



AVerON

Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße
Analiza sieci transportowej Odra-Nysa



Raumplanerische Analyse der aktuellen grenzübergreifenden Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzgebiet
Analiza przestrzenna aktualnej transgranicznej infrastruktury komunikacyjnej na polsko-niemieckim obszarze granicznym

Inhalt

Spis treści

- 1 Vorwort
Słowo wstępne
- 2 Mitten in Europa: Der deutsch-polnische Verkehrsraum
W sercu Europy: polsko-niemiecki obszar transportowy
- 4 Überblick nach Verkehrsträgern
Przegląd według gałęzi transportu
- 4 Straßenverkehr
Transport drogowy
- 6 Schienenverkehr
Transport kolejowy
- 8 Wasserstraßen und multimodaler Verkehr
Drogi wodne i transport multimodalny
- 10 Handlungsschwerpunkte nach Euroregionen
Potrzeba działań według euroregionów
- 10 Euroregion POMERANIA
- 12 Euroregion PRO EUROPA VIADRINA
- 14 Euroregion Spree-Neiße-Bober | Sprewa-Nysa-Bóbr
- 16 Euroregion Neisse–Nisa–Nysa
- 18 Zukunftsaufgaben vor Ort
Zadania na szczeblu lokalnym
- 18 Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr
Transgraniczny transport publiczny
- 20 Touristische Wege
Szlaki turystyczne
- 22 Fazit
Podsumowanie

Impressum / Stopka redakcyjna

Projekttitel / Tytuł projektu

Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße (AVerON) – Raumplanerische Analyse der aktuellen grenzübergreifenden Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzgebiet.

Analiza sieci transportowej Odra-Nysa (AVerON) – Analiza przestrzenna aktualnej transgranicznej infrastruktury komunikacyjnej na polsko-niemieckim obszarze granicznym.

Herausgeber (Projektpartner) / Wydawcy (Partnerzy projektu)

Mittlere Oder e.V.

Holzmarkt 7

15230 Frankfurt (Oder)

Tel.: +49 (0) 335-66 594-0

Fax: +49 (0) 335-66 594-20

E-Mail: info@euroregion-viadrina.eu

Internet: www.euroregion-viadrina.de

Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”

ul. Nowa 5

66-400 Gorzów Wlkp.

Tel.: +48 (0) 95 - 735 84 47

Fax: +48 (0) 95 - 735 84 61

E-Mail: info@euroregion-viadrina.pl

Internet: www.euroregion-viadrina.pl

Kooperationspartner / Partnerzy kooperacyjni

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr”, Euroregion „Spree-Neiße-Bober” e.V., Regionale Planungsgemeinschaften Oderland-Spree, Lausitz-Spreewald, Uckermark-Barnim

In Zusammenarbeit mit / We współpracy z

Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V., Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania, Euroregion Neisse e.V., Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa

Redaktion und Karten / Redakcja i mapy

INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner
Gregor-Mendel-Straße 9, 14469 Potsdam

E-Mail: mail@iu-info.de / Internet: www.iu-info.de

in Zusammenarbeit mit / we współpracy z npkg Heike Uhe, Wrocław und / i Katrin Soschinski Kartografie, Berlin

Gestaltung / Układ graficzny

 apel-medien, Darmstadt

Druck / Druk

 Union Sozialer Einrichtungen gGmbH, Berlin

Übersetzung / Tłumaczenie

 Pro Lingua Gregorz Załoga

Vorwort Słowo wstępne



In den letzten 25 Jahren sind sich Polen und Deutschland im gemeinsamen Grenzraum ein gutes Stück näher gekommen. Offene Grenzen und ein nicht zuletzt durch die vier Euroregionen kontinuierlich betriebener Dialog tragen dazu bei, dass heute Grenzen kaum noch feststellbar sind.

Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Integration war und ist die Mobilität seiner Bevölkerung. Das Netz an grenzübergreifenden Wasserwegen, Straßen- und Eisenbahnverbindungen wurde mit kommunalen, nationalen und europäischen Mitteln erheblich ausgebaut. Der zunehmende Güterverkehr zwischen West- und Osteuropa, die engere Verflechtung des Grenzraumes und nicht zuletzt das wachsende Interesse an Kultur, Natur und Geschichte des Nachbarn erfordern eine regelmäßige Überprüfung der bestehenden Handlungsbedarfe.

Daher haben die deutsch-polnischen Euroregionen gemeinsam mit Ländern und Wojewodschaften bereits 2008 im Projekt „Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)“ das Verkehrsnetz analysiert und Handlungsbedarfe abgeleitet.

Das durch die Euroregion PRO EUROPA VIADRINA initiierte Projekt „AVerON – Analyse des Verkehrsnetzes Oder-Neiße“ knüpft daran an. Als Ergebnis werden in der vorliegenden Broschüre die Handlungsbedarfe verkehrsträgerübergreifend und im europäischen Kontext dargestellt.

Wir danken unseren Partnern im Projekt AVerON, den Experten aus den Euroregionen, den Bundesländern und Wojewodschaften für die gute Zusammenarbeit sehr herzlich und sind zuversichtlich, dass auf dieser Grundlage der partnerschaftliche Dialog erfolgreich weitergeführt werden kann.

Frankfurt (Oder), September 2015

Dr. Martin Wilke
Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder)
Vorsitzender Mittlere Oder e. V.



W ciągu ostatnich 25 lat doszło do znacznego wzajemnego zbliżenia Polaków i Niemców na wspólnym pograniczu. Niełatwo dziś zauważyć istnienie granic – a to za sprawą ich otwarcia oraz nieustannego dialogu, prowadzonego także przez cztery euroregiony.

Podstawowym warunkiem udanej integracji była i jest mobilność ludności pogranicza. Sieć transgranicznych dróg wodnych, połączeń drogowych i kolejowych została znacznie rozbudowana dzięki środkom samorządowym, ogólnokrajowym i europejskim. Zwiększający się ruch towarowy między Europą Zachodnią i Wschodnią, ściślejsze wzajemne więzi pogranicza, a także rosnące zainteresowanie kulturą, przyrodą i historią sąsiada wymagają regularnej weryfikacji istniejących potrzeb działania.

Z tego powodu polsko-niemieckie euroregiony wraz z niemieckimi krajami związkowymi i polskimi województwami już w 2008 roku w ramach projektu „Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra/Nysa (DPERON)“ przeanalizowały sieć transportową i wysnuły wnioski dotyczące potrzeb działania w tym zakresie.

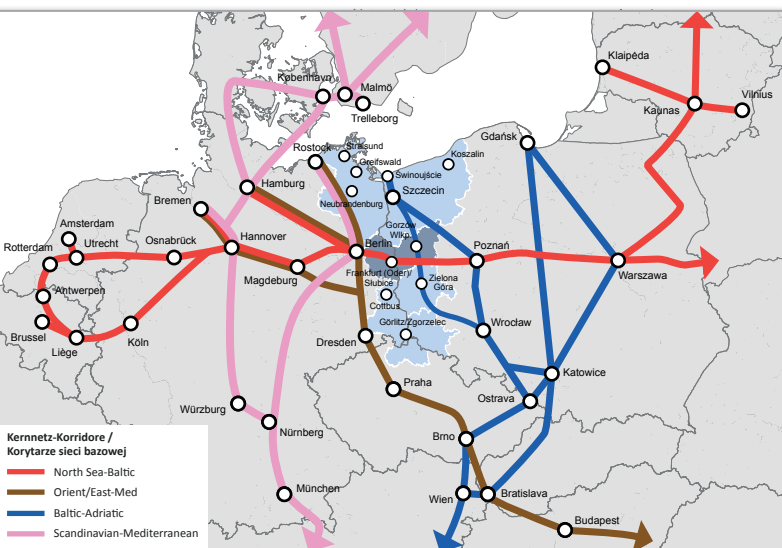
Zainicjowany przez Euroregion PRO EUROPA VIADRINA projekt „AVerON – Analiza sieci transportowej Odra-Nysa” nawiązuje do tych wniosków. Jako rezultat w niniejszej broszurze przedstawiono potrzeby działania w odniesieniu do różnych środków transportu i w kontekście europejskim.

