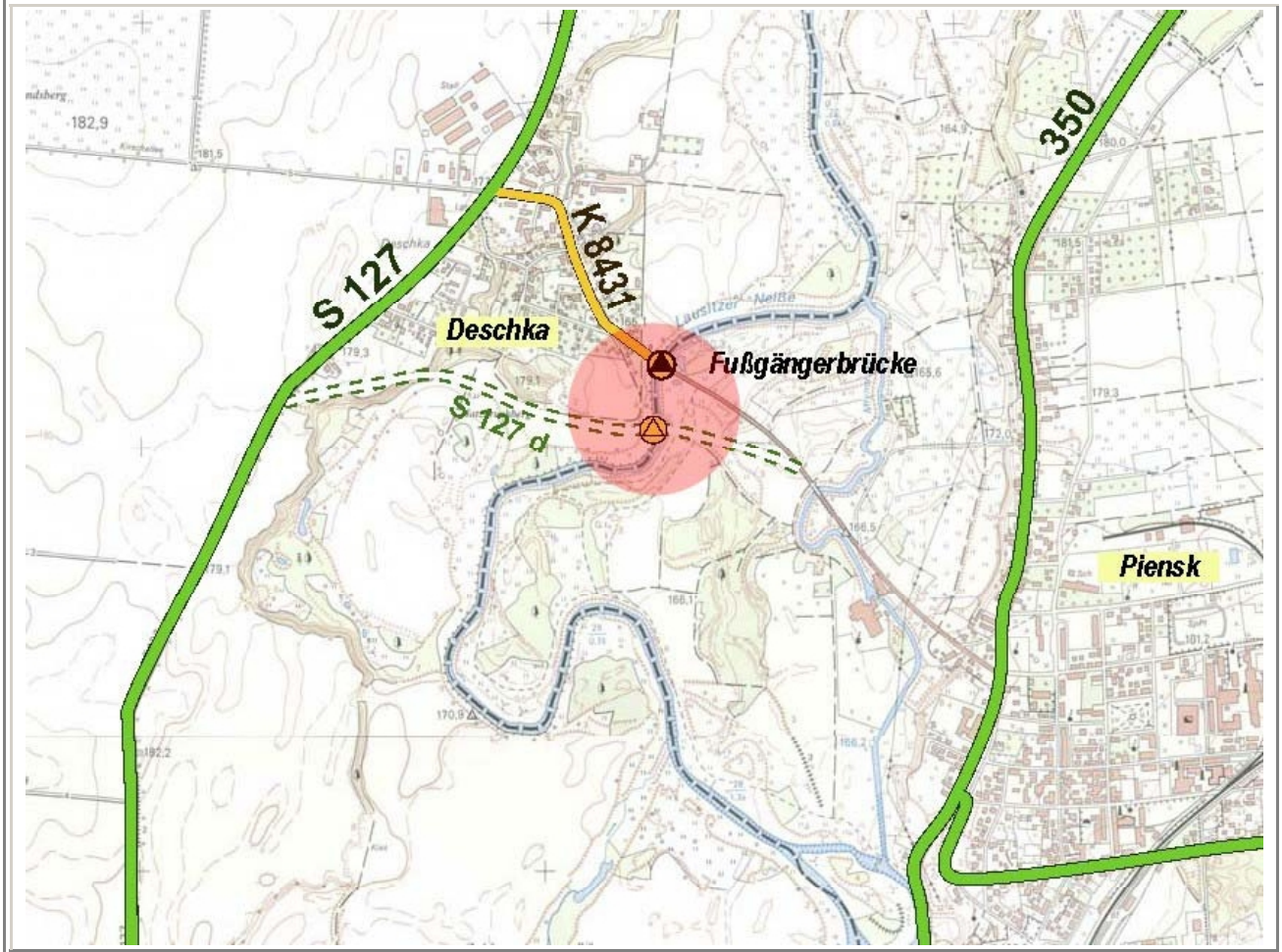
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG LODENAU - SOBOLICE**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Straßengrenzübergang zwischen Lodenau und Sobolice bei Stromkilometer 114+385** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: Warenverkehr bis 3,5t soll zugelassen werden** • **Projektziele:** – **Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Lodenau und Sobolice** – • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Niederschlesischer Oberlausitzkreis, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,**

BESCHREIBUNG	INHALT			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• D	• ☐ hoch	• ☒ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIE-RUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• k.A.			
ÖFFENTLICHKEITSAR-BEIT	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
RAUM-/ERSCHLIEß-UNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUK-TUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.

Projekt 293: Grenzübergang Deschka - Piensk

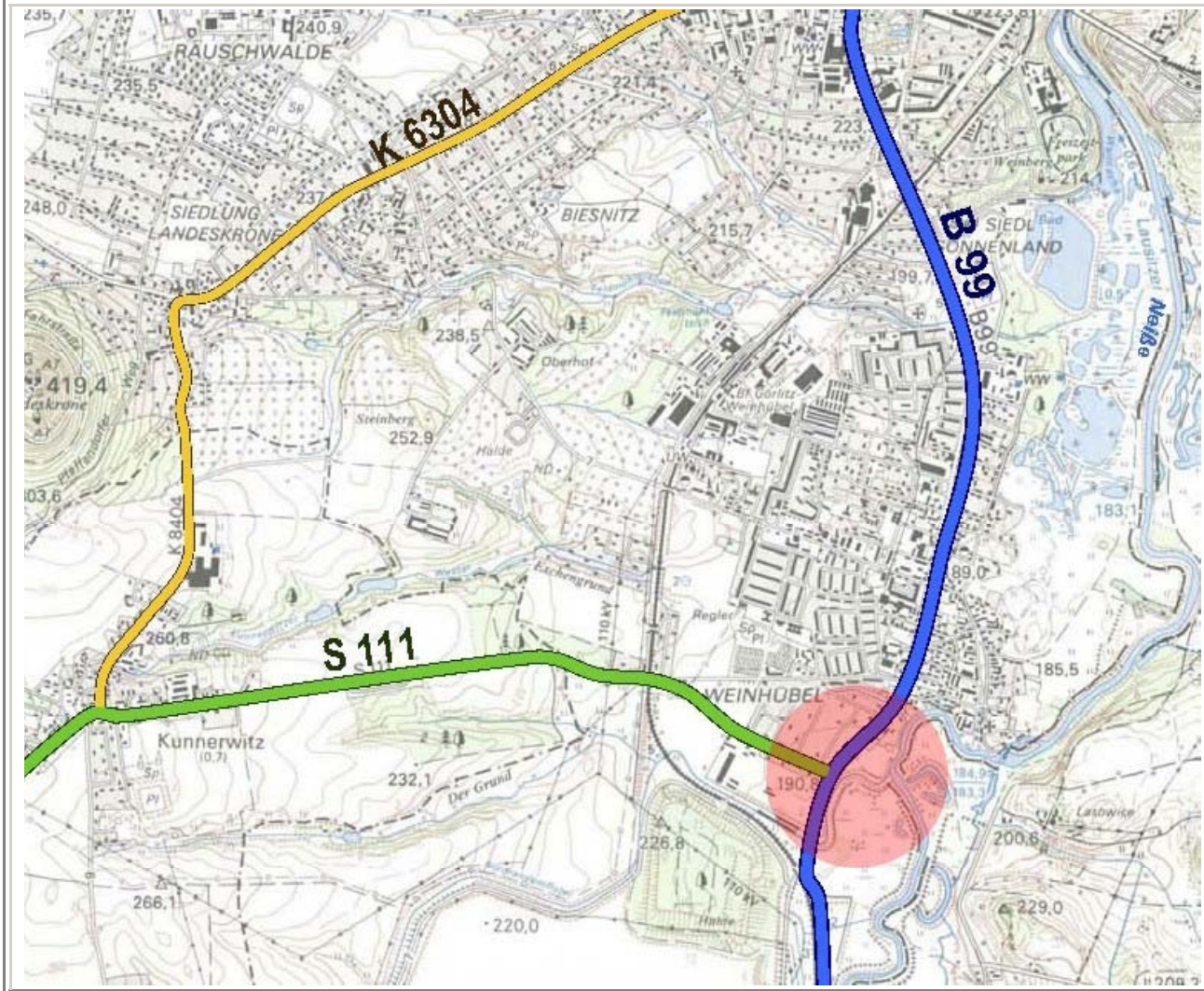
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG DESCHKA - PIENSK**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Straßengrenzübergang zwischen Deschka und Piensk** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: nur für Personenverkehr, kein Warenverkehr soll zugelassen werden** • **Projektziele:** – **Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen zwischen Deschka und Piensk** – • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: Zubringer auf dt. Seite: Freistaat Sachsen, sonst: k.A. • Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• D	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: Zubringer auf dt. Seite in der Vorplanung • Beschlusslage/Verbindlichkeit: Abkommen zum Bau des GÜG vom 21.11.2000			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Baubeginn frühestens 2010			
KOSTEN UND FINANZIE-RUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• k.A.			
ÖFFENTLICHKEITSAR-BEIT	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
RAUM-/ERSCHLIEß-UNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUK-TUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					neuer Straßengrenzübergang im Grenzraum
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.

Projekt 294: Grenzübergang Görlitz - Kozlice

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG GÖRLITZ - KOZLICE**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Straßengrenzübergang zwischen Görlitz (Weinhübel) und Kozlice** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke, Standort ungeklärt** – **sonstige Besonderheiten: Fortführung einer Südumfahrung Görlitz im Zuge der S 111** • **Projektziele:** – **Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Görlitz (Weinhübel) und Kozlice, Entlastung der Görlitzer Innenstadt** – • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:**

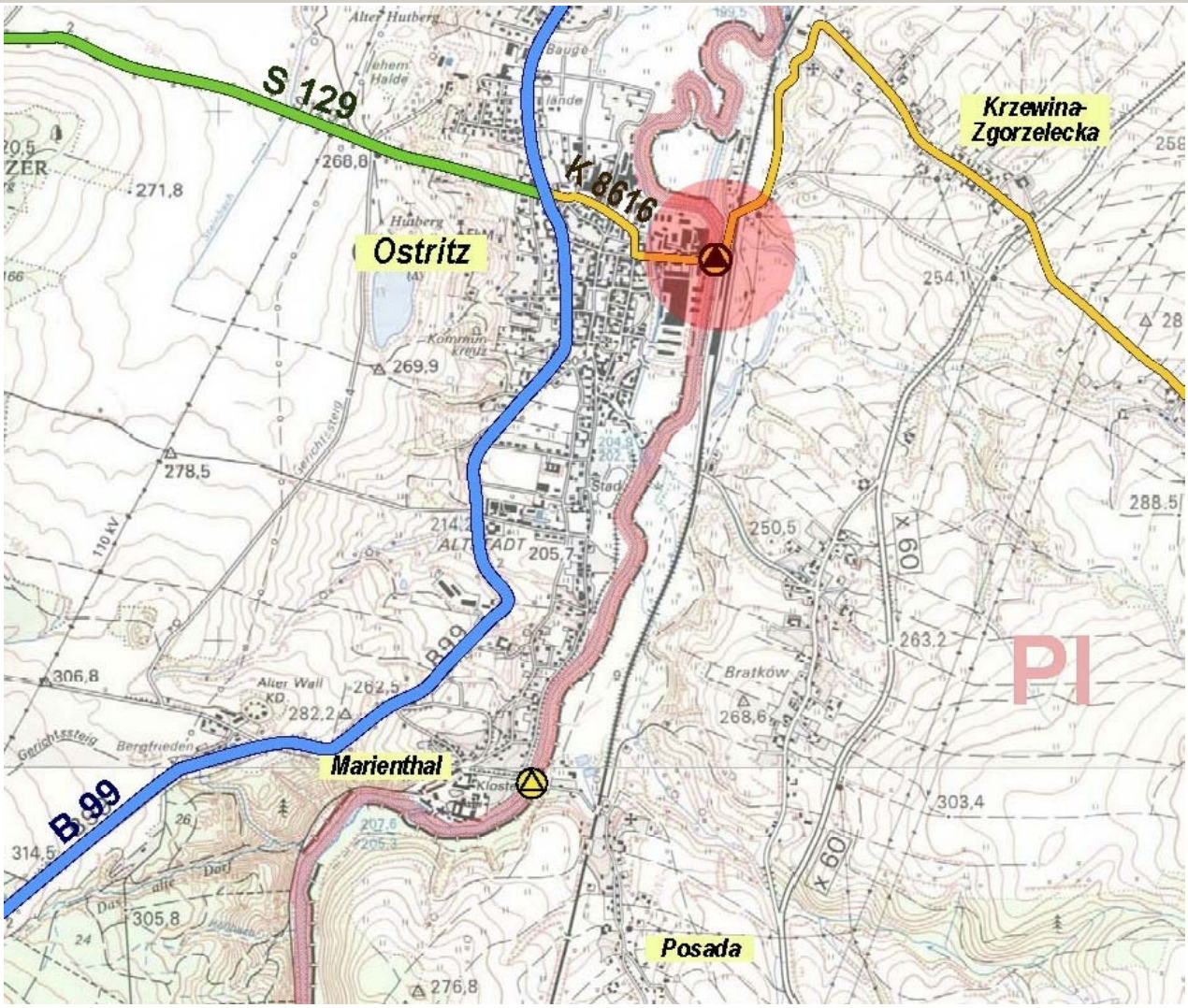
BESCHREIBUNG	INHALT			
	– **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: Zubringer auf dt. Seite: Freistaat Sachsen, sonst: k.A.** • **Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☒ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: k.A.** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: k.A.**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **K.A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☒ **ja** ☐ **nein**			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	(Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					Entlastung der Innenstadt Görlitz
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen					▪ Der geplante Grenzüber-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	Vereinbarungen etc.					gang ist in zwischenstaat-lichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.

Projekt 296: Grenzübergang Ostritz - Krzewina

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG OSTRITZ - KRZEWINA**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Öffnung des derzeit nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Grenzüberganges zwischen Ostritz und Krzewina für Pkw im Zuge der Kreisstraße 8616** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke vorhanden** – **sonstige Besonderheiten: mit baulichen Veränderungen am GÜG auch Warenverkehr bis 3,5t möglich, jedoch erst nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens in der Republik Polen (Rückstau auf Bahngleise)** • **Projektziele:** – **Schaffung einer regionalen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Ostritz und Krzewina auch für Pkw** – • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben**

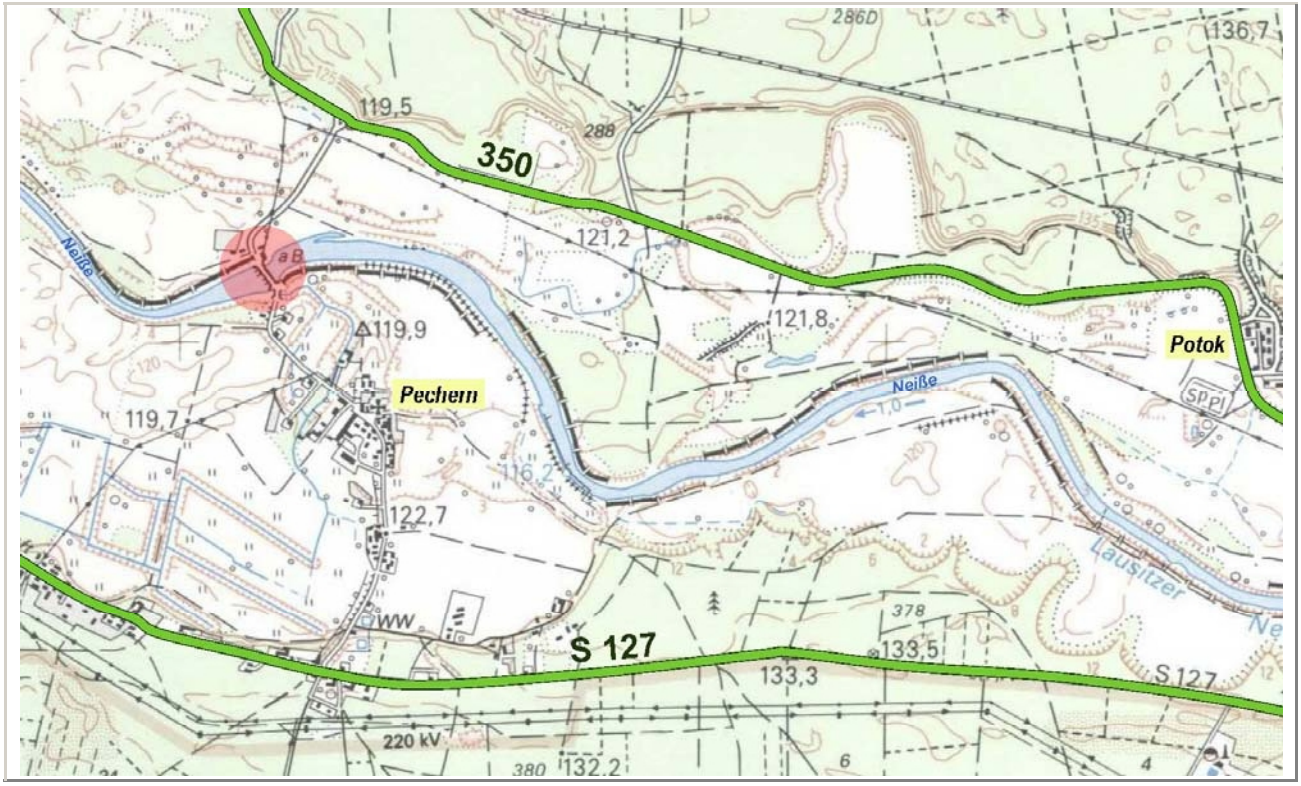
BESCHREIBUNG	INHALT			
	• **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Straßenbauamt Bautzen, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa,**			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☒ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: k.A.** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: Stadtratsbeschluss Ostritz vom März 2006**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **K.A.**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☐ **ja** ☐ **nein**			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **k.A.**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
						Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen bisher noch nicht geregelt.

Projekt 298: Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG PECHERN – PRZEWOZ POTOK**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Pechern und Przewoz Potok bei Stromkilometer 92+990** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: neu gebautes Neißewehr** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Pechern und Przewoz Potok** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa**
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• **D** • ☐ **hoch** • ☒ **mittel** • ☐ **gering** • **PL** • ☐ **hoch** • ☐ **mittel** • ☐ **gering**
PLANUNGS-	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben**

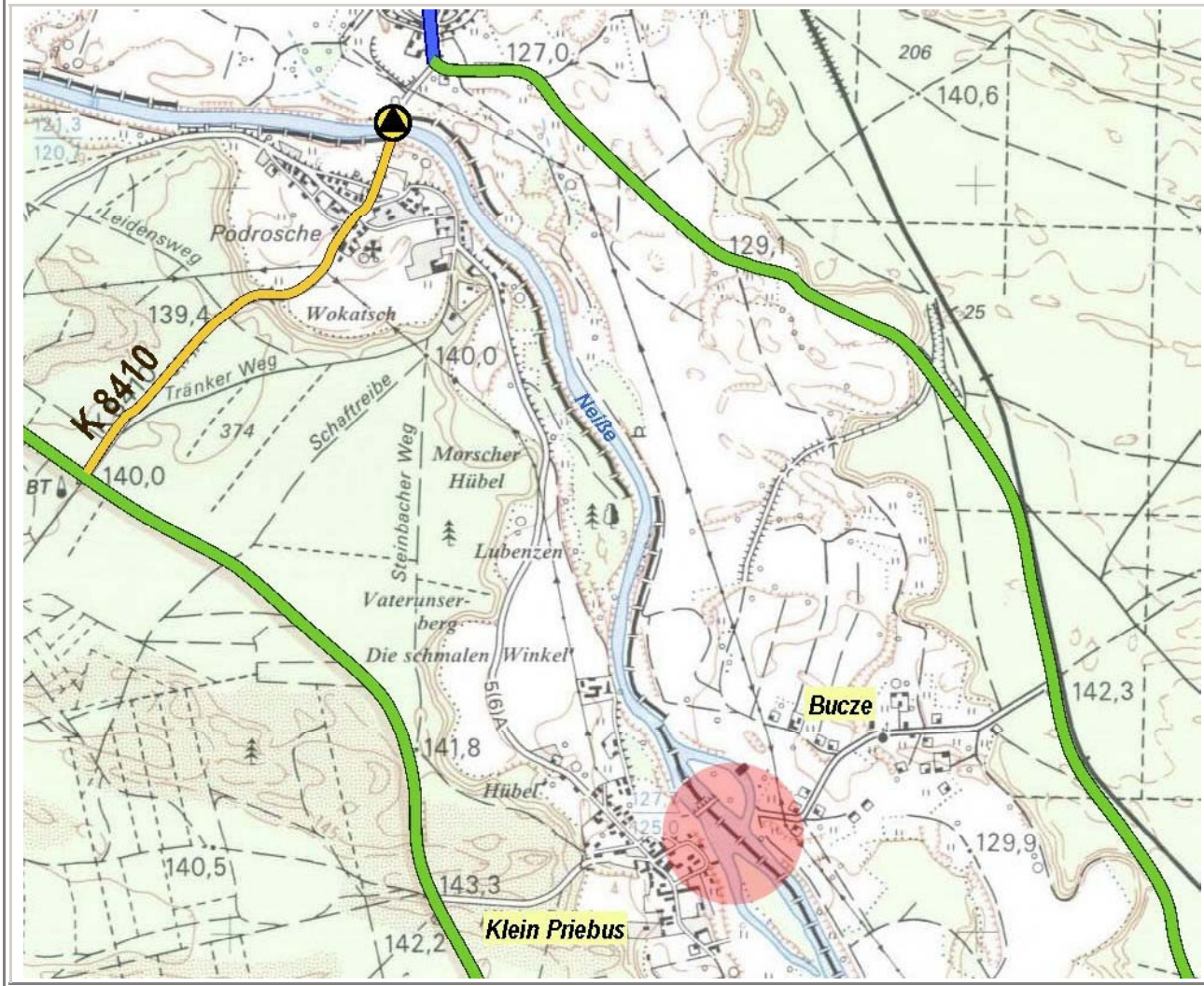
BESCHREIBUNG	INHALT
/REALISIERUNGSSTAND	• **Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung Krauschwitz – Przewoz (April 2006), Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary (September 2006)**
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**
	☒ **ja** ☐ **nein**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Aufnahme in das Grenzübergangsabkommen erforderlich**
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 299: Grenzübergang Klein-Priebus - Bucze

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG KLEIN-PRIEBUS - BUCZE
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Klein-Priebus und Bucze bei Stromkilometer 102+985 – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: Neißewehr im Bau – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Klein-Priebus und Bucze • Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden loka-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	len und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: k.A. • Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• D	• ☐ hoch	• ☒ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☐ hoch	• ☒ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: Willenserklärung Krauschwitz – Przewoz (April 2006), Willenserklärung der Landkreise Niederschlesischer Oberlausitzkreis und Zary (September 2006)			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• Aufnahme in das Grenzübergangsabkommen erforderlich			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.			

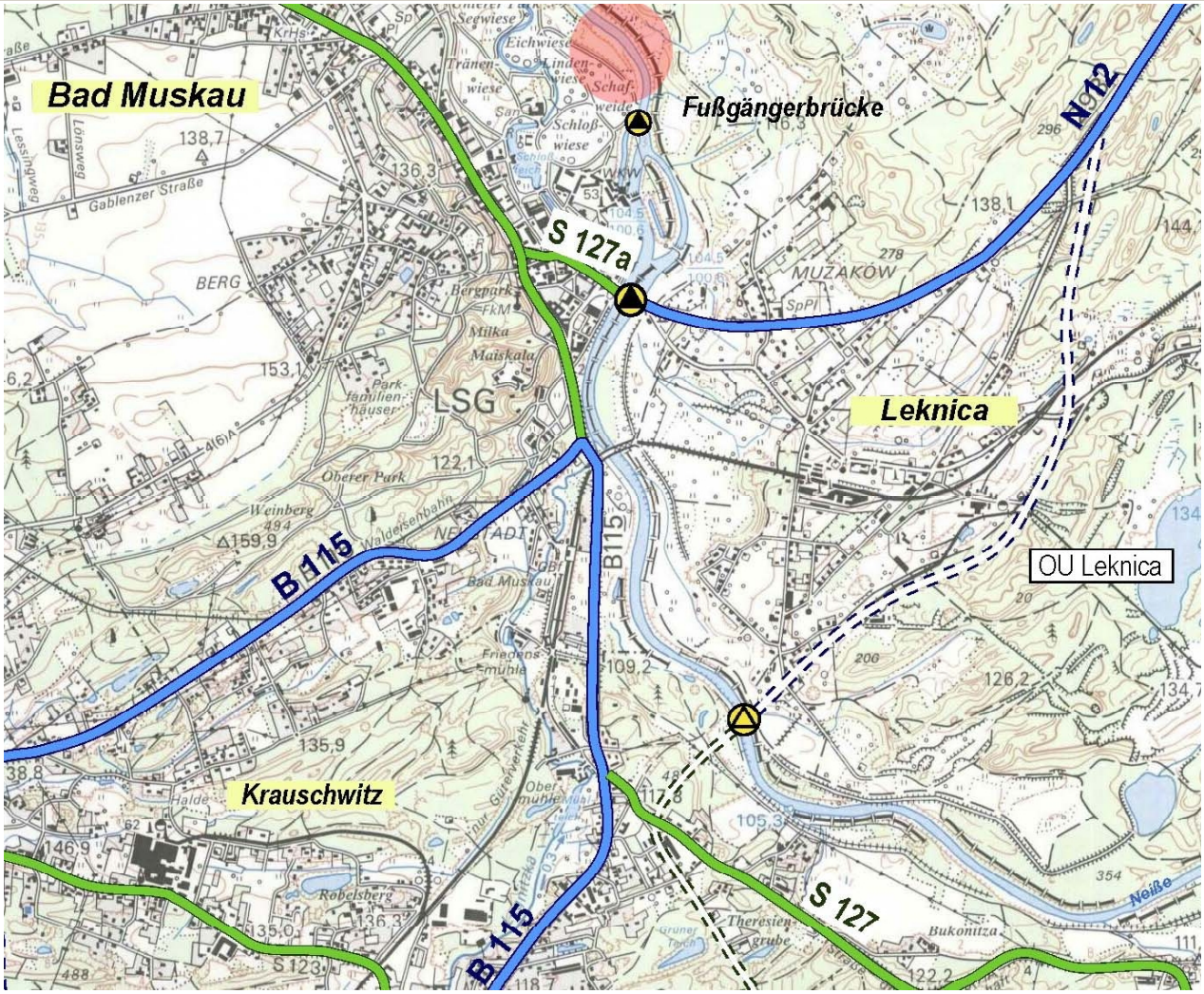
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verbindung, ausschließlich für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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
						Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG BAD MUSKAU – LEGNICA („ENGLISCHE BRÜCKE“)
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Englischen Brücke im nördlichen Teil des Fürst-Pückler-Parkes** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **touristische grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Bad Muskau und Legnica** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:**

