

# Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums

Textteil  
Endbericht

## **Forschungsprogramm**

„Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO), ein Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

## **Projektlaufzeit**

01. November 2011 bis 30. Juni 2012

## **Aktenzeichen:**

I 3 - 10.05.06-11.9.1

## **im Auftrag**

des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumentwicklung (BBR)

## **bearbeitet von**

Dr. Nikolas Prechtel, Dipl.-Ing. Klaus Habermann, Institut für Kartographie, Technische Universität Dresden



## Inhaltsverzeichnis

I.	Aufgabenstellung / Ansatz / Ziele / Nutzen	4
II.	Formale Grundlagen	5
III.	Methodik / Erstellungsform / Räumlicher Rahmen / Ausgeführte Arbeiten	6
III.1.	Arbeits- und Datenpakete	6
III.2.	Karteninhalte	8
III.3.	Signaturierung / Legendengestaltung	8
III.4.	Kartenrandgestaltung, Format und Maßstab	14
III.5.	Räumlicher Rahmen – Abgrenzung des Untersuchungsraums	15
III.6.	Räumliche und zeitliche Abgrenzungen der dargestellten Investitionsmaßnahmen	15
III.7.	Allgemeine Charakteristik des Untersuchungsraums	16
	1) Ausgewählte Informationen und statistische Angaben zu den Bundesländern (Stand: 2010)	16
	2) Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet	16
III.8.	Verkehrsinfrastruktur der Grenz Bundesländer	18
	1) Straßen des Bundes und der Länder	18
	2) Eisenbahn	18
	3) Binnen- und Seewasserstraßen, See- und Flusshäfen	20
	4) Flughäfen und Flugplätze	21
	5) Grenzüberschreitende Verbindungen – Verflechtungen / Grenzinfrastruktur DE/PL	22
III.9.	Schlussfolgerungen	23
IV.	Anlagen	25
IV.1.	Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums – Druck im Maßstab 1 : 500.000 – als Beilage	25
IV.2.	Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums – DVD	25
IV.3.	Analysierte planungsrelevante und Strategiedokumente	26
	1) Internationale Verträge, EU-Dokumente	26
	2) Nationale Strategiedokumente	26
	3) Landesebene – Dokumente, Regelungen, Verzeichnisse und branchenbezogene Programme für Straßen, Eisenbahnlinien, Binnen- und Seewasserstraßen, Flughäfen und Flugplätze	26
	4) Datenbestände	27
IV.4.	Liste der Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Anteilen innerhalb des Untersuchungsraumes	29
IV.5.	Verzeichnis der Kursbuchstrecken der DB Netz AG	31
IV.6.	Datenebenen der Karte, inhaltliche Gliederung	33
IV.7.	Datenebenen der Karte, Gliederung nach grafischer Priorität	35

## I. Aufgabenstellung / Ansatz / Ziele / Nutzen

Die Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums zeigt für die an Polen grenzenden deutschen Bundesländer und Berlin die bestehenden Verkehrswege, ergänzt um die in Bau befindlichen und geplanten Investitionsmaßnahmen des Bundes und der Länder. Sie dient der Illustration und stellt kein verbindlich abgestimmtes und rechtsverbindliches Planungsdokument dar.

Die Karte entstand nach dem Vorbild der von polnischer Seite im September 2009 vorgelegten *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze*, bei deren Präsentation der Wunsch geäußert wurde, „dass eine ähnliche Karte für den deutschen Teil des Grenzraumes entstehen wird. Somit wird es für beide Seiten auf ihren Treffen möglich werden festzustellen, welche Konzepte, nach erfolgter Vorstellung der realisierten und zurzeit projektierten bzw. geplanten Investitionen, gemeinsame oder voneinander abweichende Konzepte sind.“ [Textteil polnische Karte, deutsche Übersetzung, S. 4].

Basis der Kartenherstellung auf der deutschen Seite war eine umfassende Analyse der polnischen Karte hinsichtlich Vergleichbarkeit der Inhalte zwischen polnischen und deutschen Infrastrukturbetreibern, Aufsichts-, Planungs- und Finanzierungsinstitutionen. Die bestehenden deutlichen Unterschiede in der Infrastrukturausstattung gründen vor allem der Entwicklung im Grenzraum seit 1989 und den jeweiligen finanziellen Möglichkeiten beiderseits der polnisch-deutschen Grenze.

Auf der Karte sind die überregional bedeutsamen Elemente der Verkehrsinfrastruktur in den Regionen dargestellt. Dazu gehören die Straßen in Zuständigkeit des Bundes und der Länder, die Eisenbahnlinien, die der gewerblichen Güterschifffahrt gewidmeten Wasserstraßen des Binnenverkehrs, die Hoheitsgewässer, die Häfen des Binnen- und Seeverkehrs sowie die Flugplätze mit internationaler und überregionaler Vernetzung. Den zeitlichen Horizont illustrieren fünf graphisch unterscheidbare Phasen: den Bestand als Ist-Situation, in Bau befindliche Maßnahmen, Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, Maßnahmen des weiteren Bedarfs und internationale Vorhaben. Diese Einstufung entspricht den geltenden Bedarfsplänen für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.

Aufgrund der Thematik des Kartendokuments und seines räumlichen Bezuges erfolgte nur die Darstellung überregional bedeutsamer Maßnahmen. Die international vereinbarten Verkehrskorridore der TEN wurden zur Vermeidung graphischer Überlastung in Nebenkarten dargestellt.

Als Kartenhintergrund dienen eine vereinfachte Landnutzung, die Grenzen der Bundesländer und Kreise sowie die Orte mit zentralörtlichen Funktionen und alle Orte mit mehr als 20.000 Einwohnern.

Für die Kartenerstellung wurden Bestandsdaten, Strategie- und Planungsdokumente der internationalen, bilateralen, Bundes- und Landesebene ausgewertet.

Der Nutzen der Karte liegt in der verständlichen Information über den Bestand und die Planungen zur Verkehrsinfrastruktur der Länder und des Bundes sowohl innerhalb des Grenzraumes als auch grenzraumübergreifend. Die Karte zeigt die überregionale Infrastruktur für alle (motorisierten) Verkehre; durch den Aufbau der PDF-Datei in Ebenen lassen sich die einzelnen Verkehrsträger aber auch einzeln darstellen.

## II. Formale Grundlagen

Ein erster Entwurf der Karte wurde im Frühjahr 2010 vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) vorgelegt und mit den Ländern diskutiert. Die weiteren Arbeiten daran wurden zugunsten der Erstellung einer Karte zur Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der „Oder-Partnerschaft“ für die deutsch-polnische Regierungskommission für regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit zurückgestellt.

Die Arbeiten an dieser grundlegenden und fortschreibbaren Karte wurden im Sommer 2011 wieder aufgenommen. Mit dieser Aufgabe wurde das Institut für Kartographie der Technischen Universität Dresden vom BBSR beauftragt. Eine erste Besprechung fand am 25. und 26. Oktober 2011 in Bonn beim Auftraggeber mit Übergabe wesentlicher Projektdokumente, vor allem der bereits vorliegenden *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze* und des zugehörigen Textteils, statt.

Die Analyse sowohl der polnischen Dokumente als auch der von deutscher Seite zu betrachtenden Bestandsdaten, Strategie- und Planungsdokumente mündete in einem Abstimmungsgespräch am 8. Dezember 2011 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBS) in Berlin, zu der auch Vertreter der Länder eingeladen waren. Die bis dahin identifizierten inhaltlichen Unterschiede zwischen polnischer und deutscher Karte wurden ausführlich diskutiert und in Form praktikabler inhaltlicher und graphischer Lösungen aufgelöst.

Die entstehende Karte wurde in mehreren Abstimmungsrunden mit Bundes- und Landesbehörden diskutiert, so dass nunmehr von einem einheitlichen vertikalen (Bund/Länder) und horizontalen (bspw. auf Ebene der Länder) Gefüge des Karteninhalts ausgegangen werden kann. Trotz dieser sorgfältigen Prüfungen ist nicht auszuschließen, dass die veröffentlichte Fassung Unstimmigkeiten enthält. Hinweise dazu werden erbeten an [ref-1-3@bbr.bund.de](mailto:ref-1-3@bbr.bund.de).

### III. Methodik / Erstellungsform / Räumlicher Rahmen / Ausgeführte Arbeiten

Die Karte deckt unterschiedliche Zuständigkeiten in vertikaler und horizontaler Hierarchie ab, teilweise sind die Zuständigkeiten – etwa an Fachbehörden – delegiert. Entsprechend sind die vorhandenen, die Objekte abbildenden Datensätze ebenfalls heterogen in ihrer Beschaffenheit. Für die Karte war es deshalb erforderlich, geometrische und inhaltliche Konsistenz über den Datenbestand zu erzeugen.

#### III.1. Arbeits- und Datenpakete

Die durchgeführten Arbeiten fallen in folgende arbeitstechnische Kategorien:

- Definition und Beschaffung der benötigten Datensätze und Dokumente
- Analyse, Systematisierung und Gruppierung des Eingangsdatenbestandes
- Reduktion und Transformation der Eingangsdaten auf die Projekt-relevanten Inhalte, Homogenisierung und Integration in ein neues Datenmodell
- Ergänzungen von Fehlbeständen, Aktualisierungen und Korrekturen innerhalb der Eingangsdaten
- Kartographische Gestaltung der Inhalte (Legende und Kartenbild) und Kartenausgabe
- Dokumentation und Abschlussbericht.

Die verarbeiteten Dokumente speisen sich aus folgenden Hauptquellen:

Ein Großteil der **topographischen Elemente im deutschen Staatsgebiet** entstammt dem ATKIS® – Landschaftsmodell DLM-1000 des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie.

Der stark reduzierte **topographische Inhalt auf polnischem und tschechischen Staatsgebiet** musste, da die polnischen Grundlagen nur als Grafik vorlagen, den frei verfügbaren Geodatenbeständen von OpenStreetMap entnommen und projektspezifisch aufbereitet werden.

Als flächendeckender Kartenhintergrund wurde eine stark zusammengefasste **Landnutzung** mit den Merkmalen „Wald“, „Stillgewässer“ und „Urbanisiertes Gebiet“ aus den CORINE Land Cover 2006-Datensätzen der Europäischen Umweltagentur EEA generiert. Als Orientierung sind die Fließgewässer aus dem DLM-1000 überlagert.

Die **administrative Gliederung** wurde – da hier auch Daten des Auslandes benötigt wurden – aus Homogenitätserwägungen von ©EuroGeographics bezogen, einem Verband von 52 Mitgliedern, dessen primäres Ziel es ist, interoperable Basisgeodaten für sämtlichen europäischen Länder verfügbar zu machen. Jüngere administrative Veränderungen (z.B. neue Kreisgrenzen auf deutschem Territorium) wurden durch den Auftragnehmer eingearbeitet.

Informationen zur **Projekt-spezifischen Verkehrsinfrastruktur** wurden aus einer Vielzahl von publizierten Dokumenten entnommen (vgl. Kapitel III.9). Eine zentrale Rolle spielen dabei:

Der **Straßenverkehr in Bundeshoheit** stützt sich geometrisch und inhaltlich auf einen Datensatz der SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach (räumlicher Auszug aus der *Karte der Bauleistungen an den Bundesfernstraßen im Verkehrsinvestitionsbericht 2009*) zu Planungen und Baumaßnahmen im Bereich der Bundesstraßenverkehrswege mit Stand Ende 2008. Diese Daten wurden gemäß der Verkehrsinvestitionsberichte 2010 und 2011 fortgeführt. Für den **Straßenverkehr in Landeshoheit** stellten die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen sowie Berlin Dokumente und Daten in unterschiedlicher Qualität und Tiefe zur Verfügung, die als zusätzliche Inhalte an die Geometrie-Daten des DLM-1000 geknüpft wurden.

Der **Eisenbahnverkehr** wurde geometrisch und inhaltlich auf Basis des DLM-1000 dargestellt. Zahlreiche notwendige Aktualisierungen erfolgten aufgrund von Dokumenten des Eisenbahnbundesamtes und der DB Netz AG sowie des „Eisenbahnatlas Deutschland“, 8. Auflage von Schweers + Wall, Aachen.

Die Grundlage für die Darstellung der **Binnenschifffahrt** sind die Bundeswasserstraßen und deren Einstufung nach Schifffahrtsklassen aus einem Geodatensatz der Bundesanstalt für Gewässerkunde, welcher nach tabellarischen Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost aktualisiert wurde.

Neben der Auswertung von Dokumenten war die persönliche Kommunikation mit einer Vielzahl von Planungsträgern auf Bund- und Landesebene zentral für die Projektumsetzung. Ziele waren dabei:

- die Lösung von Widersprüchen innerhalb der Unterlagen
- das Erreichen einer hohen Aktualität über die z.T. recht alten publizierten Dokumente hinaus
- die Homogenisierung der Realisierungsstufen der Infrastrukturmaßnahmen, welche meist gegenüber den Originalunterlagen fortzuschreiben waren.

Eine vollständige Übernahme der in der polnischen Karte dargestellten Realisierungsstufen hätte gemäß den deutschen Festlegungen in den Bedarfsplänen keine direkten Entsprechungen gefunden. Deshalb ergeben sich – neben den aufgrund des unterschiedlichen Redaktionsschlusses beider Karten bestehenden Abweichungen – zwischen beiden Karten Differenzen in der Interpretation der Realisierungsstufe.

