

– Übersetzung aus dem Polnischen –

DEUTSCH-POLNISCHER ENTWICKLUNGSRAUM ODER/NEISSE (DPERON)

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur
– Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

Einschätzung des bisherigen Prozesses und Schlussfolgerungen für die weitere Zusammenarbeit aus der Sicht der Nachbarwojewodschaften

Schwedt, 24. Juni 2008

Das DPERON-Projekt ging von dem recht ehrgeizigen Ansatz aus, die Rahmenbedingungen zu untersuchen, die die Entwicklung eines gemeinsamen Wirtschaftsraums – von der Ostsee bis zur tschechischen Grenze – bestimmen, wobei die Verkehrsinfrastruktur entlang der deutsch-polnischen Grenze im Mittelpunkt stehen sollte. Anders ausgedrückt, mit diesem Projekt sollten die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und potenzielle, den Verkehr betreffende organisatorische Schritte in der gemeinsamen deutsch-polnischen Grenzregion unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung identifiziert werden. Ausgehend von dem Umfang, der Reichweite und dem komplexen Charakter der Problematik ist es beim gegenwärtigen Stand der fortgeschrittenen Arbeiten nicht möglich, den Prozess in seiner Gesamtheit abschließend einzuschätzen. Allerdings wurden unsere Anmerkungen und Hinweise zum Arbeitsfortschritt, die die volle Akzeptanz und Unterstützung seitens des Vorstands der Wojewodschaft Westpommern erfuhren, der deutschen Seite übermittelt.

Nach unserer Auffassung müssen die begonnenen umfangreichen Untersuchungen, Bestandsaufnahmen, Analysen und Studien nachgearbeitet und präzisiert und auf viele Aspekte muss noch tiefer und detaillierter eingegangen werden.

Nichtsdestotrotz sind wir überzeugt davon, dass wir mit dem DPERON-Projekt einen großen Schritt gemacht und somit auch einen erheblicher Beitrag zum

gegenseitigen Kennenlernen und Verstehen der Ziele, der Erwartungen und Prioritäten geleistet haben.

Das DPERON-Projekt fügt sich als Prozess zweifelsohne in die in der „Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern bis 2020“ festgeschriebene Zielsetzung, die interregionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiterzuentwickeln, ein. Außerdem fühlen wir uns durch DPERON in unserer Überzeugung gestärkt, dass es mit vereinten Kräften einfacher ist, sich neuen Herausforderungen zu stellen, neue Vorhaben zu entwickeln, Schwierigkeiten zu überwinden und eine neue Realität aufzubauen.

So wurde mit dem DPERON-Projekt zum ersten Mal der Versuch unternommen, die Herausforderungen der Verkehrsinfrastruktur im gemeinsamen Grenzraum zu identifizieren. Unserer Meinung nach erwies sich sowohl der Umfang als auch die Tiefe der Probleme weitaus komplizierter und größer als zu Beginn angenommen. Es stellte sich heraus, dass es in so kurzer Zeit unmöglich ist, die Ansätze des Projektes umzusetzen, Festlegungen und Schlussfolgerungen zu formulieren, die beide Seiten gleichermaßen zufriedenstellen würden. Es ist uns nicht gelungen, alle Probleme ordentlich zu identifizieren; einige wurden nur kurz erwähnt, viele konnten nicht ausreichend beleuchtet werden.

Nachdem der Marschall der Wojewodschaft Westpommern die Arbeitsfassung des Abschlussberichtes einsehen konnte, übergab er im Februar 2008 der deutschen Seite, zu Händen von Herrn Jürgen Stahl von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL 6), seine Anmerkungen zur ersten Fassung des Berichtes.

Neben verschiedenen anderen Punkten wurde in dem Schreiben vor allem auf die besonders wichtigen Aspekte hingewiesen, die nach unserer Auffassung nicht identifiziert, nicht berücksichtigt, nicht korrekt oder zu oberflächlich behandelt wurden, obwohl sie für die polnische Seite das Fundament der weiteren Zusammenarbeit auf diesem Gebiet darstellen.

Für die Entwicklung der Wojewodschaft Westpommern und des gesamten Grenzraums ist die Nord-Süd-Richtung mit der Oder als ihrer Achse besonders wichtig.

Hier ist vor allem die Nationalstraße Nr. 3 als Teil der internationalen Strecke E 65 von Malmö nach Chaniá auf Kreta zu erwähnen, aber auch die besondere Rolle der auf dieser Achse liegenden Oder-Wasserstraße und des Hafenkomplexes Stettin-Swinemünde. Die internationale Straße E 65 ist das Skelett, die Hauptachse des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC), mit dem das Ziel verfolgt wird, ein überregionales Band der wirtschaftlichen Entwicklung zu schaffen. Somit sind die Ansätze von DPERON denen von CETC ähnlich und mit

dieser Initiative zielkonform. Da wir davon ausgingen, dass die Bedeutung dieses Aspektes für unsere Region und für die Nachbarregionen allen klar ist, haben wir den deutschen Partnern unsere wichtigsten Ziele und Prioritäten in dieser Sache mitgeteilt, denn neben dem CETC-Verkehrskorridor auf der Nord-Süd-Achse geht es dabei auch um die Ergänzung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) einschließlich des Baus einer Westumgehungsstraße für Stettin und einer Oderüberquerung. Die Stettiner Umgehungsstraße und die Oderüberquerung bei Police gehören zu den Hauptelementen des Verkehrssystems von Stettin, vom Metropolenraum Stettin und gesamten Pommern einschließlich seines deutschen Teils.