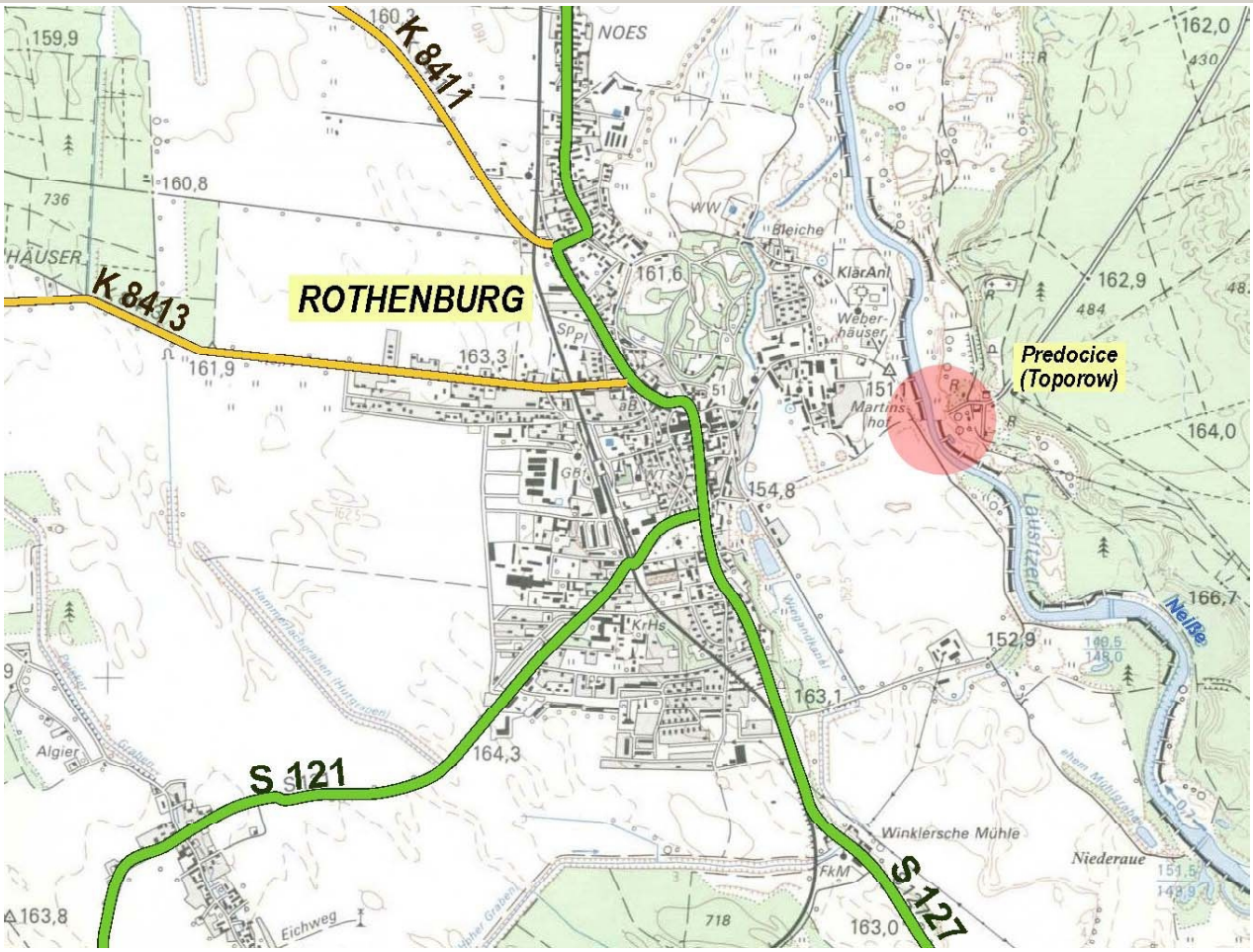
BESCHREIBUNG	INHALT			
	– **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: LK NOL, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa, Stiftungsrat der Fürst-Pückler-Park-Stiftung**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D**	• ☒ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☒ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: Vorschlag der polnischen Seite in Stiftungsratssitzung November 2005, Willenserklärung der Städte Bad Muskau und Keknica vom März 2006, Willenserklärung der Kreise Niederschlesischen Oberlausitzkreis und Zary vom September 2006**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☒ **ja** ☐ **nein**			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **bisher wurde der Notenaustausch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen nicht eingeleitet**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE						Fürst-Pückler-Park
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					neue Neissequerung für Fußgänger und Radfahrer im Fürst-Pückler-Park
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
						zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 301: Grenzübergang Rothenburg - Toporow

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG ROTHENBURG - TOPOROW**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Rothenburg und Toporow bei Neissestromkilometer 122+115** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Rothenburg und Toporow** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Ansprechpartner: LK NOL, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• D	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: Planungsüberlegung der Niederschlesischen Oberlausitzkreises, Stadtratsbeschluss Rothenburg (Februar 2006), Willenserklärung der Kreise Niederschlesischen Oberlausitzkreis und Zgorzelec			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• Realisierung erst nach Inkrafttreten des Schengen-Abkommens in Polen			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.			

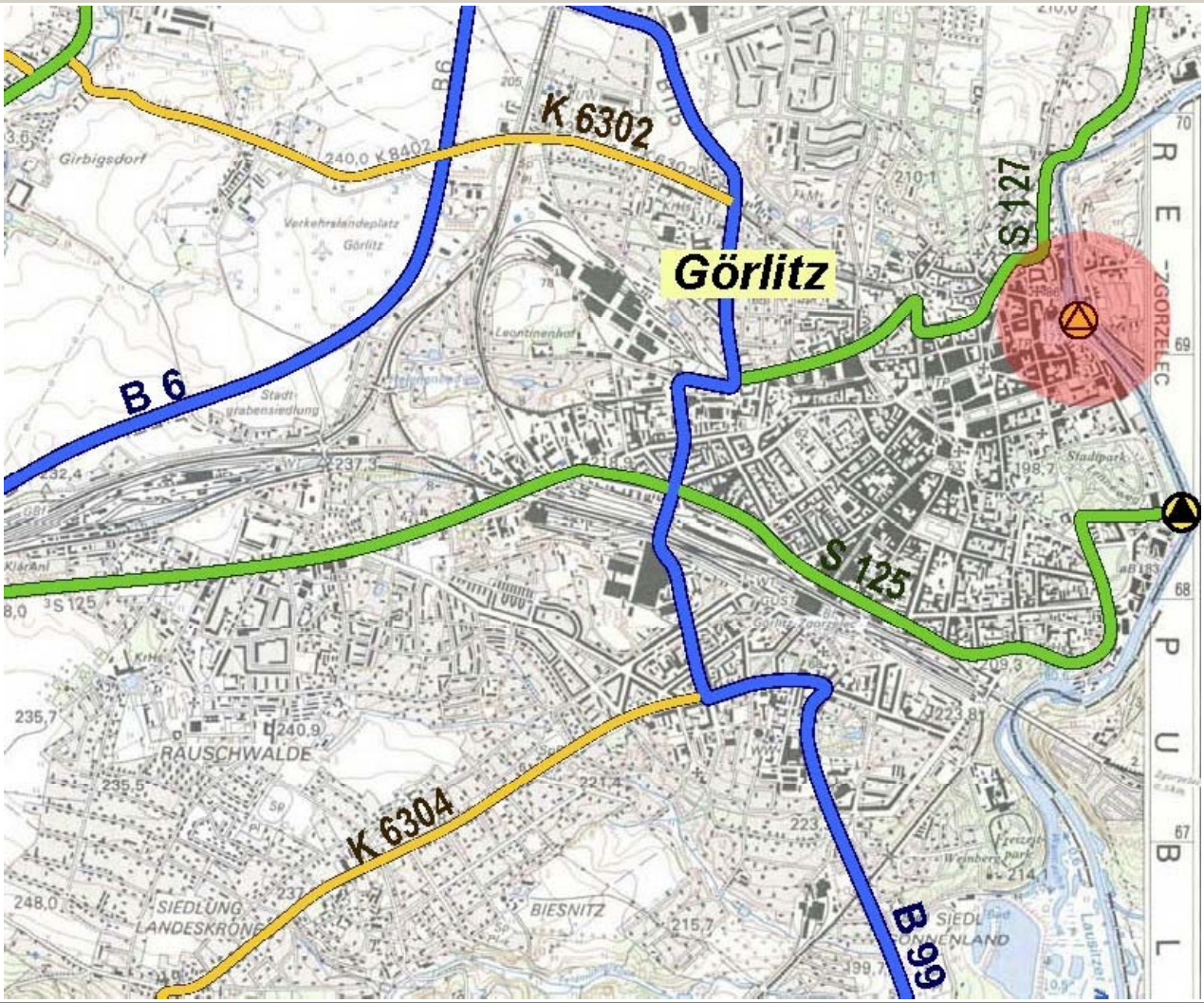
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ neue Neissequerung für Fußgänger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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					Raum Rothenburg
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Ver-einbarungen geregelt.

Projekt 302: Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



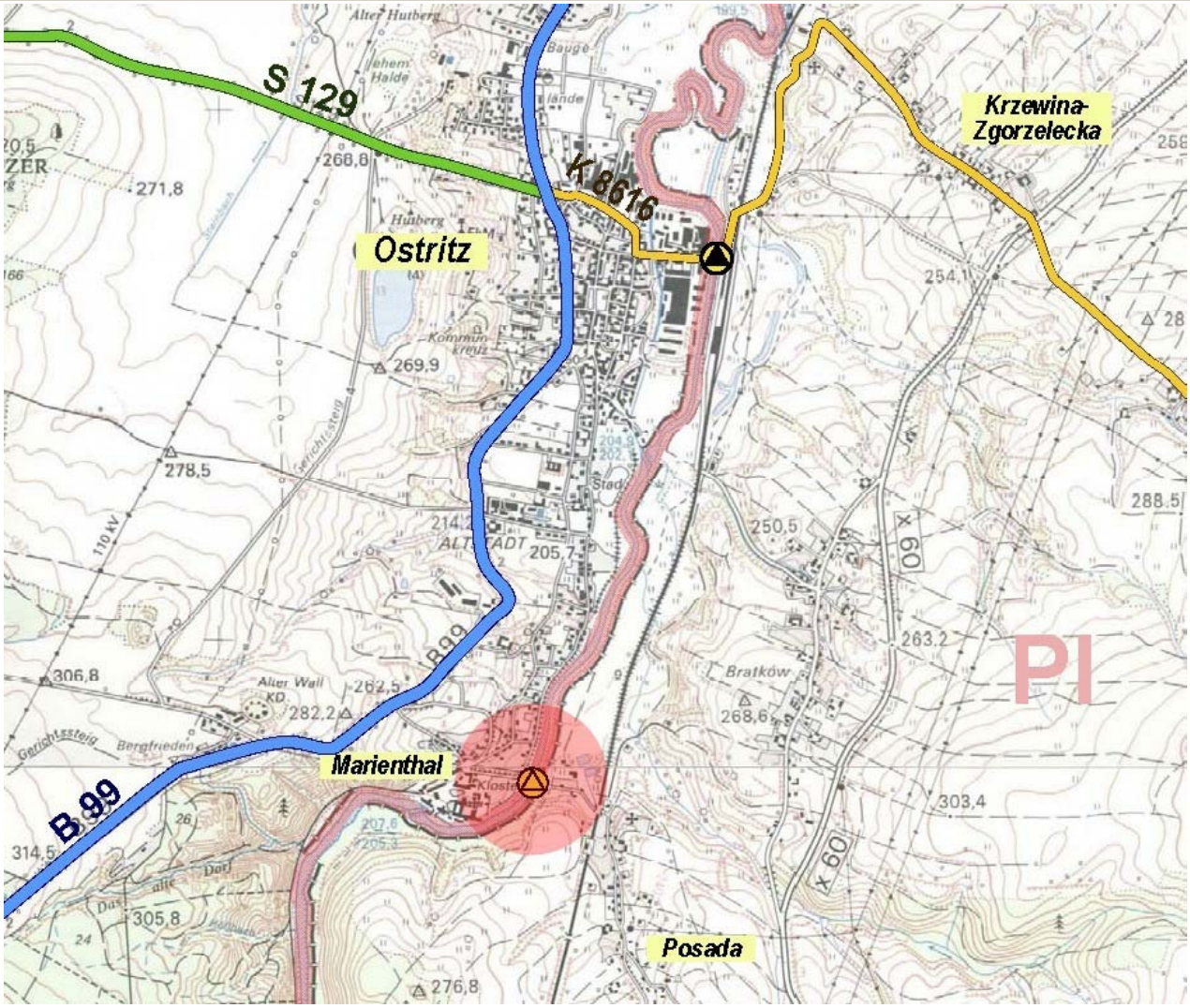
PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG GÖRLITZ - ZGORZELEC
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• Neuer Grenzübergang zwischen Görlitz und Zgorzelec – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: Neissebrücke – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Schaffung einer zusätzlichen innerstädtischen Verbindung zwischen Görlitz und Zgorzelec • Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Baulastträger: k.A. • Ansprechpartner: Stadt Görlitz, Euroregion Neisse-Nisa-Nysa			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• D	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: Planungsüberlegung der Stadt Görlitz			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIE-RUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich			
ÖFFENTLICHKEITSAR-BEIT	• k. A.			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**…ungen**				**…dung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG OSTRITZ – MARIENTHAL - POSADA („KLOSTERBRÜCKE“)**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer touristischer Grenzübergang zwischen Ostritz-Marienthal und Posada** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neissebrücke** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer touristischen Verbindung zwischen Ostritz und Posada am Kloster Marienthal** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:**

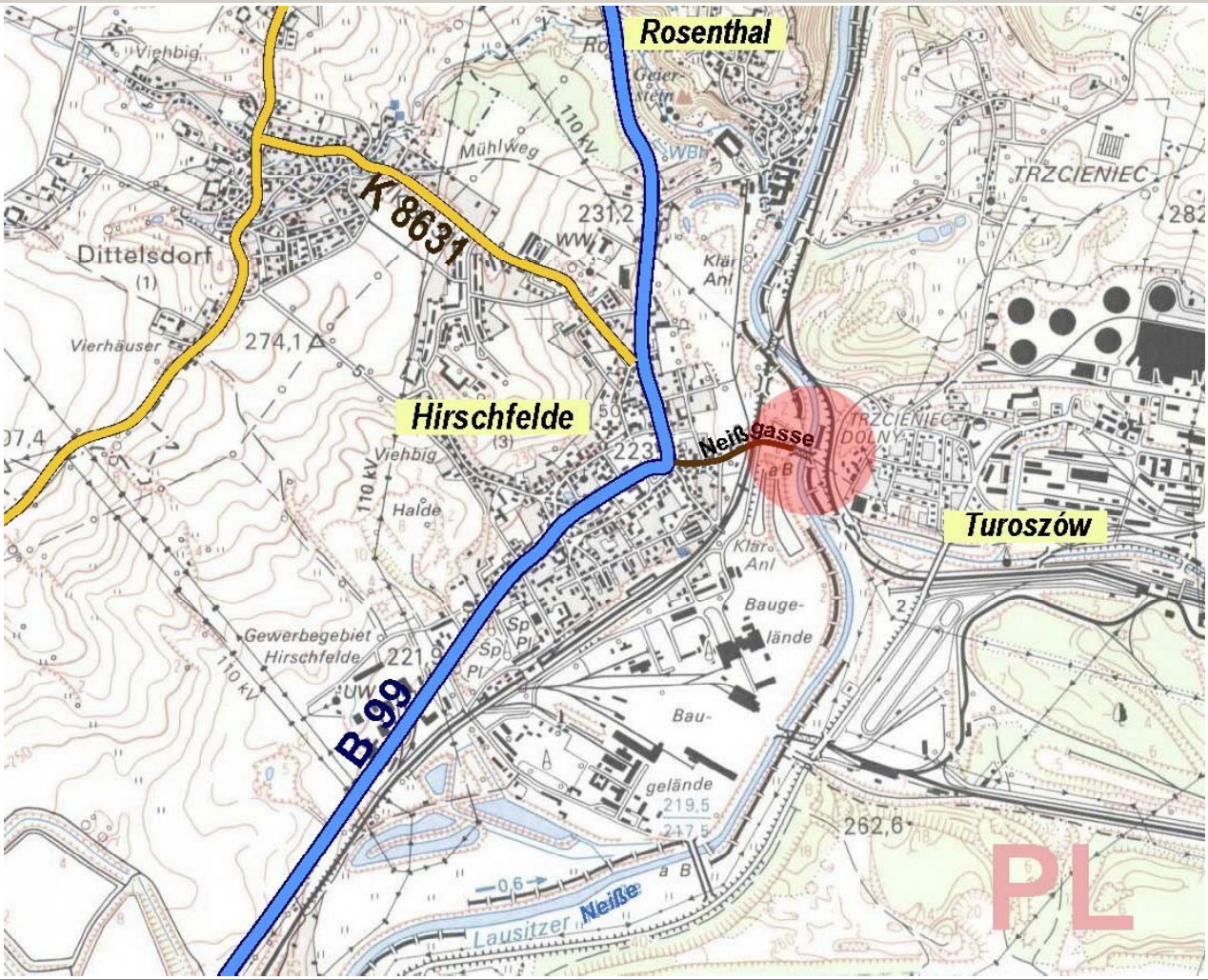
BESCHREIBUNG	INHALT			
	– **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☒ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: Stadtratsbeschluss Ostritz (März 2006)**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☒ **ja** ☐ **nein**			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					touristische Verbindung
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Ver-einbarungen geregelt.

Projekt 304: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow (Neißgasse)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG HIRSCHFELDE – TUROSZOW (NEIßGASSE)**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: vorhandene Stahlbogenbrücke** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer zentrumsnahen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-**

BESCHREIBUNG	INHALT			
	knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
	• Baulastträger: k.A. • Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa			
PRIORITÄT IM LANDES-MAßSTAB	• D	• ☐ hoch	• ☒ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• zu klären			
KOSTEN UND FINANZIE-RUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• zu klären			
GRENZÜBERSCHREI-TENDE ABSTIMMUNG	☒ ja ☐ nein			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIE-RUNGSHEMMNISSE	• Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich			
ÖFFENTLICHKEITSAR-BEIT	• k. A.			

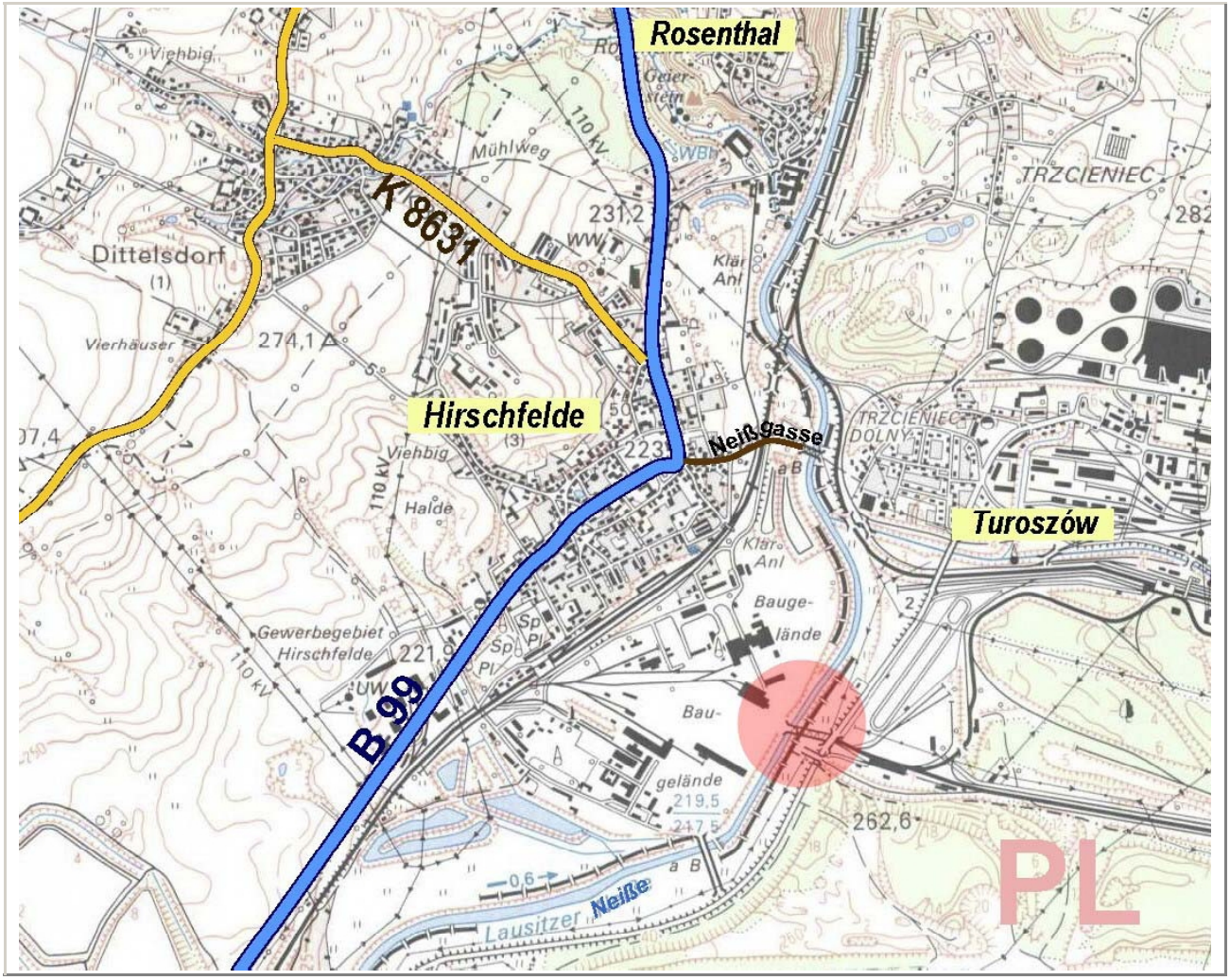
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
RAUM-/ERSCHLIEß-UNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUK-TUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei-					zentrumsnahe Verbindung für Fußgänger und Radfah-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					rer
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ Projekt 305 (Grenzübergang „Aschebrücke“
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						zwischenstaatlichen Ver-einbarungen geregelt.

Projekt 305: Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG HIRSCHFELDE – TUROSZOW („ASCHEBRÜCKE“)
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: vorhandene Stahlbetonbrücke in ehemaligem Kraftwerksgelände (stark sanierungsbedürftig) Abriss der Brücke ist beschlossen – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hirschfelde und Turoszow • Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☒ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**			
	☒ **ja** ☐ **nein**			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

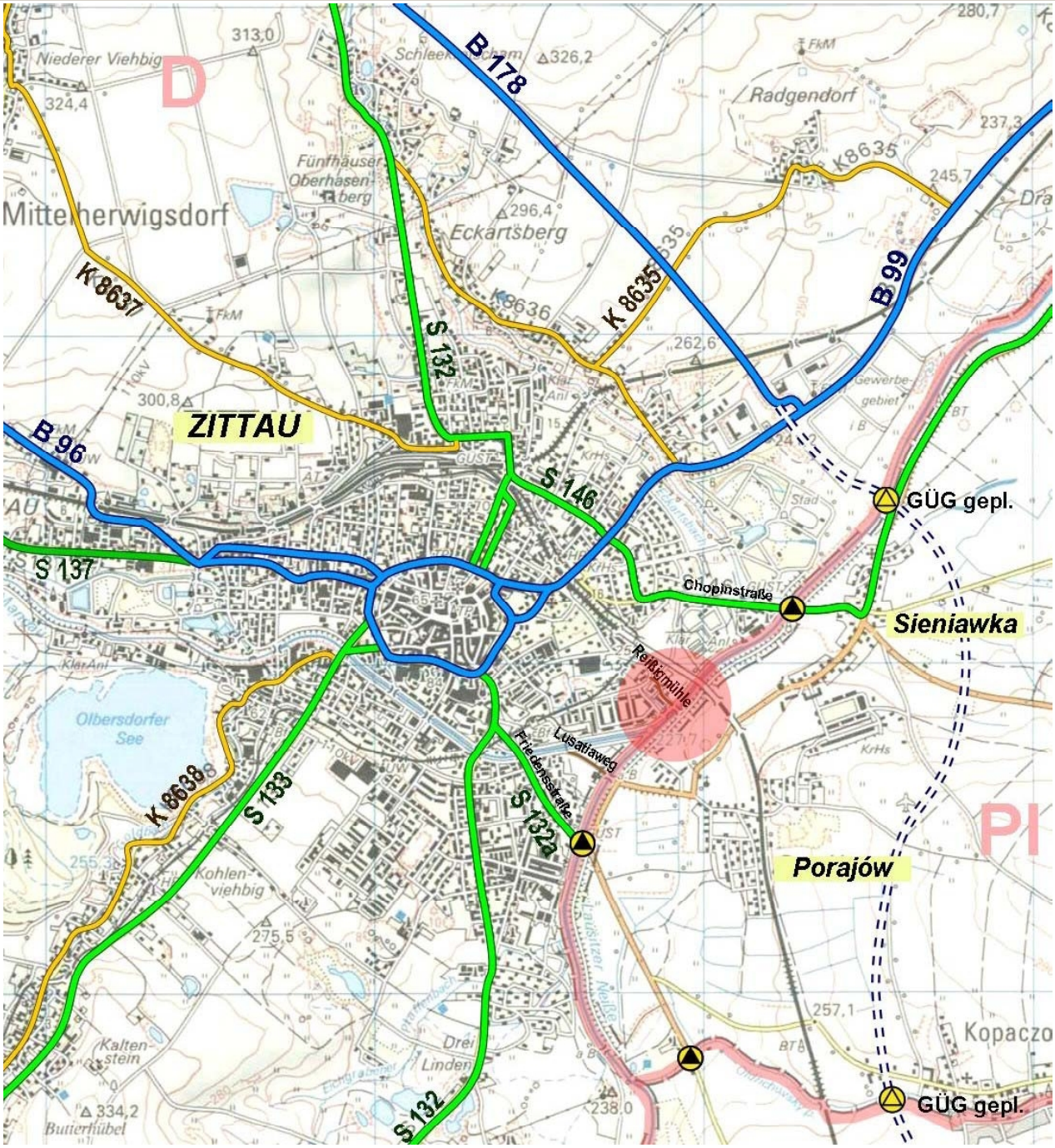
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verbindung, ausschließlich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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 306: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißigmühle“)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißigmühle“)

BESCHREIBUNG	INHALT			
Kurzbeschreibung des Projektes	• **Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+075** – **Wunsch der Euroregion** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant** – **Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich** • **Projektziele:** – **touristische Nutzung** – **kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
Projektträger	• **Baulastträger: zu klären** • **Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa**			
Priorität im Landesmaßstab	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
Planungs-/Realisierungsstand	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben**			
Geplanter Zeitablauf	• **zu klären**			
Kosten und Finanzierung	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
	• **zu klären**			
Grenzüberschreitende Abstimmung	**erforderlich:** ☒ **ja** ☐ **nein**			
	erfolgt: ☒ **ja** ☐ **nein**			
	• **Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.**			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• **bisher keine Angaben**			
Öffentlichkeitsarbeit	• **k. A.**			