Für eine maximale Übersicht über die bestehende und zukünftige Verkehrsinfrastruktur erfolgte deshalb eine Aufteilung in die fünf Realisierungsstufen der Bedarfspläne für die Bundesverkehrswege:

- Bestand
- In Bau (betrifft nur Projekte des Vordringlichen Bedarfes)
- Vordringlicher Bedarf (VB, sowohl „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als auch „Neue Vorhaben“)
- Weiterer Bedarf (WB, sowohl „Neue Vorhaben mit Planungsrecht“ als auch „Neue Vorhaben“)
- Internationale Vorhaben.

Eine Zuordnung von Vorhaben und Maßnahmen zu diesen darzustellenden Kategorien, auch im Vergleich zur polnischen Karte, liefert folgende Tabelle:

Polnische Karte		Deutsche Karte	
Bestand / In Bau	bestehende Infrastruktur einschließlich jener, die nach erteilten Baugenehmigungen und Umweltbescheiden realisiert wird	Bestand	Bestand zum 31. Dezember 2011 Ausnahme: Flughafen BER incl. Eisenbahnanbindung ebenfalls bereits Bestand
		VB, In Bau	Projekt „ruht“ (ABS Rostock – Stralsund) Maßnahme in Bau
Projekt	Entwürfe, über die noch nicht endgültig entschieden wurde sowie Variantenlösungen, deren Bestätigung in einigen Fällen bereits in Projekten und Finanzplänen vorliegt	VB	Vordringlicher Bedarf gemäß Bedarfsplänen, vermindert um gegenwärtig bereits im Bestand oder in Bau befindliche Maßnahmen
Bedarf	angestrebte Infrastruktur mit noch nicht endgültig festgelegtem Verlauf, die das gewünschte Zielergebnis widerspiegeln, z.B. Forderungen der Wojewodschaften oder von Institutionen, die für die Realisierung der jeweiligen Infrastrukturelemente verantwortlich sind	WB	Weiterer Bedarf gemäß Bedarfsplänen

Für internationale Vorhaben gibt es auf der polnischen Karte keine direkte Entsprechung. Bedarfspläne des Bundes bestehen nur für die Verkehrsträger Straße und Schiene. Entsprechend erfolgte nur für diese die Systematisierung nach den genannten Realisierungsstufen. Ortsumgehungen von Bundesstraßen mit regionaler Bedeutung sind, sofern nicht schon zum Bestand gehörend, nicht dargestellt.

Für die Bundeswasserstraßen gibt es keine verbindlich vereinbarten Ausbauziele, stattdessen erfolgen Ausbauten im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen. Für die Binnen- und Seehäfen sind im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung keine konkreten Ausbauziele und -zeiträume genannt. Für den Flugverkehr gilt mit Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg die gemäß Flughafenkonzept der

Bundesregierung gewünschte Struktur als erreicht. Deshalb sind die Elemente des Schiffs- und Luftverkehrs nur in der Kategorie „Bestand“ wiedergegeben.

### III.2. Karteninhalte

Die vorliegende Karte lehnt sich inhaltlich weitgehend an das polnische Dokument an. Zentrales Thema bildet die Verkehrsinfrastruktur. Sämtliche Elemente, die in der Kommunikation mit Polen eine wesentliche Rolle spielen, fanden Eingang. Eine primäre Trennung erfolgt nach den Verkehrsträgern:

- Straße unter Bundeshoheit und Landeshoheit
- Eisenbahnnetz
- Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt
- Luftverkehr.

Auf der Karte befinden sich ergänzende Informationen mit direktem inhaltlichen Bezug zur Verkehrsinfrastruktur. Dies sind primär die zentralen Orte, die als Kreissignatur flächenproportional zur Bevölkerungsklasse dargestellt sind. Um eine Basis zur räumlichen Einordnung des dargestellten Themas zu liefern, finden sich im Kartenhintergrund zudem die primären Bodenbedeckungsklassen Wald, Siedlung und Gewässer, allerdings grafisch stark zurückgenommen. Analog zur polnischen Karte erfolgte zudem eine Trennung der Ostseefläche in die deutsch-polnischen Hoheitsgewässer und die hohe See. Ebenfalls in Anlehnung an das polnische Dokument sind außerhalb des Bearbeitungsgebietes noch Nebenkarten angeordnet, welche die Straßen- und Eisenbahninfrastruktur nach Europäischen Vertragswerken dokumentieren.

### III.3. Signaturierung / Legendengestaltung

Zur Wahrung maximaler Übersichtlichkeit weist die **Signaturierung** durchgehend ein **Leitfarbenprinzip** auf, die Realisierungsstufen werden durch jeweils **geringeres grafisches Gewicht** dargestellt:

- Das Straßennetz trägt „Rot“ als Leitfarbe, Dunkelrot für den Bestand, Signalrot für den Neubau. Die Straßenkontur gibt die Realisierungsstufe an, je geschlossener desto konkreter, resp. zeitlich näher. Der Schleier scheidet Bestand ohne geplante Investitionen von Straßen mit Investitionsvorhaben.
- Bei der Bahn ist die Leitfarbe Schwarz/Grün. Die Darstellung einer Streckenkontur trennt Bestand von geplanten Neutrassierungen. Der grüne Schleier zeigt – analog zum altrosa Schleier bei den Straßen – Investitionsvorhaben an. Die Grünmodulation von blass zu hoch gesättigt symbolisiert die Zielgeschwindigkeit. Im Fall der „internationalen Projekte“ wird die Geschwindigkeitsunterscheidung nicht getroffen. Die hierfür gewählte Schleierfarbe „Blaugrün“ setzt sich dabei von den anderen Fällen mit differenzierter Zielgeschwindigkeit klar genug ab.
- Die Wasserstraßen sind naturgemäß in Blautönen dargestellt.

Ziel der grafischen Umsetzung war es, eine **gute Balance** der Verkehrsträger zu realisieren. Gleichzeitig muss die interne Hierarchie bei Straße (Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) und Schiene (Hauptstrecken, Nebenstrecken) auf den ersten Blick erkennbar sein. Letztere wurde naheliegend durch unterschiedliche Signaturbreiten realisiert. Auch treten die Binnenhäfen gegenüber den Seehäfen durch unterschiedliche Punktsignaturgrößen zurück. Ein weiterer Aspekt der gestalterischen Optimierung ist bedingt durch die Verdichtung der dargestellten Elemente im Bereich von Agglomerationen (z.B. Berlin, Leipzig, Dresden). Eine Minimierung der Signatordimensionen (Strichbreiten, Symbolgrößen) reduziert zwar die grafischen Überlagerungen von Elementen, führt aber zu einer Verschlechterung der Differenzierbarkeit bis hin zur Unleserlichkeit. So können die Farbwerte innerhalb einer gestuften Farbreihe (z.B. für die Schifffahrtsklassen oder die Zielgeschwindigkeit von Bahnstrecken) nur sicher unterschieden werden, wenn eine minimale Strichbreite und somit Farbfläche vorliegt. Die vorliegende Lösung sucht einen für diesen Antagonismus bestmöglichen Ausgleich.



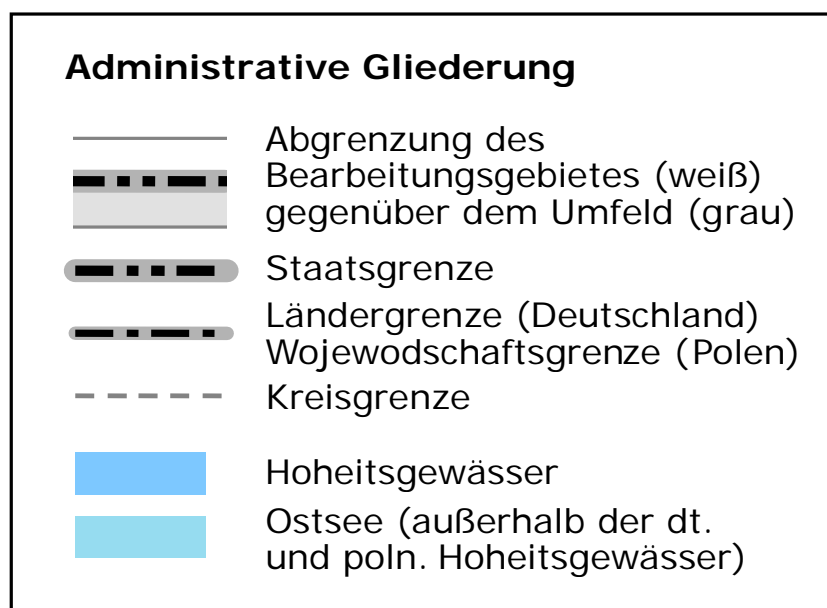
Ein weiteres Gestaltungsprinzip ist durch das Ziel der Bearbeiter gegeben, die Karte im möglichen Rahmen auch bei **verkleinerter Wiedergabe** lesbar zu halten. Aus dieser Erwägung wurden sämtliche Strichbreiten im Originalmaßstab 1 : 500.000 so dimensioniert, dass sie auch bei einer maximal sinnvollen Verkleinerung auf 1 : 1 Mio. nicht die reproduktionstechnisch möglichen Mindestdimensionen unterschreiten.

Aus den darzustellenden Inhalten und den dafür entworfenen Signaturen ergeben sich die **Bestandteile der Legende**. Grundprinzip des Legenden-Layouts ist eine übersichtliche Gruppierung der Kartenelemente und ihrer grafischen Kodierung. Dies erfolgt durch Bündelung in grafische Blöcke, welche von links nach rechts folgende Gruppen von Karteninhalten behandeln:

- Administrative Gliederung
- Topographische Inhalte
- Zentrale Orte
- Bahnverkehr
- Binnenwasserstraßen und Häfen
- Straßenverkehr
- Flugverkehr.

Für die gesamte Legendenbeschriftung wurde mit Verdana ein einheitlicher, auch bei Bildschirmdarstellung optimal lesbarer Schriftfont gewählt. Die Schriftgröße ist einheitlich auf 11 pt festgesetzt. Ebenso wie die verwendeten Schriftstärken ermöglicht diese Wahl eine noch lesbare Verkleinerung in der graphischen Ausgabe bis ca. 1 : 1 Mio. Überschriften sind durch fetten Schriftschnitt abgesetzt.

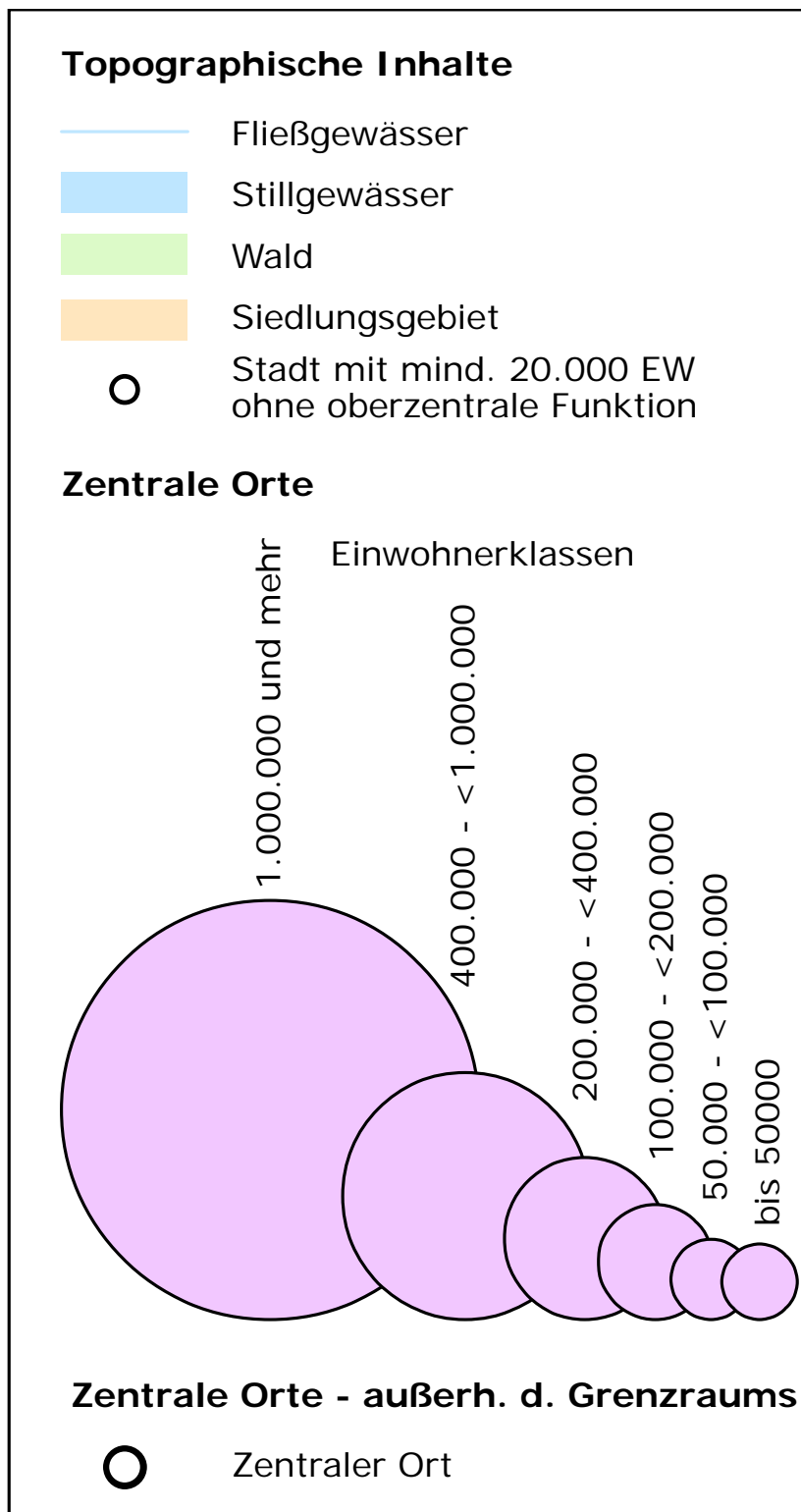
Die **administrative Gliederung** gibt innerhalb des Untersuchungsgebietes die Verwaltungsebenen Staat, Land (in Polen: Wojewodschaft) und Kreis wieder. Außerhalb des Untersuchungsgebietes entfällt die Kreisebene in der Darstellung. Zur Hervorhebung des Untersuchungsgebietes gegenüber dem Umfeld ist dieses mit einem weißen, das Umfeld mit einem lichtgrauen Kartengrund dargestellt. Die Ostsee ist analog zum polnischen Gegenstück über zwei Blautöne in Territorialgewässer und offene See geschieden.



