

**Wojewodschaft
Niederschlesien**

**Wojewodschaft
Lebuser Land**

**Wojewodschaft
Westpommern**

**Karte
der Investitionsvorhaben
im polnischen Grenzraum
entlang der deutsch-polnischen Grenze**

angefertigt im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur

Autorenteam:

**Wojewodtschaftsbüro
für Städtebau
Wrocław**

dr inż. arch. Magdalena Belof
mgr inż. Przemysław Malczewski
mgr inż. Rajmund Nowicki

**Raumplanungsbüro der
Abteilung Regionalentwick-
lung und Raumplanung
Zielona Góra**

mgr inż. Elżbieta Jaworska
mgr Anna Drzewiecka
mgr Ryszard Polus

**Regionalbüro für Raum-
wirtschaft der Wojewod-
schaft Westpommern
Szczecin**

mgr inż. arch. Leszek Jastrzębski
mgr Robert Krowiak
Techn. Mirosław Izdebski

Inhaltsverzeichnis

I.	Aufgabenstellung / Ansatz / Ziele / Nutzen	3
II.	Formale Grundlagen	5
III.	Methodik / Erstellungsform / Räumlicher Rahmen / Ausgeführte Arbeiten	6
1.	Form (Karte/Legende/Maßstab/Beschreibung).....	15
2.	Räumlicher Rahmen – Abgrenzung des Untersuchungsraums	15
3.	Allgemeine Charakteristik des Untersuchungsraums	17
1)	Ausgewählte Informationen und statistische Angaben zu den Wojewodschaften (Stand: 2008).....	17
2)	Zentrale Orte im gesamten Gebiet.....	18
3)	Wirtschaft – Sonderwirtschaftszonen.....	19
4)	Öffentliche Funktionen – wichtige Zentren mit öffentlichen Objekten und Investitionen von überörtlicher und regionaler Bedeutung.....	21
4.	Analysierte planungsrelevante und Strategiedokumente.....	22
1)	EU-Dokumente	22
2)	Internationale Verträge	22
3)	Grenzüberschreitende Projekte und Initiativen der Regionen	22
4)	Nationale Strategiedokumente.....	22
5)	Landesebene – einzelne Dokumente, Regelungen, Verzeichnisse und branchenbezogene Programme für Straßen, Eisenbahnlinien, Binnen- und Seewasserstraßen, Flughäfen und Flugplätze	23
6)	Wojewodschaftsebene – Strategiedokumente, Raumordnungspläne, sonstige Programme und Pläne	23
5.	Charakteristik der Verkehrsinfrastruktur der Grenzwojewodschaften, Zuständigkeiten der Infrastrukturverwalter.....	24
1)	Straßen – Landesstraßen	24
2)	Straßen – Wojewodschaftsstraßen.....	25
3)	Eisenbahn	26
4)	Binnen- und Seewasserstraßen, See- und Flusshäfen	29
5)	Flughäfen und Flugplätze	30
6)	grenzüberschreitende Verbindungen – Verflechtungen / Grenzinfrastruktur	31
6.	Prioritäten der Wojewodschaften und des gesamten Grenzraums.....	33
7.	Schlussfolgerungen	36
IV.	Anlagen.....	39
1.	Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze – Druck im Maßstab 1 : 300 000	39
2.	Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze – CD	39

I. Aufgabenstellung / Ansatz / Ziele / Nutzen

Die *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze* soll in das künftige Entwicklungskonzept des Grenzraums, die „Grenzraum-Studie“, integriert werden, gleichzeitig aber soll sie der Region eine gemeinsame Stimme in der Diskussion über die zukünftige Entwicklung des Grenzraums verleihen. Daher galt das Hauptkriterium, einen gemeinsamen Standpunkt der betroffenen kommunalen Verwaltung und der staatlichen Stellen, die ihre Aufgaben in diesem Gebiet erfüllen, zu erarbeiten.

Der Erstellung dieser Karte ging die Vereinbarung Nr. 0125/2009 vom 29. April voraus, die im Ergebnis der auf dem Treffen der Selbstverwaltungen aus den Grenzwojewodschaften mit Vertretern des Infrastrukturministeriums getroffenen Festlegungen geschlossen wurde. Somit werden die Bestimmungen des Art. 46 des Gesetzes über die Raumplanung und -ordnung vom 27. März 2003 (GBl.: Dz.U. Nr. 80 Pos. 717 mit späteren Änderungen) realisiert, denn es geht um die Gestaltung der grenzüberschreitenden und grenznahen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumbewirtschaftung. Darüber hinaus werden mit dieser *Karte* die dem Ausschuss für Raumordnung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit gestellten Aufgaben umgesetzt.

Auf der *Karte* sind die grundsätzlichen und prioritären Elemente der Verkehrsinfrastruktur in den jeweiligen Regionen, vor allem im gesamten Grenzraum, erkennbar. Dazu gehören Straßen mit Straßenverkehrsknoten, Eisenbahnlinien, Wasserstraßen des Binnen- und Seeverkehrs einschließlich der Fluss- und Seehäfen, Flughäfen und Flugplätze.

Den zeitlichen Horizont geben drei graphisch unterscheidbare Phasen wieder: die Ist-Situation (einschließlich der Infrastruktur, die nun nach den erteilten Baugenehmigungen und Umweltbescheiden realisiert wird), die Entwürfe (Elemente, über die noch nicht endgültig entschieden wurde, Variantenlösungen, wobei deren Bestätigung in einigen Fällen bereits in den Projekten und Finanzplänen vorliegt) und die Pläne (Elemente mit nicht endgültig festgelegtem Verlauf, die das angestrebte Zielergebnis widerspiegeln, z.B. Forderungen der Wojewodschaften, die in den verabschiedeten Dokumenten verankert sind).

Jedes Infrastrukturelement wurde der jeweiligen Kategorie oder Klasse nach dem Landes- bzw. internationalen System zugeordnet.

Des Weiteren wurden – als Ergänzung und für das gesamte Verkehrssystem wichtig – die wichtigsten Elemente der zentralen Orte in der Region hervorgehoben, wobei gleichzeitig auf die Zentren mit überörtlicher Bedeutung und überregionalen öffentlichen Funktionen hingewiesen wird. Erkennbar sind außerdem Wirtschaftszentren wie zum Beispiel Sonderwirtschaftszonen.

Aufgrund des thematischen Umfangs dieses Dokuments und seines räumlichen Bezugs konzentrieren sich die behandelten Fragestellungen auf solche mit regionaler bzw. nationaler Bedeutung. Nachdem die ursprünglichen Ansätze verifiziert wurden, entstand ein Bild, mit dem das Grundsystem der Verkehrsinfrastruktur in der gesamten Grenzregion und das ergänzende Verflechtungssystem beschrieben

werden. Um die ausgewählten Elemente der Verkehrsinfrastruktur besser unterscheiden, hervorheben und lesbarer machen zu können, wurden die Informationen auf der Karte ergänzt, indem das TEN-T-Netz und das AGR-Netz entlang der deutsch-polnischen Grenze aufgenommen sowie ein Schema eingebaut wurde, das die wichtigsten horizontal bzw. vertikal verlaufenden Verbindungen abstrahiert.

Für die Kartenerstellung wurden nachstehend genannte Strategie- und Planungsdokumente, die von den Behörden der Regierungs- bzw. der Selbstverwaltung verschiedener Ebenen beschlossen wurden, erfasst, durchgesehen, und analysiert:

- Strategiedokumente der nationalen Ebene,
- geltende Rechtsdokumente,
- Entwicklungsstrategien der Wojewodschaften, einschließlich der Verkehrsentwicklungsstrategien,
- Raumordnungspläne der Wojewodschaften.

Einbezogen wurden außerdem bekannte Initiativen, Arbeiten und Studien, die den Untersuchungsraum betreffen, zum Beispiel:

- der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC,
- das Deutsch-Polnische Raumplanungsinformationssystem DP-PLIS,
- der Deutsch-Polnische Entwicklungsraum Oder/Neiße DPERON,
- die AB Landbridge,
- Baltic Gateway
- und viele weitere zugängliche Unterlagen zum gegenständlichen Thema.

Mit Hilfe der raumbezogenen Analysen und Untersuchungen soll die Möglichkeit geschaffen werden, die *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze* innerhalb des lokalen, regionalen sowie nationalen strategischen und Raumplanungssystems Polens in Bezug auf die EU-Regionalpolitik zu nutzen.

Das Hauptziel der vorliegenden Arbeit bestand darin, die Prioritäten der Verkehrsinfrastruktur im polnischen Grenzraum graphisch darzustellen und in einer Kurzbeschreibung zu erklären. Mit dieser *Karte* der vorgenannten Prioritäten dürfte für unsere deutschen Partner eine klare Aussage zur Formulierung gemeinsamer Vorhaben und Überprüfung der eigenen Vorhaben mit grenzüberschreitendem Charakter vorliegen. Diese *Karte* ist Teil der Diskussion über die Gestaltung eines funktionierenden Grenzraums im Westen Polens und soll unsere Möglichkeiten wiedergeben, die Richtungen raumbezogener Maßnahmen aufzeigen sowie die Interessen innerhalb der überregionalen und grenzüberschreitenden Strukturen des zusammenwachsenden Europas artikulieren.

Hierbei ist es wichtig, auf die Formen und Richtungen der Umgestaltung der ungünstigen Randlage in Polen in eine günstigere Lage im europäischen System hinzuweisen, wodurch der räumliche, wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt des polnischen Teils des Grenzraums mit dem deutschen Teil und dem übrigen Teil des Landes sichergestellt werden könnte.

Es ist davon auszugehen, dass eine ähnliche Karte für den deutschen Teil des Grenzraums 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.

Die auf der *Karte* dargestellten Arbeitsergebnisse entsprechen dem aktuellen Realisierungsstand und dem Stand der Projektierungs- und Planungsarbeiten. Mit der Grenzraum-Karte wird ein Beitrag zum Verständnis der bilateralen Planungsziele und Prioritäten beider Partner geleistet, und die realisierten Arbeiten tragen zur Fortsetzung und Vertiefung des grenzüberschreitenden planungsbezogenen Dialogs bei. Dieser informelle, aber für die Integration sehr wichtige Prozess kann den Rahmen für spätere Abstimmungen von konkreten Projekten, die vorbereitet und verabschiedet und letztendlich realisiert werden können, bilden.

Den grundlegenden Nutzen aus der realisierten Aufgabe *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum* haben die drei Grenzwojewodschaften, denn sie können, unter Mitwirkung des Ministeriums für Infrastruktur, die Karte mit den aufgezeigten realisierten, projektierten und geplanten Infrastrukturmaßnahmen (Verkehr) in dem untersuchten Gebiet verifizieren. Durch eine umfangreiche Analyse und Erfassung der Verkehrsproblematik im gesamten Grenzraum wird es möglich, die Investitionsvorhaben im Bereich des Verkehrssystems einheitlich, schlüssig nach innen und repräsentativ nach außen, zu widerspiegeln. Das so entstandene Material wird, nachdem die notwendigen Abstimmungen vorgenommen worden sind, eine für weitere Partner verständliche und eindeutige Information darstellen.

Außerdem ist die gemeinsam durch die Planungsstellen der drei Wojewodschaften erstellte *Karte* ein wichtiges Element der Zusammenarbeit der Grenzregionen auf dieser Ebene. Mit dieser gemeinsam geleisteten Arbeit wird bewiesen, dass die Grenzwojewodschaften und ihre Planungsstellen in besonderem Maße fähig sind, Projektierungs- und Planungsarbeiten im gesamten Zuständigkeitsbereich auszuführen.

II. Formale Grundlagen

Die *Karte* wurde aufgrund der am 8. Januar 2009 im Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern in Szczecin getroffenen Festlegungen erarbeitet. An diesem Treffen, das vor allem den Entwicklungsperspektiven des deutsch-polnischen Grenzraums gewidmet war, nahmen Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur, der Generaldirektion für Umweltschutz, des Seeamtes Szczecin, des Binnenschiffahrtsamtes Szczecin sowie der Marschallämter und deren Planungsstellen aus den Wojewodschaften Niederschlesien, Lebuser Land und Westpommern teil.

Nach Art. 46 des Gesetzes über die Raumplanung und -ordnung vom 27. März 2003 (GBl.: Dz.U. Nr. 80 Pos. 717 mit späteren Änderungen) koordiniert der für Bauwesen, Raumordnung und Wohnungswirtschaft zuständige Minister unter anderem die Übereinstimmung der Raumordnungspläne der Wojewodschaften mit dem nationalen Raumordnungskonzept, außerdem befasst er sich in Absprache mit dem für die Regionalentwicklung zuständigen Minister mit der grenzüberschreitenden und grenznahen Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung. Somit werden mit der *Karte* auch die Aufgaben und Empfehlungen des Ausschusses für Raumordnung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit umgesetzt.