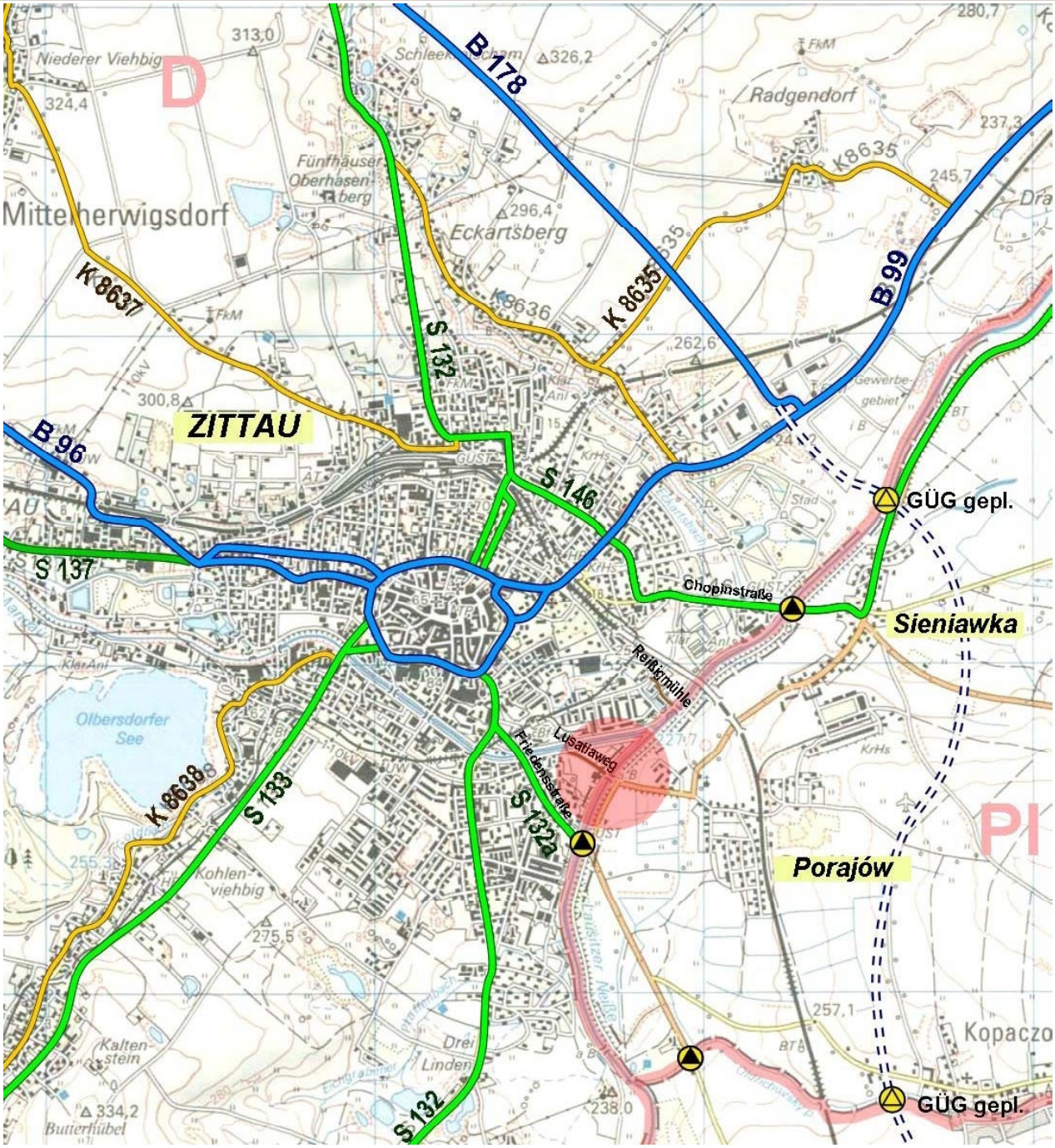
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwick-	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich re-			X		▪ touristische Wegeverbindung.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
lung der Region	levanten Einrichtungen					
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪ touristische Wegeverbindung
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ .kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					▪ Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Projekt Nr. 307 in ca. 500m Entfernung.
Relevanz für DPERON		X				▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
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**	▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“)

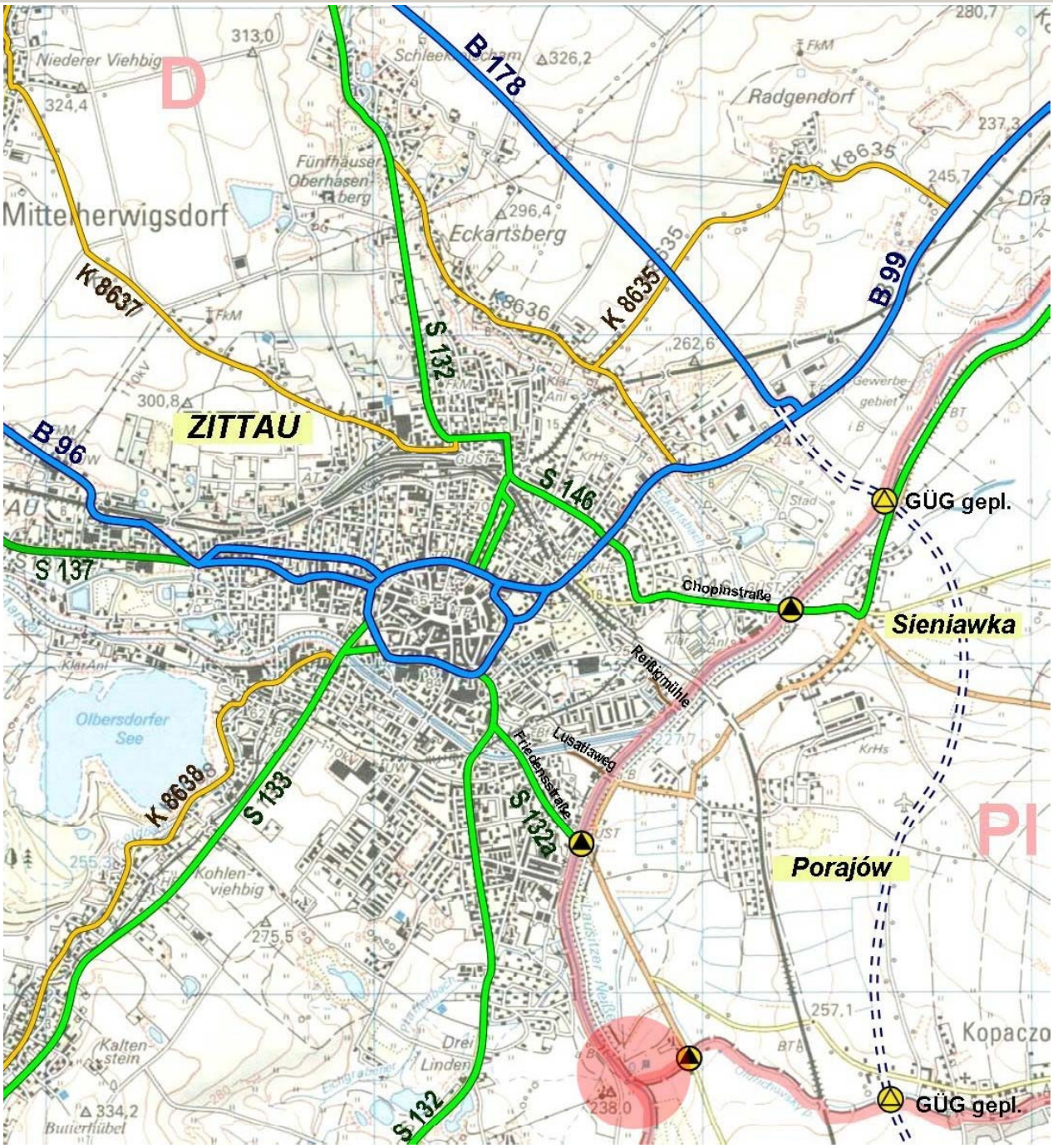
BESCHREIBUNG	INHALT			
Kurzbeschreibung des Projektes	• **Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+660** – **Wunsch der Euroregion** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant.** – **Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich** • **Projektziele:** – **touristische Nutzung** – **kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
Projektträger	• **Baulastträger: zu klären** • **Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa**			
Priorität im Landesmaßstab	• **D**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐ **gering**
	• **PL**	• ☐ **hoch**	• ☐ **mittel**	• ☐**gering**
Planungs-/Realisierungsstand	• **Stand der Vorbereitung: keine Angaben** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben**			
Geplanter Zeitablauf	• **zu klären**			
Kosten und Finanzierung	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• **zu klären**			
Grenzüberschreitende Abstimmung	**erforderlich:** ☒ **ja** ☐ **nein**			
	erfolgt: ☒ **ja** ☐ **nein**			
	• **Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.**			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• **bisher keine Angaben**			
Öffentlichkeitsarbeit	• **k. A.**			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
lung der Region	levanten Einrichtungen					
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪ touristische Wegeverbindung
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					▪ Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪ Projekt Nr. 306 in ca. 500m Entfernung.
Relevanz für DPERON		X				▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
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**	▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 308: Grenzübergang „Dreiländerpunkt“

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**GRENZÜBERGANG „DREILÄNDERPUNKT“**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Neuer Grenzübergang für Fußgänger und Radfahrer am Dreiländerpunkt bei Neiße-Stromkilometer 197+680, studentischer Realisierungswettbewerb wurde durchgeführt** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.**

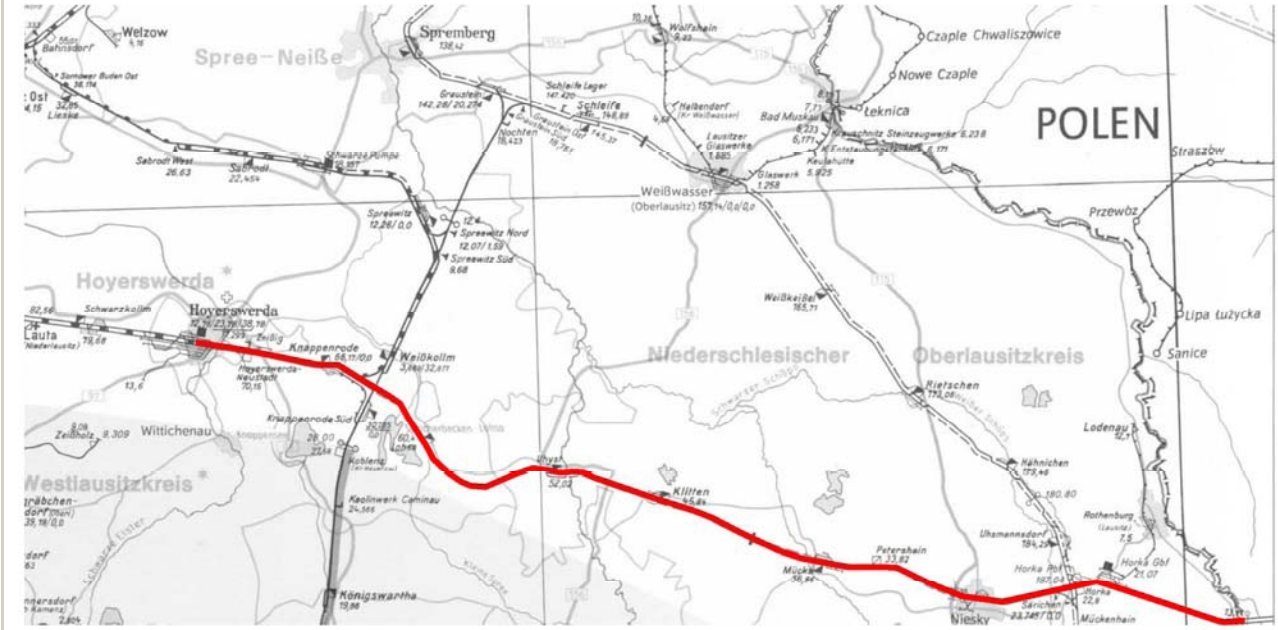
BESCHREIBUNG	INHALT			
	– **Sonderbauwerke: neue Neißebrücke erforderlich, vorgesehen ist eine überflutungssichere Brücke, die im Hochwasserfall nicht genutzt werden kann** – **sonstige Besonderheiten: k. A.** • **Projektziele:** – **Schaffung einer touristischen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer am Dreiländerpunkt, Initiative des Städteverbundes „Kleines Dreieck“** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Grenzübergang ist Bestandteil der Grenzübergangskonzeption der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**			
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: k.A.** • **Ansprechpartner: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa**			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D**	• **☒ hoch**	• **☐ mittel**	• **☐ gering**
	• **PL**	• **☒ hoch**	• **☐ mittel**	• **☐gering**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• **Stand der Vorbereitung: Initiative des Städteverbundes „Kleines Dreieck“, bisher keine Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen** • **Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben**			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **zu klären**			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.** • **Finanzierung: k. A.**			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• **zu klären**			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	**☒ ja ☐ nein**			
	☒ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Aufnahme in das Grenzübergangs- und Grenzbrückenabkommen erforderlich**			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich re-					▪ touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgän-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
ENTWICKLUNG DER REGION	levanten Einrichtungen					ger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					touristische Verbindung, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					touristische Entwicklung im Dreiländereck, Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ Neuer Grenzübergang zwischen D und PL

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.

Projekt 325: ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**ABS HOYERSWERDA – HORKA - BUNDESGRENZE**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• **Ausbaustrecke Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze** – **Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A.** – **Sonderbauwerke: Neubau der Neissebrücke (Verantwortung auf polnischer Seite)** – **sonstige Besonderheiten: zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung auf dem Abschnitt Knappenrode – Horka – Bundesgrenze, Ausrüstung mit ESTW-Technik, Streckengeschwindigkeit: 120 km/h** • **Projektziele:** – **Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen, Strecke soll künftig etwa 60% des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs mit der Republik Polen bewältigen** – **Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Scheine** • **Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege eingeordnet** • **Abhängigkeit von anderen Projekten: keine Angaben** • **Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:** – **Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.**
PROJEKTTRÄGER	• **Baulastträger: BMVBS** • **Ansprechpartner: BMVBS, DB AG**
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• **D** • ☒ **hoch** • ☐ **mittel** • ☐ **gering** • **PL** • ☐ **hoch** • ☐ **mittel** • ☐ **gering**
PLANUNGS-	• **Stand der Vorbereitung: Planungsleistungen sind von DB AG beauftragt worden**

BESCHREIBUNG	INHALT
/REALISIERUNGSSTAND	• **Beschlusslage/Verbindlichkeit: k.A.**
GEPLANTER ZEITABLAUF	• **Inbetriebnahme bis 2013**
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• **voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 163 Mio. €** • **Finanzierung: Bund, EFRE**
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• **Planfeststellungsverfahren**
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	☒ **ja** ☐ **nein**
	☒ **ja** ☐ **nein**
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• **Erforderliche Planfeststellungsverfahren werden wegen der vorhandenen FFH-Gebiete mehr Zeit in Anspruch nehmen.**
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• **k. A.**

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					▪ Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten					Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					Verkürzung der Transportzeiten des Verkehrsträgers Scheine
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Angabe**	
	▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Scheine
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					Sanierung der Verbindungskurve Horka
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
RELEVANZ FÜR DPERON						▪ Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege eingeordnet, Fördermittel sind bei EU beantragt und für die Planungsphase bereits bewilligt
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ Der Grenzübergang ist in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt, je-

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						doch nur für Güterverkehr zugelassen.

INHALTSVERZEICHNIS

A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOMORSKIE 2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze 2
Projekt 28: Neubau S 10 Szczecin-Płońsk 6
Projekt 26: Neubau S6 Szczecin-Gdańsk 10
Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin 13
Projekt 315: Ausbau der Bahnlinie CE 59 Wrocław-Zielona Góra - Rzepin - Szczecin 17
Projekt 317: Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujscie 21
Projekt 414-417: Neubau S 11 Kołobrzeg –Pyrzowice 24

A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOMORSKIE

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

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
Projekttitel	**NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 • Technische Parameter : – Klasse S – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Trennstreifen 4 m – Randstreifenbreite 2 x 1,50 – Fahrbandecke -Asphaltdecke • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibiltät des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTTRÄGER	• Bau und Unterhaltung: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

BESCHREIBUNG	INHALT			
	GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• nach Abschnitten • Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Umsetzung bis 2013 geplant.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• in Klammern die zuständigen Stellen o in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
	hoch	**mittel**	**gering**	**keine A-Wertung**	
EFFEKTE					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine A-Wertung**	
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	**X**				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				
Relevanz für DPERON		**X**				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine A-Wertung**	
	▪ gesicherte Finanzierung		**X**			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		**X**			

Projekt 28: Neubau S 10 Szczecin-Płońsk

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**NEUBAU S 10 SZCZECIN-PŁOŃSK**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Verbindung des Hafenverbundes Szczecin – Świnoujście mit Warschau – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 460 km – Umsetzung- nach 2013/ Abschnittsweise bereits im Bau (z.B. OU Stargard) • Technische Parameter : – Klasse GP (Ziel S) – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen x 7 m – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Randstreifen befestigt 2 x 2 m – Grundrandstreifen 0,75 m – Trennstreifen mind. 3,5 m • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele:Verbesserung der Anbindung von Stettin und dem Hafenverbund Szczecin Świnoujście mit Warschau • Reduzierung des Transits in den Orten an der N 10 • Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
Projektträger	• Baulastträger: □ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl • Ansprechpartner: zu klären

BESCHREIBUNG	**INHALT**			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☐ hoch	• ☒ mittel	• ☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	Zur Erarbeitung • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: • Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	• Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				• Bau einer neuen leistungsfähigen Straße zur Anbindung an das Autobahnen- und Expressstraßennetz
	• Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				• Bau einer neuen leistungsfähigen Straße zur Anbindung an das Autobahnen- und Expressstraßennetz
	• Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				• Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Entlastung der Durchgangsverkehrs

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	• Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				• Verbesserung der Anbindung an das sonstige Straßennetz
	• Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				• Anbindung an den Paneuropäischen Verkehrskorridor IV
	• positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			• Neue Trasse außerhalb von Siedlungen (anbaufrei)
	• Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	• Restriktionen hinsichtlich • Natura 2000 Gebiete				**X**	
Erwartete Verkehrseffekte	• Beitrag zur Verkehrsvermeidung		**X**			• Geringere Verkehrsbelastung in den Orten entlang der S10
	• Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				**X**	• Keine Auswirkungen auf ÖPNV
	• Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				• Entlastungen von Ortsdurchfahrten
	• Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				**X**	• Keine direkten Auswirkungen auf andere Verkehrsträger
	• Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				• Entlastung des Durchfahrtsverkehrs, Bau einer neuen Straße nach modernen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	• Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße	**X**				
	• Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	
	• Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wer-tung**	
Relevanz für DPERON	•	**X**				Wichtige Verkehrsverbindung der Metropole Stettin mit Warschau
Finanzierung	• gesicherte Finanzierung • EU-Förderung				**X**	
Konformität Leitbil-der, Vereinbarungen	• Konformität zu übergeordne-ten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	• Konformität zu zwischenstaat-lichen Vereinbarungen etc.				**X**	

Projekt 26: Neubau S6 Szczecin-Gdańsk

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
				
Projekttitel	**NEUBAU S6 SZCZECIN-GDAŃSK**			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Schnellverkehrsstrasse von der S3 nach Danzig – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 330 km – Umsetzung- nach 2013 • Technische Parameter : – Klasse GP (Ziel S) – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen x 7 m – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Randstreifen befestigt 2 x 2 m – Grundrandstreifen 0,75 m – Trennstreifen mind. 3,5 m • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verbesserung der Qualität der Verbindung der Aglomeration Szczecin mit der Dreistadt Gdańsk-Gdynia-Sopot – Reduzierung des Transits in den Orten an der N6 – Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	Zu erarbeiten: • Studium der Machbarkeit (wirtschaftlich-technisch-ökologisch) • Unterlagen für den Antrag auf Linienbestimmung – Entscheidung des Umweltverfahrens – Entscheidung über Linienbestimmung • Bauplanung mit Entscheidung über die Baugenehmigung			

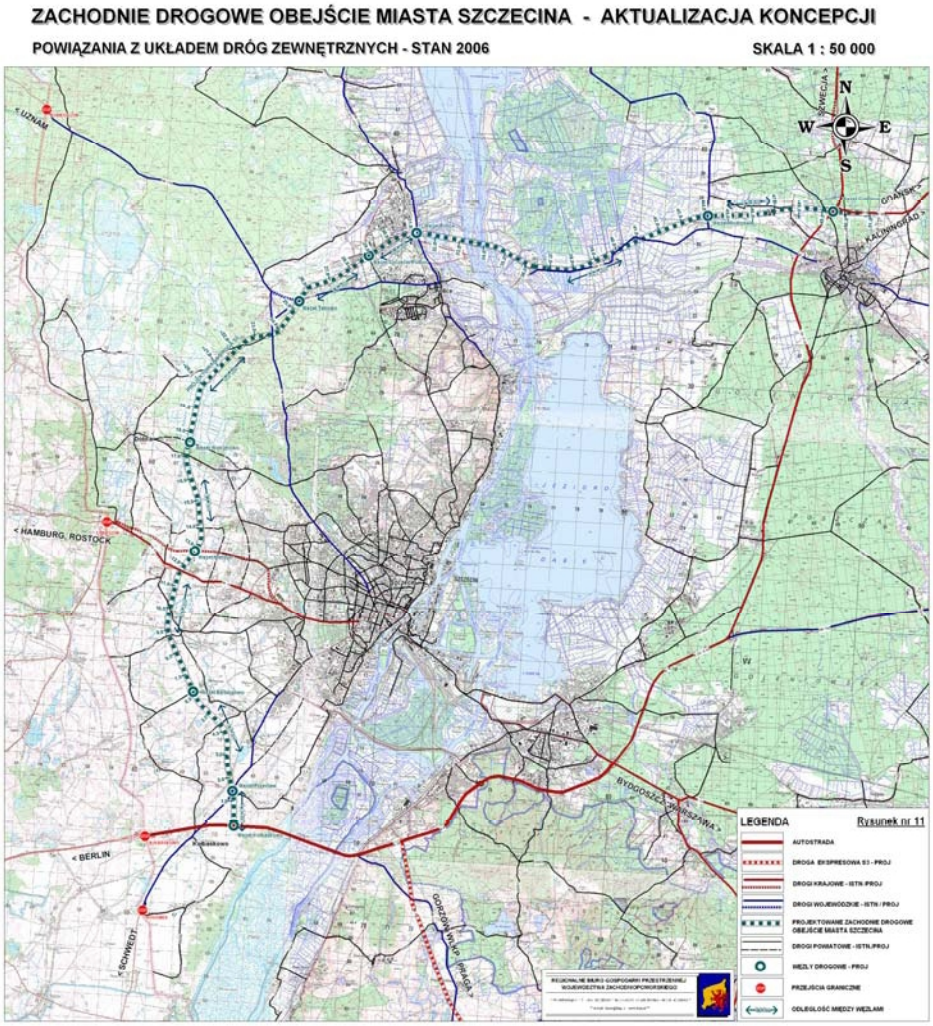
BESCHREIBUNG	**INHALT**
	• Ausführungsplanung
GEPLANTER ZEITABLAUF	• k.A.
KOSTEN UND FINANZIERUNG	k. A
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	• in Klammern die zuständigen Stellen o in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• k. A.
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	

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

Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



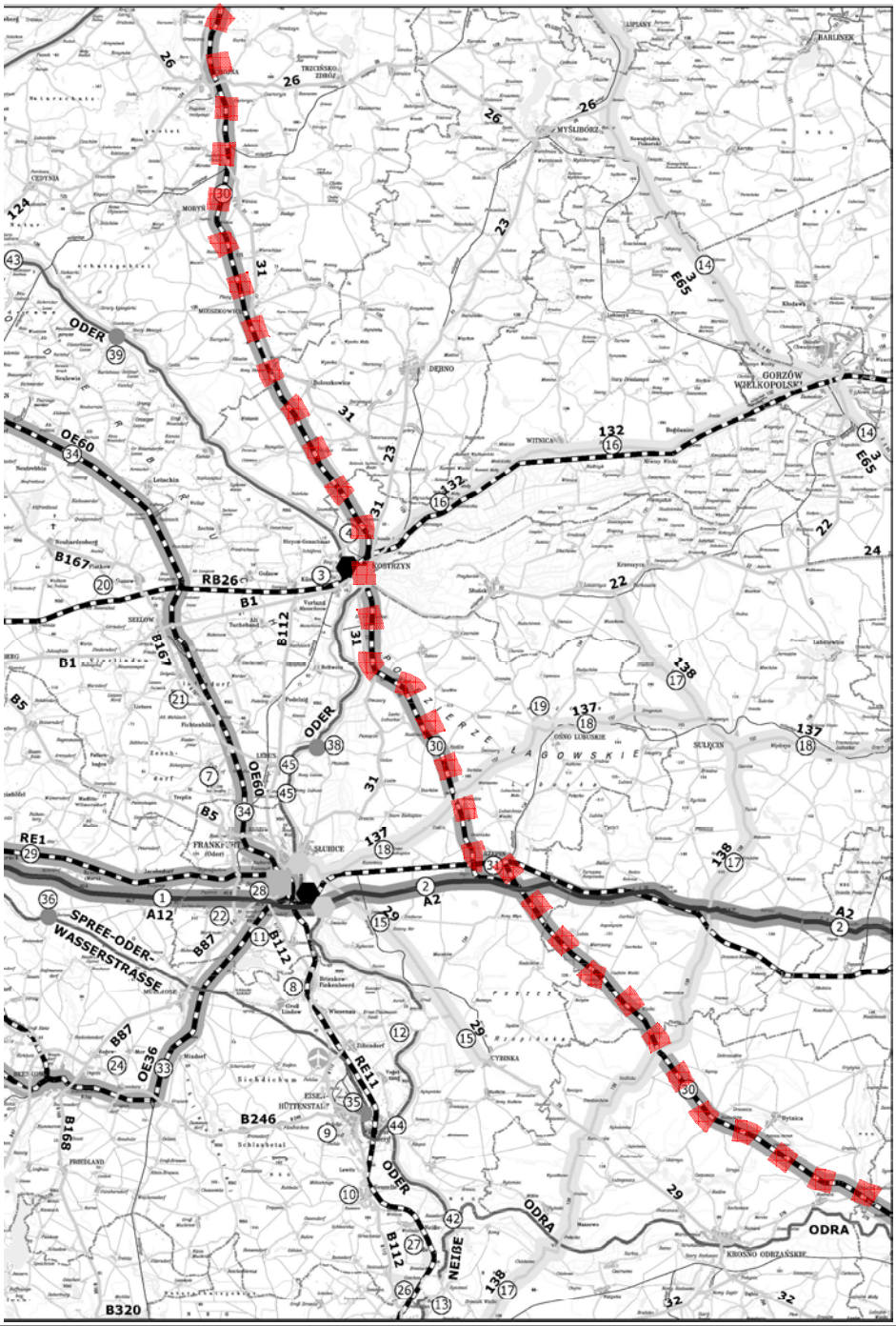
PROJEKTTITEL	WESTLICHE UMFAHRUNG DER STADT STETTIN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – In Vorbereitung: o Westliche Umfahrung der Stadt Stettin o Abschnitt: 49,50 o Umsetzung ca. bis 2015 – Technische Parameter o Klasse GP (Ziel S) o mittl. freie Geschw. 100 km/h o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnen 2 x 7,0m o befestigte Seitenstreifen 2x2,0 o Erdrandstreifen 2 x 0,75 o Trennstreifen mind. 3,5 m – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Sonderbauwerke: o Brücken o Überfahrten – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verkürzung der Fahrzeit aus Police, den grenznahen Orten sowie der nördlichen Stadtteile von Stettin in Richtung des nord-östlichen Teils der Region und Polens – wirtschaftliche Aktivierung der Flächen an der Strecke – Verkehrsverteilung für 4 Grenzübergänge – Reduzierung des Transitverkehrs und Transports von Gefahrengut durch Stettin sowie des Verkehrs zum/vom Grenzübergang Lubiszyn-Linken – Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbeentwicklungsflächen			
Projektträger	• Baulastträger: zu klären • Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ul. Szczecińska 31 75-122 Koszalin • Ansprechpartner: zu klären			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	Erarbeitet: • Aktualisierung des Konzepts der westlichen Umgehung der Stadt Stettin • Analyse der Schifffahrtsanforderungen für die Brücke Police-Święta Zur Erarbeitung • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: 890 bis 1.055 Mio. PLN • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete				**X**	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		**X**			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				**X**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				**X**	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	
Relevanz für DPERON	▪	**X**				
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	
Konformität Leitbil-der, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAU DER BAHNLINIE CE 59 WROCŁAW-ZIELONA GÓRA - RZEPIN - SZCZECIN**
Kurzbeschreibung des	• kurze, stichpunktartige Beschreibung