Legendenblock: Administrative Gliederung.

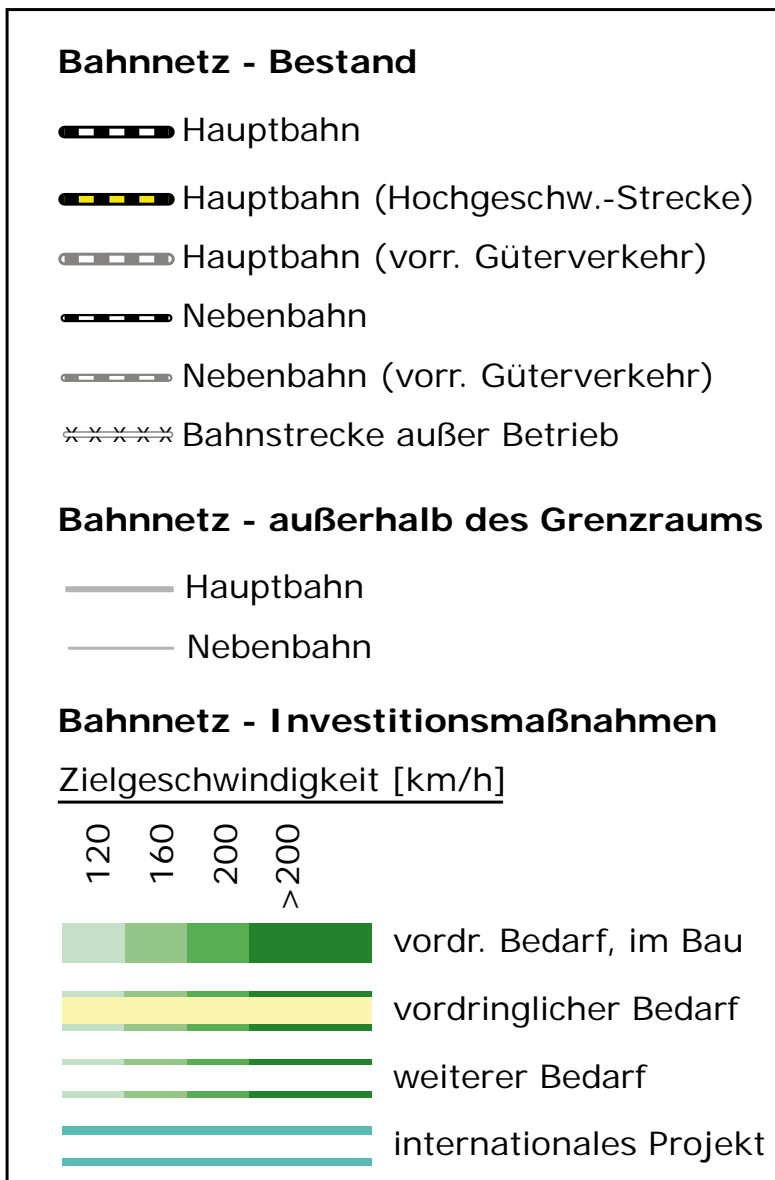
Die **topographischen Inhalte** zeigen in starker Vereinfachung Basisklassen der Landnutzung (Siedlung, Wald- und Gewässerflächen) als zarte Farbflächen ohne Kontur. Ausgewählte Fließgewässer komplettieren die Darstellung.

Für die **Siedlungen** liegt die Betonung auf den Oberzentren als den wesentlichen Quell- und Zielorte im überregionalen Verkehrsnetz. Sie sind im Untersuchungsgebiet mit einer zur Einwohnerzahl, Stand Dezember 2010, flächenproportionalen Kreissignatur dargestellt. Zur Verbesserung der räumlichen Orientierung wurden außerdem alle Orte mit Einwohnerzahlen von mindestens 20.000 über einheitliche Kreissignaturen in das Kartenbild integriert (vgl. Abbildung). Alle mit Positionssignaturen dargestellten Siedlungen sind mit einem Namensschriftzug versehen.



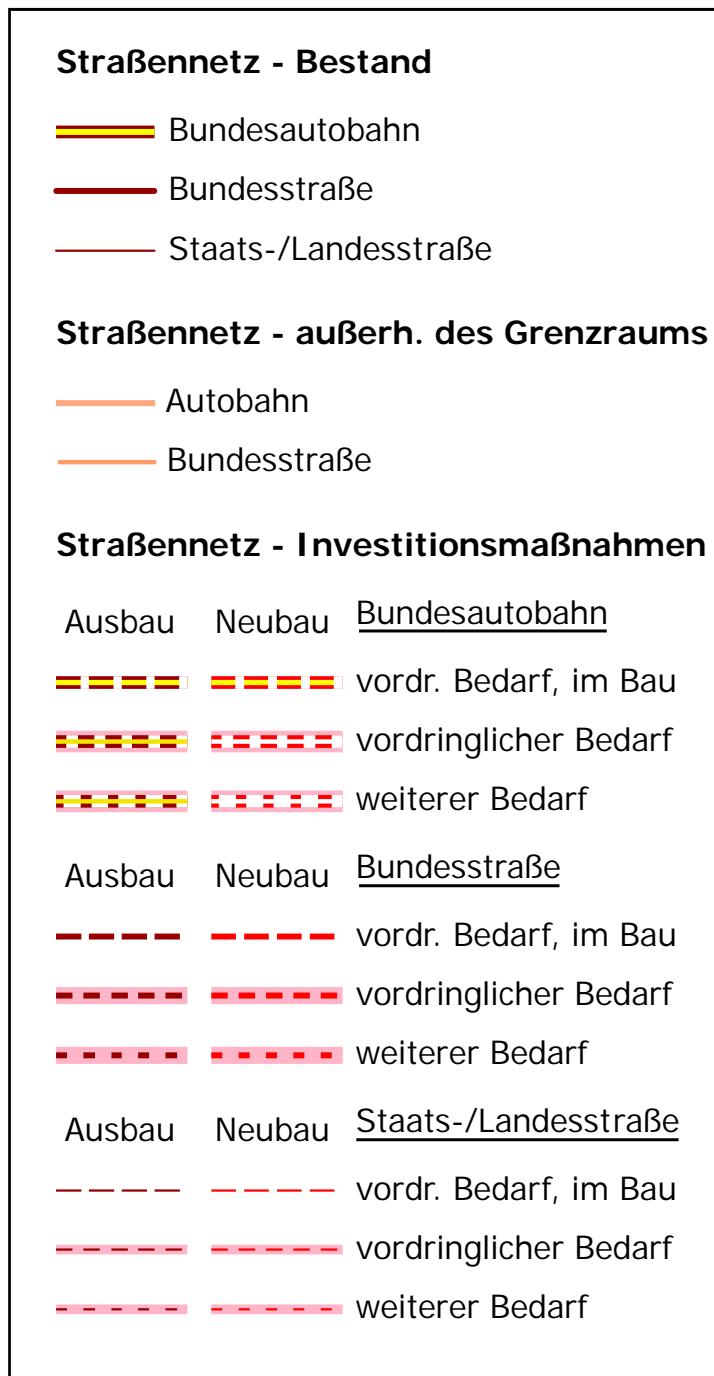
Legendenblock: Topographische Inhalte und Zentrale Orte.

Im Falle von Bahn- und Straßenverkehr wird von oben nach unten geordnet zunächst die Grafik des Bestands erläutert, darunter folgen die Investitionsmaßnahmen. Nach Analyse der vorliegenden Dokumente konnten im Bereich **Bahnverkehr** im Untersuchungsgebiet keine Streckenneubauten Eingang in die Karte finden. Somit sind ausschließlich Ausbaumaßnahmen im bestehenden Netz darstellungsrelevant. Bestandsstrecken sind entsprechend üblicher Konvention durch in schwarzer Kontur gefasste Rechtecke in alternierendem Schwarz-Weiß signaturiert. Bei Hochgeschwindigkeitsstrecken (ab 250 km/h) wechseln in Analogie zur farblichen Füllung der Autobahnsignatur Schwarz und Gelb. Haupt- und Nebenbahnen sind durch unterschiedliche Signaturbreiten abgrenzbar. Bei reinen Güterverkehrsstrecken wird Schwarz komplett durch Mittelgrau ersetzt. Die Investitionsmaßnahmen gliedern sich in eine Matrix, gebildet aus „Realisierungsstufe“ (im Bau, vordringlicher Bedarf, weiterer Bedarf) und „Zielgeschwindigkeit“ (120 km/h, 160 km/h, 200 km/h und >200 km/h). Auf der Karte werden zusätzlich internationale Vorhaben dargestellt. Diese sind in der Regel durch Ressortabkommen mit dem Nachbarstaat bestimmt. Als Voraussetzung für eine Finanzierung ist eine Nutzen-Kosten-Berechnung durchzuführen. In Anlehnung an die Gestaltung des polnischen Äquivalents wird die Zielgeschwindigkeit als grüner Schleier um die Strecke kodiert. Die Füllung des Schleiers symbolisiert die Einordnung in die Realisierungsstufen (vgl. Abbildung). Die Zuordnung erfolgt gemäß aktuellem Bedarfsplan.



Legendenblock: Bahnnetz.

Für die **Straßen** war ein anderes Gliederungsprinzip anzusetzen. Investitionen werden sich sowohl auf den Ausbau wie in den Neubau richten. Zudem erfolgen in einigen Fällen Neueinstufungen hinsichtlich der Hierarchieebene, z.B. werden Landes-/Staatsstraßen im Zuge von Ausbauten und Neutrassierungen zu (Segmenten von) Bundesstraßen umgewidmet. Darstellungsrelevant ist in der Karte die Unterscheidung zwischen Veränderungen am Bestand (einschließlich Höherstufung in der Hierarchie) sowie Neubauten. Diese zwei Kategorien bilden die Spalten der Darstellungsmatrix. Die Zeilen der Matrix werden gebildet durch die Hierarchieebene (Autobahn, Bundesstraße, Landes-/Staatsstraße) sowie die Realisierungsstufe. Aus den drei Hierarchieebenen und drei relevanten Realisierungsstufen (im Bau, vordringlicher Bedarf, weiterer Bedarf) resultieren neun Zeilen der Darstellungsmatrix (vgl. Abbildung).



Legendenblock: Straßennetz.

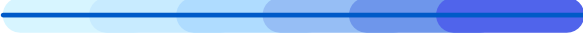
Im **Flugverkehr** und in der **Schifffahrt** musste nur der Bestand wiedergegeben werden. Zum Bearbeitungszeitpunkt wurde davon ausgegangen, dass mit der Publikation der Karte oder unmittelbar

danach der Berliner Flugverkehr im neuen Flughafen „Berlin-Brandenburg International“ gebündelt ist. Dieser ist somit als einziger Berliner Flughafen dargestellt. Entsprechend ihrer Bedeutung variiert die Signaturgröße zwischen See- und Binnenhäfen, sowie zwischen Flughäfen mit internationaler und regionaler Vernetzung. Bei den Wasserstraßenklassen sind sechs Stufen unterschieden, die über eine Farbreihe von Zartblau bis Dunkelblau umgesetzt sind.




**Wasserstraßen und Häfen - Bestand**

Bundeswasserstraße, Wasserstraßenklasse

I    II    III    IV    Va/b    VIb





Häfen

-  Seehafen
-  Binnenhafen
-  Binnenhafen (privat)

Legendenblock: Wasserstraßen und Häfen.

**Flughäfen - Bestand**

-  Flughafen mit internationaler Vernetzung
-  Flughafen mit regionaler Vernetzung



Legendenblock: Flughäfen.

Komplettiert wird der Legendenblock durch die Angabe des geodätischen Bezugssystems der Karte (vgl. Abbildung).











Kartenprojektion: UTM, Zone Nord 33

Legendenblock: Bezugssystem.

Für die Nebenkarten bestehen zwei separate Legenden. Die Leitfarben werden auch hier entsprechend der Verkehrsträger verwendet, die Symbole sind der Hauptkarte entnommen, jedoch verkleinert.