Bardzo serdecznie dziękujemy naszym partnerom z projektu AVerON, ekspertom z euroregionów, krajów związkowych i województw za dobrą współpracę i jesteśmy przekonani, że na tej podstawie można z powodzeniem kontynuować dialog partnerski.

Gorzów Wielkopolski, wrzesień 2015 r.

Jacek Wójcicki
Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego
Przewodniczący Zarządu Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”

Mitten in Europa: Der deutsch-polnische Verkehrsraum W sercu Europy: polsko-niemiecki obszar transportowy



Über 460 Kilometer erstreckt sich in seiner Länge der Grenzraum zwischen Deutschland und Polen. Aufgespannt zwischen den Metropolregionen Stettin, Posen, Breslau, Dresden und Berlin leben auf gut 65.000 km² knapp fünfzehn Millionen Menschen. Inmitten dieser europäischen Wachstumsregion mit dynamischer Entwicklung sind die Verkehrswege Lebensadern zwischen Ost und West.

Ein Netz europäischer Verkehrsachsen

Durch den deutsch-polnischen Grenzraum verlaufen bedeutende Achsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Der Kernnetzkorridor Nordsee-Ostsee verbindet die Nordseehäfen mit dem Baltikum und quert den Grenzraum zentral im Abschnitt Berlin-Posen. Er ist von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere Mittel- und Osteuropas.

Der Kernnetzkorridor Ostsee-Adria verknüpft die polnischen Ostseehäfen und die nördlichen Adria-Häfen miteinander. Er durchzieht den Grenzraum von den Häfen Swinemünde und Stettin auf zwei Ästen über Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra (CETC – Central European Transport Corridor) sowie über Posen bis nach Breslau.

Entlang der Kernnetzkorridore konzentriert die Europäische Kommission ihre Bemühungen, ein durchgehendes transeuropäisches Verkehrsnetz zu realisieren. Unter Vermittlung erfahrener Koordinatoren verständigen sich die Mitgliedsstaaten auf konkrete Maßnahmenpläne, um den schrittweisen Ausbau der Korridore zu gewährleisten.

Ziele des Ausbaus bis 2030/2050

Die Mitgliedsstaaten haben sich verpflichtet, das europäische Kernnetz bis zum Jahr 2030 zu vollenden. Zusätzlich

Polsko-niemieckie pogranicze rozciąga się na długości ponad 460 kilometrów. Na przestrzeni pomiędzy regionami metropolitalnymi Szczecina, Poznania, Wrocławia, Drezna i Berlina żyje na ponad 65.000 km² niespełna pięć i pół miliona ludzi. Wewnątrz tego dynamicznie rozwijającego się europejskiego regionu drogi są żywotnymi arteriami między Wschodem a Zachodem.

Się europejskich osi transportowych

Przez polsko-niemieckie pogranicze bieżą ważne osie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Korytarz sieci bazowej Morze Północne-Bałtyk łączy porty Morza Północnego z krajami bałtyckimi, przecinając pogranicze w jego centralnej części na odcinku Berlin-Poznań. Korytarz ten ma ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarczego zwłaszcza Europy Środkowej i Wschodniej.

Korytarz sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk łączy ze sobą polskie porty bałtyckie i północne porty adriatyckie. Przecina pogranicze od portów Świnoujście i Szczecin dwiema gałęziami – przez Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę (CETC – Central European Transport Corridor) oraz przez Poznań aż po Wrocław.