BESCHREIBUNG	INHALT
Projektes	– Bahnlinie CE – 59 gehört zu AGTC-Netz (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations). – Geplante Maßnahmen o Bahnkörperaustausch (mit Unterbau, Entwässerung usw.), o lokale Änderungen der Geometrie, o Umbau der Bahnhöfe und Haltestellen, o Modernisierung von Brücken und anderen Ingenieurobjekten o Modernisierung der Steuerungs- und Telekommunikationsanlagen o Modernisierung des Fahrleitungsnetzes o Modernisierung der Stromversorgungsanlagen – Zielvorgaben o Streckengeschwindigkeit 120 km/h o Achslast 225 kN o Zuglänge 750 m – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: s. o. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verbesserung der Erreichbarkeit von Wrocław bis Szczecin – Erhöhung der Sicherheit – Verbesserung der Zugänge zur Bahn (Bahnhöfe), Erhöhung der Attraktivität • Abhängigkeit von anderen Projekten: – aus Realisierungssicht: keine – aus logistischer Sicht wichtig für Projekt Rail Baltica, da CE 59 einen unmittelbaren Anschluss (über Bahnhof Rzepin) in Nord-Süd-Richtung bildet • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. Insbesondere die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene kann mit diesem Projekt befördert werden.
Projektträger	• Baulastträger – PKP PLK SA (***PKP Netz AG***) – Regionaldirektion Szczecin o Dyrektor Józef Matuszczak o tel. (0-91) 471-33-00 o fax (0-91) 471-18-00 o ul. Korzeniowskiego 1 o 70-211 Szczecin o e-mail: ir.szczecin@pkp.com.pl o Projektleiter: Herr Juszczak o Tel. +48 91 4715853
Priorität im Landesmaßstab	• D • ☐ hoch • ☐ mittel • ☐ gering • PL • ☐ hoch • ☒ mittel • ☐ gering
Planungs-/Realisierungsstand	▪ Technische Planung und Machbarkeitsstudie in Vorbereitung
Geplanter Zeitablauf	▪ geplante Umsetzung bis 2015
Kosten und Finanzierung	▪ voraussichtliche Gesamtkosten: 700 Mio. EUR ▪ Finanzierung aus Kohäsionsfonds und polnischen Haushaltsmitteln

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	▪ k. A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
	• im Sinne des Informationsaustausches wünschenswert
Planungs-/Realisierungshemmnisse	▪ keine bekannt
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**				▪ als wichtige Nord-Süd-Schienenverbindung auf polnische Seite wird die Erreichbarkeit auf der gesamten Relation deutlich verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				**X**	▪ gleiches gilt für die geplanten Einrichtungen entlang der gesamten Trasse
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				▪ mit der Anhebung der Streckengeschwindigkeit wird eine deutliche Verringerung der Reisezeiten erfolgen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				▪ als wichtige Nord-Süd-Schienenverbindung auf polnische Seite wird die Erreichbarkeit auf der gesamten Relation deutlich verbessert
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				▪ die Anbindung an die Korridore II und III wird deutlich verbessert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			▪ Ausbau einer vorhandenen Strecke ist nur mit einer geringen positiven räumlichen Wirkung behaftet, eher im Sinne der Entlastung des MIV durch attraktive Bahnverbindungen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächen-				**X**	▪ zu klären

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	verbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	▪ zu klären
Erwartete Verkehrs-effekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				▪ hohe Wirkung durch Veränderung des modal splits zugunsten der Bahn zu erwarten
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				▪ klassische Maßnahme zur Stärkung des ÖPV
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			**X**		▪ durch Ausbau einer vorhandenen Strecke nur bedingt erzielbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				▪ klassische Maßnahme zur Veränderung des modals splits
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				▪ durch Veränderung des modal splits auch hier hohe Wirkung zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		**X**			▪ Ausbau der Bahnstrecke von Szczecin über Poznań nach Wrocław
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		▪ zu klären
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	▪ zu klären
Relevanz für DPERON		**X**				▪ eine der wichtigen Bahn-Nord-Süd-Verbindungen
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	▪ zu klären
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	**X**				▪ entspricht den Intentionen der Leitbilder
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	▪ keine zwischenstaatlichen Vereinbarungen hierzu vorhanden

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**AUSBAU DER BAHNLINIE E59 POZNAŃ-SZCZECIN- SWINOUJSCIE**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – In Vorbereitung: o Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujscie o Streckenabschnitt: 304 km km o Umsetzung 2008 bis 2015 – Technische Parameter o max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h o max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achlast 221kN v=120 km/h o zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-

BESCHREIBUNG	INHALT			
	knüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. prioritäres Projekt			
Projektträger	▪ Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☐ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	▪ Konzeptionsplanung			
Geplanter Zeitablauf	▪ Umsetzungsbeginn: 2008			
Kosten und Finanzierung	▪ voraussichtliche Gesamtkosten: 1.790.000 EUR ▪ Finanzierung: TEN-T Fonds - 50 5 ▪ Poln. Staatshaushalt 50 %			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	▪ k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	▪ k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	▪ k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	**X**				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				**X**	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				**X**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				**X**	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				
Relevanz für DPERON		**X**				
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		**X**			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

Projekt 414-417: Neubau S 11 Kołobrzeg –Pyrzowice

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**NEUBAU S 11 KOŁOBRZEG -PYRZOWICE**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Verbindung der Städte der mittleren Ostseeküste, Kołobrzeg und Koszalin mit dem Oberschlesischen Industriebezirk – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 600 km – Umsetzung- nach 2013 • Technische Parameter : – Klasse GP (Ziel S) – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen x 7 m – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Randstreifen befestigt 2 x 2 m – Grundrandstreifen 0,75 m – Trennstreifen mind. 3,5 m • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verbesserung der Anbindung der Städte der mittleren Ostseeküste mit Oberschlesien – Reduzierung des Transits in den Orten an der N 11 – Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten • Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
Projektträger	• Baulastträger: • Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl • Ansprechpartner: zu klären

BESCHREIBUNG	**INHALT**			
Priorität im Landesmaßstab	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☒ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	Zur Erarbeitung • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: • Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen • Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) • Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) • Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	• Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				• Bau einer neuen leistungsfähigen Straße zur Anbindung an das Autobahnen- und Expressstraßennetz
	• Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				• Bau einer neuen leistungsfähigen Straße zur Anbindung an das Autobahnen- und Expressstraßennetz

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	• Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				• Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Entlastung der Durchgangsverkehrs
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	• Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				• Verbesserung der Anbindung an das sonstige Straßennetz
	• Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				• Anbindung an Paneuropäische Verkehrskorridore II und IV
	• positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			• Neue Trasse außerhalb von Siedlungen (anbaufrei)
	• Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	• Restriktionen hinsichtlich • Natura 2000 Gebiete				**X**	
Erwartete Verkehrseffekte	• Beitrag zur Verkehrsvermeidung		**X**			• Geringere Verkehrsbelastung in den Orten entlang der S11
	• Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				**X**	• Keine Auswirkungen auf ÖPNV
	• Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				• Entlastungen von Ortsdurchfahrten
	• Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				**X**	• Keine direkten Auswirkungen auf andere Verkehrsträger •
	• Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				• Entlastung des Durchfahrtsverkehrs, Bau einer neuen Straße nach modernen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	• Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße	**X**				
	• Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	• Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	
Relevanz für DPERON			**X**			• Wichtige Verkehrsverbindung Nord-Süd-Achse in Polen
Finanzierung	• gesicherte Finanzierung • EU-Förderung				**X**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	• Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	• Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

INHALTSVERZEICHNIS

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

A2.6 Projektbeschreibungen - LUBUSKIE

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

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
PROJEKTTITEL	**NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 – Technische Parameter : o Klasse S o Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h o zul. Achslast 115 kN o 2 Fahrbahnen o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m o Trennstreifen 4 m o Randstreifenbreite 2 x 1,50 o Fahrbandecke -Asphaltdecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke: Brückenbauwerke – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTTRÄGER	Bau und Unterhaltung: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31

BESCHREIBUNG	INHALT			
	65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• nach Abschnitten • Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Umsetzung bis 2013 geplant.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro • Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• in Klammern die zuständigen Stellen • in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				▪

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				▪
Relevanz für DPERON		X				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung		X			▪

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	AUTOBAHN A-2 ABSCHNITT ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Bau der Autobahn A2 mit 4 Fahrstreifen (zweibahnig) mit Standstreifen – Straßenkategorie: Autobahn • Projektziele: – Verbesserung der Erreichbarkeit entlang des paneuropäischen Verkehrskorridors – Erhöhung der Verkehrssicherheit – Verringerung der beiderseits der Grenze vorhandenen Staus (abhängig vom Beitritt Polen zum Schengener Abkommen) • Einordnung in übergeordnete Strategie: u. a. Polnisches Autobahnprogramm • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionale n Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen. – Vor diesem Hintergrund ist das Projekt leitbildkonform. – Das Projekt ist als prioritäre Maßnahme in diese Leitbilder eingeordnet.
PROJEKTTRÄGER	Autostrada Wielkopolska SA

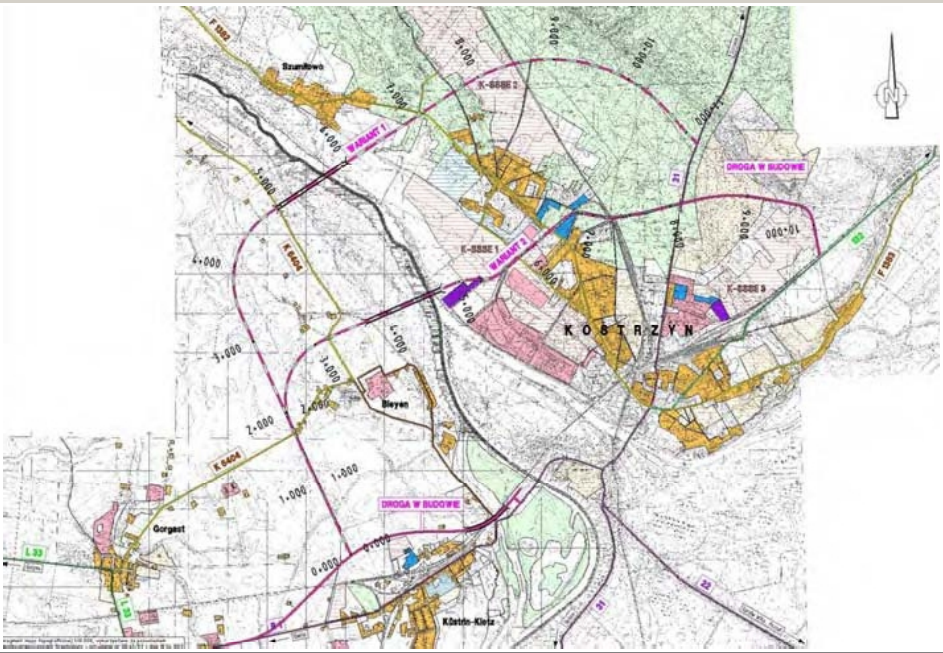
BESCHREIBUNG	INHALT
	ul. Dziadoszańska 10 61-248 Poznań tel. +48 61-878 30 50 fax +48 61-878 30 60 email: office@awsa.pl http://www.autostrada-a2.pl/en/ Betreibergesellschaft – Autostrada Eksploatacja S.A. ul. Głogowska 431 60-004 Poznań Tel.: + 48 61 8383100 Fax +48 61 8383 109 E-mail: office@aesa.pl http://www.aesa.pl/
Priorität im Landesmaßstab	• D • ☒ hoch • ☐ mittel • ☐ gering • PL • ☒ hoch • ☐ mittel • ☐ gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Die erste verbindliche Standortentscheidung wurde vom Wojewoden 1996 erteilt. Der Konzessionär kündigte an, den gesamten Konzessionsabschnitt (Mautpflichtig) - damals Świecko – Stryków II, d.h. ca. 360 km) bis zum Jahre 2001 in Betrieb zu nehmen. • Nach späteren Erklärungen beabsichtigte man, den Bau des westlichen Teils, d. h. 104,5 km Świecko –Nowy Tomyśl im März 2005 zu beginnen und 2008 in Betrieb zu nehmen. Die Bauarbeiten wurden bis heute nicht aufgenommen. • Ende August 2006 kam eine Wende in den Gesprächen zwischen dem Konzessionär, der staatlichen Generaldirektion GDDKiA und dem Wojewoden von Lubuskie: Es wurde vereinbart, dass Autostrada Wielkopolska SA sog. „punktuelle" Änderungen zu der bereits ausgelaufenen Standortentscheidungen (Trassenbestimmung) beantragen wird. [Veränderte Trasse ist u. a. mit neuen Abfahrten, Torzym, Anschlussstelle A2-S3, verbunden], anstatt die Trassenentscheidung völlig neu, inkl. UVP, beantragen zu müssen. • Wenn dies erfolgt muss der Konzessionär entsprechende UVP vorlegen und de n Kostenplan mit der Regierung abstimmen. Vorbehaltlich der Mobilisierung von erforderlichen Mitteln wird der Konzessionär den Bau 2007 beginne n und den Autobahnabschnitt 2009 in Betrieb nehmen können.
Geplanter Zeitablauf	• k.A.
Kosten und Finanzierung	• voraussichtlichen Gesamtkosten: 637,5 Mio. EUR • Finanzierung als PPP-Modell
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein erfolgt: ☐ ja ☐ nein
Planungs-/Realisie-	• k.A.

BESCHREIBUNG	INHALT
rungshemmnisse	
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				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderli-	X				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Infrastruktureinrich-tungen	che Anbindung an ebenfalls ge-plante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhande-nen Infrastrukturen (soziale, Bil-dung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	
Relevanz für DPERON		**X**				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		**X**			
Konformität Leitbil-der, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	**X**				
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

Projekt 180: Ortsumfahrung Kostrzyn N31

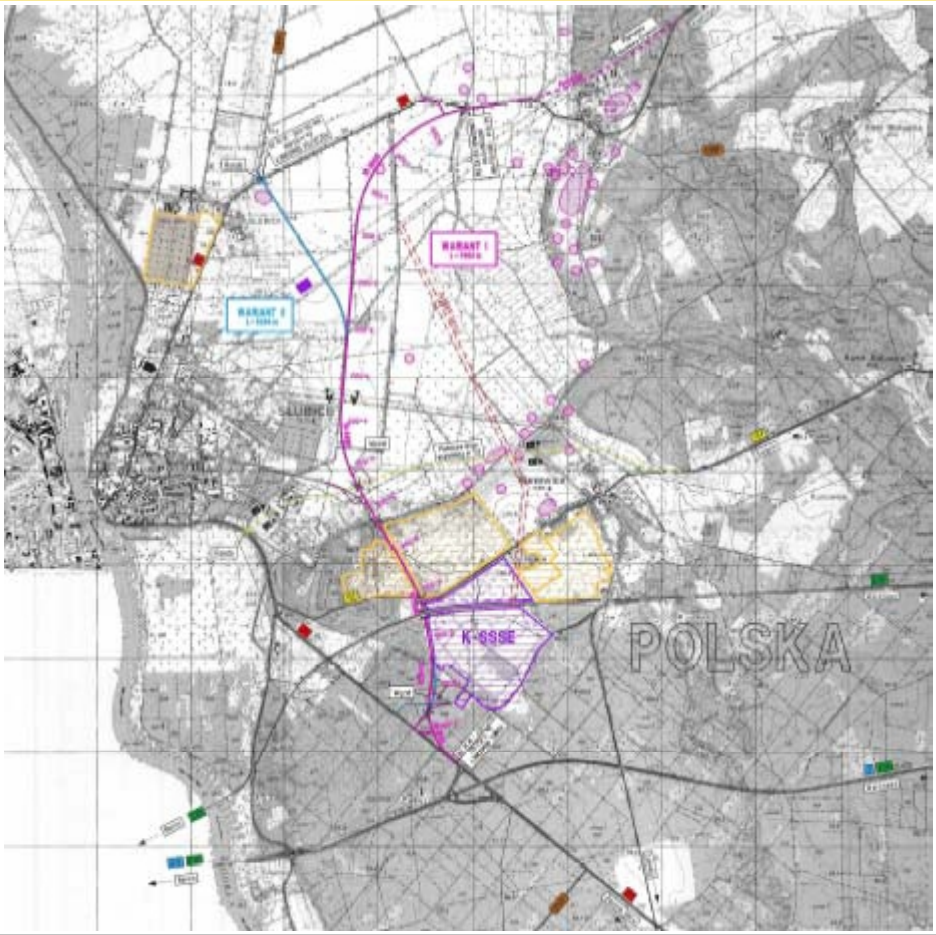
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**Ortsumfahrung Kostrzyn N31**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung In Vorbereitung: – Ortsumfahrung Kostrzyn – Länge der geplanten OU: 11,8 km – Umsetzung bis 2015 – Technische Parameter o Klasse G o mittl. freie Geschw. 90 km/h o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnbreite 6,0 - 7,0m o Randstreifenbreite 1,25m o Straßenkronenbreite 8,5-9,5 m – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr – **Verkürzung der Ortsdurchfahrzeit** – **Reduzierung der** Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs – Verbesserung der verkehrlichen Verbindungen • Abhängigkeit von anderen Projekten: – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra			
Priorität im Landesmaßstab	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	Zur Erarbeitung: • Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP • Machbarkeitsstudie • Entwicklungskonzept • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
	• 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	• Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte keine optimale Planungsabstimmung erfolgen. • 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				▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz		X			▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪
Relevanz für		X				▪ Da die OU auf einem

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
DPERON						relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			**X**		▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		**X**			▪

Projekt 181: Ortsumfahrung Słubice N29

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**Ortsumfahrung Słubice im Zuge N 29**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Ortsumfahrung Slubice, N 29 – Länge der geplanten OU: 8 km – Umsetzung 2007 – 2010 – Technische Parameter : o Klasse GP o mittl. freie Geschw 80 km/h o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m o Randstreifenbreite 1,50 – 2,75 m o Straßenkronenbreite min. 25 m o Fahrbandecke -SMA – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke:Brückenbauwerk, Durchlässe – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Anbindung an die gepl. OU Kunowice • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: – W 137: Ortsumfahrung Kunowice • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Erarbeitet:, – Vorentwurf • Erteilt: – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Zur Erarbeitung: – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße – Bauplanung inkl. Baugenehmigung – Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung für 2008-2010 geplant.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 60 Mio. PLNl • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k. A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪
Relevanz für DPERON		X				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wer-tung**	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung				**X**	▪
Konformität Leitbil-der, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern			**X**		▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatli-chen Vereinbarungen etc.		**X**			▪

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

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
PROJEKTTITEL	**Neubau W 158 Santok- Różanki**			
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Nuebau Strassenabschnittes W 158 Santok - Różanki – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 9 km – Umsetzung 2012 – 2013 • Technische Parameter : – Klasse G – Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h – zul. Achslast 115 kN – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m – Randstreifenbreite 2 x 1,25 – Straßenkronenbreite 9,5 m – Fahrbandecke -SMA o ÖPNV vorhanden: k. A. o Sonderbauwerke:k.A. o sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit – Anbindung an die vorh. N3 • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: – S 3: Gorzów Wlkp.- Szczecin • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
Planungs- /Realisierungsstand	• In Bearbeitung – Vorentwurf (Termin : Februar 2008) • Zur Erarbeitung: – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse			

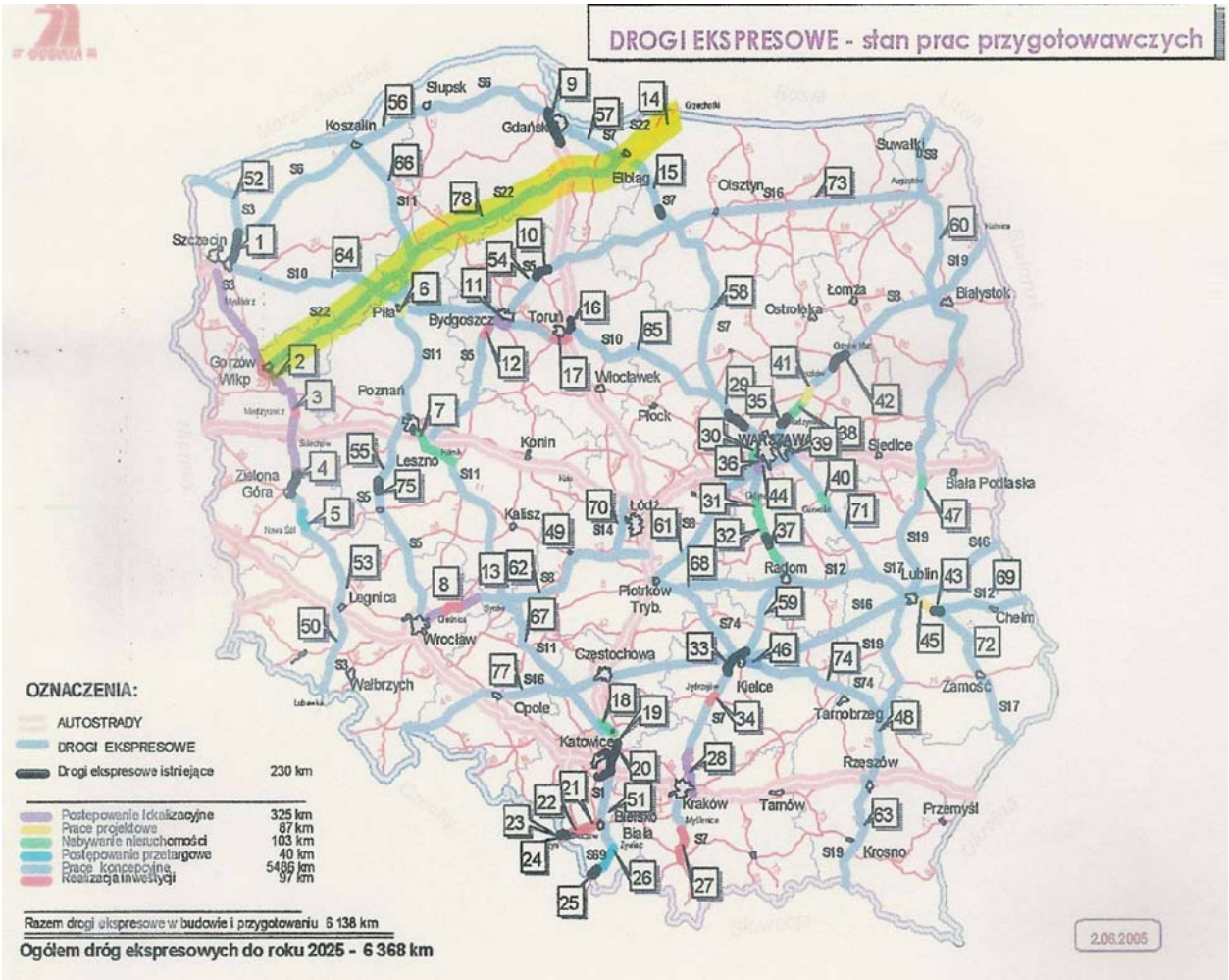
BESCHREIBUNG	INHALT
	– Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Bauplanung inkl. Baugenehmigung – Ausführungsplanung
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung für 2012-2013 geplant.
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 40 Mio. PLN • Finanzierung: LPRO.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) • Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k. A.
	• k. A.