<b>AGC-Netzwerk:</b>		Internationale Eisenbahnlinie
<b>AGR-Netzwerk:</b>		Europa-Verkehrsstraße
<b>AGN-Netzwerk:</b>		Binnenwasserstraße mit internationaler Bedeutung

Legendenblock: AGC-, AGR-, AGN-Netzwerk.

<b>TEN-T-Netzwerk</b>			
	Straße, Kernnetz		Eisenbahnlinie, Kernnetz
	Straße, Ergänzungsnetz		Eisenbahnlinie, Ergänzungsnetz
	Straße, Ergänzungsnetz_ in Planung		Wasserstraße, Kernnetz
	Hafen, Kernnetz		Flughafen, Kernnetz
	Hafen, Ergänzungsnetz		Flughafen, Ergänzungsnetz

Legendenblock: TEN-T-Netzwerke.

### III.4. Kartenrandgestaltung, Format und Maßstab

Die **Kartenrandgestaltung** folgt der polnischen Schwesterkarte. Die Kopfleiste trägt Titel und die Flaggen der beteiligten Bundesländer. Die Fußleiste spezifiziert den Projektträger und die Projektbearbeiter, Copyrightvermerke sowie einen grafischen Maßstab.

Die Anlage der Karte erfolgt analog zur polnischen Karte im Maßstab 1 : 300.000 und damit der maximal möglichen Plotbreite von 1118 mm. Die Höhe dieses Plots und damit auch die Gestaltung hinsichtlich Über- und Unterschriftsfeld orientiert sich an der polnischen Karte mit 1960 mm. Für die Weitergabe und damit auch allgemeine Produktion wird der **Maßstab 1 : 500.000** gewählt. In diesem Maßstab passt die Karte bei Verkleinerung auf 60 % der Höhe in das A0-Format. Die Breite ist im Verhältnis wesentlich geringer und daher für die Plotausgabe unproblematisch. Das Layout beider Maßstäbe ist identisch. Die Signaturenmaße gestatten andererseits auch eine Verkleinerung der Karte auf 1 : 1 Million, ohne dass die Graphik unleserlich wird.

Maßstab	1 : 300.000	1 : 500.000	1 : 1.000.000
Höhe * Breite	1968 mm * 1100 mm	1181 mm * 660 mm	590,5 mm * 330 mm
eingepasst in DIN-Format	Überformat	A0	A2

Tabelle: Formate der Karte.

Das Untersuchungsgebiet wird im Kartenrahmen so angeordnet, dass bei einer Präsentation beider Karten nebeneinander kein Nord-Süd-Versatz der Grenzräume zueinander entsteht. Dies bedingt eine vergleichsweise weit nördliche Position, bei der die deutschen Hoheitsgewässer nicht vollständig im Kartenspiegel enthalten sind.

Nach der Gestaltung der Hauptkarte richten sich Anordnung und Maßstab der **Nebenkarten**. Im Kartenfeld westlich des Untersuchungsgebietes lassen sich zwei Nebenkarten im Seitenverhältnis des Hauptkartenfeldes zuzüglich der jeweiligen Legenden unterbringen. Für diese gilt ein Maßstab von einem Fünftel des Maßstabes der Hauptkarte, also im Überformat 1 : 1.500.000, im A0-Format 1 : 2.500.000.

### III.5. Räumlicher Rahmen – Abgrenzung des Untersuchungsraums

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde pragmatisch entsprechend der Regelung der polnischen Karte durchgeführt, obwohl dadurch teilweise sehr grenzferne Regionen mit in die Betrachtung einfließen. Die Auswahl ‚an die polnisch-deutsche Grenze angrenzende deutsche Länder‘, ergänzt um Berlin, definiert klar die für die betrachtete Thematik zuständigen Institutionen.

Die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin und Freistaat Sachsen umfassen eine Fläche von 71.986 km<sup>2</sup>, etwa 27 % größer als der entsprechend definierte polnische Grenzraum.

In diesem Gebiet bestehen folgende Euroregionen:

- Pomerania (1995 gegründet, Polen/Deutschland/Schweden)
- Pro Europa Viadrina (1993 gegründet, Polen/Deutschland)
- Spree-Neiße-Bober (1993 gegründet, Polen/Deutschland)
- Neisse-Nisa-Nysa (1991 gegründet, Polen/Deutschland/Tschechien)
- Elbe/Labe (1992 gegründet, Deutschland/Tschechien)
- Erzgebirge/Krušnohoří (1992 gegründet, Deutschland/Tschechien)
- Egrensis (1993 gegründet, Deutschland/Tschechien).

### III.6. Räumliche und zeitliche Abgrenzungen der dargestellten Investitionsmaßnahmen

Die Karte enthält den Bestand der Verkehrswege zum Redaktionsschluss Juni 2012.

Die Situation um den Flughafen Berlin-Brandenburg ist mit den zur ursprünglich vorgesehenen Betriebsaufnahme am 3. Juni 2012 vorgesehenen Objekten (Flughafen, Straße, Eisenbahnanbindung) ebenfalls – entgegen der aktuellen Entwicklung – bereits als Bestand gekennzeichnet; einhergehend sind keine Flughäfen in Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel verzeichnet.

Die Grenzen des Untersuchungsraumes übergreifende Vorhaben/Maßnahmen/Projekte sind nur dann aufgenommen, wenn die Anteile im Untersuchungsgebiet noch nicht den Status ‚Bestand‘ erreicht haben; beispielsweise findet das Projekt ‚NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle‘ keine Aufnahme in die Karte, da die Anteile in Sachsen bereits fertiggestellt sind.

### III.7. Allgemeine Charakteristik des Untersuchungsraums

#### 1) Ausgewählte Informationen und statistische Angaben zu den Bundesländern (Stand: 2010)

Bundesland	Mecklenburg-Vorpommern	Berlin	Brandenburg	Sachsen
Landeshauptstadt	Schwerin		Potsdam	Dresden
Bevölkerungszahl	1.642.327 Ew	3.460.725 Ew	2.503.273 Ew	4.149.477 Ew
Bevölkerungsdichte	71 Ew/km <sup>2</sup>	3880 Ew/km <sup>2</sup>	85 Ew/km <sup>2</sup>	225 Ew/km <sup>2</sup>
Geburtenrate	8,1	9,7	7,6	8,4
Fläche	23.191 km <sup>2</sup>	892 km <sup>2</sup>	29.483 km <sup>2</sup>	18.420 km <sup>2</sup>
landwirtschaftliche Nutzfläche	14.552,03 km <sup>2</sup>	37,80 km <sup>2</sup>	14.559,72 km <sup>2</sup>	10.151,88 km <sup>2</sup>
Siedlungsfläche	1.878,28 km <sup>2</sup>	616,09 km <sup>2</sup>	3.018,50 km <sup>2</sup>	2.303,72 km <sup>2</sup>
Gewässer	1.381,49 km <sup>2</sup>	59,70 km <sup>2</sup>	1.007,75 km <sup>2</sup>	357,75 km <sup>2</sup>
Waldgebiet	5.032,20 km <sup>2</sup>	163,10 km <sup>2</sup>	10.451,22 km <sup>2</sup>	5.006,50 km <sup>2</sup>
Urbanisierungsgrad (Anteil Einwohner in Gebieten >150 EW/km <sup>2</sup> )	44%	100%	55%	78%
BIP je Einwohner	21.730 €/Ew	26.741 €/Ew	21.547 €/Ew	22.870 €/Ew
Anzahl registrierter Unternehmen	72.413 (30.06.2010)	157.381 (30.06.2010)	103.293 (30.06.2010)	181.526 (30.04.2011)

#### 2) Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet

Die Siedlungsstruktur im untersuchten Grenzraum ist weitgehend stabil; die Verstädterung zeigt sich besonders im unmittelbaren Umland der Großstädte, während kleine, in der Karte nicht dargestellte Siedlungen durch Abwanderung sehr gefährdet sind.

Die größten Zentren im Untersuchungsgebiet sind die deutsche Hauptstadt Berlin mit ihrem unmittelbaren Umland in Brandenburg, die Anteile des Ballungsraumes Leipzig-Halle und des Sächsisch-Bayerischen Städteneztes, das Obere Elbtal sowie die Küstenregion Mecklenburg-Vorpommerns.

Zur Verdeutlichung dieser Strukturen wurden die Oberzentren in sechs Einwohnerklassen gruppiert, welche dann mit zu den Klassenmitteln proportionalen Kreissignaturen signaturiert wurden. Die Klassenaufteilung (vgl. auch Abbildung zum Legendenblock „Zentrale Orte“) ist folgende:

Einwohnerklasse	Untere	Obere
	Klassengrenze	
1		50.000
2	>50.000	100.000
3	>100.000	200.000
4	>200.000	400.000
5	>400.000	1.000.000
6	>1.000.000	

Tabelle: Einwohnerklassen der Oberzentren.



Stadt	Funktion	Einwohner	BL
Berlin, Hauptstadt	Hauptstadt	3.460.725	BE
Dresden, Landeshauptstadt	Oberzentrum	523.058	SN
Leipzig	Oberzentrum	522.883	SN
Chemnitz	Oberzentrum	243.248	SN
Rostock, Hansestadt	Oberzentrum	202.735	MV
Potsdam, Landeshauptstadt	Oberzentrum	156.906	BB
Cottbus	Oberzentrum	102.091	BB
Schwerin, Landeshauptstadt	Oberzentrum	95.220	MV
Zwickau	Oberzentrum	93.750	SN
Brandenburg an der Havel	Oberzentrum	71.778	BB
Plauen	Oberzentrum	66.098	SN
Neubrandenburg	Oberzentrum	65.282	MV
Frankfurt (Oder)	Oberzentrum	60.330	BB
Stralsund, Hansestadt	Mittelzentrum	57.670	MV
Greifswald, Hansestadt		54.610	MV
Görlitz	Mittelzentrum	55.596	SN
Bautzen		40.573	SN
Hoyerswerda		37.379	SN

Tabelle: Oberzentren sowie Mittelzentren mit verteilten oberzentralen Funktionen im Untersuchungsraum.

Zur besseren Verdeutlichung der Siedlungsstruktur und zur Erleichterung der Orientierung in der Karte sind alle weiteren Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern aufgenommen.

Stadt	Einwohner	BL
Wismar, Hansestadt	44397	MV
Oranienburg	41810	BB
Freiberg	41342	SN
Eberswalde	40944	BB
Falkensee	40511	BB
Freital	39275	SN
Pirna	38705	SN
Bernau bei Berlin	36338	BB
Schwedt/Oder	34035	BB
Riesa	34013	SN
Königs Wusterhausen	33981	BB
Radebeul	33708	SN
Fürstenwalde/Spree	32468	BB
Neuruppin	31599	BB
Eisenhüttenstadt	31132	BB
Güstrow	30018	MV
Zittau	28212	SN
Grimma	27799	SN
Meißen	27545	SN
Senftenberg	26530	BB
Delitzsch	26344	SN
Strausberg	26206	BB
Hennigsdorf	25909	BB
Blankenfelde-Mahlow	25718	BB

Tabelle: Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern.

Stadt	Einwohner	BL
Limbach-Oberfrohna	25348	SN
Rathenow	25301	BB
Glauchau	24442	SN
Hohen Neuendorf	24384	BB
Spremberg	24373	BB
Markkleeberg	24338	SN
Ludwigsfelde	24044	BB
Werder (Havel)	23017	BB
Werdau	22616	SN
Teltow	22538	BB
Annaberg-Buchholz	21831	SN
Wandlitz	21704	BB
Coswig	21297	SN
Neustrelitz	21207	MV
Waren (Müritz)	21051	MV
Crimmitschau	20901	SN
Borna	20680	SN
Forst (Lausitz)	20618	BB
Luckenwalde	20471	BB
Döbeln	20242	SN
Reichenbach im Vogtland	20146	SN
Prenzlau	20078	BB
Auerbach/Vogtl.	20039	SN

### III.8. Verkehrsinfrastruktur der Grenzbundesländer

#### 1) Straßen des Bundes und der Länder

Eigentümer der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist der Bund. Gemäß Artikel 85 und 90 des Grundgesetzes werden sie eigenverantwortlich von den Ländern geplant und betrieben. Die Länder erhalten dafür Mittel des Bundes (Auftragsverwaltung).

Die Länder betreiben die nächste Hierarchieebene des Straßennetzes, in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sind diese als Landesstraßen, im Freistaat Sachsen als Staatsstraßen bezeichnet.

Das Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist als nahezu vollständig zu bezeichnen, einzelne Streckenabschnitte sind durch Ausbau zu ertüchtigen. Neubauten bei den Autobahnen finden als Vervollständigung des Netzes gegenwärtig nur im Westen des Untersuchungsraumes statt und wirken sich damit wenig auf die Verkehrsströme über die polnisch-deutsche Grenze aus. Diese Neubauten betreffen die A 14 zwischen Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg und Autobahndreieck Schwerin sowie die A 72 zwischen Chemnitz und Leipzig.

Ein Großteil der Investitionsmaßnahmen im Bundes- und Landes-/Staatsstraßennetz bezieht sich auf die Errichtung von Ortsumgehungen, die Ortskerne vom schweren Durchgangsverkehr entlasten sollen. Diese kleinräumigen Änderungen der Verkehrsführungen werden nicht dargestellt. Jedoch sind bereits in den Bestand übergegangene Ortsumgehungen in das Kartenbild übernommen.