Wir haben außerdem auf einen weiteren sehr wichtigen Aspekt hingewiesen – auf die grenzüberschreitenden Verbindungen, die wegen ihrer Anzahl und der Arten der Grenzübergänge für die Wojewodschaft und die Region von besonderer Bedeutung sind. Die Tatsache, dass wir es hier mit Grenzübergängen für alle Verkehrsarten zu tun haben (Straßen- und Eisenbahnübergänge auf dem Festland, See- und Flussübergänge sowie Luftübergänge), zeugt von unserem Entwicklungspotenzial und -möglichkeiten.

Mit dem Wegfall der Grenzkontrollen am 21. Dezember 2007, also zu dem Zeitpunkt, als wir uns gerade mit der Erstellung des Abschlussberichtes und der Formulierung von Festlegungen für diesen Bericht befassten, zeigten sich zusätzliche neue Aspekte für das Projekt auf, die eine erneute und tiefgehende Analyse verlangten. Aufgrund des Zeitpunkts, dem diese wichtigen Änderungen der Rahmenbedingungen zu verdanken sind, können die formulierten Schlussfolgerungen nicht mehr korrekt sein, denn es konnten ihnen keine dementsprechenden Untersuchungen vorausgehen.

Die vorgenannten Anmerkungen zu der Arbeitsfassung des Abschlussberichtes sind auch Herrn Peter Heise, dem Geschäftsführer der deutschen Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e.V., übergeben worden. Alle Anmerkungen einschließlich eines Schreibens des Marschalls können auf der Website des DPERON-Projektes nachgelesen werden (www.dperon.rbgp.pl).

Als größtes Hindernis erwiesen sich, unserer Meinung nach, die vereinbarten Realisierungstermine für die einzelnen Projektphasen, denn sie machten es unmöglich, verschiedene Lösungen und Festlegungen, die in den Bericht aufgenommen worden sind, zu überprüfen.

Erst Ende Mai, also kurz vor der Abschlusskonferenz und der Fertigstellung der veröffentlichungsreifen Textfassung, ist der polnischen Seite die Arbeitsfassung des Abschlussberichtes zur Verfügung gestellt worden. Wir hatten praktisch keine Möglichkeit mehr, die Formulierungen zu überprüfen, was um so wichtiger

gewesen wäre, da in dem Bericht Passagen enthalten sind, die uns vorher weder vorgestellt noch mit uns abgestimmt wurden.

Folglich sind wir der Auffassung, dass der Abschlussbericht, der den Stand per 30. April 2008 wiedergibt, keinesfalls als ein Dokument betrachtet werden kann, das den Gegenstand des Projektes korrekt und auf komplexe Weise identifiziert und sich demzufolge nicht als Grundlage für verbindliche Entscheidungen eignet. Allerdings kann der Bericht als wertvolles Ausgangsmaterial für weitere Forschungsarbeiten und mögliche künftige Planungen dienen.

Da die letztendlich vorgelegte Fassung des Abschlussberichtes nur einen Teil der vom Marschall der Wojewodschaft eingebrachten Anmerkungen berücksichtigt, außerdem Passagen enthält, die bisher nicht vorgestellt worden sind, ist der Text zu überprüfen bzw. um Folgendes zu ergänzen, und zwar:

1. Die Ziele und Prioritäten der Wojewodschaft, die in der gültigen „Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern bis 2020“ festgeschrieben sind, sind in ausreichender Weise zu berücksichtigen.
2. Einer entsprechenden Berücksichtigung und Darstellung bedarf die Bedeutung, aber auch die Rolle der vorhandenen verkehrlichen Verflechtungen auf der Nord-Süd-Achse, die für die Entwicklung des gesamten Grenzraums so wichtig sind.
3. Zu berücksichtigen und entsprechend einzuschätzen ist die Rolle der Stadt Stettin als Metropole und Hauptstadt der Wojewodschaft und Pommerns; einzubeziehen sind auch die verkehrlichen Verflechtungen aufgrund des entstehenden Metropolenraums Stettin, der sich auch auf den deutschen Teil des Grenzraums stark auswirkt.
4. Die Bedeutung der bestehenden Häfen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, nicht nur in der Wojewodschaft Westpommern, ist entsprechend zu berücksichtigen und hervorzuheben.
5. Die vorgenannten Anmerkungen und Schlussfolgerungen sollten in alle Abschnitte des Abschlussberichtes Eingang finden, insbesondere dort, wo die verkehrlichen Verflechtungen beschrieben werden, also auch im Abbildungsteil des Berichtes.