Die geführte Diskussion endete mit der Festlegung, dass ein gemeinsam erarbeiteter Standpunkt der betroffenen Stellen der Selbstverwaltung und der staatlichen Behörden, die ihren Aufgaben in diesem Gebiet nachgehen, eines der Elemente bei der Gestaltung der Entwicklungsperspektiven des Grenzraums sein sollte. So wurde vereinbart, die in Szczecin geplante internationale Konferenz „Grenzüberschreitende Raumplanung – Rahmenbedingungen und Realisierungsmöglichkeiten“ zu nutzen, die Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraums vorzustellen, unter anderem in Form von graphisch erfassten Prioritäten.

In diesem Zusammenhang wurde auch festgelegt, dass die Planungsdienste der Grenzwojewodschaften eine Karte zur vorgenannten Problematik gemeinsam erstellen, wobei das Regionalbüro für Raumordnung der Wojewodschaft Westpommern aus Szczecin die Koordinierung übernimmt.

Den erwähnten Festlegungen vom Treffen am 8. Januar 2009 in Szczecin folgend unterbreitete das Regionalbüro für Raumordnung ein Angebot zur Erstellung der betreffenden Karte, in dem die fachlichen Hauptansätze des Projektes einschließlich der Projektkosten benannt wurden. Das Büro erhielt den Zuschlag, so dass am 29. April 2009 der Vertrag Nr. 0125/2009 zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und dem Regionalbüro für Raumordnung der Wojewodschaft Westpommern zur Erstellung einer *Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraums* unterzeichnet werden konnte. Laut Vertrag sollte vor allem und vorrangig der graphische Teil erarbeitet und auf der Konferenz in Szczecin präsentiert werden. Als ergänzendes Element wurde die vorliegende Projektbeschreibung in Auftrag gegeben.

III Methodik / Erstellungsform / Räumlicher Rahmen / Ausgeführte Arbeiten

Der vorliegenden Arbeit liegt die Methodologie zugrunde, die sich aus dem mit dem Auftraggeber festgelegten thematischen Umfang ergab. Demzufolge war es zur Erstellung der *Karte* notwendig, die Strategie- und Planungsdokumente der nationalen und der regionalen Ebene sowie andere Planungsunterlagen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu analysieren. Im Ergebnis der durchgeführten Analyse konnten Investitionen und Projektvorhaben herauskristallisiert werden, die dem Anliegen des vorliegenden Projekts Rechnung tragen. Vor dem Hintergrund des räumlichen Umfangs dieser Arbeit und dem damit verbundenen Darstellungsmaßstab, der eine gut lesbare **Karte** zulässt, beschränkten sich die Autoren auf Fragestellungen von landesweiter, überregionaler bzw. regionaler Bedeutung.

Zur klaren Darstellung der Verkehrsinfrastruktur erfolgte die Aufteilung in drei Hauptgruppen, die den Realisierungsstand widerspiegeln. Im Einzelnen handelt es sich um die bestehende Infrastruktur (einschließlich der Infrastruktur, die nun nach den erteilten Baugenehmigungen und Umweltbescheiden realisiert wird), um die Entwürfe (Elemente, über die noch nicht endgültig entschieden wurde, Variantenlösungen, wobei deren Bestätigung in einigen Fällen bereits in den Projekten und Finanzplänen vorliegt) und in der dritten Gruppe um die angestrebte Infrastruktur (Elemente mit nicht endgültig festgelegtem Verlauf, die das gewünschte Ziel-

ergebnis widerspiegeln, z.B. Forderungen der Wojewodschaften oder von Institutionen, die für die Realisierung der jeweiligen Infrastrukturelemente verantwortlich sind).

Festgelegt wurde außerdem, welche Elemente der Verkehrsinfrastruktur, nach Branchen geordnet, auf der *Karte* dargestellt werden sollen. Dazu gehören Straßen mit Straßenverkehrsknoten (gemäß dem festgelegten Umfang sind es Landes- und Wojewodschaftsstraßen), Eisenbahnlinien (Hauptlinien bzw. Magistralen, projektierte und geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, staatliche und lokale Strecken mit Angabe der wichtigsten ingenieurtechnischen Bauwerke wie z.B. Eisenbahnbrücken), Wasserstraßen, d.h. Binnenwasserstraßen mit Angabe der Schifffbarkeitsklassen und Seewege innerhalb der inneren Seegewässer einschließlich der Fluss- und Seehäfen, sowie Flughäfen und Flugplätze. Lediglich bei den Eisenbahnlinien gibt es Situationen, wo die bestehende Infrastruktur nicht vollständig genutzt wird, da jedoch die Möglichkeit besteht, dass die Strecken wieder in Betrieb genommen werden, sind sie auch auf der *Karte* eingezeichnet (stillgelegte bzw. außer Betrieb genommene Strecken mit vorwiegend regionaler Bedeutung).

Im nächsten Arbeitsschritt wurden die Informationen über die vorgenannten Elemente soweit analysiert, dass für die Kartenlegende zwei Hauptgruppen zusammengestellt werden konnten, die das „Grundlegende Verkehrssystem“ und das „Ergänzende Verkehrssystem“ widerspiegeln.

Zu dem ersten System gehören bestehende, zurzeit realisierte und geplante Abschnitte von Autobahnen (A2, A4, A8) und Schnellstraßen (S3, S5, auch Expressstraßen genannt) einschließlich der dazugehörigen ingenieurtechnischen Bauwerke, des Weiteren die bestehende Eisenbahnhauptlinie (Nr. 132, 273, 401 im Zuge der Linie C-E 59), die projektierten und geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Oder-Wasserstraße, das Fahrwasser zwischen den Häfen Szczecin und Świnoujście und der Auslaufstrecke Richtung Skandinavien sowie die Flughäfen in Wrocław (Strachowice), Zielona Góra (Babimost) und Szczecin (Goleniów). Die meisten der hier genannten Elemente der Verkehrsinfrastruktur bilden den Kern des geplanten CETC-Korridors, was graphisch durch die Nord-Süd-Verflechtungen hervorgehoben wurde.

Das zweite, also das „Ergänzende Verkehrssystem“ bilden die übrigen Infrastrukturelemente wie zum Beispiel Landes- und Wojewodschaftsstraßen, staatliche und lokale Eisenbahnstrecken, See- und Flusshäfen sowie Flugplätze.

Jedes Infrastrukturelement wurde der jeweiligen Kategorie oder Klasse nach dem Landes- bzw. internationalen System zugeordnet.

Auf der *Karte* befinden sich ergänzende Informationen wie zentrale Orte (Siedlungszentren – nach Einwohnerzahl), Zentren mit regional wichtigen öffentlichen Funktionen und Sonderwirtschaftszonen. Da die Verkehrsinfrastruktur das wichtigste Element der gesamten *Karte* ist, wurde entschieden, dass den Kartenhintergrund nur urbanisierte Gebiete, Wälder und Gewässer, einschließlich der inneren Seegewässer und des Küstenmeeres, bilden sollen.

Ausgehend von den hier dargelegten Grundsätzen und dem Analyseergebnis der zusammengetragenen Dokumente wurde eine Kartenlegende aufgestellt, die der

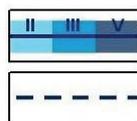
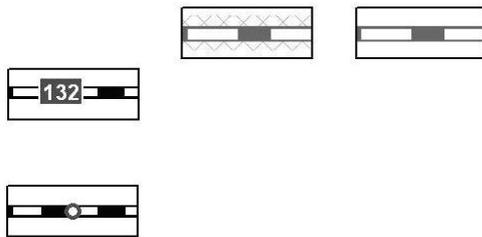
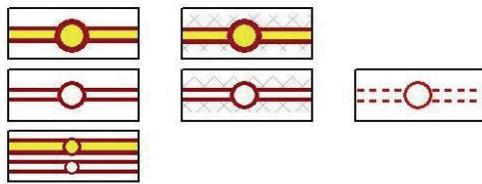
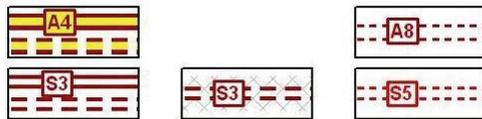
beschriebenen Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Zeiträume, der Branchen und Funktionen entspricht.

Die zusätzlichen Schichten mit solchen Informationen wie internationale Straßen (AGR) oder internationale Eisenbahnlinien, die in dem AGC-Vertrag (über Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs) oder in dem AGTC-Vertrag (über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen) erwähnt sind, oder auch internationale Wasserstraßen innerhalb des AGN-Netzes wurden hervorgehoben. Ähnlich dargestellt ist die TEN-T-Infrastruktur (Transeuropäisches Verkehrsnetz – Trans-European Network-Transport).

Zeichenerklärung

GRUNDLEGENDES VERKEHRSSYSTEM

Bestand 1) Projekt 2) Bedarf 3)



Straßeninfrastruktur

Straßennetz

Autobahn

Schnellstraße

ingenieurtechnische Objekte

Autobahn-Anschlussstelle bzw. -knoten

Knoten bzw. Anschlussstelle an der Schnellstraße

Brücke

Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahnnetz

Hochgeschwindigkeitsstrecke

Hauptlinie

ingenieurtechnische Objekte

Brücke

Binnen- und Seewasserstraßeninfrastruktur

Binnen- und Seewasserstraßen

Wasserstraße mit Schiffbarkeitsklasse

Seeweg

ingenieurtechnische Objekte

Seehafen mit staatlicher Bedeutung

Luftverkehrsinfrastruktur

Flughafen

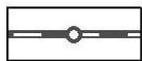
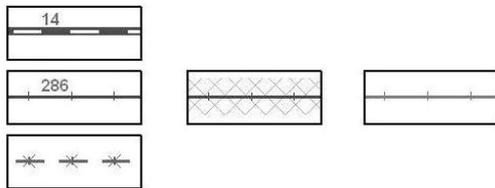
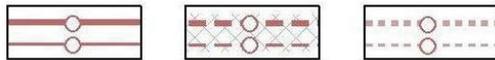
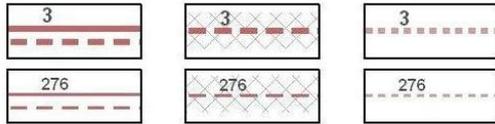
Verkehrsverbindungen

Nord-Süd-Verbindung

Ost-West-Verbindung

ERGÄNZENDES VERKEHRSSYSTEM

Bestand 1) Projekt 2) Bedarf 3)



Straßeninfrastruktur

Straßennetz

Landesstraße

Wojewodschaftsstraße

ingenieurtechnische Objekte

Brücke

Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahnnetz

staatliche Eisenbahnlinie

lokale Linie

stillgelegte Linie / außer Betrieb

ingenieurtechnische Objekte

Brücke

Ausbau der Eisenbahnlinien

Zielgeschwindigkeit von 80 bis 100 km/h

Zielgeschwindigkeit von 100 bis 120 km/h

Zielgeschwindigkeit von 120 bis 160 km/h

Zielgeschwindigkeit von 160 bis 200 km/h

Binnen- und Seewasserstraßeninfrastruktur

ingenieurtechnische Objekte

Flusshafen

Seehafen

Kleiner Seehafen

Luftverkehrsinfrastruktur

Flugplatz

ALLGEMEINE ZEICHENERKLÄRUNG

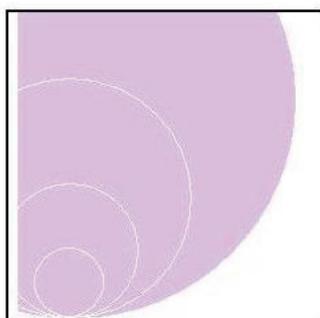


Administrative Grenzen

Staatsgrenze

Wojewodschaftsgrenze

Kreisgrenze



Zentrale Orte (Siedlungszentren)

–Stadt mit mehr als 200 000 Einwohnern

–Stadt mit 100 000 bis 200 000 Einwohnern

–Stadt mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern

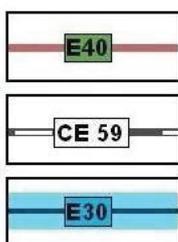
–Stadt mit 20 000 bis 50 000 Einwohnern



Wirtschaftliches Potenzial

Zentrum mit überregionalen öffentlichen Funktionen

Sonderwirtschaftszone (SSE)