Investitionsmaßnahmen an Straßen mit direktem Bezug zum grenzüberschreitenden Verkehr listet die folgende Tabelle auf.

Strecke/Projekt	Maßnahmen	BL
<b>Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben</b>		
B 166 OU Schwedt mit Grenzübergang	mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag	BB
B 246 von B 112 bis Bundesgrenze D/PL mit GÜ Eisenhüttenstadt Nord		BB
B 178 ... - Zittau – Bundesgrenze D/PL		SN
<b>Weiterer Bedarf</b>		
B 158n/B 167 Bad Freienwalde/Wriezen – Bundesgrenze D/PL	festgestelltes hohes ökologisches Risiko	BB

Tabelle: Aus- und Neubauten im Straßennetz mit direktem Bezug zum grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen.

#### 2) Eisenbahn

Das Eisenbahnnetz im Untersuchungsraum befindet sich fast ausschließlich im Eigentum des Bundes, einige wenige Strecken, zumeist untergeordneter Bedeutung, sind jedoch an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpachtet oder befinden sich in deren Eigentum. Die Hoheit über die Infrastruktur auf Strecken des Bundes nehmen die DB Station&Service AG (Bahnhöfe), DB Energie AG (Stromnetz) und DB Netz AG (Strecken) wahr. Diese und deren Niederlassungen Ost (für Mecklenburg Vorpommern, Brandenburg und Berlin) sowie Südost (für den Freistaat Sachsen sowie darüber hinaus für Sachsen-Anhalt und den Freistaat Thüringen) sind für die Er- und Unterhaltung des Eisenbahnnetzes und die damit verbundenen Planungen, die Vergabe von Fahrplantrassen und zugehörige Serviceleistungen zuständig.

Das Eisenbahnnetz im Untersuchungsraum (und darüber hinaus in den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Freistaat Thüringen) ist mit der Reduzierung seiner Kapazität durch den Abbau einer Vielzahl von zweiten Streckengleisen und von Anlagen der elektrischen Zugförderung in Folge der zu leistenden Reparaturen nach dem Zweiten Weltkrieg belastet. Diese Reduzierungen wurden zum Großteil bis in die Gegenwart wieder ersetzt, wirken jedoch zum Teil auch bis heute fort.

Investitionsmaßnahmen begründen sich vorrangig mit der Beschleunigung des Reise- und Güterverkehrs, der Entflechtung beider Verkehrsarten und der Erhöhung der Streckenkapazitäten im internationalen Verkehr einschließlich der so genannten Hafen-Hinterland-Verkehre.

Strecke/Projekt	Maßnahmen, Bemerkungen	BL
<b>Vordringlicher Bedarf, in Bau</b>		
ABS* Berlin – Dresden (1. Baustufe)	$v_{\max} = 160 \text{ km/h}$	BB, SN
ABS Leipzig – Dresden	$v_{\max} = 200 \text{ km/h}$	SN
ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	$v_{\max} = 160 \text{ km/h}$	BB
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach (Vogtl.) / Grenze D/CZ	Elektrifizierung	SN
<b>Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben</b>		
ABS Lübeck/Hagenow-Land – Rostock – Stralsund	$v_{\max} = 160 \text{ km/h}$ , zweigleisiger Ausbau	MV
ABS Berlin – Görlitz	Elektrifizierung Cottbus – Görlitz, zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus, $v_{\max} = 160 \text{ km/h}$	BB, SN
ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe)	$v_{\max} = 200 \text{ km/h}$	BB, SN
<b>Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben</b>		
ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)	$v_{\max} = 160 \text{ km/h}$ , 3. Gleis Abzw. Bamme – Abzw. Ribbeck	BB
ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	zweigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 120 \text{ km/h}$ , Elektrifizierung	SN
<b>Weiterer Bedarf</b>		
ABS Lübeck – Schwerin		MV
ABS Paderborn – ... – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. Baustufe)		SN
<b>Internationale Projekte</b>		
ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)		BB, MV
ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien)		BB, MV
ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund		BB, MV
ABS Berlin – Ducherow – Swinemünde – Ahlbeck Grenze	derzeit keine Planung durch den Bund	BB, MV
ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL – Wegliniec	Ausbau für 120 bis 160 km/h, nicht in BVWP und IRP enthalten, Ressortabkommen zwischen Polen und Deutschland vom 30. April 2003	SN

Tabelle: Investitionsmaßnahmen im Eisenbahnnetz.

\*ABS: Ausbaustrecke

### 3) Binnen-und Seewasserstraßen, See-und Flusshäfen

Das Netz der Bundeswasserstraßen wird durch Flüsse und Kanäle gebildet. Die Wasserstraßen auf den Flüssen Oder, Spree, Havel, Elbe bilden gemeinsam mit Kanälen ein Netz, welches über das Wasserstraßenkreuz Magdeburg Verbindung bis zum Mittellandkanal und somit bis zum Rhein besitzt. Lediglich die Wasserstraßen auf den Flüssen Peene, Ryck, Uecker und Warnow besitzen zu diesem Netz keine Verbindung, sondern sind direkt an die Küstenwasserstraße der Ostsee angebunden.

Wasserstraße	Abk.	Verbindung zu	WSD*	BL
Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal	BSK	SOW, HOW	Ost	BE
Dahme-Wasserstraße	DaW	SOW	Ost	BB, BE
Elbe		EHK, Mittellandkanal, MEW, Nordsee	Ost	SN, BB, MV
Elbe-Havel-Kanal	EHK	UHW, Elbe, Mittellandkanal	Ost	BB
Havelkanal	HaK	HOW, UHW	Ost	BB
Havel-Oder-Wasserstraße	HOW	Oder, OHW	Ost	BB, BE
Müritz-Elde-Wasserstraße	MEW	Elbe, MHW	Ost	MV
Müritz-Havel- Wasserstraße	MHW	MEW, OHW	Ost	MV, BB
Obere Havel-Wasserstraße	OHW	MHW, HOW	Ost	MV, BB
Oder		SOW, HOW, Ostsee	Ost	BB
Rüdersdorfer Gewässer	RüG	SOW	Ost	BB
Spree-Oder-Wasserstraße	SOW	Oder, RüG, DaW, HOW, UHW, BSK	Ost	BB, BE
Teltowkanal	TeK	SOW, UHW	Ost	BE, BB
Untere Havel-Wasserstraße	UHW	SOW, TeK, HaK, EHK	Ost	BE, BB
Peene		Ostsee via Stettiner Haff/Peenestrom	Nord	MV
Ryck		Ostsee via Greifswalder Bodden	Nord	MV
Uecker		Ostsee via Stettiner Haff	Nord	MV
Warnow		Ostsee	Nord	MV

Tabelle: Binnenwasserstraßen des Bundes (ohne Nebenstrecken).

\*WSD: Wasser- und Schifffahrtsrichtung

Die Häfen an den Binnenwasserstraßen liegen in der Planungshoheit der Länder bzw. Kommunen. Es haben sich Strukturen von öffentlichen und privaten Güterhäfen herausgebildet. Ein Teil der Häfen fand Aufnahme in das AGN-Abkommen (Europäisches Übereinkommen über die großen Wasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN)).

Binnenhafen	Hafen nach AGN	BL
Wittenberge		BB
Torgau	P 20-11 Torgau (Elbe, 154.0 km)	SN
Kieswerk Mühlberg	P 20-12 Kieswerk Mühlberg (Elbe, 125.0 km) - Privathafen	BB
Riesa	P 20-13 Riesa (Elbe, 109.0 km)	SN
Dresden	P 20-14 Dresden (Elbe, 57 und 61 km)	SN
Anklam	P 61-01 Anklam (Peene, 95.0 km)	MV
Brandenburg	P 70-11 Brandenburg (Untere Havel-Wasserstraße, 60.0 km) - Privathafen	BB
Brandenburg a.d.H.	P 70-12 Brandenburg (Untere Havel-Wasserstraße, 57.0 km)	BB
Deetz	P 70-13 Deponie Deetz (Untere Havel-Wasserstraße, 40.0 km) - Privathafen	BB
Potsdam	P 71-02-01 Potsdam (Potsdamer Havel, 3.0 km)	BB
Wustermark		BB

Binnenhafen	Hafen nach AGN	BL
Eberswalde		BB
Spandau	P 70-14 Spandau Südhafen (Untere Havel-Wasserstraße, 2.0 km)	BE
GVZ Spreemündung	P 70-10-01 Güterverkehrszentrum (Spreemündung, 0.0 km) - Privathafen	BE
Nonnendamm	P 70-10-02 Nonnendamm (Spree, 2.0 km)	BE
Berlin-Charlottenburg	P 70-10-04 Kraftwerk Charlottenburg (Spree, 8.0 km) - Privathafen	BE
Westhafen Berlin	P 70-10-05 Westhafen Berlin (Westhafenkanal, 3.0 km)	BE
Osthafen Berlin	P 70-10-06 Osthafen Berlin (Spree, 21.0 km)	BE
Kraftwerk Moabit	P 70-12-01 Kraftwerk Moabit (Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 9.0 km) - Privathafen	BE
GVZ Teltowkanal	P 71-01 Teltowkanal Güterverkehrszentrum (Teltowkanal, 31.0-34.0 km) - Privathafen	BE
Eisenhüttenstadt EKO	P 71-03 Eisenhüttenstadt EKO (Spree-Oder-Wasserstraße, 122.0 km) - Privathafen	BB
Eisenhüttenstadt	P 71-04 Eisenhüttenstadt (Spree-Oder-Wasserstraße, 124.0 km)	BB
Königs Wusterhausen	P 71-06-02 Königs Wusterhausen (Dahme-Wasserstraße, 8.0 km)	BB
Schwedt		BB

Tabelle: Häfen an Binnenwasserstraßen.

Die Hochseehäfen nehmen teilweise auch die Abfertigung regelmäßiger Fährdienste wahr. Besonders betrifft das Rostock und Sassnitz-Mukran im Untersuchungsraum. Alle Hochseehäfen befinden sich im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.

Seehafen	Hafen nach AGN
Wismar	P 60-07 Wismar
Rostock	P 60-08 Rostock
Stralsund	P 60-09 Stralsund
Sassnitz-Mukran	
Vierow	P 60-10 Greifswald
Wolgast	

Tabelle: Hochseehäfen.

#### 4) Flughäfen und Flugplätze

Nach dem „Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009“ ist bei Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg für den Untersuchungsraum der Sollzustand erreicht. Im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern und im Landesentwicklungsplan Brandenburg-Berlin sind Festlegungen für Verkehrslandeplätze getroffen, der Freistaat Sachsen erklärte diese im Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland gemeinsam mit Sachsen Anhalt und dem Freistaat Thüringen. Entsprechend gibt es bei Erscheinen der Karte keinen Bedarf für die Ausweisung unterschiedlicher Realisierungsstufen.

<b>Einordnung nach Flughafenkonzept Bund, 2009</b>				<b>BL</b>
Flughäfen mit internationaler Vernetzung	Berlin	„Großer“ Flughafen, mehr als 10 Millionen Passagiere		BB
	Leipzig/Halle	„Kleine“ Flughäfen, weniger als 3 Millionen Passagiere		SN
	Dresden			SN
	Rostock-Laage	„Großer“ Regionalflughafen		MV
<b>Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland (für Freistaat Sachsen)</b>				
Regionale Verkehrslandeplätze	Bautzen			SN
	Chemnitz/Jahnsdorf	gemäß Flughafenkonzept Bund 2009: „Flugplatz mit sonstigen Funktionen mit mehr als 200 Flugbewegungen im Jahr“		SN
	Rothenburg/Görlitz			SN
<b>Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg</b>				
Sonderlandeplatz	Neuhardenberg	„System von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen sichern und entwickeln“		BB
Verkehrslandeplatz	Cottbus-Drewitz			BB
<b>Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern</b>				
Regionalflughäfen	Rostock-Laage	gemäß Flughafenkonzept Bund 2009: „Flugplatz mit sonstigen Funktionen mit mehr als 200 Flugbewegungen im Jahr“		MV
	Neubrandenburg			MV
	Schwerin-Parchim			MV
Regionalflugplätze, bedeutsam vor allem für Tourismus	Heringsdorf			MV
	Rügen (Güttin)			MV
	Barth			MV

Tabelle: Flughäfen und Flugplätze.

### 5) Grenzüberschreitende Verbindungen – Verflechtungen / Grenzinfrastruktur DE/PL

Die Grenze zwischen Polen und Deutschland wird außer im äußersten Norden des Bundeslandes Brandenburg und in Mecklenburg-Vorpommern durch die Flüsse Lausitzer Neiße und Oder gebildet. Dies bringt mit sich, dass weitgehend alle Grenzübergänge an Brückenbauwerke gebunden sind. Entsprechend des gewachsenen Verkehrs über die Grenzbrücken wurden zahlreiche Bauwerke in den vergangenen Jahren ertüchtigt. Für weitere Brücken, beispielsweise die Eisenbahnbrücke im Zuge der Verbindung Horka – Wegliniec, sind derartige Maßnahmen in Vorbereitung oder Durchführung.