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪
Relevanz für DPERON			X			
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung	X				▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪

Projekt 191: SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S22 Gorzów Wlkp.-Elblag

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S22 GORZÓW WLKP.-ELBLAG
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Schnellverkehrsstrasse von der S3 in Gorzów nach Elbląg – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 320 km – Umsetzung- nach 2013 • Technische Parameter : – Klasse GP (Ziel S) – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen x 7 m – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Randstreifen befestigt 2 x 2 m – Grundrandstreifen 0,75 m – Trennstreifen mind. 3,5 m • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Projektziele: – Verbesserung der Qualität der Verbindung von der Grenze mit Deutschland bis zur Grenze mit dem gebiet Kaliningrad – Reduzierung des transits in den Orten an der N22 – Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsstandorten Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	Zu erarbeiten: Studium der Machbarkeit (wirtschaftlich-technisch-ökologisch) Unterlagen für den Antrag auf Linienbestimmung ▪ Entscheidung des Umweltverfahrens ▪ Entscheidung über Linienbestimmung Bauplanung mit Entscheidung über die Baugenehmigung Ausführungsplanung			
GEPLANTER ZEITABLAUF	k.A.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	k.A			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• in Klammern die zuständigen Stellen o in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	**X**				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		**X**			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		**X**			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				**X**	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				**X**	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)				**X**	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
Relevanz für DPERON		**X**				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung				**X**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

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

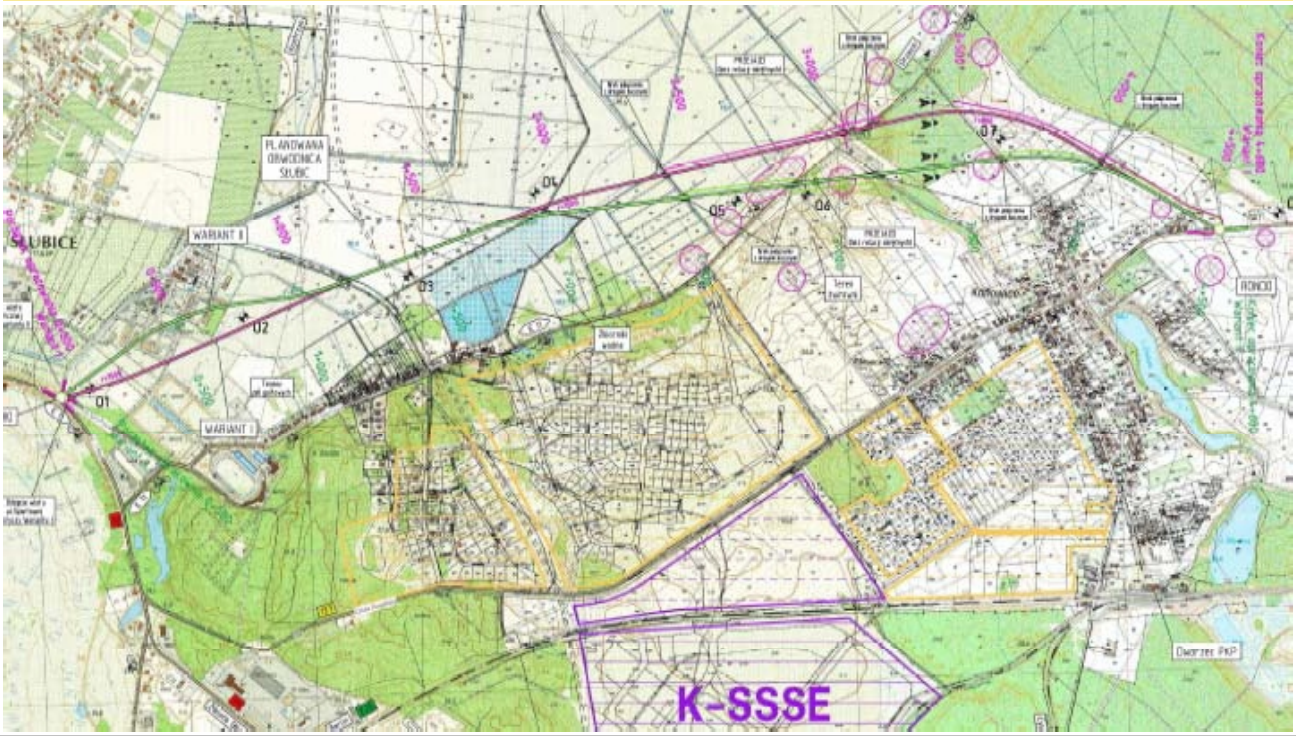
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	**W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20 – Länge der geplanten OU: 5,3 km – Umsetzung 2007-2010 – Technische Parameter o Klasse G o mittl. freie Geschw. 70 km/h o Fahrbahnbreite 7,0m o Seitenstreifenbreite 2 x 2,0 m o zul. Achslast 100 kN o Bitumenstraßendecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk Querung des Flusses Gniła Obra, – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Entlastung der Ortslage Babimost vom Durchgangsverkehr – **Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit** – **Stadtentwicklung durch verkehrliche Anbindung von Gewerbegebieten** – **Reduzierung der** Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrzeugflusses • Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der

BESCHREIBUNG	INHALT			
	deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen – Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Das Projekt wird trotzdem nicht zu den Prioritätsprojekten gezählt.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐hoch	☒ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Erarbeitet: – Technische Dokumentation (2005) – Bauplanung • Erteilt: – Linienentscheidung – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Baugenehmigung • In Vorbereitung: – Ausschreibungsverfahren			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung für 2007-2010 geplant			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: 33 Mio. PLN • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		**X**			
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		**X**			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		**X**			
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		**X**			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		**X**			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			**X**		
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		**X**			
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			**X**		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			**X**		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Relevanz für DPERON				**X**		
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		**X**			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

Projekt 251: Bau Ortsumfahrung KUNOWICE W (L) 137

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**BAU ORTSUMFAHRUNG KUNOWICE IM ZUGE W 137**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Bau Ortsumfahrung Kunowice W (L) 137 – Abschnitt: 4,60 km – Umsetzung: nach 2013 – Technische Parameter o Klasse G o Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h o Fahrbahnbreite 7,0m o Erdrandstreifenbreite 2 x 1,50 m o zul. Achslast 115 kN o Farbahndecke – Asphalt – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: keine – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Anbindung des geplanten Ortsumfahrung mit gepl. Ortsumgehung Słubice – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Entlastung der Ortslage Kunowice vom Durchgangsverkehr – **Reduzierung der** Lärm- und Schadstoffemissionen – Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☐ mittel	☒ gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Erarbeitet: – Vorentwurf • Zur Erarbeitung: – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung nach 2013 geplant.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. • Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k. A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		**X**			
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		**X**			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		**X**			
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		**X**			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		**X**			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				**X**	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			**X**		
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			**X**		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		**X**			
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			**X**		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			**X**		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			**X**		
Relevanz für DPERON				**X**		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wer-tung**	
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung		**X**			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			
	▪ Konformität zu zwischenstaatli-chen Vereinbarungen etc.		**X**			

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

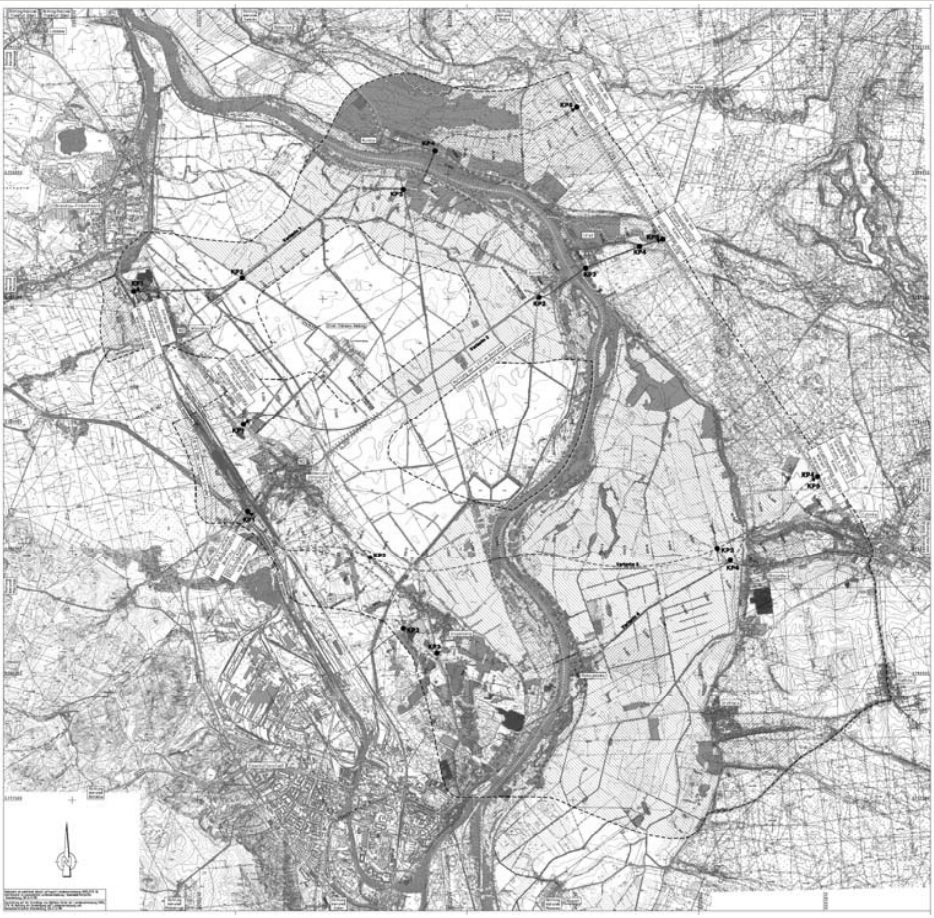
BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**AKTUALIESIERUNG DES VORENTWURFES UMBAU W 282,315 UND 278 ALS ERSATZSTRASSE N 32N.**
Kurzbeschreibung des Projektes	▪ kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Aktualiesierung des Vorentwurfes Umbau W 282, 315 und 278 als Ersatzstrasse N 32N, Abschnitt Zielona Góra- Wolsztyn und Konotop- Wschowa – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 72 km – Umsetzung- nach 2013 – Technische Parameter : o Klasse GP o Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 + 2 x 0,5 = 8,00 m o Randstreifenbreite 2 x 1,25 o Straßenkronenbreite 10,5 m o Fahrbandecke -Asphaltdecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke: Brückenbauwerke über Stara Odra, Obra, Kanał Południowy i Północny, Brückenbauwerk über vorh. Gleisanlagen und im Zuge einer Gemeindestrasse – sonstige Besonderheiten: k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Projektziele: – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbindung vorh. Nationalstrassen N 3 und N 12 • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• In Bearbeitung – Aktualisierung des Vorentwurfes • Zur Erarbeitung: – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzung nach 2013 geplant.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. • Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k. A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		
Relevanz für DPERON				X		

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wer-tung	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung		**X**			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		**X**			
	▪ Konformität zu zwischenstaatli-chen Vereinbarungen etc.		**X**			

Projekt 257: Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**BAU ORTSUMFAHRUNG URAD W (L) 134**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134 – Abschnitt: 1,83 km – Umsetzung: k.A. – Ausbau der bestehenden Straße W134 o Abschnitt 316 m – Technische Parameter o Klasse G o mittl. freie Geschw. 70 km/h o Fahrbahnbreite 7,0m o Erdrandstreifenbreite 2 x 1,25 m o zul. Achslast 100 kN – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: o Brückenbauwerk 220 m -Querung des Flusses Odra, o Brückenbauwerk 10 m -Querung des Flusses Pliszka – sonstige Besonderheiten: k. A.

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Projektziele: – Anbindung des geplanten Grenzübergangs für Personenverkehr mit der Nationalstraße N29 , Herstellung des Straßenzuges mit der W134 – Verbesserung der Verkehrssicherheit • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒hoch	☐mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Erarbeitet: – Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP – Machbarkeitsstudie • Zur Erarbeitung: – Entwicklungskonzept – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße – Bauplanung inkl. Baugenehmigung – Ausführungsplanung			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. • Finanzierung: k. A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• in Klammern die zuständigen Stellen – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein Zweckmäßig zum Informationsaustausch			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Relevanz für DPERON		**x**				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**x**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**x**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**x**	

Projekt 334: Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Umgesetzt: o Umbau des Haltepunktes Słubice o Umbau des Bahnhofs Kunowice o Oberbauaustausch auf einem Abschnitt von 15 km o Umbau Stromversorgung und automatischer Streckenblock auf 15 km o Modernisierung der Steuerungs- und Telekommunikationsanlagen o Umbau des Fahrleitungsnetzes im gesamten Streckenabschnitt – In Realisierung: o Bau von Unterführungen für Tiere – Technische Parameter o max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h o max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achslast 225kN v=120 km/h o zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: Brücke für Tierwechsel, Unterführungen für Tiere • Projektziele: – Anpassung und Bau von Ingenieurbauwerken als Tierwechselstellen – Anbringung von Tierabschreckungsanlagen an bestimmten Stellen – Reduzierung der Lärmemission und Schwingungen – **Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC** – **Verbesserung der Durchlassfähigkeit und Verkürzung der Fahrzeit** – Verbesserung der Sicherheit auf den Bahnübergängen

BESCHREIBUNG	INHALT			
	• Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. • prioritäres Projekt			
Projektträger	Bau und Unterhaltung: (PKP Netz)			
Priorität im Landesmaßstab	D	☒ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• Modernisierung der Bahnstrecke abgeschlossen • Bau der Wechselstellen im Gange			
Geplanter Zeitablauf	• Modernisierung der Bahnstrecke am 22.06.2004 abgeschlossen • Bau der Wechselstellen bis zum 10.2007			
Kosten und Finanzierung	• Modernisierung der Bahnstrecke: 18.191.109,56 Euro • Aufsicht: 795.626,00 Euro • Planung und Steuerung Bau von zwei Tierwechselbrücken: 146.280,00 Euro • Planung und Bau von Unterführungen für Tiere: 4.987.23,31 Euro			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

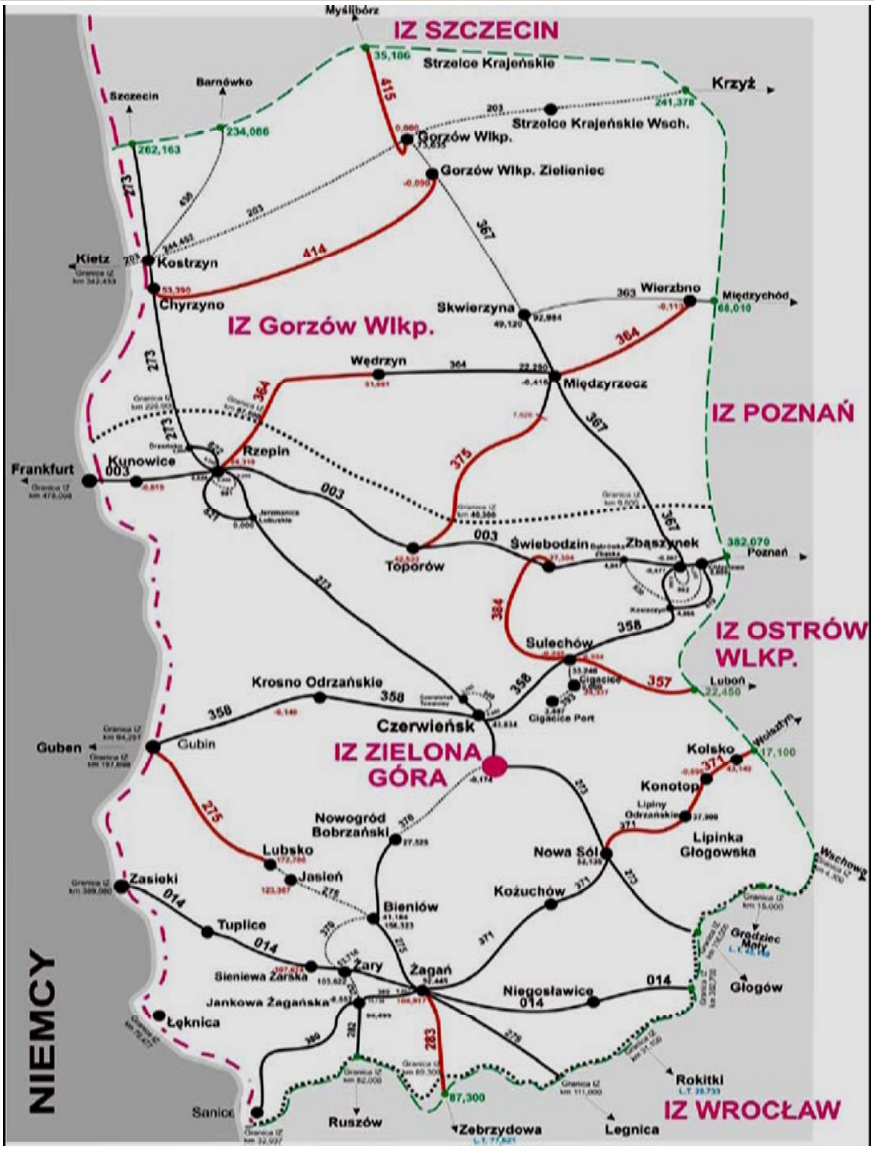
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwick-	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**x**				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
lung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		**X**			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	**X**				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)	**X**				
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	**X**				
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				**X**	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	**X**				
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				**X**	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	**X**				
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	**X**				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				
Relevanz für DPERON		**X**				
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
	• gesicherte Finanzierung • EU-Förderung		**X**			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	• Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	• Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.	**X**				

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – In Vorbereitung: o Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. o Streckenabschnitt: 40 km o Umsetzung 2007 bis 2010 – Technische Parameter o max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=100 km/h o zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit

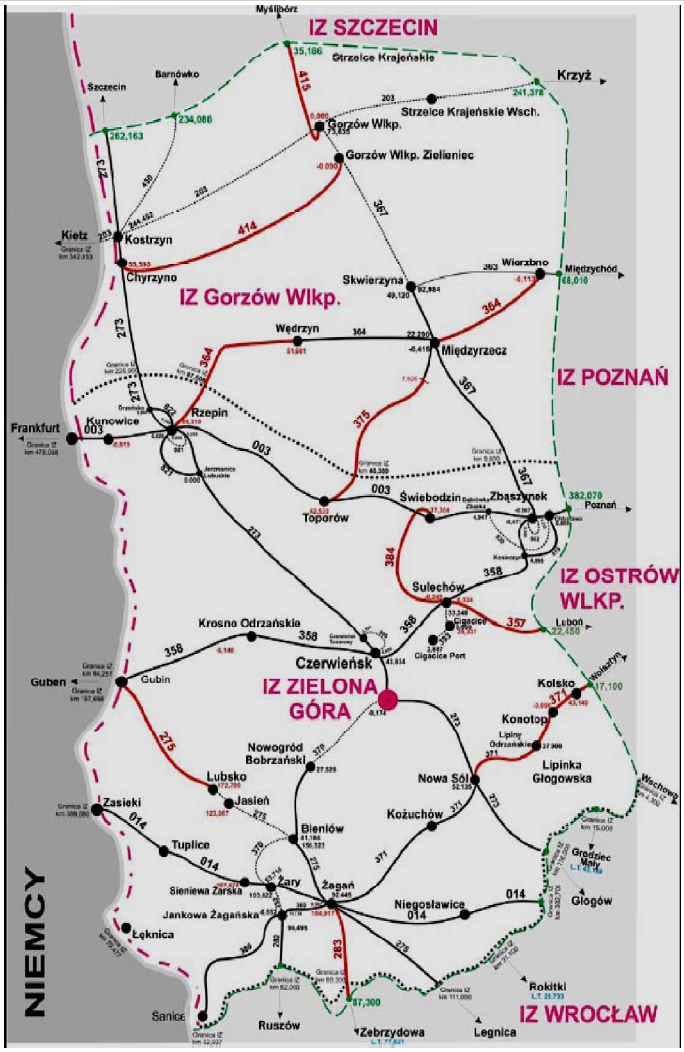
BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Verbesserung der Sichtverhältnisse – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung eines Teils der Bahnübergänge • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – prioritäres Projekt			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐hoch	☒ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• k.A.			
Geplanter Zeitablauf	• Umsetzungsbeginn: 2007			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: 6,6 Mio. EUR • Finanzierung: EU Strukturfonds- 50 % • abgesichert als Eigenanteil 25 %			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja ☐ nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			
Relevanz für DPERON			X			
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			
Konformität Leitbil-	▪ Konformität zu übergeordneten					

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
der, Vereinbarungen	(grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – In Vorbereitung: o Bau der Verbindungsbahn mit Elektrifizierung o Streckenabschnitt: 44,2 km o Länge der Verbindungsbahn 2,243 o Umsetzung 2009 - 2013 • Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – **Verbesserung der Durchlassfähigkeit** – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz

BESCHREIBUNG	INHALT			
	– Modernisierung eines Teils der Bahnübergängen • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – prioritäres Projekt			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań			
Priorität im Landesmaßstab	**D**	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☐ hoch	☒ mittel	☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	• k.A.			
Geplanter Zeitablauf	• Beginn der Umsetzung: 2009			
Kosten und Finanzierung	• voraussichtliche Gesamtkosten: 20 Mio. EUR • Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	• k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☒ ja nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			
Relevanz für DPERON			X			
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung		X			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	

INHALTSVERZEICHNIS

A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE 2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze 2
Projekte 168-169: BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa 6
Projekt 339: Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz 9
Projekt 341: Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka 12
Projekt 367: Neubau des Flughafenterminals in Wrocław 15

A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE

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

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

BESCHREIBUNG	**INHALT**
PROJEKTBESCHREIBUNG	
Projekttitel	**NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 • Technische Parameter : – Klasse S – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Trennstreifen 4 m – Randstreifenbreite 2 x 1,50 – Fahrbandecke -Asphaltdecke • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibiltät des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTTRÄGER	Bau und Unterhaltung: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

BESCHREIBUNG	INHALT			
	GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	nach Abschnitten Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	Umsetzung bis 2013 geplant.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• in Klammern die zuständigen Stellen o in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☒ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☒ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	k. A.			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				
Relevanz für DPERON		X				

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wer-tung	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung		X			
Konformität Leitbil-der, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			
	▪ Konformität zu zwischenstaatli-chen Vereinbarungen etc.		X			

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	
	
Projekttitel	**BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Das Vorhaben den der Autobahn A4, Abschnitt Zgorzelec (deutsch-polnische Grenze) - Krzyżowa (Anschlussstelle zur Autobahn A18). Teil des europäischen Verkehrskorridors III und der E40 – Länge des Abschnitts 51,3 km – Das Vorhaben umfasst zwei Maßnahmen - Grenze - Wykroty: 21,6 km; - Wykroty - Krzyżowa: 29,7 km – Umsetzung: 07.2006-11.2008 – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: - Brücken - Überfahrten - Anschlussstellen – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – zu ergänzen
Projektträger	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA ul. Żelazna 59; 00 - 848 Warszawa tel. +48 22 375 88 88 e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl Projektmanagement und -steuerung: SCETAUROUTE S.A. Niederlassung in Polen / DHV Polska Sp. z o.o. SCETAUROUTE S.A. Oddział w Polsce

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

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

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
ungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete					
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
Relevanz für DPERON						
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	**Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz**
Kurzbeschreibung des Projektes	• kurze, stichpunktartige Beschreibung – Teilstrecke der Bahnstrecke E30 • Projektziele: – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung der Gleise und Weichen • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław

Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering

BESCHREIBUNG	INHALT
Planungs-/Realisierungsstand	• k.A.
Geplanter Zeitablauf	• k.A
Kosten und Finanzierung	• k.A.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	o k.A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein
	erfolgt: ☐ ja ☐nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				X	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				X	
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrs-	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	

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

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	**Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka**			
Kurzbeschreibung des Projektes	• Projektziele: – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung der Gleise und Weichen • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.			
Projektträger	• Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐ gering
	• PL	• ☒ hoch	• ☐ mittel	• ☐gering
Planungs-/Realisierungsstand	▪ k.A.			
Geplanter Zeitablauf	▪ k.A			

BESCHREIBUNG	INHALT
Kosten und Finanzierung	▪ k.A.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	o k.A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: ☒ ja ☐ nein
	erfolgt: ☐ ja ☐nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				X	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				X	
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**Wirkungen**				**Begründung**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				**X**	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit				**X**	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)				**X**	
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				**X**	
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				**X**	
Relevanz für DPERON					**X**	
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung				**X**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

Projekt 367: Neubau des Flughafenterminals in Wrocław

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBESCHREIBUNG	



Projekttitel	NEUBAU DES FLUGHAFENTERMINALS IN WROCŁAW
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	• kurze, stichpunktartige Beschreibung : o Erweiterung des Copernicus-Flughafens in Wrocław o Umsetzung bis ca. 2012 o Baubeginn - Januar 2008 r.; o 1. Stufe bis 2010 - Terminalbau (bis 2 Mio. Passagiere pro Jahr) o 2. Stufe bis 2012 (bis 4,5 Mio. Passagiere pro Jahr) o Geplant sind auch: o Verlängerung der Startbahn (auf 3000 m) o neue Stellfläche für 17 Flugzeuge o neues Kraftstofflager o ILS-Modernisierung o Modernisierung Beleuchtung o Modernisierung Stromversorgung o Planungen zum Terminalbau werden begleitet vom Konzept zum Ausbau der Straßen- und Sschieneninfrastruktur zum Flughafenanschluss • Technische Parameter : o Bezugspunkt ARP 51 06 09,66 N, 16 53 09,01 E o Entfernung von der Stadt 10 km o Höhenlage 123.2 m. ü. NN • Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. • Sonderbauwerke: k. A. • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: – Befriedigung der Bedürfnisse des sich dynamisch entwickelnden Flugverkehrs, EM 2012 – Verbesserung der Erreichbarkeit von Investitionsgebieten • Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um di bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBESCHREIBUNG				
	Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	• Zarząd Spółki Port Lotniczy Wrocław S.A Port Lotniczy Wrocław S.A. 54-530 Wrocław, ul. Skarżyńskiego 36 tel. (071) 35-81-100 fax. (071) 35-73-973			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	☐ hoch	☐ mittel	☐ gering
	PL	☒ hoch	☐ mittel	☐gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	• Juli 2006 - Zuschlag für „JSK Architekci" für die Terminal- und Infrastrukturplanung			
GEPLANTER ZEITABLAUF	• Baubeginn Januar 2008.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	• voraussichtliche Gesamtkosten: 600 Mio. Zloty • Finanzierung: Hauptquelle EU			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	• k.A.			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: ☐ ja ☐ nein			
	erfolgt: ☐ ja ☐ nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k. A.			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrich-	**X**				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	**X**				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	**X**				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbar-	**X**				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	**X**				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen,	**X**				
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO_2-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				**X**	
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				**X**	
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	**X**				
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			**X**		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		**X**			
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			**X**		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit				**X**	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	**X**				
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	**X**				
Relevanz für DPERON		**X**				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSCHANCEN)						
	▪ gesicherte Finanzierung				**X**	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		**WIRKUNGEN**				**BEGRÜNDUNG**
		hoch	**mittel**	**gering**	**keine Wertung**	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern				**X**	
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				**X**	

A3 Bewertungsmatrix Verkehrsmodell Los 4

A3.1 Maßnahmebewertung (Straße) Maßnahmebewertung (Schiene)

A3.2 Maßnahmewirkungen

A3 Bewertungsmatrix Verkehrsmodell Los 4

A3.1 Maßnahmebewertung (Straße) Maßnahmebewertung (Schiene)

A3.2 Maßnahmewirkungen

MIV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

Relation		S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S6 : OU Szczecin	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	B109/L26: OU Levenhagen	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S3 : OU Międzyzdroje	S3 : OU Sławno	S6 : OU Nowogard	W 113: Neubau OU Goleniów	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	W 102: Neubau OU Trzebiatów	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	B104: OU Pasewalk	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	B196: OU Bergen	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Grenzübergang Garz-Świnoujście	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	L191:Ausbau A20 bis Fischland	Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke	S11: Ortsumgehung Kołobrzeg	S11: Ortsumgehung Koszalin	S11: Ortsumgehung Bobolice	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S10: Ortsumgehung Wałcz	N31: Ortsumgehung Gryfino	Brücke über die Swine in Świnoujście
Szczecin	Berlin																															
Szczecin	Sachsendreieck (DD)																															
Szczecin	Poznan																															
Szczecin	Warschau																															
Greifswald	Berlin																															
Greifswald	Szczecin																															
Neubrandenburg	Berlin																															
Neubrandenburg	Szczecin																															
Neubrandenburg	Greifswald																															
Stralsund	Berlin																															
Stralsund	Szczecin																															
Stralsund	Greifswald																															
Stralsund	Neubrandenburg																															
Kolobrzeg	Berlin																															
Kolobrzeg	Szczecin																															
Kolobrzeg	Greifswald																															
Kolobrzeg	Neubrandenburg																															
Kolobrzeg	Stralsund																															
Koszalin	Berlin																															
Koszalin	Szczecin																															
Koszalin	Greifswald																															
Koszalin	Neubrandenburg																															
Koszalin	Stralsund																															
Koszalin	Kolobrzeg																															
Stargard Szczecinski	Berlin																															
Stargard Szczecinski	Szczecin																															
Stargard Szczecinski	Greifswald																															
Stargard Szczecinski	Neubrandenburg																															
Stargard Szczecinski	Stralsund																															
Stargard Szczecinski	Kolobrzeg																															
Stargard Szczecinski	Koszalin																															
Swinoujscie	Berlin																															
Swinoujscie	Szczecin																															
Swinoujscie	Greifswald																															
Swinoujscie	Neubrandenburg																															
Swinoujscie	Stralsund																															
Swinoujscie	Kolobrzeg																															
Swinoujscie	Koszalin																															
Swinoujscie	Stargard Szczecinski																															
Szczecinek	Berlin																															
Szczecinek	Szczecin																															
Szczecinek	Greifswald																															
Szczecinek	Neubrandenburg																															
Szczecinek	Stralsund																															
Szczecinek	Kolobrzeg																															
Szczecinek	Koszalin																															
Szczecinek	Stargard Szczecinski																															
Szczecinek	Swinoujscie																															
Anklam	Greifswald																															
Anklam	Neubrandenburg																															
Anklam	Swinoujscie																															
Bergen	Stralsund																															
Demmin	Greifswald																															
Demmin	Neubrandenburg																															
Demmin	Anklam																															
Eberswalde	Bernau																															
Grimmen	Greifswald																															
Grimmen	Stralsund																															
Grimmen	Demmin																															
Neustrelitz	Szczecin																															
Neustrelitz	Neubrandenburg																															
Pasewalk	Szczecin																															
Pasewalk	Neubrandenburg																															
Pasewalk	Anklam																															
Pasewalk	Neustrelitz																															
Prenzlau	Neubrandenburg																															
Prenzlau	Neustrelitz																															
Prenzlau	Pasewalk																															
Ribnitz-Damgarten	Stralsund																															
Ribnitz-Damgarten	Demmin																															
Ribnitz-Damgarten	Grimmen																															
Schwedt	Szczecin																															
Schwedt	Bernau																															
Schwedt	Eberswalde																															
Schwedt	Pasewalk																															