Komisja Europejska skupia wysiłki na urzeczywistnieniu wzdłuż korytarzy sieci bazowej jednolitej transeuropejskiej sieci transportowej. Za pośrednictwem doświadczonych koordynatorów państwa członkowskie uzgadniają konkretne plany działań, aby zapewnić stopniową rozbudowę korytarzy.

Cele rozbudowy infrastruktury do 2030/2050 r.

Państwa członkowskie zobowiązały się ukończyć europejską sieć bazową do roku 2030. Poza korytarzami sieci bazowej do tej kategorii należą również połączenia Berlin-Szczecin i Drezno-Wrocław.

Poza tym do 2050 roku ma powstać europejska sieć uzupełniająca, która tak samo jak sieć bazowa ma spełniać jednolite europejskie standardy np. pod względem przepustowości czy dopuszczalnego obciążenia osi. Kategoria ta obejmuje w transporcie kolejowym np. połączenia Szczecin-Gdańsk, Szczecin-Zielona Góra-Wrocław, Angermünde-Stralsund-Saßnitz i Cottbus-Görlitz.

Żeby wspomóc państwa członkowskie w wykonaniu tego zadania, którego koszty w nadchodzących latach są tylko w odniesieniu do działań dotyczących sieci bazowej szacowane na ponad 250 miliardów euro, stworzono instrument „Connecting Europe”, opiewający na łączną kwotę 26

zu den Kernnetz-Korridoren gehören auch die Verbindungen Berlin-Stettin und Dresden-Breslau zu dieser Kategorie. Außerdem soll bis 2050 ein europäisches Gesamtnetz entstehen, das ebenso wie das Kernnetz einheitlichen europäischen Standards z. B. hinsichtlich der Kapazität oder zulässiger Achslasten genügen soll. In diese Kategorie fallen auf der Schiene z. B. die Verbindungen Stettin-Danzig, Stettin-Zielona Góra-Breslau, Angermünde-Stralsund-Saßnitz und Cottbus-Görlitz.

Um die Mitgliedsstaaten bei dieser Aufgabe zu unterstützen, deren Aufwand in den kommenden Jahren allein für Maßnahmen im Kernnetz auf über 250 Milliarden Euro geschätzt wird, wurde die Fazilität „Connecting Europe“ mit einem Volumen von insgesamt 26 Milliarden Euro bis 2020 geschaffen. Dieses Förderprogramm soll insbesondere Anreize für den Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen setzen.

| IMPULSE FÜR DEN GRENZRAUM

Für die deutsch-polnische Grenzregion ist es sehr wichtig, inwieweit man wirtschaftliche Impulse aus der geostrategisch günstigen Lage generieren kann. Dafür ist die Anbindung an die transeuropäischen Netze von großer Bedeutung.