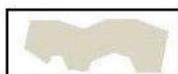


sonstige Zeichen

internationale Straße

internationale Eisenbahnlinie

internationale Wasserstraße



urbanisiertes Gebiet



Waldgebiet



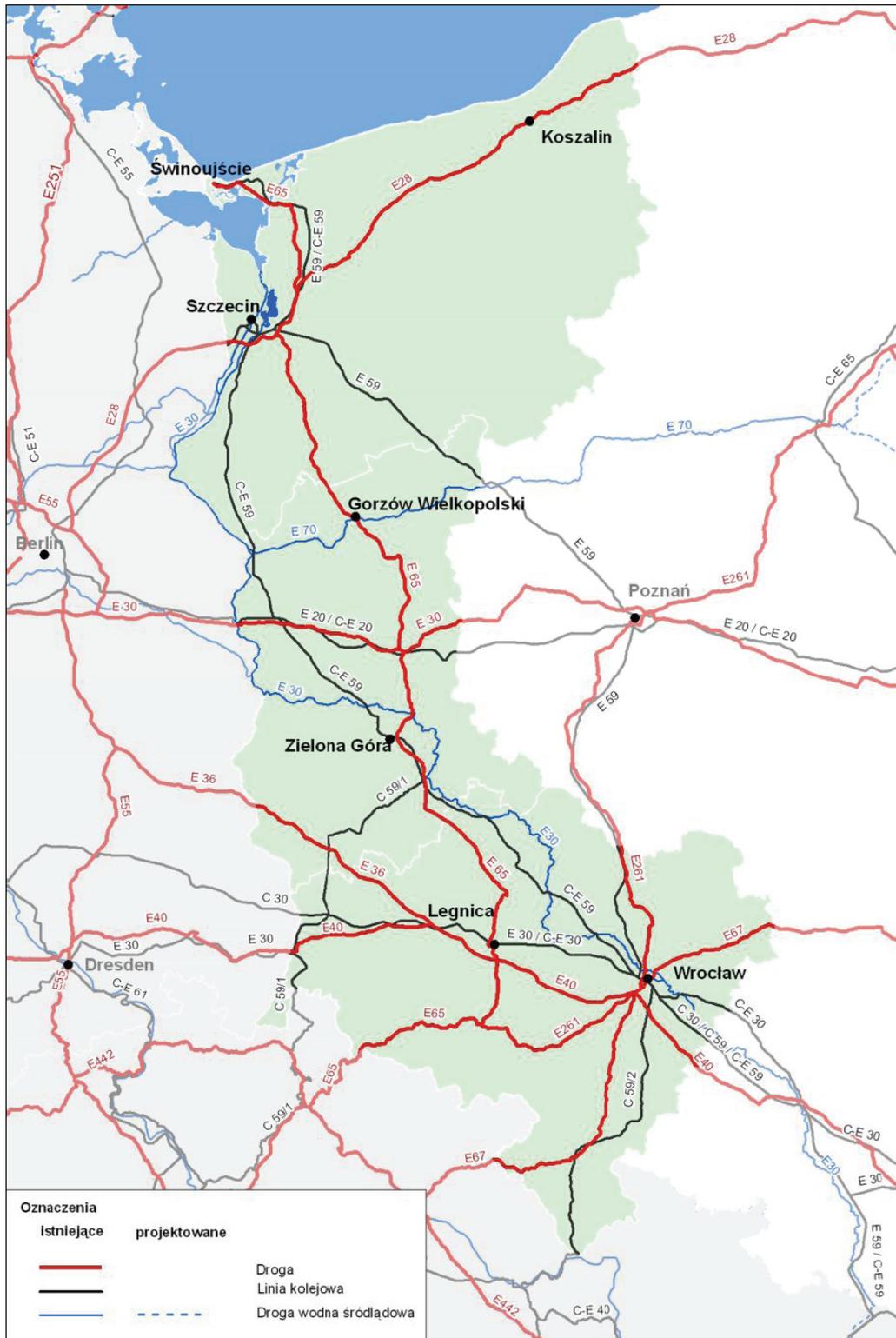
Gewässer



Küstenmeer und innere Gewässer

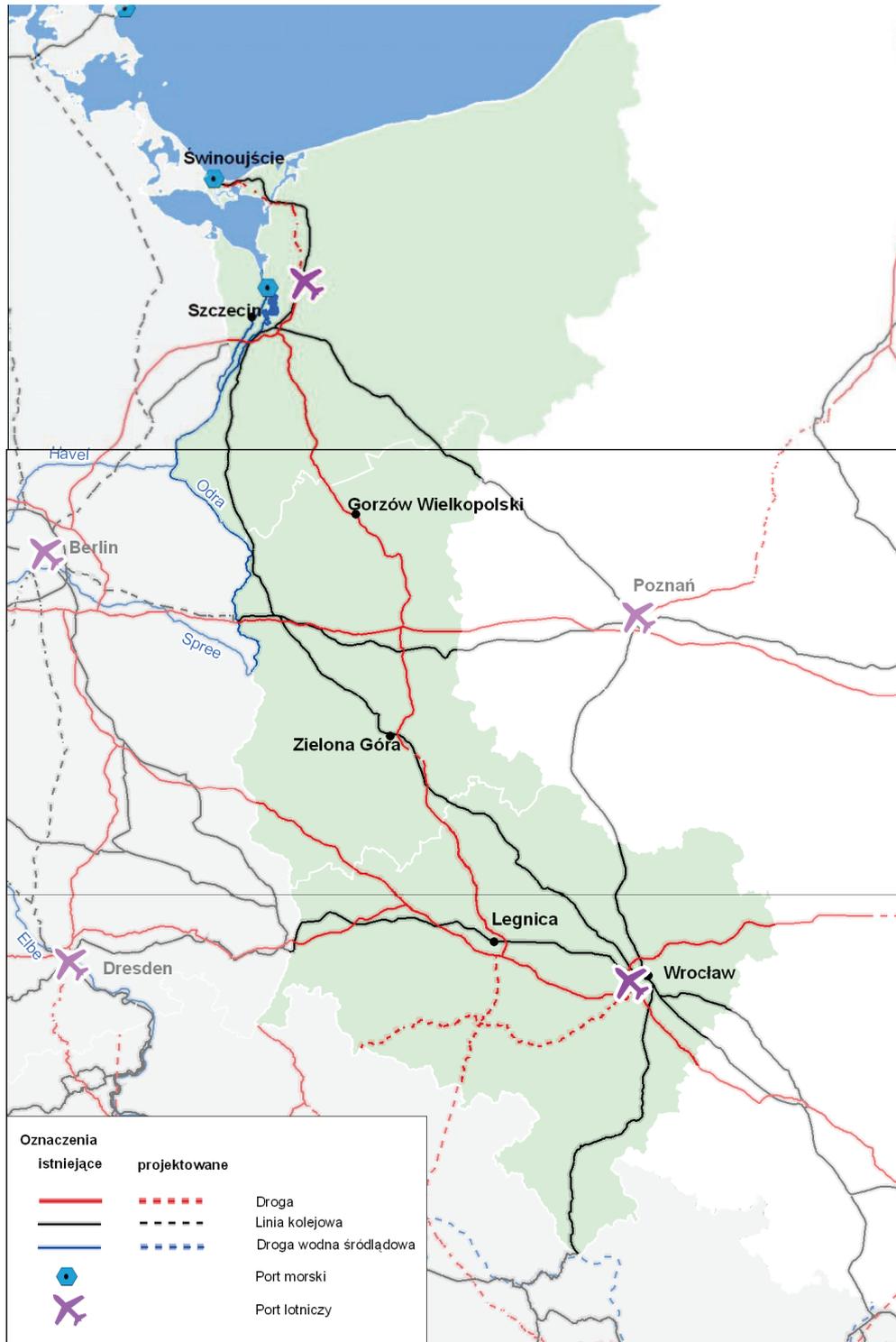
- 1) Ist-Zustand und zurzeit realisierte Vorhaben – Vorhaben, für die Umweltbescheide bzw. Baugenehmigungen vorliegen (konkreter Streckenverlauf bzw. konkreter Entwurf für den Ausbau im Rahmen eines anderen Vorhabens)
- 2) Entwürfe, für die keines der o.g. Dokumente vorliegt, es geht um Variantenlösungen (kein konkretes Projekt vorhanden)
- 3) Elemente, die weder in den Investitionsprogrammen der Regierung noch der Selbstverwaltung erwähnt sind, sie sind jedoch für die Entwicklung der Region wichtig (z.B. Forderungen des Wojewodschafsvorstands)

Schema des AGR-, AGC-, AGTC- und AGN-Netzes



Erklärung:
bestehende Projekt
Straße
Eisenbahnlinie
Binnenwasserstraße

Schema des TEN-T-Netzes



Erklärung:

- | | | |
|------------|---------|--------------------|
| bestehende | Projekt | |
| | | Straße |
| | | Eisenbahnlinie |
| | | Binnenwasserstraße |
| | | Seehafen |
| | | Flughafen |

1. Form (Karte/Legende/Maßstab/Beschreibung)

Die *Karte* wurde nach der GIS-Technik (Geo-Informationssystem/Rauminformationssystem) unter Anwendung der Software ArcMap sowie auf der Grundlage aktueller Schichten und Objektdaten, die die Planungsbüros der jeweiligen Wojewodschaften lieferten, erstellt. Außerdem wurde die Möglichkeit erwogen, das DP-PLIS-System (Deutsch-Polnisches Rauminformationssystem) teilweise zu nutzen. Um die *Karte* auf der Stettiner Konferenz präsentieren zu können, wurde sie im Maßstab 1 : 300 000 gedruckt. Der Kartenlegende lagen die bereits beschriebenen Überlegungen und Arbeitsergebnisse zugrunde.

2. Räumlicher Rahmen – Abgrenzung des Untersuchungsraums

Die Abgrenzung des Grenzraums ist eine verhältnismäßig schwierige Aufgabe, denn in der bisherigen Geschichte der bis dato durchgeführten Studien und Analysen wurden unterschiedlich abgesteckte Gebiete zugrunde gelegt. Auch die Auswirkung der Grenze auf die grenznahen Gebiete hängt von vielen Kriterien ab, deshalb wurde bisher, je nach Aufgabenstellung einer konkreten Arbeit, eher verallgemeinernd, generalisierend, an diese Frage herangegangen. Von Bedeutung ist außerdem der Gegenstand der Untersuchung, der je nach Ausmaß und Detailgrad der jeweiligen Problematik eine vollkommen andere Gebietsregion erfassen kann.

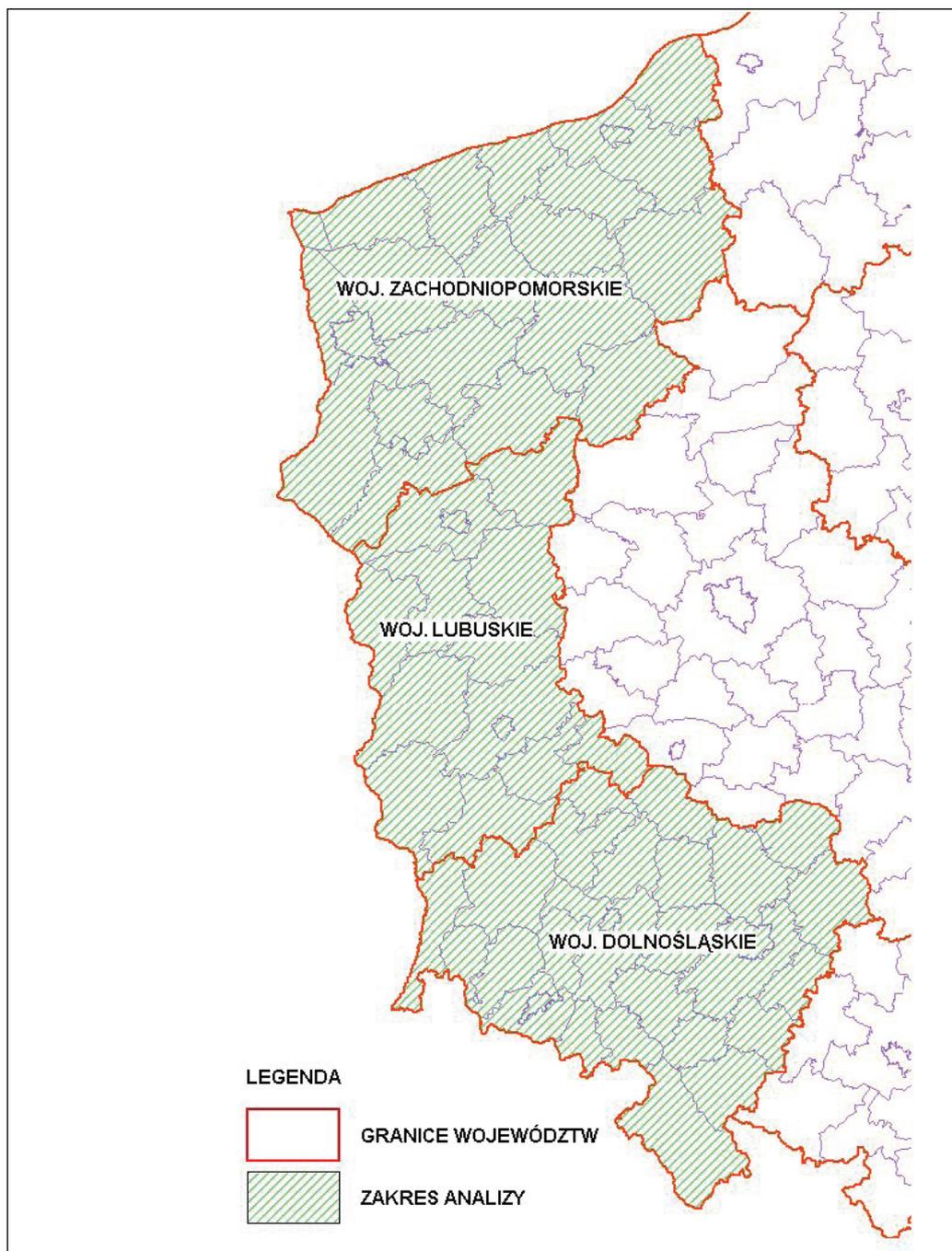
Bei dem vorliegenden Projekt war es klar, dass sich der Untersuchungsgegenstand, verbunden mit dem überörtlichen Charakter der Problematik, nicht nur auf die grenznahen Gemeinden und Kreise, sondern auf ganze Regionen konzentrieren wird.