MIV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

Relation		S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S6 : OU Szczecin	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	B109/L26: OU Levenhagen	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S3 : OU Międzyzdroje	S3 : OU Sławno	S6 : OU Nowogard	W 113: Neubau OU Goleniów	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	W 102: Neubau OU Trzebiatów	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	B104: OU Pasewalk	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	B196: OU Bergen	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Grenzübergang Garz-Świnoujście	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	L191:Ausbau A20 bis Fischland	Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke	S11: Ortsumgehung Kołobrzeg	S11: Ortsumgehung Koszalin	S11: Ortsumgehung Bobolice	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S10: Ortsumgehung Wałcz	N31: Ortsumgehung Gryfino	Brücke über die Swine in Świnoujście
Schwedt	Prenzlau																															
Templin	Eberswalde																															
Templin	Neustrelitz																															
Templin	Prenzlau																															
Templin	Schwedt																															
Ueckermünde	Swinoujscie																															
Ueckermünde	Anklam																															
Ueckermünde	Pasewalk																															
Wolgast	Greifswald																															
Wolgast	Swinoujscie																															
Wolgast	Anklam																															
Wolgast	Demmin																															
Bialogard	Kolobrzeg																															
Bialogard	Koszalin																															
Bialogard	Szczecinek																															
Choszczno	Stargard Szczecinski																															
Drawsko Pomorskie	Stargard Szczecinski																															
Drawsko Pomorskie	Szczecinek																															
Drawsko Pomorskie	Choszczno																															
Goleniow	Szczecin																															
Goleniow	Stargard Szczecinski																															
Goleniow	Swinoujscie																															
Goleniow	Drawsko Pomorskie																															
Gryfice	Kolobrzeg																															
Gryfice	Stargard Szczecinski																															
Gryfice	Pasewalk																															
Gryfice	Prenzlau																															
Gryfice	Schwedt																															
Gryfice	Bialogard																															
Gryfice	Goleniow																															
Kamien Pomorski	Kolobrzeg																															
Kamien Pomorski	Swinoujscie																															
Kamien Pomorski	Goleniow																															
Kamien Pomorski	Gryfice																															
Lobez	Stargard Szczecinski																															
Lobez	Szczecinek																															
Lobez	Drawsko Pomorskie																															
Lobez	Goleniow																															
Lobez	Gryfice																															
Mysliborz	Eberswalde																															
Mysliborz	Schwedt																															
Mysliborz	Choszczno																															
Police	Szczecin																															
Police	Swinoujscie																															
Police	Pasewalk																															
Police	Ueckermünde																															
Police	Goleniow																															
Police	Kamien Pomorski																															
Pyrzyce	Szczecin																															
Pyrzyce	Stargard Szczecinski																															
Pyrzyce	Schwedt																															
Pyrzyce	Choszczno																															
Pyrzyce	Mysliborz																															
Slawno	Kolobrzeg																															
Slawno	Koszalin																															
Slawno	Szczecinek																															
Swidwin	Szczecinek																															
Swidwin	Bialogard																															
Swidwin	Drawsko Pomorskie																															
Swidwin	Gryfice																															
Swidwin	Lobez																															
Walcz	Szczecinek																															
Walcz	Choszczno																															
Walcz	Drawsko Pomorskie																															
Barth (Darss)	Berlin																															
Barth (Darss)	Sachsendreieck (DD)																															
Barth (Darss)	Breslau																															
Barth (Darss)	Danzig																															
Barth (Darss)	Krakau																															
Barth (Darss)	Poznan																															
Barth (Darss)	Warschau																															
Barth (Darss)	Prag																															
Barth (Darss)	Szczecin																															
Barth (Darss)	Stralsund																															
Barth (Darss)	Ribnitz-Damgarten																															

MIV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

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

SPV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

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

SPV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

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

SPV-Maßnahmebewertung

mittlere Bedeutung | hohe Bedeutung | sehr hohe Bedeutung

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S3: Neubau Szczecin - Lubawka

Maßnahmenr.: **24**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S3: Neubau Szczecin - Świnoujście

Maßnahmenr.: **25**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk

Maßnahmenr.: **26**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz

Maßnahmenr.: **28**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S3 : OU Międzyzdroje

Maßnahmenr.: **30**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S3 : OU Sławno

Maßnahmenr.: **32**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S6 : OU Szczecin

Maßnahmenr.: **33**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S6 : OU Nowogard

Maßnahmenr.: **34**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: W 113: Neubau OU Goleniów

Maßnahmenr.: **36**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój

Maßnahmenr.: **37**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: W 102: Neubau OU Trzebiatów

Maßnahmenr.: **38**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz

Maßnahmenr.: **40**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B96n: Bergen-A20 (Rügen)

Maßnahmenr.: **42**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B104: OU Pasewalk

Maßnahmenr.: **48**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B109/L26: OU Levenhagen

Maßnahmenr.: **49**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B111: OU Wolgast + Peenebrücke

Maßnahmenr.: **52**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B196: OU Bergen

Maßnahmenr.: **54**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen

Maßnahmenr.: **56**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)

Maßnahmenr.: **57**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin

Maßnahmenr.: **58**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: Grenzübergang Garz-Świnoujście

Maßnahmenr.: **59**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)

Maßnahmenr.: **129**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen

Maßnahmenr.: **382**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: L191:Ausbau A20 bis Fischland

Maßnahmenr.: **388**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke

Maßnahmenr.: **398**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S11: Ortsumgehung Kołobrzeg

Maßnahmenr.: **414**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S11: Ortsumgehung Koszalin

Maßnahmenr.: **415**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S11: Ortsumgehung Bobolice

Maßnahmenr.: **416**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S11: Ortsumgehung Szczecinek

Maßnahmenr.: **417**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: S10: Ortsumgehung Wałcz

Maßnahmenr.: **418**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: N31: Ortsumgehung Gryfino

Maßnahmenr.: **419**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Straßenplanungen

Maßnahme: Brücke über die Swine in Świnoujście

Maßnahmenr.: **422**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin

Maßnahmenr.: **58**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund

Maßnahmenr.: **310**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund

Maßnahmenr.: **311**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie

Maßnahmenr.: **313**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL

Maßnahmenr.: **314**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław

Maßnahmenr.: **315**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau E 28 Goleniów - Kołobrzeg

Maßnahmenr.: **316**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujscie

Maßnahmenr.: **317**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ulikowo

Maßnahmenr.: **318**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów

Maßnahmenr.: **319**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau E 59 Szczecin - Poznań

Maßnahmenr.: **320**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)

Maßnahmenr.: **322**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław

Maßnahmenr.: **333**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow

Maßnahmenr.: **408**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Brücke über die Swine in Świnoujście

Maßnahmenr.: **422**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

Maßnahmewirkung Infrastrukturplanungen-Schiene

Maßnahme: Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin

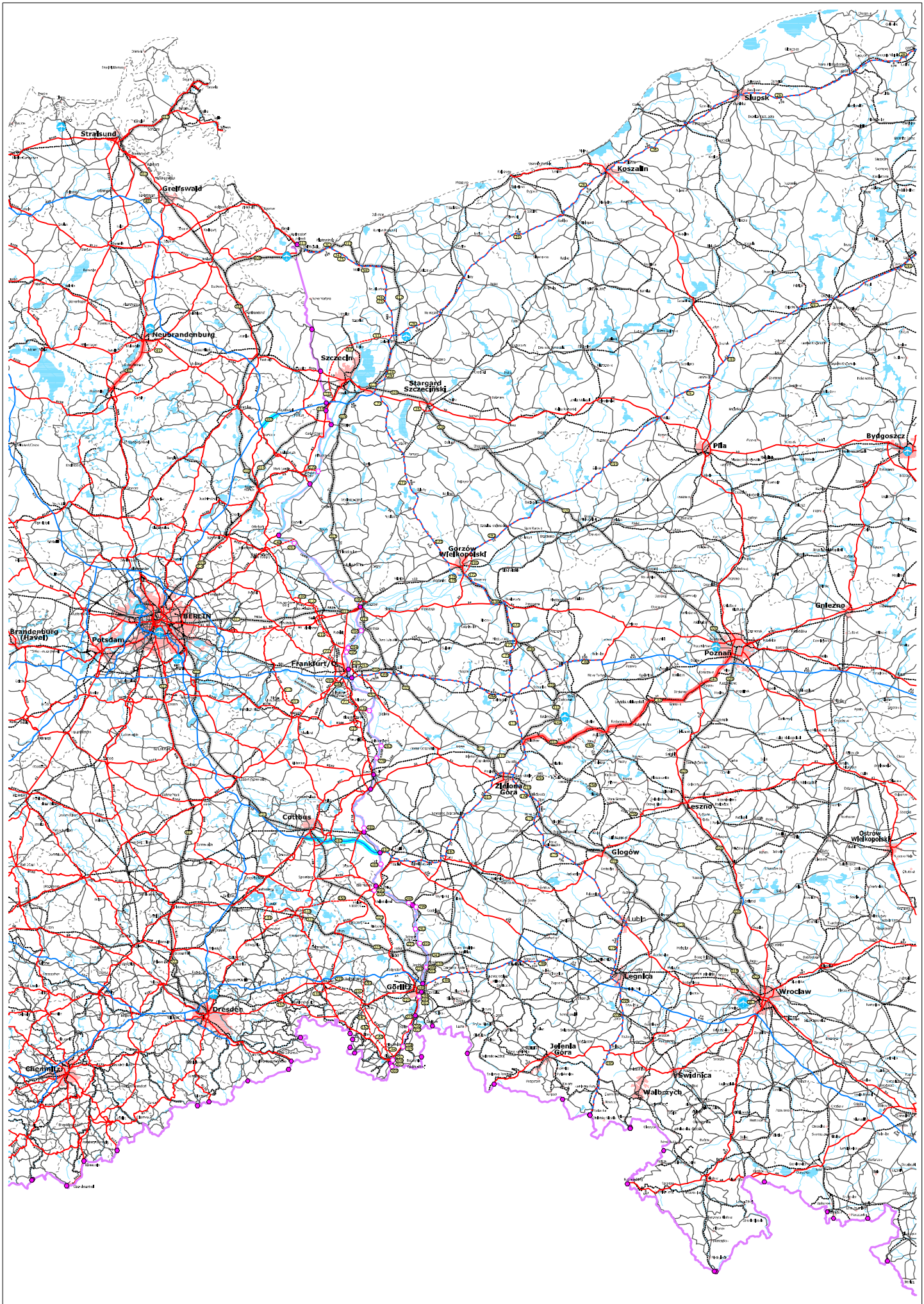
Maßnahmenr.: **999**

Kriterium: **Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit**

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

A4 Übersichtskarte DPERON Darstellung der in Steckbriefen vertieften Projekte

A4 Übersichtskarte DPERON Darstellung der in Steckbriefen vertieften Projekte

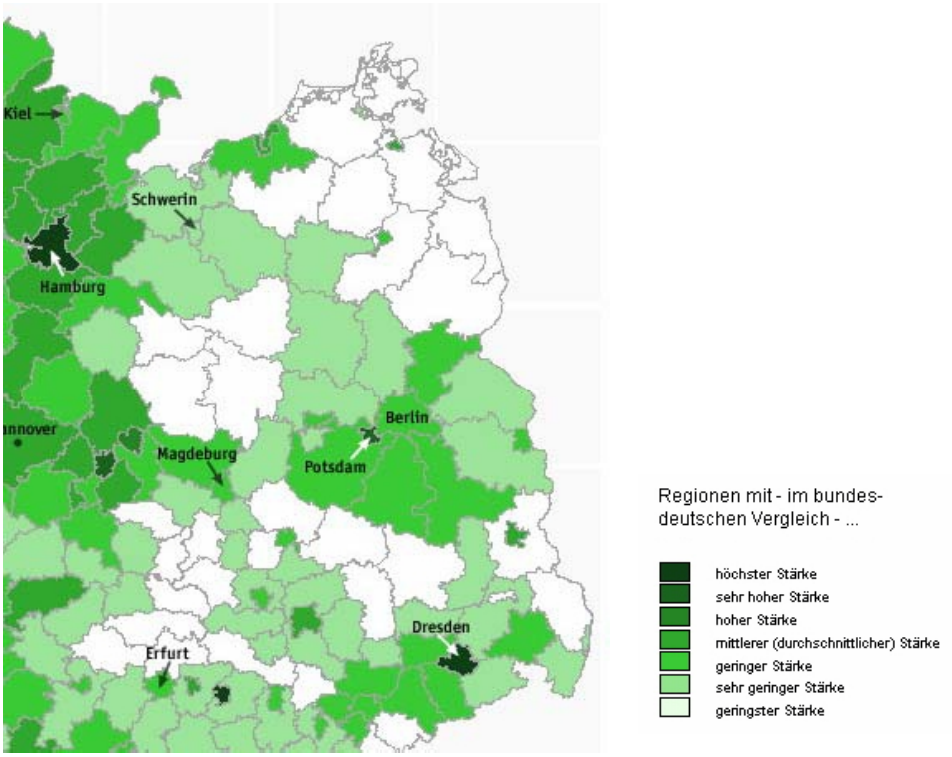

Stralsund
Greifswald
Neubrandenburg
Szczecin
Stargard Szczeciński
Słupsk
Koszalin
Pila
Bydgoszcz
Gorzów Wielkopolski
Berlin
Brandenburg (Havel)
Potsdam
Frankfurt/O.
Grieszno
Poznań
Zielona Góra
Cottbus
Leszno
Ostrów Wielkopolski
Głogów
Lubin
Legnica
Görlitz
Dresden
Wrocław
Jelenia Góra
Chemnitz
Świdnica
Wałbrzych
DPERON - Verkehrsinfrastrukturprojekte
Ernst Basler+Partner

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.

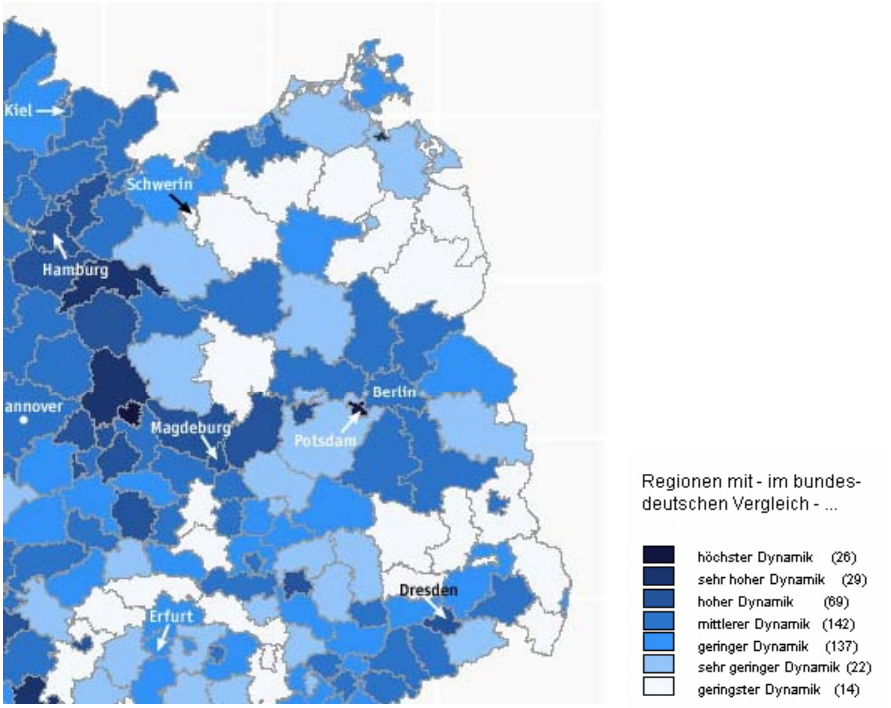
Die Wirtschaftsstärke wird derzeit als gering bis sehr gering eingestuft. Insbesondere in den Regionen Mecklenburg-Vorpommerns werden Regionen mit „geringster Wirtschaftsstärke" ausgemacht.

Abbildung 55:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



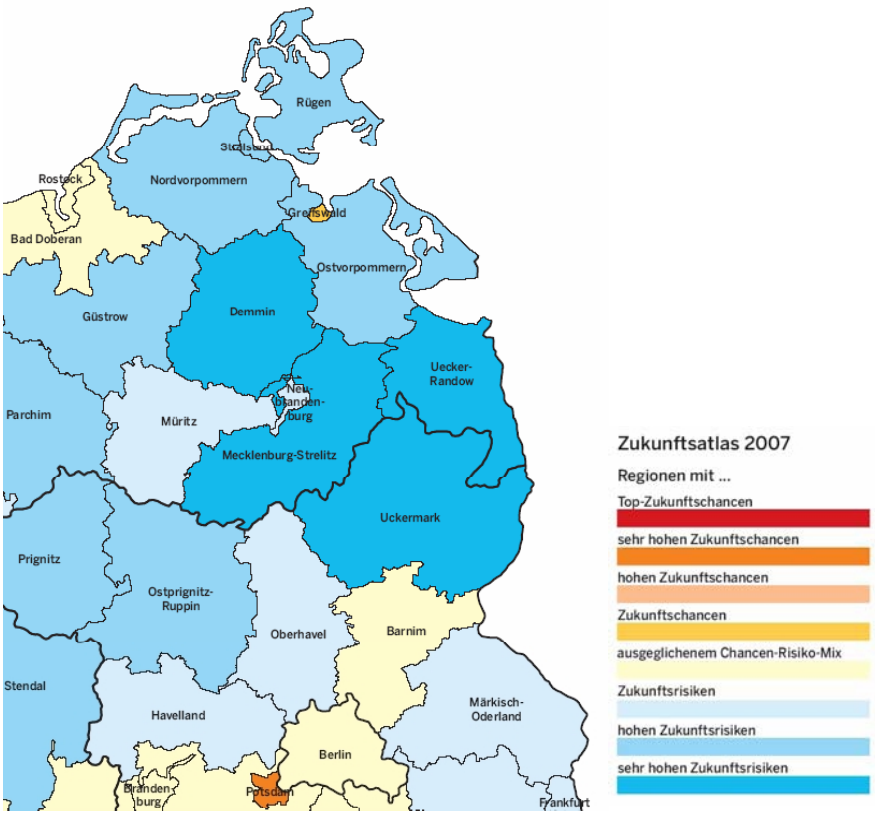
Werden die Indikatoren in ihrem zeitlichen Verlauf betrachtet, kann vor allem der Bereich um Berlin und Dresden eine mittlere bis geringe Dynamik aufweisen. Die „Zwischenräume" (zwischen der Ostsee und Berlin sowie zwischen Berlin und Dresden) sind als Räume mit der geringsten Dynamik eingestuft.

Abbildung 56:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



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

Abbildung 57:
Zukunftsatlas 2007 -
Ergebniskarte Nordraum
[Quelle: Prognos AG]

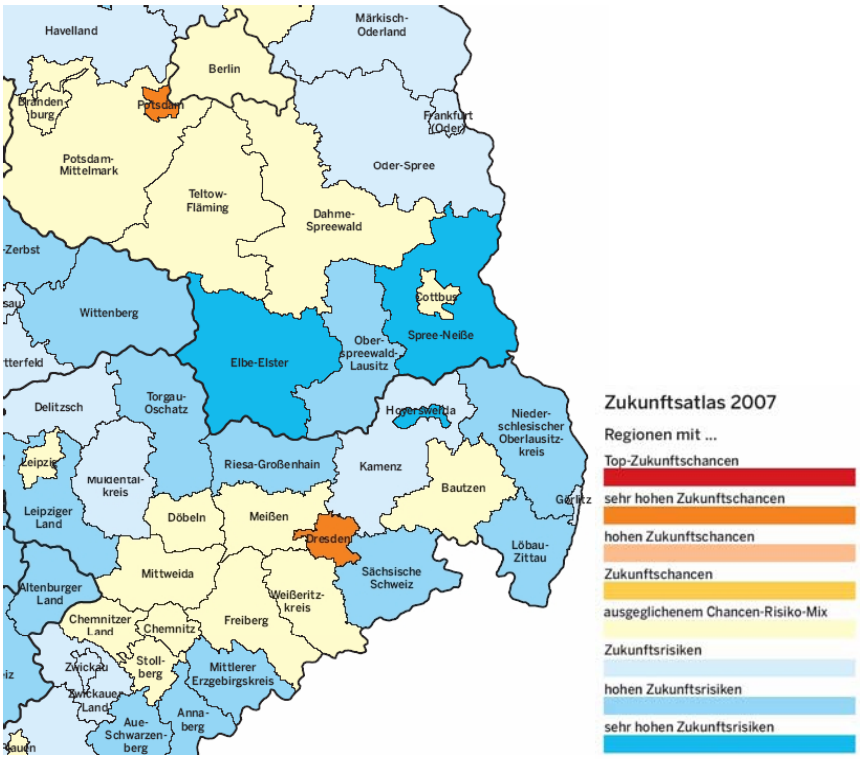


Regionen mit Zukunftsrisiken dominieren

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

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 58: 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

A6 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE			
Land Wojewodschaft	Kreis powiat				zugehörige Kreisstadt			Kreis powiat			Veränderung 2005-2020
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
ZACHODNIO-POMORSKIE	białogardzki	50.494	845	59,8	Białogard	25.740	26,0	990,0	48.100	48.000	47.700	-5,5%
	choszczeński	51.259	1.328	38,6	Choszczno	22.735	247,0	92,0	49.900	49.700	49.500	-3,4%
	drawski	60.771	1.765	34,4	Drawsko Pomorskie	17.179	345,0	49,8	58.300	58.200	58.200	-4,2%
	goleniowski	82.920	1.617	51,3	Goleniów	32.237	443,0	72,8	79.000	80.000	80.800	-2,6%
	gryficki	75.444	1.018	74,1	Gryfice	25.001	262,0	95,4	60.500	60.500	60.400	-19,9%
	gryfiński	84.806	1.870	45,4	Gryfino	31.989	254,0	125,9	83.800	84.400	84.900	0,1%
	kamieński	50.035	1.007	49,7	Kamień Pomorski	15.354	209,0	73,5	47.800	47.800	48.100	-3,9%
	kołobrzeski	78.093	726	107,6	Kołobrzeg	**44.887**	26,0	1.726,4	76.500	77.300	77.800	-0,4%
	koszaliński	63.956	1.669	38,3	Sianów	13.483	227,0	59,4	65.200	66.600	68.100	6,5%
	łobeski	38.330	1.066	36,0	Łobez	14.522	228,0	63,7	38.000	37.900	37.900	-1,1%
	myśliborski	67.965	1.181	57,5	Myślibórz	21.894	328,0	66,8	66.700	66.200	65.700	-3,3%
	policki	58.025	664	87,4	Police	**42.025**	252,0	166,8	65.300	68.100	70.200	21,0%
	pyrzycki	41.250	726	56,8	Pyrzyce	20.132	205,0	98,2	39.500	39.500	39.300	-4,7%
	sławieński	60.059	1.044	57,5	Sławno	14.303	16,0	893,9	57.600	57.400	57.300	-4,6%
	stargardzki	144.965	1.519	95,4	Stargard Szczeciński	**74.362**	48,0	1.549,2	119.700	119.300	118.300	-18,4%
	szczecinecki	81.698	1.765	46,3	Szczecinek	**42.011**	37,0	1.135,4	77.700	77.700	77.600	-5,0%
	świdwiński	51.432	1.093	47,1	Świdwin	16.866	22,0	766,6	48.300	47.800	47.100	-8,4%
	wałecki	56.876	1.414	40,2	Wałcz	27.336	38,0	719,4	54.300	53.800	53.300	-6,3%
	Koszalin	111.618	83	1.344,8					106.400	103.500	99.700	-10,7%
	Szczecin	416.485	301	1.383,7					405.800	393.900	377.800	-9,3%
	Świnoujście	43.697	195	224,1		43.697			39.700	38.200	36.500	-16,5%
SUMME		**1.770.178**	22.896	77,3							**1.656.200**	
LUBUSKIE	gorzowski	63.263	1.217	52,0	Kostrzyn nad Odra	17.713	47,0	376,9	65.218	66.365	67.315	6,4%
	krośnieński	60.144	1.390	43,3	Krosno Odrzańskie	19.514	211,0	92,5	55.273	54.065	52.889	-12,1%
	międzyrzecki	60.659	1.388	43,7	Międzyrzecz	25.870	315,0	82,1	57.890	57.642	57.324	-5,5%
	nowosolski	127.388	1.395	91,3	Nowa Sól	**42.376**	22,0	1.926,2	85.869	84.985	83.732	-34,3%
	słubicki	47.511	1.000	47,5	Słubice	20.029	185,0	108,3	47.081	47.172	47.278	-0,5%
	strzelecko-drezdeneck	51.411	1.248	41,2	Strzelce Krajeńskie	17.900	318,0	56,3	49.904	49.402	48.957	-4,8%
	sulęciński	35.954	1.177	30,5	Sulęcin	16.719	319,0	52,4	35.521	35.688	35.850	-0,3%
	świebodziński	57.864	938	61,7	Świebodzin	30.900	228,0	135,5	55.973	55.824	55.654	-3,8%
	wschowski	38.978	624	62,5	Wschowa	21.727	198,0	109,7	39.315	39.624	39.889	2,3%
	zielonogórski	89.442	1.571	56,9	Sulechów	26.432	236,0	112,0	90.564	92.146	93.544	4,6%
	żagański	85.557	1.131	75,6	Żagań	27.776	40,0	694,4	81.926	81.346	80.660	-5,7%
	żarski	102.074	1.394	73,2	Żary	**40.670**	33,0	1.232,4	98.423	97.611	96.477	-5,5%
	Gorzów Wielkopolski	126.285	77	1.640,1					124.536	122.305	118.616	-6,1%
	Zielona Góra	118.987	58	2.051,5					117.194	114.695	111.058	-6,7%
SUMME		**1.065.517**	14.608	72,9							**989.243**	