<b>Grenzübergang</b>	<b>Verkehrsweg (deutsche Seite)</b>	<b>Einschränkungen</b>	<b>BL</b>
<b>Straße</b>			
Ahlbeck - Świnoujście (Swinemünde)	Swinemünder Chaussee	Fußgänger, Fahrräder, Busse im Linienverkehr, Pkw	MV
Garz - Świnoujście (Swinemünde)	B110	Fußgänger, Busse im Linienverkehr, Pkw	MV
Linken - Lubieszyn	B104		MV
Pomellen - Kołbaskowo	A11		MV
Rosow - Rosówek	B2	nur Personenverkehr	BB
Mescherin - Gryfino	B113	nur Personenverkehr	BB
Schwedt - Krajnik Dolny	B166		BB
Hohenwutzen - Osinów Dolny	Chausseestraße	keine Lkw, keine Reisebusse	BB
Kietz - Kostrzyn	B1		BB
Frankfurt/O. - Słubice	B5	keine Lkw, keine Reisebusse	BB
Frankfurt/O. - Świecko	A12/E30		BB



Grenzübergang	Verkehrsweg (deutsche Seite)	Einschränkungen	BL
<b>Straße</b>			
Guben - Gubin	Grenzübergang in der Stadt	nur Personenverkehr	BB
Guben - Gubinek	B97		BB
Forst - Zasieki	Grenzübergang in der Stadt	nur Personenverkehr	BB
Forst - Olszyna	A15		BB
Bad Muskau – Łęknica	S127b	nur Personenverkehr	BB
Podrosche – Przewóz	K8410	Personenverkehr, keine Busse	BB
Deschka – Piensk			
Ludwigsdorf - Jędrzychowice	A4/E40		SN
Görlitz - Zgorzelec	Grenzübergänge in der Stadt	nur Personenverkehr	SN
Hagenwerder – Radomierzyce	S128		
Zittau, Chopin-Str. - Sieniawka	S146	Personen- und Güterverkehr bis 7,5t	SN
Zittau, Friedensstr. - Porajów	S132A	Personenverkehr, keine Busse	SN
<b>Eisenbahn</b>			
Grambow - Szczecin Gumience	DB 6327		MV
Tantow - Szczecin Gumience	DB 6328		BB
Küstrin-Kietz - Kostrzyn	DB 6078		BB
Frankfurt (Oder) - Kunowice	DB 6155		BB
Guben - Gubin	DB 6345	nur Güterverkehr	BB
Forst (Lausitz) - Zasieki	DB 6205		BB
Horka - Wegliniec	DB 6207	nur Güterverkehr	SN
Görlitz - Zgorzelec	DB 6211		SN

Tabelle: Ausgewählte Grenzübergänge (Landverkehr) zwischen Deutschland und Polen.

### III.9. Schlussfolgerungen

Im Untersuchungsraum wurden in den letzten Jahrzehnten in erheblichem Maße Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt. Die Übersicht über laufende und geplante Investitionen zeigt, dass im Schienenverkehr und Straßenverkehr in Bundeshoheit dabei überwiegend Ausbaumaßnahmen anstehen: Im Autobahnnetz des Untersuchungsraumes werden die Nord-Süd-Relationen über Ausbauten der Verbindungen Dresden – Berlin – Rostock (A 13 – A10 – A24) und - weiter westlich und nur teils im Untersuchungsraum gelegen - über Neubauten der Verbindung Chemnitz – Leipzig – Magdeburg – Schwerin – Wismar (A72 – A14) verstärkt werden. In Ost-West-Richtung sind Ausbauten der Achse Erfurt – Chemnitz – Dresden – Görlitz im Bereich des Untersuchungsraumes bereits abgeschlossen und gut mit dem polnischen Autobahnnetz verknüpft. Weiter nördlich sind für die Ost-West-Relation Hannover – Magdeburg – Berlin – Frankfurt/Oder Ausbauten im Bereich des Berliner Rings und auf der A12 Berlin – Frankfurt/Oder mit Anschluss Richtung Posen vorgesehen. Die dritte leistungsfähige Ost-West-Verbindung schließt bereits Stettin über die A11 an Berlin und über die A20 an die deutschen Ostseestädte an. Unmittelbare Verbesserungen der Bundesstraßenanbindungen an das polnische Staatsgebiet betreffen von Nord nach Süd primär: die B2 nördlich und südlich von Schwedt, die B112 nördlich von Eisenhüttenstadt, die B97 östlich von Cottbus sowie die B178 südlich Zittau.

Großräumig angelegte Ausbauten im Schienennetz können wiederum entsprechend der Hauptrichtungen gegliedert werden. In Nord-Süd-Richtung befindet sich die Strecke Dresden – Berlin aktuell im Ausbau für eine Zielgeschwindigkeit von 200 km/h. Weiterführungen nach Norden für die Relationen Berlin – Rostock und Berlin - Stralsund sind ohne zeitliche Festlegung als „Internationale Projekte“ für den Ausbau vorgesehen. In Ost-West-Richtung betreffen laufende Ausbauten Teile der Sachsen-Magistrale westlich

von Reichenbach/Vogtl. (Elektrifizierung). In die Kategorie „Internationales Projekt“ fällt die Strecke Dresden – Görlitz. Ein wesentliches Teilstück im Ost-West-Güterverkehr stellt der zweigleisige Ausbau der Trasse Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL dar, für den im April 2012 die Finanzierung gesichert wurde. Im mittleren Teil des Untersuchungsgebietes wird die parallel zur in Betrieb befindlichen Hochgeschwindigkeitstrasse Hannover – Berlin verlaufende Stammstrecke durch einen Ausbau auf eine Zielgeschwindigkeit von 160 km/h verstärkt, ebenso wie ein Teil der östlichen Verlängerung bis Frankfurt/Oder. In den vordringlichen Ausbaubedarf für 160 km/h sind zudem die Strecken Görlitz – Cottbus – Lübbenau sowie Rostock – Stralsund eingeordnet.

Die vorliegende Karte stellt wie ihr 2009 erschienenes Gegenstück für den polnischen Teil des Grenzraumes eine planungsrelevante Zusammenschau der großräumigen Verkehrsinfrastruktur einschließlich überregional bedeutsamer Investitionsvorhaben für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraßen sowie den Luftverkehr dar. Das Dokument versucht in dieser Synopse eine Objektivierung und Harmonisierung der Entscheidungen zu Investitionsbedarf und Ausbauplanung bundesländerübergreifend und – gerade im Zusammenspiel mit dem polnischen Dokument – im internationalen Kontext zu unterstützen.

Das vorliegende Dokument beschreibt den zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses im Juni 2012 aktuellen Zustand, resp. Planungsstand. Die im Hintergrund liegende digitale Datenstruktur birgt wesentliche Vorteile: Ein absehbarer zukünftiger Aktualisierungsbedarf kann mit vertretbarem Aufwand über einen Austausch veralteter durch aktualisierte Daten zeitnah umgesetzt werden. Datenstruktur, Inhalte und ihre grafische Umsetzung können beibehalten werden und erforderten keinen neuen Aufwand. Eine weitere interessante Vision bestünde in der Fusion der deutschen und polnischen Einzeldokumente zu einem gemeinsamen kartographischen und textlichen Dokument, welches dem Zweck der bilateralen Abstimmung noch besser gerecht würde. Zumindest die Erstfassung erforderte allerdings einen hohen Abstimmungs- und Harmonisierungsaufwand.



## **IV. Anlagen**

- IV.1. Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums – Druck im Maßstab 1 : 500.000 – als Beilage**
- IV.2. Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums – DVD**
- IV.3. Analysierte planungsrelevante und Strategiedokumente
- IV.4. Liste der Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Anteilen innerhalb des Untersuchungsraumes
- IV.5. Verzeichnis der Kursbuchstrecken der DB Netz AG
- IV.6. Datenebenen der Karte, inhaltliche Gliederung
- IV.7. Datenebenen der Karte, Gliederung nach grafischer Priorität

## IV.3. Analysierte planungsrelevante und Strategiedokumente

### 1) Internationale Verträge, EU-Dokumente

United Nations, Economic and Social Council: Economic Commission for Europe Inland Transport Committee:

- European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), done at Geneva on 31 May 1985, contained in the last Depositary Notifications of 30 December 2010
- European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), 14 March 2008
- European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), done at Geneva on 19 January 1996, contained in the last Depositary Notifications of 14 January 2009
- European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), done at Geneva on 1 February 1991, contained in the last Depositary Notifications of 10 December 2009

European Commission: Annex to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network

- Vol 12/33 (DE/AT/SI): Trans-European Transport Network
  - Comprehensive & Core Networks: Inland Waterways and Ports
  - Comprehensive Network: Railways, Ports and Rail-Road-Terminals, Core network: Railways (Freight), Ports and Rail-Road-Terminals
- Vol 13/33 (DE/AT/SI): Trans-European Transport Network
  - Comprehensive Network: Railways and Airports, Core Network: Railways (Passengers) and Airports
  - Comprehensive and Core Network: Roads, Ports, Rail-Road-Terminals and Airports

### 2) Nationale Strategiedokumente

- Bundesverkehrswegeplan 2003: Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de)
- Verkehrsinvestitionsbericht 2010 für das Berichtsjahr 2009 vom 1. März 2011, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Verkehrsinvestitionsbericht 2011 für das Berichtsjahr 2010 vom 20. Februar 2012, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen vom 11. November 2010, korrigierte Version, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) Stand: 15. März 2012, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen, beschlossen vom Bundeskabinett am 17. Juni 2009, Bundesregierung, Berlin, vertreten durch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

### 3) Landesebene – Dokumente, Regelungen, Verzeichnisse und branchenbezogene Programme für Straßen, Eisenbahnlinien, Binnen- und Seewasserstraßen, Flughäfen und Flugplätze

- Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern vom 30. Mai 2005, Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, [www.am.mv-regierung.de](http://www.am.mv-regierung.de)
- Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg vom 31. März 2009, Gemeinsame

- Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Frankfurt/Oder, [www.gl.berlin-brandenburg.de](http://www.gl.berlin-brandenburg.de)
- Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung in der Fassung vom 30. Mai 2006, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Potsdam, [www.mir.brandenburg.de](http://www.mir.brandenburg.de) und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, [www.stadtentwicklung.berlin.de/planen](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen)
- Landesentwicklungsplan Sachsen 2003, Freistaat Sachsen, Staatsministerium des Innern, Dresden, [www.smi.sachsen.de](http://www.smi.sachsen.de)
- Landesentwicklungsplan Sachsen 2012 – Entwurf für das Beteiligungsverfahren, vom 20. Dezember 2011, Freistaat Sachsen, Staatsministerium des Innern, Dresden, [www.smi.sachsen.de](http://www.smi.sachsen.de) (v.a. Entnahme des aktuellen Bestandes)
- Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland (Land Sachsen-Anhalt, Freistaat Thüringen, Freistaat Sachsen), vom Januar 2006

#### 4) Datenbestände

Thematisch ausgewertete Daten:

- Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen (VerkNet-BWaStr, Version 2.0), 23. November 2011, Hydrotec Ingenieurgesellschaft für Wasser und Umwelt mbH, Aachen für Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz
- Bundesstraßenverzeichnis mit den Fern- und Nahzielen, August 2009, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach für Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Berlin, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB 2011), gültig ab 13. April 2010, DB Netz AG, Zentrale, Frankfurt, [www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)
- Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB 2012), gültig ab 12. April 2011, DB Netz AG, Zentrale, Frankfurt, [www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)
- Stillgelegte Strecken in Brandenburg (Stand 15. Juni 2011), in Mecklenburg-Vorpommern (Stand 29. Oktober 2010), in Sachsen (Stand 29. Oktober 2010), Online-Infothek des Eisenbahnbundesamtes, Bonn, [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)
- Eisenbahnatlas Deutschland, 8. Auflage, Aachen 2011, Verlag Schweers + Wall GmbH
- Statistische Jahrbücher 2011 von Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin und Freistaat Sachsen

Grundlagendaten:

- **Digitales Landschaftsmodell DLM 1000:** Das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie bündelt die Basisgeodaten der deutschen Landesvermessungsverwaltungen und erstellt auf Basis großmaßstäbiger digital-topographischer Datenbestände generalisierte Folgeprodukte für das gesamte Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Für die vorliegende Karte wurden im Hinblick auf den Endmaßstab Vektordaten des Digitalen Landschaftsmodells 1 : 1.000.000 (DLM 1000) genutzt. Der Aktualitätsstand wird bei der thematisch meist relevanten Ebene Verkehr mit 31.12.2008 angegeben. In die Karte fanden Teile der Objektbereiche Verkehr, Gewässer und Gebiete Verwendung. Wo daten- und arbeitstechnisch sinnvoll, bildeten diese Daten das geometrische Gerüst. Es sei hier angemerkt, dass die komplex attributierten Daten zum Straßennetz in Bundeshoheit der SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach, zum DLM geometrisch nicht konsistent vorliegen.
- **CORINE:** Bodenbedeckungsdaten werden von der European Environment Agency für den kompletten EU-Raum sowie weitere europäische Staaten zu nicht-kommerziellen Anwendungen kostenfrei bereitgestellt. Sie gehen auf das Programm CORINE (COordinate INformation on the Environment) zurück und wurden seit der Erstpublikation mehrfach aktualisiert. Der Vorteil der Daten besteht in der Konsistenz des Datensatzes, welcher für den gesamten Bezugsraum kompatible Primärquellen (Satellitenbilder) nutzt und in einem einheitlichen Schema klassifiziert abgibt. Im vorliegenden Fall wurde der Datensatz „Corine Land Cover 2006 seamless vector data

- version 15 (08/2011)“ eingesetzt. In die vorliegende Karte fanden die Bebauungs- und Waldflächen Eingang. Hierzu wurden die Originalklassen 111 (Continuous urban fabric), 112 (Discontinuous urban fabric), 121 (Industrial and commercial units) sowie 122 (Road and railway networks and associated land) zur Oberklasse „Bebaute Flächen“ zusammengefasst, die Klassen 311 (Broad-leaved forest), 312 (Coniferous forest) und 313 (Mixed forest) zur Oberklasse „Waldflächen“.