Der ursprüngliche räumliche Rahmen von ausführlichen Analysen fiel recht minimal aus, er betraf zunächst nur die Gebiete, für die die Programme des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ zugeschnitten waren, d.h., der westliche Teil der Wojewodschaft Westpommern, die gesamte Wojewodschaft Lebus Land und der südwestliche Teil der Wojewodschaft Niederschlesien. In dem so abgesteckten Gebiet gab es z.B. für Wrocław und Koszalin keinen Platz mehr. Nachdem jedoch in den jeweiligen Wojewodschaften die ersten Analysen der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt wurden, konnte eindeutig festgestellt werden, dass die *Karte* auch Wrocław und den östlichen Teil der Wojewodschaft Niederschlesien einschließlich Koszalin berücksichtigen muss.

Schließlich wurde für die Bedürfnisse der Erstellung dieser *Karte* beschlossen, das Gebiet aller drei Grenzwojewodschaften als Untersuchungsraum zu betrachten.

Das somit abgesteckte Gebiet umfasst eine Fläche von 56 827 km². In diesem Gebiet fungieren vier Euroregionen: Pomerania (1995 entstanden, Polen/Deutschland/Schweden), Pro Europa Viadrina (seit 1993, Polen/Deutschland), Spree-Neiße-Bober (seit 1993, Polen/Deutschland) und Neiße (seit 1991, Polen/Deutschland/Tschechien). Dies ist insofern wichtig, als dass die Euroregionen sich oft mit der Lösung von infrastrukturellen Verkehrsproblemen und dem allgemein verstandenen Zugang auf vielen Ebenen, von der örtlichen bis zur regionalen, befassen.

Untersuchungsraum



Legende

Wojewodtschaftsgrenzen
Untersuchungsrahmen

Die *Karte der Investitionsvorhaben im Grenzraum* wurde für eine Region erstellt, die dem Gebiet der drei an der Westgrenze Polens, entlang der Oder und der Lausitzer Neiße, liegenden Wojewodschaften entspricht.

3. Allgemeine Charakteristik des Untersuchungsraums

1) Ausgewählte Informationen und statistische Angaben zu den Wojewodschaften (Stand: 2008)

a) Wojewodschaft Westpommern

– Sitz der Selbstverwaltung der Wojewodschaft	Szczecin
– Bevölkerungszahl	1 691 096
– Bevölkerungsdichte	74 Einw./km ²
– Geburtenrate	1,1
– Fläche [km ²]	22 892 km ²
– landwirtschaftliche Nutzfläche [km ²]	11 346,73 km ²
– urbanisierte Fläche	954,49 km ²
– Gewässer	1 195,91 km ²
– Waldgebiet [km ²]	8 442,39 km ²
– Urbanisierungsgrad	68,8 %
– BIP (PLN je Einwohner, 2006)	25 324
– Investitionsausgaben (PLN je Einwohner)	4 100
– Anzahl registr. Unternehmen (dav. auf 1000 Einw.)	213 124 / 126
– durchschnittlicher Monatslohn – Brutto (PLN)	2 615,83
– amtliche Arbeitslosenquote	13,4 %
– Länge – Landesstraßen	1 099 km
– Länge – Wojewodschaftsstraßen	2 123 km
– Länge – Eisenbahnstrecken in Betrieb	1 214 km
– Schutzgebiete	21,5 %
(% der Wojewodschaftsfläche, ohne Natura-2000-Gebiete)	

b) Wojewodschaft Lebusser Land

– Sitz der Selbstverwaltung der Wojewodschaft	Zielona Góra
– Bevölkerungszahl	1 008 500
– Bevölkerungsdichte	72 Einw./km ²
– Geburtenrate	1,33
– Fläche [km ²]	13 988 km ²
– landwirtschaftliche Nutzfläche [km ²]	5 737,09 km ²
– urbanisierte Fläche	584,93 km ²
– Gewässer	244,65 km ²
– Waldgebiet [km ²]	7 142,05 km ²
– Urbanisierungsgrad	63,9 %
– BIP (PLN je Einwohner, 2006)	24 733
– Investitionsausgaben (PLN je Einwohner)	4 529
– Anzahl registr. Unternehmen (dav. auf 1000 Einw.)	101 861 / 100
– durchschnittlicher Monatslohn – Brutto (PLN)	2 276,83
– amtliche Arbeitslosenquote	14,0
– Länge – Landesstraßen	860,87 km
– Länge – Wojewodschaftsstraßen	1 560,32 km
– Länge – Eisenbahnstrecken in Betrieb	920,06 km
– Schutzgebiete	39,2 %
(% der Wojewodschaftsfläche, ohne Natura-2000-Gebiete)	

c) Wojewodschaft Niederschlesien

– Sitz der Selbstverwaltung der Wojewodschaft	Wrocław
– Bevölkerungszahl	2 874 506
– Bevölkerungsdichte	144 Einw./km ²
– Geburtenrate	–0,2
– Fläche [km ²]	19 946,77 km ²
– landwirtschaftliche Nutzfläche [km ²]	12 013,05 km ²
– urbanisierte Fläche	1 317,78 km ²
– Gewässer	173,31 km ²
– Waldgebiet [km ²]	6 179,55 km ²
– Urbanisierungsgrad	70,6 %
– BIP (PLN je Einwohner, 2006)	29 730
– Investitionsausgaben (PLN je Einwohner)	6 041
– Anzahl registr. Unternehmen (dav. auf 1000 Einw.)	316 720 / 110
– durchschnittlicher Monatslohn – Brutto (PLN)	2 860,66
– amtliche Arbeitslosenquote	10,2
– Länge – Landesstraßen	1 252 km
– Länge – Wojewodschaftsstraßen	1 926 km
– Länge – Eisenbahnstrecken in Betrieb	1 727 km
– Schutzgebiete	18,1 %
(% der Wojewodschaftsfläche, ohne Natura-2000-Gebiete)	

2) Zentrale Orte im gesamten Gebiet

Im untersuchten Grenzraum ist die Struktur des Siedlungsnetzes relativ stabil; sie verändert sich geringfügig an den Schnittstellen zwischen den großen Städten und dem Umland, d.h. den benachbarten Gemeinden, wo die Suburbanisierung seit Jahren voranschreitet.

Zu den größten und dominierenden Zentren des gesamten Gebietes gehören Szczecin und Wrocław, die gleichzeitig ihre Funktion als Verwaltungszentren der Wojewodschaften Westpommern bzw. Niederschlesien erfüllen. In der Wojewodschaft Lebus hat die Selbstverwaltung der Wojewodschaftsebene ihren Sitz in Zielona Góra, wogegen der Wojewode in Gorzów Wielkopolski seinen Sitz hat.

Zur besseren graphischen Darstellung der zentralen Orte wurde das Kriterium Einwohnerzahl gewählt. Auf der Karte sind wegen der besseren Lesbarkeit nur die größten und wichtigsten Zentren nach folgender Aufteilung eingezeichnet:

a) Städte mit mehr als 200 Tsd. Einwohnern

- Wrocław ca. 630 Tsd.
- Szczecin ca. 410 Tsd.

b) Städte mit 100 bis 200 Tsd. Einwohnern

- Wałbrzych ca. 127 Tsd.
- Gorzów Wlkp. ca. 125 Tsd.
- Zielona Góra ca. 117 Tsd.
- Koszalin ca. 107 Tsd.
- Legnica ca. 106 Tsd.

c) Städte mit 50 bis 100 Tsd. Einwohnern

- Jelenia Góra ca. 87 Tsd.

- Lubin ca. 77 Tsd.
 - Stargard Szczec. ca. 70 Tsd.
 - Głogów ca. 69 Tsd.
 - Świdnica ca. 60 Tsd.
- d) Städte mit 20 bis 50 Tsd. Einwohnern
- Kołobrzeg ca. 45 Tsd. Westpommern
 - Bolesławiec ca. 41 Tsd. Niederschlesien
 - Świnoujście ca. 40 Tsd. Westpommern
 - Nowa Sól ca. 40 Tsd. Lebuser Land
 - Żary ca. 39 Tsd. Lebuser Land
 - Szczecinek ca. 38 Tsd. Westpommern
 - Oleśnica ca. 37 Tsd. Niederschlesien
 - Dzierżoniów ca. 34 Tsd. Niederschlesien
 - Police ca. 34 Tsd. Westpommern
 - Zgorzelec ca. 33 Tsd. Niederschlesien
 - Bielawa ca. 31 Tsd. Niederschlesien
 - Oława ca. 31 Tsd. Niederschlesien
 - Kłodzko ca. 28 Tsd. Niederschlesien
 - Żagań ca. 26 Tsd. Lebuser Land
 - Wałcz ca. 26 Tsd. Westpommern
 - Nowa Ruda ca. 24 Tsd. Niederschlesien
 - Jawor ca. 24 Tsd. Niederschlesien
 - Białogard ca. 24 Tsd. Westpommern
 - Świebodzice ca. 23 Tsd. Niederschlesien
 - Goleniów ca. 22 Tsd. Westpommern
 - Lubań ca. 22 Tsd. Niederschlesien
 - Świebodzin ca. 21 Tsd. Lebuser Land
 - Kamienna Góra ca. 21 Tsd. Niederschlesien
 - Polkowice ca. 21 Tsd. Niederschlesien
 - Gryfino ca. 21 Tsd. Westpommern

3) Wirtschaft – Sonderwirtschaftszonen

Um die wirtschaftliche Entwicklung dynamischer zu gestalten, wurden Sonderwirtschaftszonen eingerichtet. Der Einrichtung dieser Sonderwirtschaftszonen lag die Idee zugrunde, die strukturbedingte Arbeitslosigkeit in ausgewählten Landesregionen abzufedern, indem mit Hilfe eines Pakets finanzieller Anreize, vor allem Steuerentlastungen und -erleichterungen, neue Investitionen in diese Regionen gelenkt werden. Mit der Zeit dehnten sich einige Sonderwirtschaftszonen sehr weit aus und erweiterten ihre Aktivitäten auf andere Orte, die weit von dem eigentlichen Hauptstandort liegen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (2009) umfassen sie eine Fläche von über 11 Tsd. ha.

Die Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen wird in dem Sonderwirtschaftszonengesetz vom 20. Oktober 1994 (GBl.: Dz.U. Nr. 123 Pos. 600) geregelt, das mit dem Gesetz über die Änderung des Sonderwirtschaftszonengesetzes und weiterer Gesetze vom 16. November 2000 (GBl.: Dz.U. Nr. 117 Pos. 1228) sowie mit dem Gesetz über die Änderung des Sonderwirtschaftszonengesetzes und weiterer Gesetze vom 2. Oktober 2003 (GBl.: Dz.U. Nr. 188 Pos. 1840) seine aktuelle Gestalt bekam.