Die Seiten sprachen nicht darüber, dass der DPERON-Prozess als ein Bindeglied zwischen dem Ostsee-Adria-Korridor und dem CETC-Korridor zu verstehen ist. Eine enge Kooperation bei DPERON-Maßnahmen und Maßnahmen im Rahmen der beiden Korridore wurde ebenfalls nicht erörtert. Gesprochen wurde auch nicht darüber, dass weitere Maßnahmen, z.B. im Rahmen der Oder-Partnerschaft, eine

wichtige Rolle während des DPERON-Prozess spielen werden. Diese nicht abgestimmten Fragen sollten nicht im Bericht erwähnt werden.

Aus den vorgenannten Gründen haben wir unsere Partner gebeten, einen Text (Klausel) in den Bericht aufzunehmen, dessen Wortlaut wir allen Projektpartnern zugesandt haben und der auf der Website des Projektes veröffentlicht ist.

Die Ergebnisse des DPERON-Prozesses sollen die Entwicklungsmöglichkeiten und den infrastrukturellen Bedarf der Partner beiderseits der Grenze widerspiegeln. Allerdings sind die administrativen Bedingungen zu beachten, die sich aus den unterschiedlichen Zuständigkeiten der an dem Prozess Beteiligten auf deutscher und polnischer Seite ergeben. Außerdem müssen sie mit den strategischen Dokumenten der regionalen und der Landesebene übereinstimmen, was eine Voraussetzung für die Kofinanzierung eventueller Aufgaben aus EU-Mitteln ist.

Wir betrachten dies als einen Beitrag zur Fortsetzung der Zusammenarbeit, wobei wir davon ausgehen, dass der DPERON-Prozess und der Abschlussbericht der soeben zu Ende gegangenen ersten Arbeitsphase auch gleichzeitig den Anfang für einen noch größeren Prozess und Dialog bilden, den wir grundsätzlich bereit sind fortzusetzen – in Zusammenarbeit mit Partnern aus Deutschland und Polen. Es ist unbestritten, dass der Prozess fortgesetzt werden muss, wobei wir uns bewusst sind, dass bereits sehr viel getan wurde, dass aber auch noch sehr viel getan werden muss, um die gemeinsamen Ziele und Erwartungen besser verstehen zu können.

Alle Grenzwojewodschaften befassen sich zurzeit mit der Fortschreibung ihrer strategischen Planungsdokumente, d.h. der Raumordnungspläne, als auch der branchenspezifischen Strategien, z.B. der Verkehrsentwicklungsstrategie. Die in diesen Dokumenten festgeschriebenen Entwicklungsrichtungen, Ziele und Prioritäten, die die aktuellen Rahmenbedingungen für die Entwicklung zugrunde liegen, müssen in den weiteren Phasen des DPERON-Prozesses berücksichtigt werden.

Für eine Fortsetzung der Arbeiten spricht sowohl der gemeinsam erarbeitete Mehrwert des Projektes als auch der zukünftige praktische Nutzen. Zu den wichtigsten, die in der Broschüre, in der die Ergebnisse der abgeschlossenen Projektphase beschrieben sind, gehören die nachstehenden:

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;
3. Aufbau einer Basis zur weiteren Ausarbeitung von infrastrukturellen Schlüsselmaßnahmen in diesem Raum.

Durch die Fortsetzung des Projektes ergibt sich u.a. folgender künftiger Nutzen:

1. Orientierung auf eine gemeinsame Bestimmung von regional bedeutsamen Schlüsselprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur;
2. Sicherstellung der Synchronisierung von prioritären Infrastrukturmaßnahmen;
3. Erhöhung der Transparenz und Effizienz der Aktivitäten der Partner durch einen nachhaltigen Dialog in der Raumplanung.

Die Wojewodschaft Westpommern erneuert und bestätigt ihre bereits erklärte Bereitschaft, die Rolle des Leadpartners für dieses Projekt zu übernehmen. Wir müssen gemeinsam besprechen und festlegen, wie die Fortsetzung der Arbeiten gestaltet werden soll, wobei die einzelnen Interessen der Nachbarstaaten und -regionen einzubinden sind.

Eine gute Gelegenheit, die Grundsätze zur Fortsetzung des DPERON-Prozesses zu erörtern und festzuschreiben, bietet die für den Herbst in Stettin geplante Konferenz unter Mitwirkung aller Projektpartner.

Die Fortsetzung des DPERON-Prozesses betrachten wir als einen wichtigen Beitrag zum Dialog zugunsten einer ausgewogenen, nachhaltigen und dauerhaften Entwicklung des Grenzraums beiderseits der Oder und der Neiße.