- **NUTS:** „©EuroGeographics“ stellt eine EU-weite Gliederung der administrativen Einheiten zur Verfügung. Diese Einheiten sind aus Gründen der Kompatibilität in verschiedene Hierarchieniveaus untergliedert, um national divergierenden administrativen Raumgliederungen gerecht zu werden und somit kompatible Raumeinheiten für statistische Analysen zu bieten. Wie im Fall der CORINE-Daten stehen die Daten für nicht-kommerzielle Nutzung kostenfrei zur Verfügung. Um Verwaltungsreformen im Untersuchungsgebiet Rechnung zu tragen, wurden auf Kreisniveau durch die Projektbearbeiter Aktualisierungen vorgenommen. Der Arbeit liegt der Datensatz NUTS 2006 mit einem Generalisierungsniveau 1 : 3 Mio. zugrunde.

#### IV.4. Liste der Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Anteilen innerhalb des Untersuchungsraumes

Nummer	von	nach
A2	AK Oberhausen	AD Werder
A4	Kirchheimer Dreieck	BG Görlitz/PL
A9	AD Potsdam	München
A10	AD Schwanebeck	AD Schwanebeck
A11	AD Schwanebeck	BG Penkun/PL
A12	AD Spreeau	BG Frankfurt (Oder)/PL
A13	AK Schönefeld	Dresden
A14	Wismar	AD Schwerin
A14	Magdeburg	AD Nossen
A15	AD Spreewald	BG Forst/PL
A17	Dresden	BG Bad Gottleuba/CZ
A19	AD Wittstock/Dosse	Rostock
A20	Bad Segeberg	AD Kreuz Uckermark
A24	Hamburg	AD Havelland
A38	AD Drammetal	AD Parthenaue
A72	AD Bayerisches Vogtland	Chemnitz
A100	Seestraße	AD Neukölln
A102	AK Tempelhof	Gradestraße
A103	Sachsendamm	Wolfensteindamm/Schloßstraße
A104	Konstanzer Straße	Schildhornstraße
A111	AD Kreuz Oranienburg	AD Charlottenburg
A113	AD Neukölln	AK Schönefeld
A114	AD Pankow	Prenzlauer Promenade
A115	AD Funkturm	AD Nuthetal
A117	AD Treptow	AD Waltersdorf
B1	BG Aachen/NL	BG Küstrin-Kietz/PL
B2	BG Rosow/PL	BG Scharnitz/A
B5	BG Bøglum/DK	BG Frankfurt(Oder)-Stadtbrücke/PL
B6	Bremerhaven-Lehe	AS Görlitz
B7	Nettetal	Rochlitz
B87	Frankfurt (Oder)	Ilmenau
B92	BG Schönberg/Vojtanov/CZ	AS Gera-Leumnitz
B93	Schneeberg	Borna
B94	Schleiz	Rodewisch
B95	BG Oberwiesenthal/Bozi Dar/CZ	Abzweig Böhlen (B2)
B96	Zittau	Sassnitz
B96a	AS Brandshagen	Abzweig Altefähr (B96)
B96a	Mahlow	Birkenwerder
B96b	Neu Mukran	Abzweig bei Sagard (B96)
B97	Dresden-Neustadt	BG Gubinek/PL
B98	Laußnitz	Zeithain
B98	Oppach	Bischofswerda
B99	Zittau	Görlitz
B101	Aue	Berlin-Tempelhof
B102	Kreuzung Luckau (B96, B87)	Bückwitz
B103	Kyritz	Warnemünde
B104	Lübeck-Gothmund	BG Linken/PL
B105	Abzweig (B109)	Selmsdorf
B106	Ludwigslust	Gägelow
B107	Chemnitz	Pritzwalk
B108	Waren (Müritz)	Laage
B109	Berlin-Prenzlauer Berg	Abzweig (B105)
B110	BG Swinemünde/PL	Rostock

Karte der Investitionsvorhaben  
im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums

Nummer	von	nach
B111	Mellenthin	AS Gützkow
B112	Abzweig Frankf.(O)-Markendf (B87)	AS Frankfurt(O)-West
B112	AS Forst	Manschnow
B113	BG Mescherin/PL	BG Linken/PL
B115	AS Görlitz	Kreuzung Jüterbog (B102, B101)
B115	Lübben	AS Freiwalde
B122	Alt Ruppin	Wesenberg
B156	Abzweig (B96)	Abzweig östl. Großräschen (B96, B169)
B158	Angermünde	Berlin-Marzahn
B158a	BG Hohenwutzen/PL	Kreuzung Neuenhagen (L28, B158)
B166	BG Schwedt/PL	AD Kreuz Uckermark
B167	Lebus	Bückwitz
B168	AS Cottbus-Süd	Eberswalde
B169	Cottbus	Neuensalz
B170	BG Altenberg/Cinovec	AS Dresden-Hellerau
B171	Abzweig bei Schmiedeberg (B170)	Wolkenstein
B172	BG Schmilka/Hrensko/CZ	Dresden-Innenstadt
B172a	Pirna	AS Pirna
B173	AD Lichtenfels	Dresden-Altstadt
B174	BG Reitzenhain/Hora Sv. Sebastiana	Chemnitz
B175	Nossen	Großebersdorf
B176	Abzweig (B175)	Bad Langensalza
B178	Abzweig Zittau (B99)	Abzweig Löbau (B6)
B179	Kreuzung Birkenhainchen (B320, B87)	AS Königs Wusterhausen
B180	Frankenberg	Egeln
B181	Leipzig	Merseburg
B182	Riesa	Abzweig südl. Eutzsch (B2)
B183	Bad Liebenwerda	Köthen
B183a	Wellaune	Brehna
B184	Abzweig (B2)	Heyrothsberge
B186	Borsdorf	Abzweig (B6)
B187	Brandis	Roßlau
B187a	Zerbst	Porst
B188	AS Burgdorf	Abzweig Briesen (B5)
B189	Magdeburg	AS Wittstock
B191	Celle	Plau am See
B192	Neubrandenburg	Wismar
B193	Neustrelitz	Penzlin
B194	Klein Plasten	Stralsund
B195	Wittenberge	LG Schleswig-Holstein (MV/SH)
B196	Ostseebad Göhren	Abzweig bei Bergen (Rügen) (B96)
B197	Abzweig östl. Neubrandenburg (B104)	Anklam
B198	AS Joachimsthal	Abzweig südl. Plau am See (B103)
B199	Görke	Klempenow
B208	Bad Oldesloe	Wismar
B246	Eisenhüttenstadt	Königsborn
B273	AS Wandlitz	Potsdam
B282	Abzweig nördl. Plauen (B92)	AS Schleiz
B283	Aue	Adorf
B320	Guben	Kreuzung Birkenhainchen (B87, B179)
B321	AS Suckow	Pritzler

## IV.5. Verzeichnis der Kursbuchstrecken der DB Netz AG

Zur Erleichterung der Zuordnung von Strecken enthält die Tabelle die Kursbuchstreckennummern und -verläufe der Strecken des Schienenpersonenverkehrs, in Analogie zur Karte ohne S-Bahn- und Schmalspurstrecken. Die Nummern der Kursbuchstrecken entsprechen nicht den (generell vierstelligen) Streckennummern der DB Netz AG.

KBS	Streckenverlauf	Verkehrsangebote
100	Hamburg - Schwerin – Rostock	RB 11, RE 1
152	Rehna - Schwerin - Parchim	
172	Hagenow Stadt - Hagenow Land - Ludwigslust - Waren - Neustrelitz	
173	Neustrelitz - Mirow	
175	Szczecin Główny - Pasewalk - Bützow - Bad Kleinen - Lübeck	RE 6
184	Rostock - Rövershagen - Graal-Müritz	RB 12
185	Wismar - Rostock - Tessin	RB 12, RE 8
187	Güstrow - Laage - Rostock	
190	Rostock - Stralsund - Bergen auf Rügen - Sassnitz/Ostseebad Binz	RE 9
192	Barth - Stralsund	
193	Stralsund - Züssow - Swinoujście Centrum	
194	Zinnowitz - Peenemünde	
198	Bergen auf Rügen - Putbus - Lauterbach Mole	
201	Magdeburg Hbf - Brandenburg - Potsdam - Berlin - Frankfurt (Oder)	RE 1
202	Wismar - Schwerin - Wittenberge - Berlin - Lübbenau (Spreewald) - Cottbus	RE 2, 7
203	Stralsund/Schwedt (Oder) - Angermünde - Berlin - Elsterwerda	RE 3
204	Rathenow - Jüterbog	RB 13, RE 4
205	Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin - Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster)	RE 5
206	Wittenberge - Berlin Gesundbrunnen	RE 6
207	Dessau - Belzig - Berlin - Berlin-Schönefeld Flughafen - Wünsdorf-Waldstadt	RE 7
208	Cottbus - Ruhland - Dresden/Falkenberg (Elster)	RE 18
209.10	Nauen - Berlin	RB 10, 14
209.11	Berlin-Spandau/Oranienburg - Berlin Hbf (tief) - Ludwigsfelde - Jüterbog	
209.12	Berlin-Lichtenberg - Zehdenick (Mark) - Templin Stadt	RB 12
209.14	Nauen - Berlin - Berlin-Schönefeld Flughafen - Lübbenau (Spreew) - Senftenberg	RB 14, RE 2
209.20	Oranienburg - Hennigsdorf (Berlin) - Potsdam	RB 20
209.21	Wustermark - Potsdam Griebnitzsee	RB 21
209.22	Potsdam Griebnitzsee - Potsdam - Berlin-Schönefeld Flughafen	RB 22
209.23	Potsdam - Michendorf	RB 23
209.25	Berlin - Werneuchen	
209.26	Berlin-Lichtenberg - Seelow-Gusow - Kostrzyn	
209.27	Groß Schönebeck - Wensickendorf/Klosterfelde - Berlin-Karow	
209.33	Berlin Wannsee - Jüterbog	
209.35	Bad Saarow-Pieskow - Fürstenwalde (Spree)	
209.36	Berlin-Lichtenberg - Frankfurt (Oder) Königs Wusterhausen	
209.43	Falkenberg (Elster) - Calau (NI) - Cottbus	RB 43
209.46	Cottbus - Forst (Lausitz)	
209.51	Brandenburg - Rathenow	
209.54	Neuruppin Rheinsberger Tor - Rheinsberg (Mark)	RB 54
209.55	Kremmen - Hennigsdorf	RB 55
209.60	Berlin - Eberswalde - Frankfurt (Oder)/Joachimsthal	
209.66	Szczecin Główny - Angermünde - (Berlin)	RB 66
209.70	Pritzwalk - Putlitz	PEG70
209.73	Neustadt (Dosse) - Pritzwalk	PEG73
209.74	Pritzwalk - Meyenburg	PEG74
211	Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Cottbus	RE 11
215	Leipzig - Falkenberg - Cottbus	MRB 115, RB 43, RE 10, 11
216	Dessau - Falkenberg	RB 51, RE 15
219	Halle - Eilenburg	MRB 118, RB 118
220	Zittau - Görlitz - Weißwasser - Cottbus	OE 65
225	Elsterwerda-Biehla/Hoyerswerda - Ruhland - Großenhain - Cossebaude - Dresden	RB 31, RE 15, 18



Karte der Investitionsvorhaben  
im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums

226	Königsbrück - Dresden-Klotzsche - Dresden	SB 33
227	Kamenz - Radeberg - Dresden	SB 34
228	Leipzig - Falkenberg - Hoyerswerda	RE 10, RE 11, 18
229	Hoyerswerda - Görlitz	OE 64
230	Dresden - Bischofswerda - Bautzen - Görlitz - Wroclaw	OE 60 V, RB 60, RE 1, 100
233	Dresden - Dresden-Klotzsche - Bischofswerda	
234	Zittau - Ebersbach - Bischofswerda - Bautzen - Görlitz	OE 60 V, RB 60, 61, RE 1, 2
235	Dresden - Ebersbach - Zittau - Liberec	RB 61, RE 2
235.1	Dresden - Zittau - Liberec - Tanvald	RE 2
236	Seiffhennersdorf/Rybniste - Großschönau (Sachs) - Zittau - Liberec	TLX
240	Berlin - Elsterwerda - Dresden	RB 31, RE 3
241.3	Dresden-Neustadt - Bad Schandau - Usti nad Labem hl.n.	
241.4	Dresden - Pirna - Bad Schandau - Decin - Litomerice Ausflugsverkehr	RB, RE 20
245	Coswig - Radebeul - Dresden Gesamtverkehr	
246	Kurort Altenberg - Glashütte - Heidenau Müglitztalbahn	SB 72, SE 19
248	Pirna - Neustadt (Sachs) - Sebnitz (Sachs) - Bad Schandau	SB 71
250	Berlin - Jüterbog - Lutherstadt Wittenberg/Dessau - Bitterfeld - Leipzig/Halle	RB 54, RB 57, 80, 86, RE 5, X
251	Dessau - Bitterfeld - Leipzig/Halle	MRB 54, RB 54, 57, 80, 86, RE 13
260	Magdeburg - Brandenburg - Berlin	RB 31, RE 1
260.1	Magdeburg - Berlin	IRE 25
260.5	Berlin - Magdeburg - Halberstadt - Wernigerode - Vienenburg/Thale	HEX
340	Magdeburg - Calbe Ost - Halle - Leipzig/Bernburg	RB 43, 48, RE 20
500	Leipzig - Riesa - Dresden	MRB 11, RE 50, S 11
501.11	Leipzig - Borsdorf - Wurzen	MRB 11, RB 110, RE 50, S 11
504	Leipzig Hbf - Leipzig/Halle Flughafen - Halle (Saale) Hbf	RE 5
506	Leipzig - Döbeln - Meißen	RB 110
510	Dresden - Chemnitz - Glauchau - Zwickau - Plauen - Hof	IRE 1, RB 30, RE 3
510.3	Dresden - Tharandt	RB 30, RE 3
511	Flöha - Chemnitz - Glauchau	
512	Dresden - Chemnitz - Hof - Marktredwitz/Bayreuth - Nürnberg	IRE 1, RE 3
514	Freiberg (Sachs) - Holzgau	FEG
516	Chemnitz - Niederwiesa - Hainichen	CB
517	Chemnitz - Flöha - Cranzahl - Vejprty	RE 28
519	Chemnitz - Flöha - Pockau-Lengefeld - Olbernhau-Grünthal	RB 81
520	Elsterwerda - Riesa - Chemnitz	RB 45
522	Chemnitz - Stollberg (Sachs)	CB
523	Glauchau - St Egidien - Lichtenstein - Stollberg	CB
524	Chemnitz - Aue	RB 89
525	Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz	CB, MRB 113, RE 6
527	Leipzig - Böhlen - Borna - Geithain/Altenburg	MRB 2, 70, RB 130, RE 16, 8
527.5	Markkleeberg - Markkleeberg-Großstädteln	
530	Leipzig - Altenburg - Werdau - Zwickau/Reichenbach - Plauen - Hof	IRE 1, RB 130, RE 16, 3, 8
530.9	Leipzig - Werdau - Zwickau - Adorf	RE
534	Altenburg - Werdau - Zwickau - Glauchau - Chemnitz	
535	Zwickau (Sachs) - Aue (Sachs) - Johannegeorgenstadt	RB 95
539	Herlasgrün/Zwickau - Falkenstein - Zwotental - Adorf/Klingenthal - Sokolov - Karlovy Vary	VB 1, VB 5
540	Gera - Gößnitz - Altenburg/Zwickau/Chemnitz	RE 1
540.1	Göttingen - Erfurt - Gera - Gößnitz - Zwickau/Chemnitz	RE 1
541	Gera - Greiz - Plauen (V) - Weischlitz	VB 4
541.5	Gera - Greiz - Adorf (Vogtl) - Cheb	
544	Zwickau (Sachs) - Plauen (Vogtl) - Hof/Bad Brambach - Cheb - Marktredwitz/Marianske Lazne	IRE 1, RE 16, 3, VB 2, 5, 8
544.1	Adorf - Plauen - Chemnitz - Berlin	VX
546	Gera - Weida - Mehltheuer - Hof	RB 103, RE 12
550	Leipzig - Zeitz - Gera	RB 51, RE 12
580	Erfurt - Weimar - Großheringen - Naumburg - Leipzig	RB 20, 20A, RE 1, 3
582	Leipzig - Weißenfels	RB 125



## IV.6. Datenebenen der Karte, inhaltliche Gliederung

Datensätze (Ebenen)	Raumbezug <sup>1)</sup>	Inhalt	Geometrie <sup>2)</sup>
<b>Topographische Inhalte</b>			
COR_WaldG	UGD + UGP	Waldflächen	COR
COR_BebautG	UGD + UGP	Siedlungsflächen	COR
DE_Seen_UG	UGD	Stillegewässer	DLM
DE_Fliessgewaesser_UG	UGD	Fließgewässer ohne Bundeswasserstraßen	DLM
DE_Hoheitsgew	AG	polnische Hoheitsgewässer	BBSR
PL_Hoheitsgew	AG	deutsche Hoheitsgewässer	AN
DEPL_Ostsee	AG	Ostsee außerhalb der deutschen und polnischen Hoheitsgewässer	AN
DE_Staedte_mehrrals20TEW_UG	UGD	Städte ohne oberzentrale Bedeutung Untersuchungsgebiet	DLM
DEPLCZ_Staedte_mehrrals20TEW_AG	AG	Städte ohne oberzentrale Bedeutung Außengebiet	DLM
<b>Administrative Einheiten - Flächen</b>			
DE_AG	AGD	Staatsgebiet Deutschland ohne Untersuchungsgebiet	NUTS
DEPLCZDK_Staat_AG	AG	Staatsgebiete Deutschland, Polen, Tschechische Republik, Dänemark	NUTS
DE_Laender_UGAG	UGD + AGD	Bundesländer	NUTS
PL_Wojwod_AG	UGP	Wojewodschaften	NUTS
DE_Kreise_UG	UGD	Kreise Deutschland Untersuchungsgebiet	NUTS
PL_Kreise_AG	UGP	Kreise Polen	NUTS
<b>Administrative Einheiten - Grenzen</b>			
DEPLCZ_StaatL_AG	AG	Staatsgrenzen	NUTS
DE_LaenderL_UGAG	UGD + AGD	Bundesländergrenzen	NUTS
PL_WojwodL_AG	UGP	Grenzen der Wojewodschaften	NUTS
CZ_KrajeL_AG	AG	Krajgrenzen Tschechische Republik	NUTS
DE_Kreisel_UG	UGD	Kreisgrenzen Untersuchungsgebiet	NUTS
PL_Kreisel_AG	UGP	Kreisgrenzen Polen	NUTS
<b>Zentrale Orte</b>			
DE_Oberzentren_UG	UGD	Oberzentren Untersuchungsgebiet	BBSR/AN
DEPLCZ_Oberzentren_AG	AG	Oberzentren außerhalb Untersuchungsgebiet	AN
<b>Wasserstraßen</b>			
DE_BWS_Klassen_UG	UGD	Wasserstraßen Untersuchungsgebiet, mit AGN- und TEN-T-Attributen	BWS
CZPL_Wasserstrassen_AG	AG	Wasserstraßen im Außengebiet	OSM
<b>Bahnstreckennetz</b>			
DE_Bahn_Strecken_UG1	UGD	Bahnstrecken Untersuchungsgebiet mit Bestandsattributen	DLM
DE_Bahn_Strecken_UG2	UGD	Bahnstrecken Untersuchungsgebiet mit Maßnahmenattributen	DLM
DE_BahnstreckeLabels_UG	UGD	Beschriftung Nomenklatur Bahnstrecken	AN
DEPLCZ_Bahn_Strecken_AG	AG	Bahnstrecken außerhalb Untersuchungsgebiet	DLM/OSM
<b>Straßennetz</b>			
DE_BABuBS_Bestand_UG1	UGD	Bestand Straßennetz in Bundeshoheit	SSP
DE_BABuBS_Ausbau_UG2	UGD	Ausbauten Straßennetz in Bundeshoheit	SSP

Karte der Investitionsvorhaben  
im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums

DE_BABuBS_Nebau_UG2	UGD	Neubauten Straßennetz in Bundeshoheit	SSP
DE_Anschlussstellen_UG1	UGD	Anschlussstellen BAB (auf in Karte verzeichnete Straßen)	DLM
DE_BAB_Labels_UG	UGD	Beschriftung Nomenklatur Bundesautobahnen	AN
DE_BS_Labels_UG	UGD	Beschriftung Nomenklatur Bundesstraßen	AN
DE_LSuSS_Bestand_UG1	UGD	Landes- und Staatsstraßen mit Bestandsattributen	DLM
DE_LSuSS_Bau_UG2	UGD	Landes- und Staatsstraßen mit Maßnahmeattributen	DLM
DE_BABuBS_AG	AGD	Autobahnen und Bundesstraßen im Außengebiet	DLM
CZPL_ABuS_AG	AG	Autobahnen und Nationalstraßen im Außengebiet	OSM
<b>Flughäfen</b>			
DE_Flughafen_UG	UGD	Flugplätze unterschiedlicher Hierarchieebenen, mit TEN-T-Attributen	AN
<b>Häfen</b>			
DE_Haefen_UG	UGD	Binnen- und Seehäfen, mit TEN-T-Attributen	AN
<b>Zusätzliche Inhalte der Nebenkarten</b>			
DE_Bahn_AT_UG	UGD	Bahnstrecken Untersuchungsgebiet mit AGC- und TEN-T-Attributen	DLM
DE_Strassen_AT_UG	UGD	Straßen Untersuchungsgebiet mit AGR- und TEN-T-Attributen	DLM
<b>Sonstige Kartenelemente</b>			
DEPL_Graticule	UGD + AG	Geographisches Gitternetz 30' x 15'	AN
DEPL_GraticulePnt	UGD + AG	Koordinatenangaben zum Gitternetz	AN
DE_Anschlusse_UG	AG	Zielorte Verkehrsstraßen an Untersuchungsgebietsgrenze	AN
COR_Mask	UGD + UGP	Maske für Landnutzung außerhalb Untersuchungsgebiet	NUTS

Tabelle Datenebenen:

\*) Abkürzungen in der Rubrik „Raumbezug“ haben folgende Bedeutung:

UGD: Deutscher Teil des deutsch-polnischen Grenzraumes

UGP: Polnischer Teil des deutsch-polnischen Grenzraumes

AGD: Deutsches Staatsgebiet außerhalb des deutsch-polnischen Grenzraumes

AG: Flächen außerhalb des deutschen Teils des deutsch-polnischen Grenzraumes einschl. Ausland

\*\*) Abkürzungen in der Rubrik „Geometrie“ verweisen auf die Herkunft der Geometrieinformation der Datenebene und haben folgende Bedeutung:

AN: Herstellung durch den Auftragnehmer

BBSR: Datenübernahme vom BBSR

BWS: Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

COR: CORINE-Bodenbedeckungsdaten der European Environment Agency (vgl. Kap IV.3.)

DLM: Digitales Landschaftsmodell „DLM 1000“ des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (vgl. Kap IV.3.)

NUTS: Datensätze von EuroGeographics (vgl. Kap IV.3.)

OSM: OpenStreetMap Daten

SSP: Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach

## IV.7. Datenebenen der Karte, Gliederung nach grafischer Priorität

Nachfolgende Tabelle ist mit grafisch aufsteigender Priorität sortiert.

Datensätze (Ebenen)	Anmerkung	Hauptkarte	Nebenkarten
COR_WaldG		1	
COR_BebautG		2	
DE_Seen_UG		3	
DE_Fliessgewaesser_UG		4	
COR_Mask		5	
DE_Hoheitsgew		6	1
PL_Hoheitsgew		7	2
DEPL_Ostsee		8	3
DEPLCZDK_Staat_AG		9	4
DE_AG		10	5
PL_Kreise_AG		11	
DE_Kreise_UG		12	
PL_Wojwod_AG		13	
DE_Laender_UGAG		14	
DE_BWS_Klassen_UG	für Signaturierung zweimal aufgerufen	15/17	13
CZPL_Wasserstrassen_AG		16	6
PL_KreiseL_AG		18	
DE_KreiseL_UG		19	
CZ_KrajeL_AG		20	9
PL_WojwodL_AG		21	10
DE_LaenderL_UGAG		22	11
DEPLCZ_StaatL_AG		23	12
DEPLCZ_Bahn_Strecken_AG		24	
CZPL_ABuS_AG		25	
DE_BABuBS_AG		26	
DEPLCZ_Staedte_mehrrals20TEW_AG		27	
DEPLCZ_Oberzentren_AG		28	7
DE_Staedte_mehrrals20TEW_UG		29	
DE_Oberzentren_UG	nicht transparent für pdf-Ausgabe	30	8
DE_Bahn_AT_UG			14
DE_Bahn_StreckenD_UG2		31	
DE_Strassen_AT_UG			15
DE_LSuSS_BauD_UG2	für Kartendruck "dissolved" nach Darstellungsattribut, für Signaturierung zweimal aufgerufen	32/36	
DE_BABuBS_NeubauD_UG2		33/38	
DE_BABuBS_AusbauD_UG2		34/39	
DE_Bahn_StreckenD_UG1		35	
DE_LSuSS_BestandD_UG1	für Kartendruck "dissolved" nach Darstellungsattribut, für Signaturierung zweimal aufgerufen	37	
DE_BABuBS_BestandD_UG1		40	
DE_Anschlussstellen_UG1		41	
DE_Anschlusse_UG		42	
DE_BahnstreckeLabels_UG		43	
DE_BS_Labels_UG		44	
DE_BAB_Labels_UG		45	
DE_Flughafen_UG		46	16
DE_Hafen_UG		47	17
DEPL_Graticule		48	
DEPL_GraticulePnt		49	