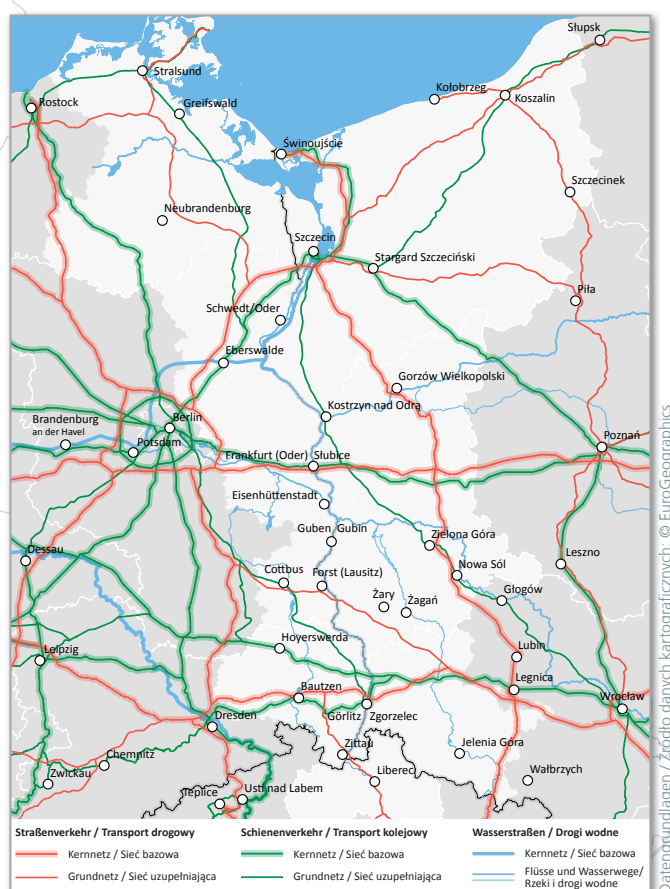
Welche Maßnahmen diesem Ziel und der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerhalb der Grenzregion dienen können, wird im folgenden zunächst für die Themenfelder Straßenverkehr, Schienenverkehr, Wasserwege und multimodaler Verkehr im Überblick vorgestellt. Danach erfolgt eine Vertiefung nach Euroregionen. Schließlich werden die Handlungsfelder betrachtet, die von der lokalen Ebene in besonderer Weise gestaltet werden können.

miliardów euro do 2020 roku. Ten program wsparcia ma zachęcać zwłaszcza do rozwoju połączeń transgranicznych.

| IMPULSY DLA OBSZARU POGRANICZA

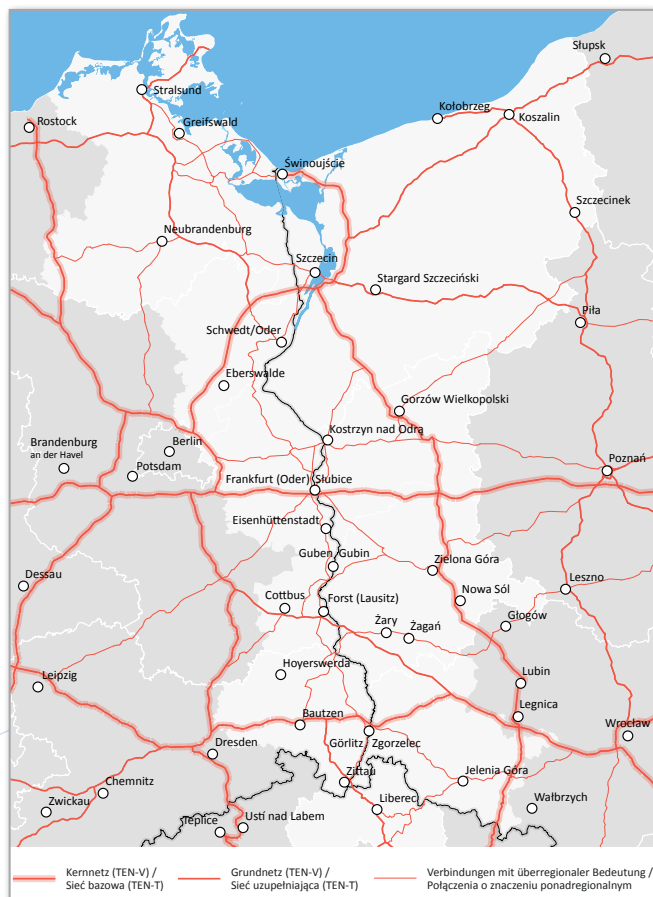
Dla polsko-niemieckiego pogranicza bardzo ważne jest to, na ile z korzystnego geostrategicznie położenia uda się wygenerować impulsy dla gospodarki. Duże znaczenie dla osiągnięcia tego celu ma skomunikowanie regionu z sieciami transeuropejskimi.