- a) In der Wojewodschaft Westpommern gibt es drei Sonderwirtschaftszonen:
 - die Pommersche Sonderwirtschaftszone,
 - die Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Słubice,
 - die Sonderwirtschaftszone Słupsk.
- b) In der Wojewodschaft Lebus Land gibt es zwei Sonderwirtschaftszonen:
 - die Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Słubice,
 - die Sonderwirtschaftszone Invest-Park Wałbrzych (WSSE).
- c) In der Wojewodschaft Niederschlesien gibt es vier Sonderwirtschaftszonen:
 - die Sonderwirtschaftszone Invest-Park Wałbrzych (WSSE),
 - die Sonderwirtschaftszone Legnica,
 - die Sonderwirtschaftszone für Kleinunternehmer Kamienna Góra,
 - die Sonderwirtschaftszone Tarnobrzeg.

Standorte der Sonderwirtschaftszonen (Teilzonen) im Untersuchungsraum (Orte):

- a) in der Wojewodschaft Westpommern
 - Police,
 - Goleniów,
 - Karlino,
 - Gryfino,
 - Stargard,
 - Koszalin
- b) in der Wojewodschaft Lebus Land
 - Strzelce Krajeńskie,
 - Gorzów Wielkopolski,
 - Międzyrzecz,
 - Nowa Sól,
 - Zielona Góra,
 - Czerwieńsk,
 - Szprotawa,
 - Bytom Odrzański,
 - Lubsko,
 - Gubin,
 - Sulęcín,
 - Rzepin,
 - Słubice,
 - Kostrzyn nad Odrą,
- c) In der Wojewodschaft Niederschlesien
 - Żmigród,
 - Prusice,
 - Jelcz-Laskowice,
 - Wołów,
 - Komorniki,
 - Wrocław,
 - Stanowice,
 - Godzikowie,

- Oława,
- Syców,
- Strzelin,
- Wiązów,
- Brzeg Dolny,
- Dzierżoniów,
- Kłodzko,
- Kudowa–Zdrój,
- Nowa Ruda,
- Bystrzyca Kłodzka,
- Świdnica,
- Świebodzice,
- Strzegom,
- Żarów,
- Ząbkowice Śląskie,
- Wałbrzych,
- Głogów,
- Jawor,
- Chojnów,
- Krzywa,
- Nowa Wieś Legnicka,
- Prochowice,
- Lubin,
- Polkowice,
- Przemków,
- Złotoryja,
- Legnica,
- Wykroty,
- Lubań,
- Radomirze,
- Kamienna Góra,
- Krzeszów,
- Kowary,
- Lubawka,
- Piechowice,
- Jelenia Góra,
- Bolesławiec.

4) Öffentliche Funktionen – wichtige Zentren mit öffentlichen Objekten und Investitionen von überörtlicher und regionaler Bedeutung

Ausgewählt wurden folgende größere Zentren, die für die jeweilige Region wichtige öffentliche Funktionen wahrnehmen, z.B. Hochschulen, Behörden mit wojewodschaftlichen Aufgaben, Kultur und andere regionale Funktionen:

- a) Szczecin,
- b) Koszalin,
- c) Gorzów Wielkopolski,
- d) Słubice,
- e) Zielona Góra,

- f) Legnica,
- g) Wrocław.

4. Analyisierte planungsrelevante und Strategiedokumente

1) EU-Dokumente

- a) Lissabon-Strategie,
- b) Göteborg-Strategie,
- c) Strategische Kohäsionsleitlinien der Gemeinschaft (2006/702)EG,
- d) Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (geändert durch die Entscheidungen Nr. 1346/2001 und 884/2004),
- e) Verordnung (EG) Nr. 158/2007 der Kommission vom 16. Februar 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 im Hinblick auf die Liste der Gemeinschaftsflughäfen,
- f) Europäische Strategie Luftverkehr

2) Internationale Verträge

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 6. November 1992 (in: Monitor Polski vom 24. Juli 2003)

3) Grenzüberschreitende Projekte und Initiativen der Regionen

- a) DPERON – Deutsch-polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße,
- b) D-P-PLUS – Deutsch-polnisches Rauminformationssystem,
- c) CETC – Mitteleuropäischer Verkehrskorridor,
- d) AB Landbrigde,
- e) Baltic Gateway,
- f) Translogis

4) Nationale Strategiedokumente

- a) Nationaler Strategischer Bezugsrahmen 2007-2013 – am 29. November 2006 durch den Ministerrat beschlossen,
- b) Entwicklungsstrategie des Landes 2007-2015 – am 29. November 2006 durch den Ministerrat beschlossen,
- c) Verkehrspolitik des Staates 2006-2025 – am 25. Juni 2005 durch den Ministerrat beschlossen,
- d) Strategie für den Eisenbahnverkehr bis 2013 – am 13. April 2007 durch den Ministerrat beschlossen,
- e) Strategie zur Entwicklung der polnischen Seewirtschaft bis 2015 – am 11. Oktober 2005 durch den Ministerrat beschlossen,
- f) Strategie zur Entwicklung der Seehäfen bis 2015 – am 13. November 2007 durch den Ministerrat beschlossen,
- g) Nationales Programm zur Straßenverkehrssicherheit 2005-2007-2013 GAMBIT2005 – am 19. April 2005 durch den Ministerrat beschlossen,

- h) Landesstraßenbauprogramm 2008-2012 – am 25. September 2007 durch den Ministerrat beschlossen,
- i) Programm zur Schaffung eines Netzes von Flugplätzen und Bodenanlagen – am 8. Mai 2007 durch den Ministerrat beschlossen,
- j) Programm zur Entwicklung der Seerettungsdienste 2007-2009 – am 19. Dezember 2006 beschlossen,
- k) Nationalplan zur ERTMS-Umsetzung – der Entwurf wurde am 6. März 2007 durch den Ministerrat angenommen

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

- a) Verordnung des Ministerrates vom 15. Mai 2004 über das Autobahn- und Schnellstraßennetz (GBl.: Dz.U. Nr. 128 Pos. 1334),
- b) Verordnung des Ministerrates vom 13. Februar 2007 zur Änderung der Verordnung über das Autobahn- und Schnellstraßennetz (GBl.: Dz.U. Nr. 35 Pos. 220),
- c) Verordnung des Ministerrates vom 20. März 2007 über das Verzeichnis von Eisenbahnlinien mit staatlicher Bedeutung (GBl.: Dz.U. Nr. 61 Pos. 412),
- d) Verordnung des Ministerrates vom 7. Mai 2002 über die Klassifikation von Binnenwasserstraßen,
- e) Strategie zur Entwicklung der Seehäfen bis 2015 – am 13. November 2007 durch den Ministerrat beschlossen,
- f) Strategie zur Entwicklung der polnischen Seewirtschaft bis 2015 – am 11. Oktober 2005 durch den Ministerrat beschlossen,
- g) Analyse des Investitionsbedarfs in der Binnenschifffahrt an der Oder 2007–2013,
- h) Programm zur Schaffung eines Netzes von Flugplätzen und Bodenanlagen – am 8. Mai 2007 durch den Ministerrat beschlossen

6) Wojewodschaftsebene – Strategiedokumente, Raumordnungspläne, sonstige Programme und Pläne

- a) Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern bis 2020 – Beschluss Nr. XXVI/303/05 des Sejmik der Wojewodschaft Westpommern vom 19. Dezember 2005,
- b) Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Lebuser Land mit Fortschreibung bis 2020 – Beschluss Nr. XXXVI/1/260/2005 des Sejmik der Wojewodschaft Lebuser Land vom 19. Dezember 2005,
- c) Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Niederschlesien – Beschluss Nr. XLVIII/649/2005 des Sejmik der Wojewodschaft Niederschlesien vom 30. November 2005,
- d) Raumordnungsplan der Wojewodschaft Westpommern von 2002 – Beschluss Nr. XXXII/334/02 des Sejmik der Wojewodschaft Westpommern vom 26. Juni 2002
- e) Raumordnungsplan der Wojewodschaft Lebuser Land von 2002 – Beschluss Nr. XXXVII/272/2002 des Sejmik der Wojewodschaft Lebuser Land vom 2. Oktober 2002,

- f) Raumordnungsplan der Wojewodschaft Niederschlesien von 2002 – Beschluss Nr. XLVIII/873/2002 des Sejmik der Wojewodschaft Niederschlesien vom 30. August 2002,
- g) branchenbezogene Strategien der Wojewodschaften – Sektor Verkehr,
- h) langfristige Investitionspläne,
- i) operationelle Regionalpläne,
- j) branchenbezogene Programme der Verkehrsinfrastrukturbetreiber

5. Charakteristik der Verkehrsinfrastruktur der Grenzwojewodschaften, Zuständigkeiten der Infrastrukturverwalter

1) Straßen – Landesstraßen

Gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen vom 21. März 1985 (einh. Text im GBl.: Dz.U. Nr. 19 Pos. 115 von 2007 mit spät. Änd.) gehören folgende Straßen zur Kategorie der Landesstraßen:

- Autobahnen und Schnellstraßen sowie Straßen im Zuge derselben bis zur Errichtung dieser Autobahnen bzw. Schnellstraßen,
- internationale Straßen,
- Straßen, die als sonstige Verbindungen das Gefüge des Landesstraßennetzes sicherstellen,
- Zufahrten zu allgemein zugänglichen Grenzübergängen für den Personenverkehr sowie Warenverkehr ohne Beschränkung des Gesamtgewichtes der Fahrzeuge (Fahrzeuggruppe) bzw. ausschließlich für den Warenverkehr ohne Beschränkung des Gesamtgewichtes der Fahrzeuge (Fahrzeuggruppe),
- Alternativstraßen zu gebührenpflichtigen Autobahnen,
- Straßen als Umgehungen großer Verdichtungsräume,
- Straßen, die dem Verteidigungszweck dienen.

Das für die Landesstraßen zuständige zentrale Organ der Regierungsverwaltung ist der Generaldirektor für Landesstraßen und Autobahnen. Ihm obliegt die Aufgabe eines Landesstraßenverwalters, er sorgt auch für die Realisierung der im Haushaltsplan festgelegten Aufgaben im Bereich der Landesstraßen.

Dem Generaldirektor für Landesstraßen und Autobahnen steht für die Erfüllung der genannten Aufgaben die Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen zur Seite, die aus einer Zentrale in Warschau und 16 Außenstellen in den Wojewodschaften besteht.

Folgende Außenstellen sind im Untersuchungsraum tätig:

- Außenstelle Szczecin (sie verwaltet 1042,9 km Landesstraßen Nr. 3, 6, 10, 11, 13, 20, 23, 25, 26, 31 und 37 einschließlich der Autobahn A6 und der Schnellstraße S3 sowie 160 Brücken und Überführungen),
- Außenstelle Zielona Góra (sie verwaltet ein Landesstraßennetz von 860,87 km Gesamtlänge, bestehend aus den Landesstraßen Nr. 2, 3, 12, 18, 22, 24, 27, 29, 31 und 32),
- Außenstelle Wrocław (insgesamt 1236,9 km Straße, darunter die Autobahnen A-4, A-18 und A-8 – in Planung, und die Schnellstraßen S-3, S-5 und S-8, sowie 476 Brücken und Überführungen).

Zu den Aufgaben der Außenstellen als Landesstraßenverwaltungen gehören auch Fragen des Baus, der Modernisierung, der Unterhaltung und des Schutzes aller Landesstraßen und Brücken im Zuge dieser Straßen, die sich außerhalb von kreisfreien Städten befinden, insbesondere solche Aufgaben wie

- Erstellung von Entwürfen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes,
- Erstellung von Entwürfen zur Finanzierung des Baus, der Unterhaltung und des Schutzes von Straßen und Brücken,
- Übernahme der Aufgaben als Investor, insbesondere die Sicherstellung der Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen,
- Erhaltung des Straßenbelags, der Fußwege, der ingenieurtechnischen Bauwerke und Verkehrssicherungssysteme sowie anderer Anlagen, die mit den Straßen zusammenhängen,
- Realisierung von Aufgaben im Bereich der Verkehrstechnik,
- Vorbereitung der Straßeninfrastruktur für Verteidigungszwecke sowie Übernahme sonstiger Aufgaben zum Wohle der Landesverteidigung,
- Koordinierung von Straßenarbeiten,
- Erteilung von Genehmigungen für die Belegung des Straßengrunds, für Abfahrten, für Überfahrten von Fahrzeugen mit oder ohne Ladung mit einer Masse, einer Achslast bzw. Abmessungen, die die einschlägig zulässigen Größen überschreiten, auf öffentlichen Straßen sowie Einnahme von Gebühren und Geldstrafen,
- Fortschreibung des Verzeichnisses der Straßen und Straßenbrücken,
- regelmäßige Inspektion des Zustands der Straßen und Brücken,
- Durchführung von Interventionsarbeiten, Unterhaltungs- und Sicherungsarbeiten,
- Durchführung von Maßnahmen gegen Straßenbeschädigungen durch die Nutzer,
- Durchführung von Maßnahmen gegen Veränderungen der Umwelt während bzw. infolge von Straßenbau- bzw. -unterhaltungsarbeiten,
- Einführung von Beschränkungen bzw. Sperrung von Straßen und Straßenbrücken,
- regelmäßige Straßenverkehrsmessungen,
- Bepflanzung, Pflege und Beseitigung von Bäumen und Strauchwerk sowie Pflege der Grünstreifen auf dem Straßengrund,
- Grund- und Immobilienwirtschaft in Bezug auf die Grundstücke, die in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverwaltung fallen.