	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE			
Land Wojewodschaft	**Kreis powiat**				**zugehörige Kreisstadt**				**Kreis powiat**			**Veränderung 2005-2020**
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
DOLNOŚLĄSKIE	bolesławiecki	90.025	1.303	69,1	Bolesławiec	**43.608**	23,0	1.896,0	88.331	88.472	88.190	-2,0%
	dzierżoniowski	111.681	479	233,2	Dzierżoniów	37.516	20,0	1.875,8	101.968	98.951	95.920	-14,1%
	głogowski	91.848	443	207,3	Głogów	**74.324**	36,0	2.064,6	86.918	85.672	83.885	-8,7%
	górowski	38.038	734	51,8	Góra	21.767	269,0	80,9	36.411	36.182	35.934	-5,5%
	jaworski	54.702	581	94,2	Jawor	25.625	19,0	1.348,7	51.255	50.381	49.447	-9,6%
	jeleniogórski	67.030	628	106,7	Karpacz	5.632	37,0	152,2	63.977	64.111	64.341	-4,0%
	kamiennogórski	48.858	396	123,4	Kamienna Góra	22.985	18,0	1.276,9	45.786	44.919	44.026	-9,9%
	kłodzki	180.038	1.643	109,6	Kłodzko	30.194	25,0	1.207,8	163.778	160.193	156.552	-13,0%
	legnicki	54.206	745	72,8	Chojnów	14.426	5,0	2.885,2	52.561	52.550	52.420	-3,3%
	lubański	59.832	428	139,8	Lubań	24.082	16,0	1.505,1	55.916	54.881	53.841	-10,0%
	lubiński	110.046	712	154,6	Lubin	**82.368**	41,0	2.009,0	104.038	101.831	98.906	-10,1%
	lwówecki	51.302	710	72,3	Lwówek Śląski	19.334	240,0	80,6	47.617	47.251	47.035	-8,3%
	milicki	37.379	715	52,3	Milicz	24.824	435,0	57,1	37.031	37.123	37.138	-0,6%
	oleśnicki	105.076	1.050	100,1	Oleśnica	38.953	21,0	1.854,9	103.373	103.453	103.323	-1,7%
	oławski	72.298	524	138,0	Oława	31.794	28,0	1.135,5	71.710	71.993	71.887	-0,6%
	polkowicki	62.514	780	80,1	Polkowice	26.705	168,0	159,0	61.796	61.958	61.880	-1,0%
	strzeliński	46.090	622	74,1	Strzelin	22.990	171,0	134,4	43.953	43.590	43.265	-6,1%
	średzki	49.412	704	70,2	Środa Śląska	19.355	215,0	90,0	48.932	49.161	49.348	-0,1%
	świdnicki	167.954	743	226,0	Świdnica	**64.779**	22,0	2.944,5	157.948	155.203	152.044	-9,5%
	trzebnicki	76.553	1.026	74,6	Trzebnica	21.870	200,0	109,4	79.034	80.917	82.643	8,0%
	wałbrzyski	185.399	429	432,2	Wałbrzych	**126.465**	85,0	1.487,8	178.576	171.383	163.586	-11,8%
	wołowski	49.742	675	73,7	Wołów	23.462	331,0	70,9	47.410	47.233	46.892	-5,7%
	wrocławski	94.785	1.116	84,9	Katy Wroclawskie	17.582	176,0	99,9	102.225	105.162	107.781	13,7%
	ząbkowicki	72.767	802	90,7	Ząbkowice Śląskie	24.348	147,0	165,6	68.051	66.894	65.744	-9,7%
	zgorzelecki	100.256	838	119,6	Zgorzelec	35.690	16,0	2.230,6	93.554	92.030	90.477	-9,8%
	złotoryjski	47.468	575	82,6	Złotoryja	7.173	11,0	652,1	44.843	44.180	43.392	-8,6%
	Jelenia Góra	92.964	109	852,9					84.408	80.740	76.732	-17,5%
	Legnica	109.124	56	1.948,6					104.053	101.154	97.373	-10,8%
	Wrocław	633.857	293	2.163,3					627.329	613.467	595.412	-6,1%
SUMME		**2.961.244**	19.859	149,1							**2.759.414**	
SACHSEN	Niederschles. Oberl.	96.773	1.340	72,2	Niesky	10.981	53,6	204,8	91.100	85.800	81.400	-15,9%
	Görlitz	57.629	67	857,3	Görlitz	**57.629**	67,22	857,3	51.600	48.600	46.400	-19,5%
	Löbau-Zittau	143.383	699	205,3	Zittau	25.277	25,4	994,4	133.600	126.100	120.000	-16,3%
	Bautzen	150.002	961	156,1	Bautzen	**42.150**	66,6	632,6	139.500	132.300	126.300	-15,8%
	Kamenz	150.103	1.335	112,5	Kamenz	18.129	53,2	341,1	143.400	137.800	133.200	-11,3%
	Hoyerswerda	42.607	95	449,6	Hoyerswerda	**42.607**	94,76	449,6	36.700	33.100	30.400	-28,7%
SUMME		**640.497**	4.497	142,4					**595.900**	**563.700**	**537.700**	

	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE			
Land Wojewodschaft	**Kreis powiat**				**zugehörige Kreisstadt**				**Kreis powiat**			**Veränderung 2005-2020**
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner-dichte [EW/km²]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
MECKLENBURG-VORPOMMERN	Rügen	71.294	975	73,1	Bergen	14.651	41,8	350,8			59.570	**-16,4%**
	Nordvorpommern	112.177	2.172	51,6	Grimmen	11.195	50,3	222,6			89.081	**-20,6%**
	Ostvorpommern	110.289	1.911	57,7	Anklam	14.471	41,7	347,4			88.716	**-19,6%**
	Greifswald	53.281	51	1.044,7							53.812	**1,0%**
	Demmin	86.756	1.922	45,1	Demmin	12.806	81,6	157,0			63.308	**-27,0%**
	Neubrandenburg	68.188	86	792,9							53.379	**-21,7%**
	Mecklenburg-Strelitz	83.500	2.090	40,0	Neustrelitz	22.271	138,2	161,2			68.881	**-17,5%**
	Uecker-Randow	77.152	1.624	47,5	Pasewalk	11.961	55,0	217,5			53.597	**-30,5%**
	Stralsund	58.708	39	1.505,3							55.867	**-4,8%**
SUMME		**721.345**	10.870	66,4							**586.211**	
BRANDENBURG	Uckermark	139.326	3.058	45,6	Prenzlau	20.904	142,0	147,2	131.980	127.290	121.380	**-12,9%**
	Barnim	176.693	1.494	118,3	Eberswalde	**41.831**	58,0	721,2	179.220	177.850	174.290	**-1,4%**
	Märkisch-Oderland	192.122	2.128	90,3	Seelow	5.776	42,0	137,5	191.920	189.920	185.950	**-3,2%**
	Frankfurt (Oder)	63.748	148	430,7					60.760	59.270	57.240	**-10,2%**
	Oder-Spree	190.728	2.243	85,0	Beeskow	8.432	77,0	109,5	186.530	181.980	175.380	**-8,0%**
	Dahme-Spreewald	161.937	2.261	71,6	Lübben	14.627	120,0	121,9	160.900	158.340	154.020	**-4,9%**
	Spree-Neiße	136.896	1.648	83,1	Forst	22.391	110,0	203,6	131.240	126.050	119.730	**-12,5%**
	Cottbus	105.309	164	642,1					101.400	98.510	94.660	**-10,1%**
	Oberspreewald-Lausitz	132.032	1.217	108,5	Senftenberg	28.774	127	226,6	125.710	120.720	114.940	**-12,9%**
	Elbe-Elster	122.031	1.889	64,6	Herzberg	10.930	148	73,9	117.950	113.670	108.540	**-11,1%**
SUMME		**1.420.822**	16.250	87,4					**1.387.610**	**1.353.600**	**1.306.130**	
BERLIN		**3.458.763**	892	3.877,5		**7.640.037**					**3.366.000**	**-2,7%**
GESAMT		**12.038.366**									**11.200.898**	**-7,0%**

DPERON Projektpool

liegt vor	VER-TIEFEN	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	D	PL	D/PL
							in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	1	1	BAB	A10: Umbau AD Schwanebeck	S	BVWP		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	2	2	BAB	A10: AD Schwanebeck-AS Hellersdorf	S	BVWP		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim/Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	1/2	Pomerania/ Viadrina	X						1	0	0
	3	3	BAB	A10: AD Oranienburg-AD Pankow	S	BVWP		X			X			X							-	D	Brandenburg	Oberhavel	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	4	4	BAB	A10: Weißensee-AD Schwanebeck	S	BVWP		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	5	5	B	B109: OU Templin	S	BVWP				X											-	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	6	6	B	B109: OU Schönerlinde	S	BVWP				X											-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					1	0	0
	7	7	B	B104: BAB-Zubringer Neubrandenburg	S	BVWP		X			X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK	1	0	0
	8	8	B	B168n: OU Trampe	S	BVWP				X	X					X					-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					1	0	0
	9	9	B	B168n: OU Tiefensee	S	BVWP		X		X	X		X			X					-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					1	0	0
	10	10	B	B104: OU Strasburg	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							1	0	0
	11	11	B	B104: OU Löcknitz	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							1	0	0
	12	12	B	B109: OU Belling	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania							1	0	0
	13	13	B	B109: OU Jatznick	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					1	0	0
	14	14	B	B197: OU Friedland	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					1	0	0
	15	15	B	B110: OU Demmin	S	BVWP		X			X				X						-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X					1	0	0
	16	16	B	B158: OU Seefeld	S	BVWP															-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	17	17	B	B158: OU Werneuchen	S	BVWP															-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	18	18	B	B158: OU Ahrensfelde (BE/BB)	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	19	19	B	B2: OU Schwedt/Vierraden	S	BVWP		X			X		X	X							-	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					bereits fertig gestellt	1	0	0
	20	20	B	B167: OU Finowfurt/Eberswalde	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					Sofortmaßnahme gem. WISTEK der Stadt Eberswalde, derzeit werden die Entwurfsunterlagen erarbeitet	1	0	0
	21	21	B	B167: OU Hohenfinow/Falkenberg	S	BVWP															-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X						1	0	0
	22	22	BAB	A-6: Abschnitt Klucz - Kijewo	S	GDDKiA	X					X		X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	23	23	BAB	A-6: Neubau Rzęśnica -Goleniów	S	GDDKiA	X					X		X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	24	24	BAB	S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKiA			X			X						X				PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							0	1	0
	25	25	BAB	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKiA		X				X		X				X				PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							0	1	0
	26	26	BAB	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKiA			X			X						X				PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania							0	1	0
	27	27		entfällt																							keine									
	28	28	BAB	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	29	29	B	N26: OU Myślibórz	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	30	30	BAB	S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKiA	X					X		X				X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	31	31	BAB	S10 : OU Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo	S	GDDKiA	X					X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	32	32	BAB	S6 : OU Sławno	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	33	33	B	OU Szczecin	S	GDDKiA		X				X			X			X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK	0	1	0
	34	34	BAB	S6 : OU Nowogard	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	35	35	BAB	im Zuge S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X				X			X			X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK	0	1	0
	36	36	L	W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	37	37	L	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	38	38	L	W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	39	39	L	W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW		X						X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	40	40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL		X			X				X				X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	41	41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL		X			X			X					X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK	1	0	0
	42	42	B	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	43	43	B	B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/ MVBL	X				X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen	1	0	0
	44	44	B	B105: OU Stralsund	S	BVWP/ MVBL			X		X		X			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	45	45	B	B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/ MVBL	X				X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	46	46	B	B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	47	47	B	B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/ MVBL		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubranden-burg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	48	48	B	B104: OU Pasewalk	S	BVWP/ MVBL		X			X					X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	49	49	B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X				X		(X)	X					X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	50	50	B	B194: OU Loitz	S	BVWP/ MVBL		X			X		X			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	51	51	B	B110: OU Dargun	S	BVWP/ MVBL	X				X		X			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X				1	0	0
	52	52	B	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/ MVBL			X		X			X		X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X		X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK	1	0	0
	53	53	B	B110: Ortsumgehung Zirchow (Usedom)	S	MVBL		X			X				X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X				1	0	0
	54	54	B	B96: OU Bergen	S	MVBL		X			X				X							D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X				1	0	0
	55	55	L	L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	S	MVBL			X		X		(X)			X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania			X				1	0	0
	56	56	B	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania					X		1	0	0
	57	57	BAB	im Zuge S6 Police (im Zuge d. Westumgehung S	S	EHK-P			X		X	X	X	X				X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK	0	1	0
	58	58	BAB	Im Zuge S3 Neubau des Tunnels: Uznam - Woli	S	GDDKiA			X			X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		0	1	0
	59	59	K	Grenzübergang Garz-Świnoujście	S	Reg. A. D-P			X		X	X	X		X							D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania				X		Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr	0	0	1
	60	60	BAB	A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	S	BVWP	X	X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	61	61	BAB	A12: AD Spreeau-AS Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP			X		X	(X)	X		X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				Standstreifen im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 2013	1	0	0
	62	62	BAB	A13: AK Schönefeld-AD Spreewald	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X					1	0	0
	63	63	BAB	A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP		x			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X						1	0	0
	64	64	BAB	A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	S	BVWP		X			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X						1	0	0
	65	65	BAB	A113: Adlershof - Lgr. B/BB	S	BVWP		X			X			X								D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X						1	0	0
	66	66	B	B109 OU Schönerlinde	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X					1	0	0
	67	67	B	B1: OU Kietz/Küstrin	S	BVWP	X	X			X		X	X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OU Kostrzyn (Nr. 180)	1	0	0
	68	68	B	B5: A10 - Lgr. BB/BE	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					bereits fertig gestellt	1	0	0
	69	69	B	B87: OU Müllrose	S	BVWP	X				X		(X)	X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					bereits fertig gestellt	1	0	0
	70	~~70~~	~~B~~	~~B87: OU Luckau~~	S	~~BVWP~~		~~X~~			~~X~~			~~X~~								~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~						1	0	0
	71	71	B	B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	72	72	B	B96a: Schönefeld-Mahlow	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	73	73	B	B97: OU Cottbus (B97a-A15)	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						1	0	0
	74	74	B	B97n: Netzergänzung SO Cottbus	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
							in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	75	75	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X				X				D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	76	76	B	B112: OU Guben, 1. und 2. BA	S	BVWP		X			X		(X)	X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						bereits fertig gestellt	1	0	0
	77	77	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	78	78	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	S	BVWP	X				X		(X)	X								D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						bereits fertig gestellt	1	0	0
	79	79	B	B167/B158: OU Bad Freienwalde (O), 2. BA Eberswalde-Bad Freienwalde	S	BVWP IRP-B		X			X		(X)	X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						Raumordnungsverfahren wurde am 12.9.2007 eröffnet	1	0	0
	80	80	B	B169: OU Drebkau	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							1	0	0
	81	81	B	B169: OU Senftenberg	S	BVWP		X			X			X								D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	82	82	B	B1: OU Herzfelde, OU Tasdorf	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X	X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	83	~~83~~	~~B~~	~~B2n: OU Parstein~~	S	~~BVWP~~					~~X~~		~~(X)~~			~~X~~						~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Barnim~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~							1	0	0
	84	~~84~~	~~B~~	~~B2n: OU Neuendorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Barnim~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~							1	0	0
	85	~~85~~	~~B~~	~~B2n: B2-Neukünkendorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Uckermark~~	~~Land Brandenburg~~	~~1~~	~~Pomerania~~	~~X~~							1	0	0
	86	~~86~~	~~B~~	~~B87: OU Duben~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~							1	0	0
	87	87	B	B87: OU Biebersdorf	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	88	88	B	B87: OU Mittweide	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	89	89	B	B87: OU Trebatsch/Sabrodt	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	90	90	B	B87: OU Ranzig	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	91	91	B	B87: OU Markendorf	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	92	92	B	B87: OU Leibchel	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	93	93	B	B87: OU Löhsten	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	94	~~94~~	~~B~~	~~B87: OU Kolochau~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~							1	0	0
	95	~~95~~	~~B~~	~~B87: OU Schlieben~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~							1	0	0
	96	~~96~~	~~B~~	~~B87: OU Hohenbucko~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~							1	0	0
	97	~~97~~	~~B~~	~~B87: OU Neuaundorf~~	S	~~BVWP~~				~~X~~	~~X~~				~~X~~							~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~							1	0	0
	98	98	B	B87: OU Herzberg	S	BVWP/ IRP-B		X			X				X							D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	99	99	B	B96n: OU Ruhland	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	100	100	B	B96n: OU Schwarzbach	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	101	101	B	B96n: OU Hosena	S	BVWP				X	X				X							D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							1	0	0
	102	102	B	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP/ IRP-B		X			X				X							D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							1	0	0
	103	103	B	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	S	BVWP/ IRP-B		X			X				X							D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							1	0	0
	104	104	B	B112: OU Neuzelle	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	105	105	B	B112: OU Forst	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							1	0	0
	106	106	B	B158n: S-OU Freienwalde	S	BVWP																D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	107	107	B	B167: OU Kunersdorf	S	BVWP					X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	108	108	B	B167: OU Gottesgabe	S	BVWP					X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	109	109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP					X				X				X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							1	0	0
	110	110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP					X			X					X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt	1	0	0
	111	111	B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP					X			X					X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						Linienbestimmung ist erfolgt	1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP			X		X			X					X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt	1	0	0
	113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP			X		X			X					X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt	1	0	0
	114	B	B169: OU Neupetershain-Nord	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	115	B	B169: OU Lindchen	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	116	B	B169: OU Allmosen	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	117	B	B169: OU Schwarzheide/Ost	S	BVWP																D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	118	B	B179: OU Königs Wusterhausen	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	119	B	B183: OU Marxdorf	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	120	B	B183: OU Lausitz	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	121	~~B~~	~~B2n: OU Oderberg/Neuenhagen~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Märkisch-Oderland~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~Viadrina~~	~~X~~						1	0	0
	122	~~B~~	~~B87: OU Herzberg~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Elbe-Elster~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~						1	0	0
	123	~~B~~	~~B87: OU Wüstermarke~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~						1	0	0
	124	~~B~~	~~B87: OU Langengrassau~~	S	~~BVWP~~																~~D~~	~~Brandenburg~~	~~Dahme-Spreewald~~	~~Land Brandenburg~~	~~2~~	~~keine~~	~~X~~						1	0	0
	125	B	B87: OU Lübben	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	126	B	B101: OU Elsterwerda	S	BVWP																D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B		X			X		(X)	X					X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						1	0	0
	128	B	B115: OU Döbern	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						1	0	0
	129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP													X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt	1	0	0
	130	B	B167n: Bad Freienwalde	S	BVWP	X															D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					fertig gestellt	1	0	0
	131	B	B168: OU Peitz	S	BVWP																D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						1	0	0
	132	B	B169: OU Plessa	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	133	B	B169: OU Elsterwerda	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	134	B	B169: OU Gröditz (Lgr. SN/B101)	S	BVWP																D	Sachsen	Riesa-Großenhain	Freistaat Sachsen	2	keine							1	0	0
	135	B	B183: OU Bad Liebenwerda	S	BVWP/ IRP-B		X			X			X								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X						1	0	0
	136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X						1	0	0
	137	B	B96: OU Finsterwalde	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine		X					1	0	0
	138	B	B156: OU Spremberg	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X					1	0	0
	139	B	B168: OU Lieberose	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X					1	0	0
	140	B	B168n: OU Prötzel	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	141	B	B168n: OU Predikow	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	142	B	B168n: Netzergänzung L35-B1	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	143	B	B168n: OU Schönfelde	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	144	B	B168n: OU Beerfelde	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	145	B	B168n: OU Trebus	S	BVWP				X						X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP				X						X			X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	147	B	B186n: OU Heckelberg	S	BVWP				X	X					X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					1	0	0
	148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV		X			X			X					X			D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D/PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	149	149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV		X			X			X					X			D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	150	150	B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP, FEV	X				X			X					X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						1	0	0
	151	151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV			X							X			X			D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X					1	0	0
	152	152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP		X			X			X					X			D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	153	153	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	154	154	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	155	155	B	B115: OU Rietschen	S	FEV			X		X					X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	156	156	B	B156: OU Niedergurig	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	157	157	B	B156: Rückverlegung zw. Lieske und Boxberg	S	BVWP, FEV			X		X					X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X					1	0	0
	158	158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV			X		X					X			X			D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	159	159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP		X			X		X			X			X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	160	160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP		X			X			X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	161	161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP		X			X		(X)	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	162	162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	163	163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP		X			X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	164	164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X				X		X	X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						1	0	0
	165	165	BAB	A-18: Abschnitt Olszyna – Golnice, 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X									PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	166	166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	167	167		entfällt																																	
	168	168	BAB	A4: Autobahnbau Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKiA	X				X	X	X					X				PL	Dolnośląskie	Zgorzelecki		2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	169	169	BAB	A4: Autobahnbau Phase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKiA	X				X		X					X				PL	Dolnośląskie	Boleslawiecki		2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	170	170	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S			X			X		X									PL	Dolnośląskie			2	keine							0	1	0
	171	171	BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	172	172	BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	173	173	BAB	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	174	174	BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	175	175	BAB	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	176	176	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	177	177	BAB	S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKiA		X			X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	178	178	BAB	S3: OU Gorzów Wlkp.;1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X				X		X					X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	179	179	BAB	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKiA	X				X		X					X				PL	Lubuskie			2	keine							0	1	0
	180	180	B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKiA		X			X	X		X					X			PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	181	181	B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKiA		X			X	(X)		X					X			PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	182	182	B	N 12/W305/278: OU Wschowa	S	LRPO		X			X			X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	183	183	B	N 12: OU Szproptawa- 2 BA	S	GDDKiA		X			X			X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	184	184	B	N 12: OU Łęknica	S	GDDKiA		X			X			X								PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	185	185	B	N 32: OU Kargowa	S	GDDKiA		X			X			X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL								Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	186	B	N 27: OU Nowogród Bobrzański	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	187	B	Neubau N 27: Abschnitt Świdnica - Nowogród Bobrzański	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	188	B	Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański - Żary	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	189	B	Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	S	GDDKiA		X				X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	190	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA			X			X							X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	191	BAB	S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S					X		X							X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	192	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	193	BAB	S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica;	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	194	BAB	S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	195	BAB	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKiA		X				X		X					X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	196	BAB	Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Ttrzebnica - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	197	B	N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	198	B	N 94: Abschnitt Krzywa-Chojnów	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	199	B	N 94: Abschnitt Chojnów - Legnica	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	200	B	N 94: Legnica - Prochowice	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	201	B	N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	202	B	N 94: Wilczków - Środa Śląska	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	203	B	N 94: Środa Śląska - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	204	B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	205	B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebnica - Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	206	BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKiA		X				X		X					X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	207	B	N 3/N 5: OU Bolków	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	208	B	N 3: OU Lubin	S	GDDKiA		X				X		X								PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
	209	B	B87: Beeskow - Lübben - A13	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina						ist 2-streifig ausgebaut	1	0	0
	210	B	B97: A15 - Spremberg	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober							1	0	0
	211	B	B97: Spremberg - Bernsdorf	S	MIR		X			X			X								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober							1	0	0
	212		entfällt																							keine									
	213		entfällt																							keine									
	214	L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	S	FEV	X		X		X				X							D	Sachsen	Kamenz/ Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	215	L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehung Kamenz	S	FEV		X			X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	216	L	S95: OU Pulsnitz	S	FEV		X			X			X								D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	217	L	S95: OU Radeberg	S	FEV	X				X			X								D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	218	L	S101: OU Crostwitz	S	FEV			X		X				X							D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV			X		X				X					X		D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	220	L	S107: OU Quatitz	S	FEV					X											D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	221	L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV					X		X						X			D	Sachsen	Görlitz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0
	222	L	S121: Uhyst - Klitten	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa							1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in Investitions-planungen bis 2013	STATUS: in Investitions-planungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: hoch	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: mittel	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: gering	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
223	223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV					X								X			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
224	224	L	S122: OU Kleinradmeritz	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
225	225	L	S126: OU Weißwasser	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
226	226	L	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	S	FEV					X		X									D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
227	227	L	S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
228	228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV		X			X		X								X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			s. Nr. 263	1	0	0
229	229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV					X		X								X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
230	230	L	S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
231	231	L	S131: Boxberg – Schw. Pumpe (Spreestr., 2.BA)	S	FEV					X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
232	232	L	S131: OU Boxberg	S	FEV					X											D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
233	233	L	S133: Olbersdorf - Eckartsberg	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
234	234	L	S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
235	235	L	S139: OU Mittelherwigsdorf	S	FEV			X		X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
236	236	L	S142: Neugersdorf – B178neu	S	FEV		X			X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
237	237	L	S152: OU Oppach	S	FEV					X											D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
238	238	L	S158: OU Geißmannsdorf	S	FEV					X											D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
239	239	L	S177: OU Großerkmannsdorf	S	FEV	X				X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
240	240	L	S177: OU Radeberg	S	FEV	X				X											D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X				1	0	0
241	241	L	W 137: OU Ośno Lubuskie	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
242	242	L	W 158/160: OU Drezdenko – 1 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
243	243	L	W 278: OU Sława – 2 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
244	244	L	W 279: OU Drzonków	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
245	245	L	W 288: OU Bogaczów	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
246	246	L	W 289/287: OU Lubsko	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
247	247	L	W 303: OU Lubienicko i Jeziory	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
248	248	L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO		X				X		X					X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
249	249	L	W 304: OU Nowe Kramsko	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
250	250	L	W 315: OU Nowa Sól – 1 BA	S	LRPO		X				X		X								PL	Lubuskie			2	keine							0	1	0
251	251	L	W 137: OU Kunowice	S					X		X			X				X			PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
252	252	L	W 297: OU Kożuchów	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
253	253	L	W 289: OU Nowogród Bobrzański	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
254	254	L	W 278/315: OU Konotop	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
255	255	L	W 296: OU Iłowa	S	LRPO			X			X			X							PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
256	256	L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S					X		X			X				X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
257	257	L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S					X					X				X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt	0	1	0
258	258	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długołęka (16 Lose)	S	IP DS (Ziff. 1-16)		X				X		X								PL	Dolnośląskie			2	keine							0	1	0
259	259	L	Entlastungsstraße - Zubringer zu A4 und A18 bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 354	S	RBWP																PL				2	keine							0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in investitions-planungen bis 2013	STATUS: in investitions-planungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: hoch	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: mittel	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: gering	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
260	260	L	W 381: OU Nowa Ruda – 2. BA	S	IP DS (Ziff.17)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
261	261	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
262	262	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine						identisch mit 259	0	1	0
263	263	L	W 384: OU Dzierżoniów	S	IP DS (Ziff.25)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
264	264	L	W 367/366: OU Mysłakowice und Miłków	S	IP DS (Ziff.27)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
265	265		entfällt																																	
266	266	L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głoska	S	IP DS (Ziff.40)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
267	267	L	W 340 : OU Gryfów Śląski	S	IP DS (Ziff.50)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
268	268	L	W 340 : OU Dobroszyce	S	IP DS (Ziff.51)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
269	269	L	W 345 : OU Budziszów Wielki	S	IP DS (Ziff.52)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
270	270	L	W 374 : OU Strzegom	S	IP DS (Ziff.53)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
271	271	L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	S	IP DS (Ziff.54)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
272	272	L	OU Ząbkowice Śląskie	S	IP DS (Ziff.55)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
273	273	L	OU Zawidów	S	IP DS (Ziff.56)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
274	274	L	OU Świdnica	S	IP DS (Ziff.57)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
275	275	L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowice zur N35	S	IP DS (Ziff.72)		X			X		X								PL	Dolnoslą́skie			2	keine							0	1	0
276	276	L	W 134: „kleine“ OU Rzepin	S	LRPO		X			X		X								PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
277	277	G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	S	P-L	X				X	X	X	X							D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Realisierung voraussichtlich im November 2007 abgeschlossen	0	0	1
278	278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L		X			X	X	X	X				X			D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
279	279	G	Güstebieser Loose-Gozdowice (Fährverbindung)	W	P-L	X				X	X	X	X						-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Eröffnung bis Ende 2007 vorgesehen	0	0	1
280	280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L		X			X	X	X	X						X	D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
281	281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerver-bindung)	S	P-L		X			X	X	X	X						X	D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
282	282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L		X			X	X	X	X						X	D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
283	283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L		X			X	X	X	X						X	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
284	284	G	Lebus-Górzyca-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L		X			X	X	X	X						-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
285	285	G	Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L		X			X	X	X	X						-	D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina				X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	0	0	1
286	286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	RPG		X			X		(X)		X					X	D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina			X		X		1	0	0
287	287	L	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG															D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina					X	im Bau	1	0	0
288	288	L	Ausbau der K 6701 Wellmitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG															D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina					X	im Bau	1	0	0
289	289	L	Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	S	RPG								X							D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt	1	0	0
290	290	F/R	Oder-Neiße-Radweg	S	Homepage Viadrina															D	Brandenburg	alle	Euroregion Viadrina	2	Viadrina					X		1	0	0
291	291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ					X	X	X	X					X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		1	0	0
292	292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ					X		X	X					X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		1	0	0
293	293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ					X		X	X					X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	s. Nr. 227 und 263	1	0	0
294	294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ					X		X	X					X		D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		1	0	0
295	295	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ					X		X	X					X		D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		1	0	0
296	296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ					X			X					X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	297	297	G	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ					X			X					X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa								1	0	0
	298	298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	299	299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	300	300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	301	301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	302	302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ		X			X		X						X			D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	303	303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	304	304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	305	305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	306	306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißigmühle“)	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	307	307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ		X			X		X							X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	308	308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ		X			X	X	X	X						X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa						X		1	0	0
	309	309		Ausbaustrecke Berlin-Rostock	SC	BVWP		X			X				X							-	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X							1	0	0
	310	310		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP			X		X				X			X				311	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P, Ausbau auf 160 km/h	1	0	0
	311	311		Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P		X			X			X				X				310	D	Mecklenburg-Vorpommern	Bergen, Stralsund	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P, Ausbau auf 160 km/h	1	0	0
	312	312		Ausbaubaustrecke Rostock-Stralsund (Bestandteil VDE1)	SC	BVWP	X				X			X								-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X							1	0	0
	313	313		ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie	SC			X			X	X	X	X				X				-	D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania					X			0	0	1
	314	314		Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/ IRP-S		X			X		X	X				X				310	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Brandenburg	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBI	1	0	0
	315	315		Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK		X				X		X				X				-	PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie			2	Pomerania/ Viadrina								0	1	0
	316	316		Ausbau E 402 Goleniów - Kołobrzeg	SC	PKP PLK		X				X		X								-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	317	317		Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujscie	SC	PKP PLK		X				X		X				X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania								0	1	0
	318	318		Ausbau Linie Nr. 403 Wałcz – Ulikowo	SC	PKP PLK		X				X		X								-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania								0	1	0
	319	319		Ausbau Linie E59 Szczecin – Goleniów	SC	PKP PLK		X				X			X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania								0	1	0
	320	320		Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK												X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania								0	1	0
	321	321		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X		X	X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Oder-Spree	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X							1	0	0
	322	322		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X			X				X				-	D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	323	323		Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/ IRP-S	X	X			X		(X)		X			X				-	D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	Spree-Neiße-Bober, Neiße-	X						Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, vmax = 160 km/h, Anbindung Königs Wusterhausen an BBI	1	0	0
	324	324		Nordkreuz - Karow	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	325	325		ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW		X			X		X	X				X				-	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Deutsche Bahn AG	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							1	0	0
	326	326		Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	327	327		Staaken - Berlin Ostbhf	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	328	328		Bahnhof Ostkreuz	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	329	329		Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	330	330		Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	SC	BVWP		X			X			X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X							1	0	0
	331	331		Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram												X				335	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Märkisch-Oderland	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X						s. Projekt JoiTraM und EWIV	1	0	0
	332	332		Schienen-/Straßenanbindung BBI	S/SC	BVWP	X	X			X	X	X	X								-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Dahme-Spreewald	Deutsche Bahn AG	2	keine	X						z. B. Fortführung der Regionalbahnlinien zum BBI, Beibehalt RE//RB14 mit Halt in Ostkreuz und Karlshorst, Verlängerung RB12, NE26, OE25, OE60 bis Ostkreuz	1	0	0
		333		entfällt																			diverse		2	keine										