Jakie działania mogą służyć temu celowi oraz poprawie sytuacji transportowej w regionie pogranicza, zaprezentowane zostanie poniżej najpierw w odniesieniu do tematyki transportu drogowego, transportu kolejowego, dróg wodnych i transportu multimodalnego. Potem nastąpi pogłębiona prezentacja najważniejszych zagadnień według euroregionów. A na końcu przyjrzymy się tym polom działania, które można kształtować w szczególnie sposób na szczeblu lokalnym.



Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) / Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

Straßenverkehr Transport drogowy



Das Netz der Autobahnen wurde in den vergangenen Jahren mit der A20 von Lübeck bis zur A11, der A11 / A6 von Berlin nach Stettin, der A12/A2 von Berlin nach Warschau und der A4 von Sachsen nach Niederschlesien nahezu fertiggestellt.

Auf polnischer Seite entsteht ein ergänzendes Netz von Schnellstraßen, mit der S3 von Swinemünde über Stettin, Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra weiter in Richtung Süden als bedeutender Nord-Süd-Verbindung. Auf deutscher Seite übernimmt der Ausbau der Oder-Lausitz-Straße durch den Osten Brandenburgs teilweise eine vergleichbare Funktion.

Sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Seite ist der Ausbau von Bundes- und Nationalstraßen wie auch der Bau von Umgehungsstraßen von großer Bedeutung, um Städte und Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Verbindungsqualität im Straßennetz zu verbessern.

| SCHWERVERKEHR: GRENZENLOSES WACHSTUM?

Der starke Transitverkehr bringt Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung und gleichzeitig besondere Belastungen für die Einwohner der Grenzregion mit sich. So befindet

Sieć autostrad została w minionych latach prawie ukończona dzięki realizacji A20 z Lęborka do A11, A11/A6 z Berlina do Szczecina, A12/A2 z Berlina do Warszawy i A4 z Saksonii na Dolny Śląsk.

Po stronie polskiej powstaje uzupełniająca sieć dróg szybkiego ruchu, z drogą S3 ze Swinoujścia przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę dalej na południe jako ważne połączenie Północ-Południe. Po stronie niemieckiej porównywalną rolę odgrywa częściowo rozbudowa drogi Odra-Łużyce przez wschód Brandenburgii.

Zarówno po niemieckiej, jak i polskiej stronie duże znaczenie ma rozbudowa dróg krajowych i federalnych, jak i budowa obwodnic, służąca odciążeniu miast i mniejszych miejscowości od ruchu tranzytowego i poprawie jakości połączeń w sieci dróg.

| TRANSPORT CIĘŻAROWY: WZROST BEZ GRANIC?

Intensywny ruch tranzytowy niesie ze sobą szanse dla rozwoju gospodarczego, a zarazem szczególne obciążenia dla mieszkańców regionu pogranicza. I tak natężenie ruchu na przejściu granicznym Frankfurt nad Odrą/Swiecko, czyli niespełna 10.000 ciężarówek dziennie, lokuje się na drugim miejscu w niemieckiej statystyce opłat za przejazdy.

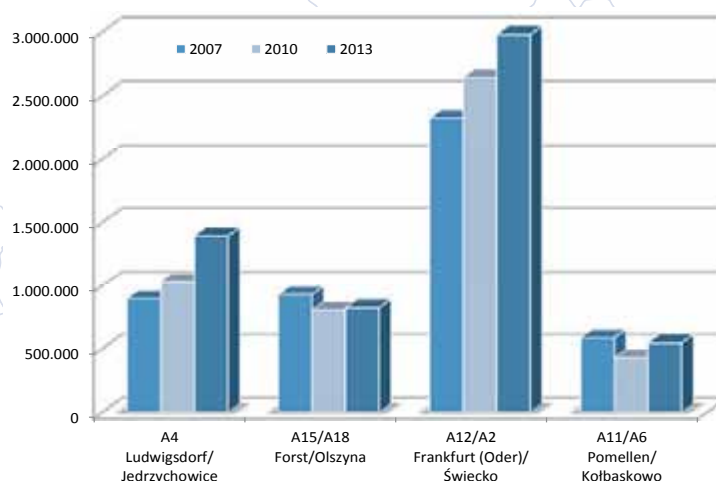
Na niektórych odcinkach autostrad transport ciężarowy osiąga udział ponad 40 %. Wiąże się z tym częste korki oraz liczne, często groźne wypadki. Natężenie ruchu ma zaś dalej rosnąć – aktualne prognozy przewidują, że transport towarowy między Europą Zachodnią i Europą Wschodnią zwiększy się do roku 2030 o 60 %.