Der Verwaltung durch die Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen (GDDKiA) unterliegen die Landesstraßen, mit Ausnahme der Straßenabschnitte, die innerhalb der Grenzen der kreisfreien Städte verlaufen. Diese Ausnahme betrifft nicht die Schnellstraßen und die Autobahnen, sie werden verlaufsunabhängig durch die zuständigen Außenstellen der GDDKiA verwaltet.

2) Straßen – Wojewodschaftsstraßen

Gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen vom 21. März 1985 (einh. Text im GBl.: Dz.U. Nr. 19 Pos. 115 von 2007 mit spät. Änd.) gehören zur Kategorie der Wojewodschaftsstraßen die Straßen, die Städte miteinander

verbinden, die für die Wojewodschaft wichtig sind sowie Straßen für Verteidigungszwecke, die nicht zur Kategorie der Landesstraßen gehören.

Mit der Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen befassen sich die jeweiligen Dienste, deren Gründungsorgan die Vorstände der Wojewodschaften sind.

In Szczecin ist es die Westpommersche Wojewodschaftsstraßenverwaltung mit Sitz in Koszalin, in Zielona Góra ist es die Wojewodschaftsstraßenverwaltung mit Sitz in Zielona Góra und in Wrocław ist es der Niederschlesische Straßen- und Eisenbahndienst mit Sitz in Wrocław.

Die Westpommersche Wojewodschaftsstraßenverwaltung Koszalin verwaltet Straßen von 2 093,3 km Gesamtlänge, davon entfallen

- 265,7 km auf städtische Abschnitte und
- 1827,6 km auf außerstädtische Abschnitte.

Darüber hinaus verwaltet die Westpommersche Wojewodschaftsstraßenverwaltung Koszalin alle ingenieurtechnischen Straßenbauwerke im Zuge der Wojewodschaftsstraßen der Wojewodschaft Westpommern, d.h. 221 Brückenbauwerke (164 Brücken, 43 Überführungen und 14 Fußgängerbrücken bzw. Stege) und 1312 Durchlässe.

Die Gesamtlänge der von der Wojewodschaftsstraßenverwaltung in der Wojewodschaft Lebuser Land verwalteten Wojewodschaftsstraßen beträgt 1560,3 km + Wojewodschaftsstraßen, die innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Städte Zielona Góra und Gorzów Wlkp. verlaufen und von den Stadtpräsidenten verwaltet werden.

Von dem Niederschlesischen Straßen- und Eisenbahndienst Wrocław werden insgesamt 2320 km Wojewodschaftsstraßen verwaltet, wobei 1926 km außerhalb der Städte und 394 km in den Städten verlaufen. Die Stadtverwaltungen der kreisfreien Städte Wrocław, Legnica und Jelenia Góra sind für insgesamt 112 km Straßen innerhalb der Stadtgrenzen verantwortlich.

3) Eisenbahn

Der Betreiber des Eisenbahnnetzes ist die Gesellschaft PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zu den Hauptaufgaben der Gesellschaft gehören:

- die Bereitstellung von Eisenbahnstrecken für die Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes,
- die Modernisierung von Eisenbahnstrecken, um sie den EU-Standards anzupassen,
- die Aufstellung von Zugfahrplänen,
- die Realisierung des Zugverkehrs auf den Eisenbahnstrecken,
- die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur in einem für den Zugverkehr sicheren Zustand,
- die Zusammenarbeit mit den benachbarten Eisenbahninfrastrukturbetreibern.

Die Regionalstruktur deckt sich nicht mit der administrativen Aufteilung des Landes, denn es gibt 8 Regionalstellen, von denen folgende in dem Untersuchungsraum tätig sind: die Regionalstelle Szczecin, zu der die Eisenbahnstreckenwerke Szczecin, Gorzów Wlkp. und Koszalin gehören, die

Regionalstelle Poznań mit den Eisenbahnstreckenwerken Poznań, Ostrów Wlkp. und Zielona Góra sowie die Regionalstelle Wrocław mit den Eisenbahnstreckenwerken Wrocław, Opole und Wałbrzych.

Das Eisenbahnnetz besteht aus Eisenbahnlinien mit staatlicher Bedeutung und lokalen Eisenbahnstrecken. In der Verordnung des Ministerrates vom 20. März 2007 über das Verzeichnis von Eisenbahnlinien, die aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen bzw. Verteidigungs- oder Umweltgründen staatliche Bedeutung haben (GBI.: Dz.U. Nr. 61 Pos. 412), sind die Eisenbahnlinien mit staatlicher Bedeutung festgelegt.

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen Eisenbahnlinien, die für den internationalen Eisenbahnverkehr wichtig sind. Für diese Linien gelten die internationalen Verträge: der AGC-Vertrag über Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs und der AGTC-Vertrag über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen.

Charakteristik der Eisenbahnlinien, die durch die Wojewodschaft Westpommern verlaufen:

Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken	1635,9 km
davon	
– in Betrieb	1176,6 km
– elektrifiziert	739,3 km
– nichtelektrifiziert	437,3 km
– außer Betrieb	436,9 km
– mit staatlicher Bedeutung	820 km
– mit lokaler Bedeutung	815,9 km
– mit europäischer Bedeutung (in den AGC- und AGTC-Verträgen erfasst).	298 km

Liste der Eisenbahnstrecken im Personenverkehr in der Wojewodschaft Westpommern:

- Strecke Nr. 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński,
- Strecke Nr. 210 Chojnice – Runowo Pomorskie,
- Strecke Nr. 273 Wrocław – Szczecin,
- Strecke Nr. 351 Poznań – Szczecin,
- Strecke Nr. 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port,
- Strecke Nr. 402 Koszalin – Goleniów,
- Strecke Nr. 403 Piła – Ulikowo,
- Strecke Nr. 404 Szczecinek – Kołobrzeg,
- Strecke Nr. 405 Piła – Ustka,
- Strecke Nr. 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski,
- Strecke Nr. 408 Szczecin Gumieńce – Staatsgrenze – (Grambow DB),
- Strecke Nr. 409 Szczecin Główny – Staatsgrenze – (Tantow DB),
- Strecke Nr. 418 Sławno – Darłowo,
- Strecke Nr. 427 Mścice – Mielno (nur im Sommer betrieben)

Charakteristik der Eisenbahnlinien, die durch die Wojewodschaft Lebus Land verlaufen:

In der Wojewodschaft Lebus Land werden die Eisenbahnstrecken durch die PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Eisenbahnstreckenwerk Zielona Góra

(die Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken beträgt 920,07 km und der Gleise 1156,50 km) sowie durch die PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Eisenbahnstreckenwerk Gorzów Wlkp. (die Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken beträgt 325,906 km und der Gleise 458,911 km) betrieben. Insgesamt sind es 1245,976 km Eisenbahnstrecke und 1615,411 km Gleise.

- Strecke Nr. 3 Berlin – Frankfurt (Oder) – Słubice – Rzepin – Zbąszynek – Poznań Gł.,
- Strecke Nr. 273 Szczecin Gł. – Kostrzyn nad Odrą – Zielona Góra,
- Strecke Nr. 273 Zielona Góra – Wrocław Gł.,
- Strecke Nr. 351 Szczecin Gł. – Krzyż – Poznań Gł.,
- Strecke Nr. 14 Cottbus – Żary – Żagań – Głogów – Leszno,
- Strecke Nr. 203 Berlin – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski – Krzyż – Piła Gł.,
- Strecke Nr. 358 Gubin – Czerwieńsk (nur für den Güterverkehr),
- Strecke Nr. 358 Zielona Góra – Zbąszynek,
- Strecke Nr. 370 Zielona Góra – Żary,
- Strecke Nr. 282 Żary – Węglińiec,
- Strecke Nr. 275 Żagań – Lubsko (nur für den Güterverkehr),
- Strecke Nr. 367 Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek,
- Strecke Nr. 363 Międzychód – Skwierzyna (nur für den Güterverkehr),
- Strecke Nr. 364 Wierzbno – Rzepin,
- Strecke Nr. 375 Międzyrzecz – Toporów (nur für den Güterverkehr),
- Strecke Nr. 430 Barnówko – Kostrzyn (nur für den Güterverkehr).

Zu den wichtigsten Infrastrukturelementen gehören folgende Eisenbahngrenzbrücken:

- Kostrzyn nad Odrą – Küstrin-Kietz,
- Słubice – Frankfurt (Oder),
- Gubin – Guben,
- Zasieki – Forst.

Charakteristik der Eisenbahnlinien, die durch die Wojewodschaft Niederschlesien verlaufen:

In der Wojewodschaft Niederschlesien sind 1727 km Eisenbahnstrecke in Betrieb, davon sind 1047 km elektrifiziert. Die Netzdichte beträgt 8,7 km/100 km² (Landesdurchschnitt: 6,5 km/100 km²). Somit entfallen 6 km Eisenbahnstrecke auf 10 000 Einwohner, im Landesdurchschnitt sind es 5,3 km.

Die Eisenbahnstrecken werden durch die Gesellschaft PKP Polskie Linie Kolejowe betrieben; zwei Eisenbahnstrecken gehören der Wojewodschaftsverwaltung und werden durch den Niederschlesischen Straßen- und Eisenbahndienst betrieben. Die größten Bahnhöfe (Wrocław, Jelenia Góra, Legnica und Wałbrzych) stehen unter der Verwaltung der Gesellschaft PKP Dworce Kolejowe, die kleineren, 95 an der Zahl, verwaltet die Gesellschaft PKP Nieruchomości.

- Strecke Nr. 14 Łódź – Głogów – Forst,
- Strecke Nr. 132 Bytom – Wrocław,
- Strecke Nr. 137 Katowice – Legnica,
- Strecke Nr. 143 Kalety – Wrocław,
- Strecke Nr. 181 Herby Nowe – Oleśnica,

- Strecke Nr. 271 Wrocław – Poznań,
- Strecke Nr. 273 Wrocław – Szczecin,
- Strecke Nr. 274 Wrocław – Görlitz,
- Strecke Nr. 275 Wrocław – Gubinek,
- Strecke Nr. 276 Wrocław – Lichkov,
- Strecke Nr. 277 Opole – Wrocław,
- Strecke Nr. 278 Węgliniec – Zgorzelec,
- Strecke Nr. 279 Lubań Śląski – Węgliniec,
- Strecke Nr. 281 Oleśnica – Chojnice,
- Strecke Nr. 282 Miłkowice – Jasień,
- Strecke Nr. 285 Wrocław – Jedlina Zdrój,
- Strecke Nr. 290 Mikułowa – Bogatynia,
- Strecke Nr. 292 Jelcz – Wrocław,
- Strecke Nr. 295 Węgliniec – Horka,
- Strecke Nr. 326 Wrocław – Trzebnica,
- Strecke Nr. 349 Św. Katarzyna – Wrocław,
- Strecke Nr. 355 Ostrów Wlkp. – Grabowno Wielkie.

4) Binnen- und Seewasserstraßen, See- und Flusshäfen

Das Untersuchungsgebiet wird von wichtigen Verkehrswegen durchquert, die vor allem die Oder und die Warthe, das Stettiner Haff, den Dammschen See und die Swine einbeziehen und bis zur Mündung in die Ostsee reichen (ein Teil der Wasserstraße verläuft durch die inneren Seegewässer).

Eine sehr wichtige Wasserstraße ist die Oder, denn sie verbindet die Flusseinzugsgebiete Westeuropas mit den Flusseinzugsgebieten Osteuropas. Folgende Wasserstraßen sind mit der Oder direkt verbunden:

- der Gleiwitzer Kanal,
- der Kędzierzyński-Kanal,
- der Navigationskanal,
- der Stadtkanal,
- der Oder-Spree-Kanal,
- der Friedrich-Wilhelm-Kanal,
- die Oder-Weichsel-Wasserstraße mit dem Bromberger Kanal,
- die Wasserstraße Wrieceńska Stara Odra,
- der Freienwalder Kanal,
- der Oder-Havel-Kanal,
- die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße,
- der Finow-Kanal.