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in Investitions-planungen bis 2013	STATUS: in Investitions-planungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: hoch	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: mittel	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: gering	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
	334	334		Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK		X			X		X				X			-	PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	335	335		Ausbau Linie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn – Abschnitt Krzyż – Kostrzyn	SC	RBWP		X			X				X					331	PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	336	336		Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP		X			X				X			X			-	PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	337	337		Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP		X			X				X			X			-	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	338	338		Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikułowa- Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP				X	X		X							-	PL	Dolnoląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	339	339		Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-jędzrychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP		X			X				X			X			-	PL	Dolnoląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	340	340		Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBPW				X	X				X					-	PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	341	341		Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW				X	X				X			X			-	PL	Dolnoląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	342	342		Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	SC	RBPW				X	X				X					-	PL	Dolnoląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa							0	1	0
	343	343		Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie	SC	RBPW															-	PL	Dolnoląskie			2	keine							0	1	0
	344	344		Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG															-	D	Brandenburg	Dahme-Spreewald, Oder-Spree		2	Viadrina		X					1	0	0
	345	345		Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG															-	D	Brandenburg	Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina		X					1	0	0
	346	346		DB: Neuanschaffung „rollendes Material“, Mehrstromsystem	SC	DB AG															-	D			Deutsche Bahn AG	2	keine						Anschaffung von Triebwagen vorgesehen, grenzüberschreitende Zulassung über EBA und UTK soll erfolgen	1	0	0
	347	347		Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür“	SC	JoiTraM															-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X						0	0	1
	348	348		Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoiTraM															-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X						0	0	1
	349	349		Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune				X	X	X	X		X				X	-	D/PL	Sachsen	Görlitz	Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa					X			0	0	1
	350	350		Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON				X	X	X	X		X				X	-	D/PL	Sachsen		Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa					X			0	0	1
	351	351		Interoperabilität: Bahnverkehr	SC						X	X	X	X						-	D/PL				2	keine							0	0	1
	352	352		Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/ IRP-W	X	X			X		(X)	X						-	D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania	X						1	0	0
	353	353		Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasser-straße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kümos	W	BVWP/ IRP-W/ EHK-P	X	X			X		(X)	X						-	D	Brandenburg	Uckermark		1	Pomerania	X						1	0	0
	354	354		Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK		X			X		(X)	X					355, 356	D	Brandenburg	Oder-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt	1	0	0
	355	355		Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP IRP-W		X			X			X					354, 356	D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X				1	0	0
	356	356		Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	W	RPG		X			X				X					354, 355	D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina			X				1	0	0
	357	357		Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG		X			X				X					-	D	Berlin	Berlin		2	keine			X			(2,20 m Abladetiefe, 115 m Schleusenlänge)	1	0	0
	358	358		Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Güttin)	L	MVBL		X			X				X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen		1	Pomerania					X			1	0	0
	359	359		Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR																D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania					X			1	0	0
	360	360		Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L			X				X	X	X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	361	361		Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L			X				X	X	X								PL	Wielkopolskie			kein	keine							0	1	0
	362	362		Ausbau des Flughafens Goleniów	L			X				X	X	X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							0	1	0
	363	363		Ausbau BBI	L		X				X			X							D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine							1	0	0
	364	364		Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L																D	Brandenburg	Märkisch-Oderland		2	Viadrina							1	0	0
	365	365		Ausbau des Flugplatzes Babimost	L			X				X		X								PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							0	1	0
	366	366		Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L			X				X										PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
	367	367		Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr		X				X		X				X				PL	Dolnoląskie			2	keine							0	1	0
	368	368		Eröffnung Werbellinkanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X						-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X			1	0	0
	369	369	K	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X		X			X						-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X			1	0	0
	370	370	K	Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X						-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X			1	0	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in Investitions-planungen bis 2013	STATUS: in Investitions-planungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: hoch	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: mittel	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: gering	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D/PL
371	371	K	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		1	0	0
372	372	K	Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania					X		1	0	0
373	373	K	Radweg Zoo Eberswalde - Spechthausen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X		1	0	0
374	374	K	Rad- und Wanderwege Finowkanal Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		1	0	0
375	375	K	Marina Zerpenschleuse	Tour-Wasser	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		1	0	0
376	376	K	Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania					X		1	0	0
377	377	K	Anbindung Dargun an Radfernwandernetz Hamburg-Rügen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania					X		1	0	0
378	378	K	Entwicklung Industrie- und Gewerbestandort (100 ha) Oder-Welse (westl. Schwedt)	S	EHK-P				X	X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Amt Oder-Welse	1	Pomerania					X		1	0	0
379	379	K	Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee-Vogelsang-Warsin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Amt Am Stettiner Haff	1	Pomerania					X		1	0	0
380	380	K	Ausbau Radwanderweg entlang Uecker	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	verschiedene	1	Pomerania					X		1	0	0
381	381	B	B194: OU Peenetal, Peenebrücke	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania					X		1	0	0
382	382	BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P					X		X	X				X				D	Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern	diverse		1	Pomerania					X		1	0	0
383	383	B	B198: OU Mirow, Maßnahmen im Zuge der Bundesstraße	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	1	0	0
384	384	K	Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania					X		1	0	0
385	385	L	L19/L23: Ausbau BAB-Zubringer, OU Bad Sülze	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Landkreis Nordvor-pommern	1	Pomerania					X		1	0	0
386	386		Reaktivierung Darß-Bahn (Barth-Zingst-Prerow)	SC	EHK-P					X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Landkreis Nordvor-pommern	1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK P	1	0	0
387	387		Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Landkreis Nordvor-pommern	1	Pomerania					X		1	0	0
388	388	L	L191: Ausbau A20 bis Fischland	S	EHK-P					X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvor-pommern	Landkreis Nordvor-pommern	1	Pomerania					X		1	0	0
389	389	K	OVP 39: OD Reetzow (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania					X		1	0	0
390	390	K	OVP 35: straßenbegleitender Radweg Sallenthin-Benz-Neppermin (Usedom)	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X	X			X							-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania					X		1	0	0
391	391	K	OVP 46: Ausbau Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							1	0	0
392	392	K	OVP 39: Katschow-Labömitz-Benz (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							1	0	0
393	393	K	OVP 54: Rossin-B197	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							1	0	0
394	394	K	OVP 43: Zirchow-Flugplatz Heringsdorf-Gartz (Usedom)	S	EHK-P				X	X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							1	0	0
395	395	K	Ausbau K7318 von L24 bis Potzlow	S	EHK-P				X	X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							1	0	0
396	396	B	B166: Ausbau A20-Schwedt, OU Passow	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania						gem. Standortentwicklungskonzept im November 2005 beschlossene Sofortmaßnahme, OU Passow: Fertigstellung 2006 erfolgt	1	0	0
397	397	B	B2: Schwedt - Anschluss A11	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							1	0	0
398	398		entfällt																							keine									
399	399	K	Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an DB	SC	EHK-P				X	X			X							-	D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania		X					1	0	0
400	400		B2: Ortsumgehung Angermünde	S	EHK-P					X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							1	0	0
401	401	L	L28: Ausbau Stettiner Straße in Eggesin	S	EHK-P		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							1	0	0
402	402	L	L28: Ausbau Ueckermünder Straße, Eggesin	S	EHK-P		X			X			X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							1	0	0
403	403	L	Randowquerung in Eggesin	S	EHK-P		X						X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							1	0	0
404	404	L	GÜG Hintersee-Dobieszczyn für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P, Reg.A. D-P					X		X	X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania				X	X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK P, zur Eröffnung vorgesehen, Personen- und Warenverkehr	1	0	0
405	405	L	GÜG Garz (Usedom) für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P					X		X	X								D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern	Landkreis Ostvor-pommern	1	Pomerania							1	0	0
406			entfällt																																
407	407		Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P					X	X	X	X							-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X		0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
	408	408		Bahnanbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG					X			X				X			310	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpom-mern		1	Pomerania					X	Weiterführung bis nach Swinousje geplant	1	0	0
	409	409	K	Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft	1	0	0
	410	410	K	Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft	1	0	0
	411	411	B	B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis B2 (Ziethen)	S	STEK		X			X			X								D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania					X	Erstellung Richtlinien-Entwurf, Einleitung Planfeststellungsverfahren ist 2006 erfolgt, Ausbau mit Überholstreifen vorgesehen	1	0	0
	412	412	K	Entwicklung Erlebnisachse "Schwärzetal" in Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	INSEK		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK	1	0	0
	413	413	K	Entwickung Finowkanal - Eberswalde	Tour-Fuß/Rad Tour-Wasser	INSEK		X			X			X							-	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK	1	0	0
	414	414	B	S11: Ortsumgehung Kołobrzeg	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	415	415	B	S11: Ortsumgehung Koszalin	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	416	416	B	S11: Ortsumgehung Bobolice	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	417	417	B	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	418	418	B	S10: Ortsumgehung Wałcz	S	EHK-P				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	419	419	L	N31: Ortsumgehung Gryfino	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	420	420	L	N31: Ortsumgehung Chojna	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	421	421	L	N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	422	422	K	Brücke über die Swine in Świnoujście	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	423	423	K	Umbau der Wybrzerze-Wladyslawa-IV-Straße (Świnoujście), nördl. Hafenbecken	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK P	0	1	0
	424	424	K	Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK P	0	1	0
	425	425	K	Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X			X								-	D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert	0	0	1
	426	426	K	Grenzübergang Stolpe-Bielinek	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X			X								-	D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert	0	0	1
	427	427	L	L30/L38 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB		X			X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf, im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung BBI	1	0	0
	428	428	L	L35 OU Müncheberg	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf	1	0	0
	429	429	L	L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf	1	0	0
	430	430	L	L39 OU Gosen	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf	1	0	0
	431	431	L	L37 OU Pohlitz	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf	1	0	0
	432	432	L	L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB					X			X								D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf	1	0	0
	433	433	L	L43 OU Kobbeln	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	434	434	L	L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	435	435	L	L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	436	436	L	L37 OU Rießen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	437	437	L	L37 OU Biegen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	438	438	L	L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	439	439	L	L29 OU Sydow-Grüntal	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	440	440	L	L30 OU Seefeld und Löhme	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	441	441	L	L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	442	442	L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	443	443	L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	444	444	L	L431 OU Möbiskruge	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0

liegt vor	VER-TIEFEN	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in Investitions-planungen bis 2013	STATUS: in Investitions-planungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: hoch	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: mittel	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER: gering	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
	445	445	L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	446	446	L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	447	447	L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	448	448	L	L411 Netzergänzung Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	449	449	L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	450	450	L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	451	451	L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	452	452	L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	453	453	L	L45 OU Göhlen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	454	454	L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	455	455	L	L33 OU Hönow, 4-streifiger Ausbau	S	LSBP-BB		X			X			X								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf, Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen	1	0	0
	456	456	L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	457	457	L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	458	458	L	L452 Netzergänzung Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	459	459	L	L39 Netzergänzung Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	460	460	L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	461	461	L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	462	462	L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB					X				X							D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
	463	463	L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	464	464	L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	465	465	L	L26 OU Brüssow	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	466	466	K	K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB				X	X					X						D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	467	467	L	L435 OU Grunow	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	468	468	L	L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB					X					X						D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	469	469	L	L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/BB-Haidemühl)	S	LSBP-BB					X											D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
	470	470	G	Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Gryfino-Mescherin	S	ZZDW			X				X	X								D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X				0	0	1
	471	471	W	Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W																-	D	Mecklenburg-Vorpommern		Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania					X		1	0	0
	472	472	W	Baggerung Jez. Dabie	W																-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	473	473	K	Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	474	474	K	Bau Radweg entlang Ulica Krzywa	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	475	475	K	Ausbau der Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. B. Prusa, Bau begleitender Radweg	S/Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X								-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	476	476	K	Umbau der Straße Wybrzeże Władysława IV	S	Kommune				X	X	X	X									PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	477	477	K	entfällt																																	
	478	478	K	Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibór und Wolin	S	Kommune				X	X	X	X									PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
	479	479	B	N3 OU Pyrzyce	S	Stadt Pyrzyce				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Pyrzyce	1	Pomerania					X		0	1	0
	480	480	B	Ausbau Strassenzug N31 Kostrzyn- Sarbinowo, N23 Sarbinowo-Myślibórz, N26 Myślibórz-	S	Stadt Barlinek				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X		0	1	0
	481	481	L	Ausbau Strassenzug W156 Lipiany-Barlinek, W151 Barlinek-Świdwin, W162 Świdwin-	S	Stadt Barlinek				X		X			X							PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X		0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	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]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						in Umsetzung	in Investitions-planungen bis 2013	in Investitions-planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
482	482	B	Ausbau N93 (Grunwaldzka Strasse in Świnoujście)	S	Stadt Świnoujście				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	Öffnung für den Kfz-Verkehr nach Beitritt zum Schengen-Abkommen, Hauptverkehrsachse D-Świnoujście	0	1	0
483	483	K	Ausbau Wojska Polskiego Strasse in Świnoujście	S	Stadt Świnoujście		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X	Öffnung für den Kfz-Verkehr nach Beitritt zum Schengen-Abkommen, zweite Verkehrsachse D-Świnoujście	0	1	0
484	484	K	Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa	S	Gemeinde Widuchowa				X		X		X								PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Widuchowa	1	Pomerania					X		0	1	0
485	485	K	Ausbau Grunwaldzka Strasse in Dębno	S	Gemeinde Dębno		X				X		X								PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X		0	1	0
486	486	K	Neubau Radwegnetzes Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Plonno- Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Dębno		X				X			X						-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X		0	1	0
487	487	K	Neubau Radwegnetzes Barlinek- Krzynka – Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Stadt Barlinek		X				X			X						-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania					X		0	1	0
488	488	K	Neubau Radweg im Zuge Krzywa Strasse in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X		X	X	X							-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
489	489	K	Neubau Radweg um Jamno See	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X		0	1	0
490	490		Eisenbahnverbindung Koszalin- Mielno	SC	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X		0	1	0
491	491	K	Neubau Promenade in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X		X	X			X					-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
492	492		Fährverbindung Koszalin- Mielno	W	Gemeinde Mielno				X		X				X					-	PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X		0	1	0
493	493	K	Ausbau Straßennetzes in Mielno	S	Gemeinde Mielno				X		X										PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X		0	1	0
494	494	K	Ausbau Straßenabschnittes Darowo-Mielno-Kołobrzeg	S	Gemeinde Mielno				X		X				X						PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X		0	1	0
495	495	K	Sanierung Bahnhof Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		1	0	0
496	496	K	Ausbau KV-Terminal Frankfur (Oder)	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		1	0	0
497	497	K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Frankfurt (Oder)	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		1	0	0
498	498	K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Eisenhüttenstadt	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		1	0	0
499	499	K	Ausbau Wassersportinfrastruktur Frankfurt (Oder)	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		1	0	0
500	500	K	Ausbau Wassersportinfrastruktur SOW Eisenhüttenstadt	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina					X		1	0	0
501	501	K	Prüfung Anerkennung Luftraum F Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt	L	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X		1	0	0
502	502	K	Neuordnung Bahnhofsumfeld und Bahnhofsgebäude Fürstenwalde-Spree	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spre	2	Viadrina					X		1	0	0
503	503	K	Verlängerung Rb 35 bis Bad Saarow Klinikum	SC	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Bad Saarow	2	Viadrina					X		1	0	0
504	504	L	L35 Ausbau OD Petersdorf	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		1	0	0
505	505	B	B168 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		1	0	0
506	506	L	L35 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		1	0	0
507	507	K	Neubau Wasserwanderrastplatz/Anlegestelle Personenschifffahrt Fürstenwalde/Spree	Tour-Wasser	IVK-O-S				X		X		X							-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spre	2	Viadrina					X		1	0	0
508	508	K	L339 Ausbau Hönower Weg, OU Dorf Hönow, Beseitigung Bahnübergang NE 26/S5	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		1	0	0
509	509	B	B246 OU Beeskow-Schneeberg	S	IVK-O-S				X		X		X								D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina					X		1	0	0
510	510	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długołęka (16 Lose)	S	IPS DS. (Ziff. 1-16)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
511	511	L	W 360: OU Gryfów Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 50)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
512	512	L	W 382: OU Ząbkowice Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 55)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
513	513	L	W 357: OU Zawidów	S	IPS DS. (Ziff. 56)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
514	514	L	W 382: OU Świdnica	S	IPS DS. (Ziff. 57)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
515	515	L	Ausbau W 367 und 366 (Mysłakowice bis Miłków)	S	IPS DS. (Ziff. 27)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
516	516	L	Umbau W 352 Radomierzyce - Zgorzelec	S	IPS DS. (Ziff. 28)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
517	517	L	Umbau W 296 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 30-32)		X				X		X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
518	518	L	Ausbau Verbindungen Euroregion Neiße	S	IPS DS. (Ziff. 34)		X					X	X								PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS: in Umsetzung	STATUS: in Investitionsplanungen bis 2013	STATUS: in Investitionsplanungen nach 2013	STATUS: Idee	RAUM BEZUG: D	RAUM BEZUG: PL	RAUM BEZUG: Grenze	PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER: hoch	PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER: mittel	PRIORITÄT VORHABENSTRÄGER: gering	ZUORDNUNG NETZHIERARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]: SEHR HOCH	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]: HOCH	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT [1]: MITTEL	ZUSAMMENGEHÖRIGKEIT	D/PL	BUNDESLAND/WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENSTRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	ZUORDNUNG: Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	ZUORDNUNG: Pläne der Länder	ZUORDNUNG: Prioritätenliste Grenzbrücken	ZUORDNUNG: Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	ANMERKUNGEN	D	PL	D/PL
519	519	L Umbau W 297 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 37-38)		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
520	520	L Umbau W 352 Radomierzyce - Zatonie	S	IPS DS. (Ziff. 43)		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
521	521	L Umbau W 297 km 90+822, Lwówek Śląski	S	IPS DS. (Ziff. 62)		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
522	522	L Umbau W 350 km 49+750 w, Parowa	S	IPS DS. (Ziff. 69)		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
523	523	L Umbau W 404 km 2+438, Świeradów Zdrój	S	IPS DS. (Ziff. 70)		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
524	524	Ausbau Linie Nr. 274 Wrocław Gł. - Jelenia Góra - Lubań - Mikułowa - Zgorzelec - Görlitz	SC	RWBP				X		X								-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
525	525	Ausbau Linie Nr. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna - Jakuszyce	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
526	526	Ausbau Linie Nr. 308 Jelenia Góra - Kamienna Góra	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
527	527	Ausbau Linie Nr. 340 Mysłakowice - Karpacz	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
528	528	Ausbau Linie Nr. 317 Gryfów Śl. - Mirsk - Pobiedna	SC	RWBP				X		X			X					-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
529	529	Ausbau Linie Nr. 336 Mirsk - Świeradów Nadl.	SC	RWBP				X		X			X					-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
530	530	Ausbau Linie Nr. 279 Lubań Śl. - Węgliniec	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
531	531	Ausbau Linie Nr. 282 (Teil: Węgliniec - Żary)	SC	RWBP				X		X			X					-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
532	532	Ausbau Linie Nr. 285 (Teil: Miłkowice - Żagań)	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
533	533	Ausbau Linie Nr. 14 (Teil: Żagań - Forst)	SC	RWBP				X		X		X						-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
534	534	Ausbau Linie Nr. 283 (Teil: Jelenia Góra - Zebrzydowa)	SC	RWBP				X		X			X					-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
535	535	Ausbau Linie Nr. 290 Mikułowa - Bogatynia	SC	RWBP				X		X			X					-	PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
536	536	S3 Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKiA		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
537	537	BAB A-18 Abschnitt Olszyna - Golnice, 2. fahrbahn	S	GDDKiA	X					X	X	X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
538	538	BAB A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
539	539	B S3 Neubau Rawicz - Trzebnica Wrocław	S	GDDKiA		X				X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
540	540	B S5 Neubau Wrocław - Kłodzko - Boboszów	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
541	541	B N 3: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Gaworzyce - Legnica (A4)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
542	542	B N 3: Modernisierung Abschnitt Legnica (A4) - Bolków	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
543	543	B N 3: Modernisierung Abschnitt Bolków - Jelenia Góra	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
544	544	B N 3: Modernisierung Abschnitt Jelenia Góra - Szklarska Poręba (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
545	545	B N 4: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Bolesławiec - A4	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
546	546	B N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Żmigrod - Trzebnica	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
547	547	B N 5: Modernisierung Abschnitt (A4) Kostomłoty - Bolków	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
548	548	B N 5: Modernisierung Abschnitt Bolków - Lubawka (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
549	549	B N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Syców - Wrocław	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
550	550	B N 8: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Kłodzko	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
551	551	B N 8: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Kudowa Słone (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
552	552	B N 12: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Przemków - Głogów	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
553	553	B N 12: Modernisierung Abschnitt Głogów - Wilków (gr. woj.)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
554	554	B N 30: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Jelenia Góra	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0
555	555	B N 33: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Boboszów (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X		X							PL	Dolnośląskie			kein	keine			X					0	1	0

VER-TIEFEN liegt vor	NR.		BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE (ROTES NETZ / BLAUES NETZ / GRÜNES NETZ / TOURISMUS)	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT [1]			ZUSAMMEN-GEHÖRIG-KEIT	D / PL	BUNDESLAND / WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS / POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN	D	PL	D / PL
						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 Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen				
556	556	B		N 35: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Świdnica	S	GDDKiA		X		X		X		X								PL	Dolnośląskie			kein	keine			X				0	1	0
557	557	B		N 35: Modernisierung Abschnitt Świdnica - Mieroszów (gr. państwa)	S	GDDKiA		X		X		X		X								PL	Dolnośląskie			kein	keine			X				0	1	0
558	558	B		N 46: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Zloty Stok	S	GDDKiA		X		X		X		X								PL	Dolnośląskie			kein	keine			X				0	1	0
559	559	B		N 94: Modernisierung Abschnitt Prochowice - Wrocław	S	GDDKiA		X		X		X		X								PL	Dolnośląskie			kein	keine			X				0	1	0
560	560	K		Effizienter und umweltfreundlicher Zugang zur Hafeninfrastruktur	S	Stadt Świnoujście		X				X			X							-	PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
561	561	K		Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toiletten und Strandduschen	S	Stadt Świnoujście		X				X			X							-	Pl	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X		0	1	0
562	562			Ausbau Bahnstrecke Zary-Zagan	SC	PKP PLK				X		X	X	X								PL	Lubuskie			2	Viadrina			X					1	0
563	563			Ausbau Bahnstrecke (Bützow-)Neubrandenburg - Pasewalk-Grambow(-Szczecin) auf 120 km/h	SC	MVBL		X			X		X	X				X				D	Mecklenburg-Vorpommern		Deutsche Bahn	1	Pomerania			X					0	0
																																		290	186	19
																																		51		