Wskutek ruchu objazdowego oraz wybierania przez kierowców dróg bezpłatnych transport ciężarowy obciąża również regionalną sieć komunikacyjną, powodując znaczne koszty na szczeblu lokalnym. Aby ograniczyć niepożądany ruch należy tworzyć koncepcje uzgadniane po obu stronach granicy oraz zbadać możliwości wprowadzania (okresowego) zakazu przejazdu. Ruch objazdowy spowodowany robotami drogowymi powinien być kształtowany tak, żeby unikać niepotrzebnego nakładania drogi.

| POPRAWA DOSTĘPNOŚCI OŚRODKÓW PRZEMYSŁOWYCH

Transport ciężarowy odgrywa kluczową rolę także w odniesieniu do planów budowy nowych mostów przez Odrę w Schwedt, Kostrzynie nad Odrą i Eisenhüttenstadt.

Lkw pro Jahr an Autobahn-Grenzübergangsstellen
Roczna liczba ciężarówek przy przejściach autostradowych



Quelle: Mautstatistik / Źródło: Statystyka opłat za przejazd

sich der Grenzübergang Frankfurt (Oder)/Świecko mit knapp 10.000 Lkw pro Tag auf dem zweiten Platz der deutschen Mautstatistik.

Auf den Autobahnen erreicht der Schwerverkehr streckenweise Anteile von über 40 %. Damit verbunden sind häufige Staus und zahlreiche, oftmals schwere Unfälle. Dabei soll der Verkehr weiter wachsen, aktuelle Prognosen gehen von einem Wachstum des Güterverkehrs zwischen West- und Osteuropa um mehr als 60 % bis zum Jahr 2030 aus.

Der Schwerverkehr belastet durch Umleitungsverkehre und durch Ausweichverkehre zur Vermeidung von Straßenbenutzungsgebühren auch das regionale Verkehrsnetz und verursacht erhebliche Kosten auf lokaler Ebene. Um unerwünschte Verkehre einzudämmen sollten grenzüberschreitend abgestimmte Konzepte entwickelt und die Möglichkeiten für (zeitweise) Fahrverbote geprüft werden. Durch Baustellen bedingte Umleitungsverkehre sollten so ausgestaltet werden, dass unnötige Umwege vermieden werden.

BESSERE ANBINDUNG INDUSTRIELLER STANDORTE

Auch bei den Überlegungen zum Bau neuer Brücken über die Oder bei Schwedt/Oder, Kostrzyn und Eisenhüttenstadt spielt der Schwerverkehr eine ursächliche Rolle. In allen Fällen geht es darum, abseits der Hauptverkehrswege geeignete Industriestandorte besser zu erschließen. Allerdings löst jedes dieser Vorhaben erhebliche zusätzliche Ausbaubedarfe auf der jeweils anderen Seite der Grenze aus.

Abschließend ist festzuhalten, dass die technische und bauliche Qualität der bestehenden Kreis- und Gemeindestraßen in Deutschland und Polen sehr unterschiedlich ist. Da dieses Gefälle auch zukünftig bestehen bleiben wird, muss dieser Aspekt bei allen grenzüberschreitenden Planungen berücksichtigt werden.

We wszystkich przypadkach chodzi o poprawę dostępności ośrodków przemysłowych położonych w dalszej odległości od głównych szlaków transportowych. Każde z tych zamierzeń wiąże się jednak ze znaczną potrzebą rozbudowy infrastruktury po drugiej stronie granicy.