Aufgrund des technischen Zustands der Flussinfrastruktur ist es zurzeit nicht möglich, das Transportpotenzial der Oder unbegrenzt zu nutzen. Verschiedene Abschnitte der Oder-Wasserstraße sind für die Schifffahrt ungeeignet. Die besten Bedingungen (einschließlich der höchsten Schifffahrtsklasse an der Oder) weist der Abschnitt ab Warthemündung bis Szczecin, dem sich das Seefahrtswasser bis zur Mündung der Swine in die Ostsee anschließt.

An der Oder gibt es funktionierende Hafenanlagen, die – mehr oder weniger, also je nach Zustand der Infrastruktur – zur entsprechenden Nutzung des Transportpotenzials des Flusses beitragen.

Häfen und wichtigste Anlegestellen an der Oder-Wasserstraße:

- Świnoujście – Hafen mit staatlicher Bedeutung,
- Police,
- Trzebież,
- Szczecin – Hafen mit staatlicher Bedeutung,
- Gryfino,
- Widuchowa,
- Ognica,
- Krajnik Dolny,
- Bielinek,
- Osinów Dolny,
- Chlewice,
- Kostrzyn nad Odrą,
- Słubice,
- Urad,
- Krosno Odrzańskie,
- Cigacice,
- Nowa Sól,
- Bytom Odrzański,
- Głogów,
- Ścinawa,
- Malczyce,
- Wrocław,
- Oława,
- sonstige Betriebshäfen.

Kleine Seehäfen:

- Kołobrzeg,
- Darłowo,
- Police,
- Dźwirzyno,
- Mrzeżyno,
- Dziwnów,
- Kamień Pomorski,
- Wolin,
- Nowe Warpno,
- Trzebież,
- Stepnica.

5) Flughäfen und Flugplätze

Innerhalb der gesamten Verkehrsinfrastruktur gewinnt der Flugverkehr im Untersuchungsraum immer mehr an Bedeutung. Dabei entwickelt sich nicht nur der Gütertransport-, sondern auch der Passagierbereich.

Die wichtigsten Flughafenstandorte in der Grenzregion sind:

- der NSZZ-„Solidarność“-Flughafen Szczecin-Goleniów,
- der Flughafen Zielona Góra-Babimost,
- und der Nikolaus-Kopernikus-Flughafen Wrocław-Strachowice.

Alle drei Flughäfen gehören zum Hauptnetz der polnischen Flughäfen und eignen sich für die zivile Passagier- und Güterbeförderung gemäß den An-

forderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Alle Häfen sind auch Grenzflughäfen.

Auf der *Karte* sind noch folgende im Untersuchungsraum betriebene Flugplätze mit lokaler Bedeutung eingezeichnet:

- der Flugplatz Szczecin-Dąbie (ICAO-Code EPSD) – ein Flugplatz für zivile Zwecke, mit einer Grasbahn (Aeroklub, Stützpunkt für Rettungsflüge),
- der Flugplatz Lubin (ICAO-Code EPLU) – Sportflugplatz des Aeroklubs Zagłębie Miedziowe Lubin,
- der Flugplatz Jelenia Góra – ziviler Sportflugplatz in Jelenia Góra, der dem Aeroklub Jelenia Góra gehört.

Sonstige Flugplätze:

- die Militärflugplätze Świdwin, Mirosławiec, Oleszno,
- die früheren Militärflugplätze (die Infrastruktur ist größtenteils zerstört bzw. vernachlässigt) Płoty, Dziwnów, Zegrze Pomorskie, Borne Sulino, Kluczewo, Chojna, Wilcze Laski und Bagicz in Westpommern sowie Tomaszów k. Żagania und Wiechlice k. Szprotawy im Lebuser Land.

Geplante Maßnahmen und Investitionen im Bereich der Flugplatzinfrastruktur:

- Flugplatz Koszalin Zegrze Pomorskie (IATA-Code OSZ, ICAO-Code EPKO) – zurzeit wird an der Reaktivierung dieses Flugplatzes bei Koszalin für den Linien- und Charterverkehr gearbeitet, der Standort war ein Militärsportflugplatz, der noch früher als Zivilflughafen fungierte, sich in Zegrze Pomorskie befindet, etwa 18 km südlich von Koszalin und 25 km von der Ostseeküste entfernt, im Westen Mittelpommerns,
- in Wojcieszycze bei Gorzów Wielkopolski sind ein Sportflugplatz und ein Rettungsflugstützpunkt geplant.

6) grenzüberschreitende Verbindungen – Verflechtungen / Grenzinfrastruktur

Mit dem EU-Beitritt Polens veränderte sich die Situation an den grenzüberschreitenden Verbindungen radikal, letztendlich und endgültig aber erst mit dem Beitritt zum Schengener Übereinkommen am 21. Dezember 2007 (an den Grenzflugplätzen am 30. März 2008). Das Schengener Übereinkommen ist ein internationaler Vertrag, den einige EU-Mitgliedstaaten miteinander abgeschlossen hatten, um auf diese Weise die Freizügigkeit im Personenverkehr im Hoheitsgebiet der Unterzeichnerstaaten sicherzustellen. Allerdings betrifft diese Freizügigkeit innerhalb der Schengen-Zone nicht nur die Bürger der Unterzeichnerstaaten, sondern auch die Bürger aus Drittländern, für die keine Visapflicht besteht bzw. die ein Schengen-Visum erhielten.

Die ehemaligen Grenzübergänge (insbesondere Straße, Eisenbahn, Gewässer), mit all ihren Konsequenzen und Beschränkungen aufgrund des Status' und des Betriebs dieser Grenzübergänge, hörten auf zu existieren. In dem Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 6. November 1992 waren alle

Aspekte hinsichtlich der Art der bestehenden und geplanten Grenzübergänge, der Grenzverkehrsarten und der Abfertigungsstellen geregelt.

Besonders innerhalb des Grenzstreifens, aber auch darüber hinaus, sind die Folgen dieser Veränderungen klar erkennbar.

So wird die Infrastruktur an den Grenzübergängen schrittweise beseitigt oder für andere Nutzungszwecke umgebaut, und die Beschränkungen, die es wegen der räumlichen Lösungen an den ehemaligen Übergängen gab, werden mit der Zeit völlig verschwinden.

Über die Verkehrsarten (Personen- oder Warenverkehr, Radfahrer bzw. Fußgänger) entscheiden nun entsprechende Regelungen, die die Klassen und Kategorien von Straßenverbindungen definieren, entscheidend ist auch der Zustand der Infrastruktur (z.B. der technische Zustand und die mögliche Belastbarkeit der Brückenkonstruktionen, die für die Straßen- und Eisenbahninfrastruktur sehr wichtig sind).

Grenzbrücken (Straße- und Eisenbahnbrücken):

- a) in der Wojewodschaft Westpommern
 - Gryfino- Mescherin – im Zuge der Wojewodschaftsstraße Nr. 120,
 - Krajnik Dolny-Schwedt – im Zuge der Landesstraße Nr. 26,
 - Osinów Dolny-Hohenwutzen – im Zuge der Wojewodschaftsstraße 124 – 126

- b) in der Wojewodschaft Lebus Land
 - Kostrzyn-Kietz – im Zuge der Landesstraße Nr. 22,
 - Słubice-Frankfurt (Oder) – im Zuge der Landesstraße Nr. 29,
 - Słubice/Świecko-Frankfurt (Oder) - im Zuge der Landesstraße Nr. 2,
 - Kunowice-Frankfurt – Eisenbahnbrücke,
 - Gubin-Guben – im Zuge der Wojewodschaftsstraße 138 und Eisenbahnbrücke,
 - Gubinek-Guben – im Zuge der Landesstraße Nr. 32,
 - Zasieki-Forst – im Zuge der Wojewodschaftsstraße 289 und Eisenbahnbrücke,
 - Olszyna-Forst – im Zuge der Landesstraße Nr. 18,
 - Łęknica-Bad Muskau – im Zuge der Landesstraße Nr. 12,
 - Przewóz-Podrosche – im Zuge der Landesstraße Nr. 27

- c) in der Wojewodschaft Niederschlesien
 - Sieniawka-Zittau – Autobahnbrücke A4,
 - Sieniawka-Zittau – im Zuge der Wojewodschaftsstraße 354,
 - Jędrzychowie-Ludwigsdorf – Straßenbrücke,
 - Zgorzelec-Gorlitz – im Zuge der Wojewodschaftsstraße 317 und Eisenbahnbrücke,
 - Pieńsk-Deschka – Straßenbrücke,
 - Turoszów-Hirschfelde – Straßen- und Eisenbahnbrücke,
 - Porajów-Zittau – Straßen- und Eisenbahnbrücke,
 - Prędocie-Rothenburg – Eisenbahnbrücke,
 - Węglińiec-Horka – Eisenbahnbrücke,
 - Zawidów-Frydlant – Eisenbahnbrücke
 - Krzewina Zgorzelecka-Ostritz – Eisenbahnbrücke.

6. Prioritäten der Wojewodschaften und des gesamten Grenzraums

1) Wojewodschaft Westpommern

a) Straßen:

- Bau einer Westumfahrung von Szczecin einschließlich der Police-Święta-Querung und Anbindung an die deutsche Autobahn A20,
- Modernisierung der gesamten Straße Nr. 3 und Abschluss der Bauarbeiten an einem neuen Abschnitt der Schnellstraße S-3,
- Ausbau der Landesstraße DK 6 auf die Parameter einer Schnellstraße,
- Ausbau der Landesstraße DK 10 auf die Parameter einer Schnellstraße,
- Ausbau der Landesstraße DK 11 auf die Parameter einer Schnellstraße,
- Bau einer ständigen Straßenverbindung in Świnoujście,
- Bau von Umgehungsstraßen auf Abschnitten von Landes- und Wojewodschaftsstraßen

b) Eisenbahn:

- Modernisierung der Eisenbahnstrecken E-59 und CE-59,
- einen besonderen Stellenwert hat die Weiterentwicklung der Verkehrsverbindungen bis Berlin, aber auch die Verbesserung des grenznahen Angebots sowie die Modernisierung der horizontal verlaufenden Eisenbahnstrecken, die den internationalen Ost-West-Ost-Verkehr effektiv gestalten lassen; im grenznahen Verkehr spielen die Linien 408 und 409 eine wichtige Rolle,
- besonders wichtig für die Wojewodschaft ist die Eisenbahnlinie 202 auf der Strecke Szczecin-Koszalin-Gdańsk, die in den Verkehrskorridor I „Rail Baltica“ aufgenommen werden sollte,
- Bau einer Westumfahrung von Szczecin (Police-Szczecin), wodurch Szczecin vom Güterzugverkehr, einschließlich Gefahrguttransporten, entlastet werden würde,
- Modernisierung der Regionallinie 403 Wałcz-Ulikowo, wodurch eine effektive Verbindung auf der Strecke Wałcz-Kalisz Pomorski sichergestellt werden könnte,
- Modernisierung der Regionallinie 402 Goleniów-Kołobrzeg einschließlich des Baus einer Verbindung zum Flughafen Szczecin-Goleniów, um die Anbindung an den Flughafen und den Regionalverkehr zu verbessern,
- wegen der starken Belastung der Eisenbahnlinien 404, 210 und 405 sind diese zu modernisieren

c) See:

- Modernisierung der Häfen durch Investitionen und Änderung der organisatorischen und rechtlichen Strukturen, einschließlich des Baus eines Außenhafens mit einem LNG-Terminal in Świnoujście sowie Erhaltung und Ausbau der Fahrinne Ostsee-Szczecin bis 12,5 m Tiefe,
- Umbau der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur in den Häfen Szczecin und Świnoujście,

- Schaffung einer Äquivalenz im Verkehrssystem durch Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt,
- beschleunigte Entwicklung kleiner Seehäfen an der Küste,
- Förderung von Initiativen in der Seewirtschaft zur Besserung Nutzung des Potenzials der Industriewerften

d) Binnenwasserstraßen:

- Investitionsmaßnahmen auf den Wasserstraßen des Stettiner Gewässerknotens,
- Investitionsmaßnahmen zur Einführung des harmonisierten Wasserstraßeninformationssystems (RIS) im unteren Oderabschnitt,
- Investitionsmaßnahmen an den Binnenwasserstraßen des Grenzraums

e) Flugverkehr:

- Weiterentwicklung und Stärkung der Bedeutung der Flugverkehrsinfrastruktur von Westpommern, insbesondere des Flughafens Szczecin-Goleniów, auf der nationalen und der europäischen Ebene,
- bessere Verkehrsanbindung des Flughafens Szczecin-Goleniów sowie Einbeziehung des Flughafens in das nationale und das europäische Verkehrsnetz, unter anderem durch
 - den Bau einer direkten Eisenbahnverbindung von Szczecin zum Passagierterminal sowie bessere Abstimmung der Abfahrt- und Ankunftszeiten von Zügen nach/von Świnoujście und Kołobrzeg mit der direkten Bahnverbindung zum/vom Terminal am Bahnhof Goleniów,
 - Verknüpfung des Flugverkehrs mit dem landesweiten Eisenbahnverkehr, d.h. gemeinsame Abfertigung, Fahrkarten und Gepäckbeförderung,
 - Verbesserung der Straßenverbindungen in der Region, die die Verkehrsanbindung des Flughafens direkt beeinflussen, zum Beispiel Bau einer Westumfahrung (Straße) von Szczecin und Anbindung an den Straßenknoten in Goleniów,
- Weiterentwicklung des Flughafens Szczecin-Goleniów im Bereich der Flughafen- und Navigationsinfrastruktur, im Rahmen der für 2007–2016 geplanten Modernisierungsmaßnahmen in den Bereichen Flughafen- und Infrastruktur und der peripheren Infrastruktur,
- Inbetriebnahme eines Verkehrsflugplatzes in Zegrze Pomorskie

2) Wojewodschaft Lebuszer Land

a) Straße:

- Bau der Schnellstraße S-3,
- Bau der Autobahn A-2,
- Bau der Autobahn A-18,
- Bau von Umgehungsstraßen im Zuge der Landesstraßen,
- Bau von Umgehungsstraßen im Zuge wichtigerer Wojewodschaftsstraßen sowie notwendiger Brücken

- b) Eisenbahn:
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 358 im Abschnitt Zbąszynek-Czerwieńsk einschließlich des Baus der Verbindungsbahn Pomorsko-Przylep,
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 Tczew-Kostrzyn im Abschnitt Krzyż-Kostrzyn,
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 367 Zbąszynek-Gorzów Wlkp.,
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 273 Wrocław-Zielona Góra-Szczecin, die sog. „Odrzanka“-Linie (Vorrang hat der Abschnitt Zielona Góra-Czerwieńsk),
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie Wrocław-Berlin über Żagań und Żary (Eisenbahnlinie Nr. 275 bei Leszno Górne bis Żagań und weiter im Zuge der Linie 14 Łódź Kaliska-Tuplice im Abschnitt Żagań-Staatsgrenze)
- c) Flugverkehr:
 - Ausbau und Modernisierung der Regionalflughafens Zielona Góra in Babimost
- d) Wassertransport:
 - Maßnahmen, die darauf abzielen, entsprechende Bedingungen zu schaffen, damit die Flüsse und andere Gewässer ihre Transportfunktionen erfüllen können und damit die polnischen Wasserstraßen in das einheitliche Binnenwasserstraßensystem Europas einbezogen werden (Wasserstraßen E-30 und E-70)

3) Wojewodschaft Niederschlesien

- a) Straße:
 - Bauabschluss des letzten Abschnitts der Autobahn A4 Krzyżowa-Zgorzelec, einschließlich des modernen Autobahnknotens Krzyżowa,
 - Bau der südlichen Bahn der Autobahn A18,
 - Realisierung der Umfahringautobahn von Wrocław – A8,
 - Bau der Schnellstraßen S2 in Richtung Szczecin und Prag, S5 in Richtung Poznań und S8 in Richtung Warschau,
 - Durchführung von Analysen und Planungsarbeiten zur Verlängerung der Schnellstraße S5 Wrocław-Boboszów (Staatsgrenze),
 - Verbindung des Ballungsgebietes Świdnica-Wałbrzych über die Schnellstraße bzw. Autobahn mit Wrocław und der Schnellstraße S3, im Rahmen des Baus der Autobahn- bzw. Schnellstrecke A8/S8 (weitere Analysen erforderlich)
- b) Eisenbahn:
 - Modernisierung der Eisenbahnlinien E 59 und C-E 59 als wichtigste Nord-Süd-Eisenbahnverbindungen,
 - Modernisierung der Eisenbahnlinie E 30, einschließlich des Baus einer Eisenbahnbrücke zwischen den Orten Węglińiec und Horka,
 - Elektrifizierung der Eisenbahnlinie C 30 Węglińiec-Horka,
 - Realisierung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (KDP) als wichtige Verbindung zwischen Wrocław und Warschau,

- Wirtschaftlichkeitsanalyse (Nutzen, Zweckmäßigkeit, Gewinn) von Vorhaben im Zusammenhang mit der Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 275 und 14 Wrocław-Berlin, einschließlich Elektrifizierung und Legen eines zweiten Gleises
- c) Flugverkehr:
 - Stärkung der Bedeutung des Flughafens Wrocław-Strachowice innerhalb des Netzes europäischer Regionalflughäfen
- d) Wassertransport:
 - Anpassung der Oder-Wasserstraße an die Schiffbarkeitsklasse III im Bereich der Wojewodschaft Niederschlesien

7. Schlussfolgerungen

Es ist erkennbar, dass in dem gesamten Untersuchungsraum besonders die Investitionen als die wichtigsten gelten, die mit der Modernisierung bzw. Realisierung von Elementen der Verkehrsinfrastruktur in der Nord-Süd-Richtung einschließlich der ergänzenden horizontal verlaufenden Verbindungen wie die Autobahnen A6, A2, A4 und A18 und die Schnellstraßen S6, S10 und S8 sowie die Eisenbahnlinien 351, 3, 282, 275 und 132 im Zusammenhang stehen (das genannte Verknüpfungssystem ist auf der *Karte* gesondert dargestellt). In dem so gestalteten Verkehrsgeflecht sind folgende Elemente am wichtigsten:

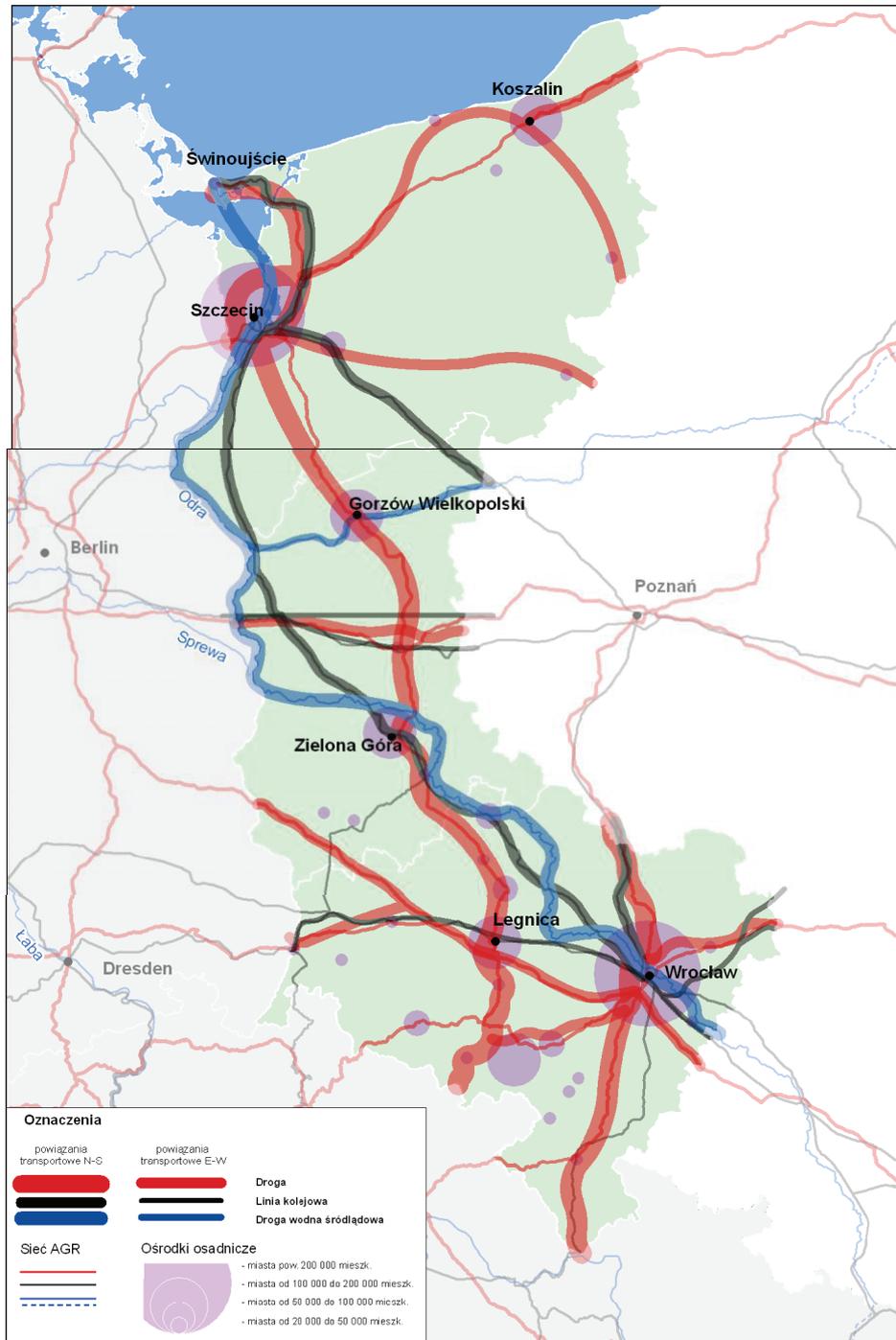
- a) die Schnellstraße S3 im Zuge der internationalen Strecke E 65 – ab den Häfen Świnoujście, Police und Szczecin bis zur polnisch-tschechischen Grenze (Lubawka); diese Verbindungsstrecke zwischen Skandinavien und dem Süden Europas soll zusammen mit der Oder-Wasserstraße und der Eisenbahnhauptlinie „Odrzanka“ das Skelett des CETC-Verkehrskorridors bilden,
- b) die vorgenannte Oder-Wasserstraße und die Eisenbahnhauptlinie „Odrzanka“,
- c) die Seehäfen Świnoujście, Police und Szczecin – der Hafenverbund Szczecin-Świnoujście ist zurzeit der größte polnische Hafenverbund, wenn es um die Umschlagsmengen geht, auch bei den RoRo-Fährtransporten und dem Passagierverkehr liegt Świnoujście noch vor den Häfen Gdynia und Gdańsk,
- d) Flusshäfen, Umschlagkais der Oder-Wasserstraße,
- e) bestehende und geplante Logistikzentren.

Dem in der vorliegenden Arbeit geltenden Grundsatz folgend widerspiegelt die *Karte* den Ist-Zustand, den zurzeit projektierten und den geplanten Zustand. Die Komponenten werden in verschiedenen Dokumenten der jeweiligen Verwaltungsebene erwähnt, sie bilden zusammengenommen ein schlüssiges Skelett, das über die Entwicklungsmöglichkeiten des gesamten Grenzraums entscheidet. Seine Bedeutung wird noch viel größer und seine Auswirkung viel ausgeprägter werden, sowohl, was die Nord-Süd-Richtung als auch die Ost-West-Richtung angeht.

Mit dieser *Karte* wird das angestrebte Verkehrssystem vorgestellt, dessen Realisierung vieler Maßnahmen auf der Ebene der Wojewodschaftsselbstverwaltung und in Zusammenarbeit mit der staatlichen Verwaltung bedarf. Ein Teil der geplan-

ten Infrastruktur, die angestrebten Parameter und der Realisierungszeitraum müssen in den nationalen Dokumenten berücksichtigt werden. Erst durch eine gemeinsame, von allen Ebenen und Seiten des Planungs- und des Realisierungsprozesses akzeptierte Vision über die Struktur des Verkehrssystems kann eine konsequente, mit den Zielen stimmige Realisierung garantiert werden.

Verkehrsverknüpfungen im Grenzraum



Zeichenerklärung

Verflechtung N-S Verflechtung O-W

Straße
Eisenbahnlinie
Binnenwasserstraße

AGR-Netz zentrale Orte

- Stadt mit mehr als 200 000 Einwohnern
- Stadt mit 100 000 bis 200 000 Einwohnern
- Stadt mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern
- Stadt mit 20 000 bis 50 000 Einwohnern

IV. Anlagen

- 1. Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze – Druck im Maßstab 1 : 300 000**
- 2. Karte der Investitionsvorhaben im polnischen Grenzraum entlang der deutsch-polnischen Grenze – CD**