Na zakończenie należy zauważyć, że istniejące drogi powiatowe i gminne różnią się w Niemczech i Polsce zdecydowanie pod względem jakości technicznej. Ponieważ różnica ta utrzymywać się będzie również w przyszłości, należy uwzględnić ten aspekt w wypadku wszelkich planów o charakterze transgranicznym.



© Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

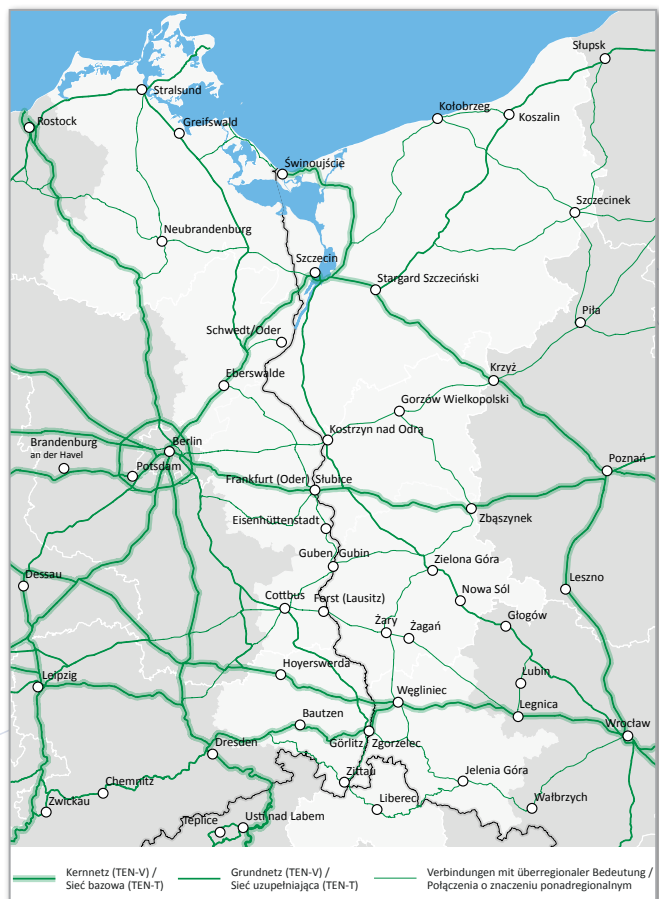
Oderbrücken bei Frankfurt (Oder) und Słubice /
Mosty przez Odrę koło Frankfurtu nad Odrą i Słubic



© Mateusz Grzeszczuk / GDDKiA

Schnellstraße S3 / Droga ekspresowa S3

Schienenverkehr Transport kolejowy



W minionych latach modernizacja sieci kolejowej między Niemcami i Polską skupiała się na osi Berlin-Frankfurt nad Odrą/Słubice-Poznań-Warszawa, która osiągnęła już dobrą jakość z konkurencyjnymi czasami przejazdu. Tylko na tej trasie, która jako jedyna jest w całości zelektryfikowana, istnieją obecnie połączenia w ruchu dalekobieżnym.

ROZBUDOWA SIECI BAZOWEJ

Rozpoczęto modernizację i elektryfikację pozostałych szlaków głównych między Polską i Niemcami. Do 2017/18 r. zostanie zmodernizowana magistrala towarowa Knappenrode-Węgliniec, a do roku 2020 w całości zelektryfikowana ma być również trasa Berlin-Szczecin. Niewyjaśniony jest jeszcze horyzont czasowy modernizacji i elektryfikacji trasy Drezno-Görlitz, łączącej Saksonię z Dolnym Śląskiem.

Działanie to, uzgodnione już w 2003 roku, stworzyłoby podobnie jak na innych trasach podstawę ruchu całkowicie zelektryfikowanego i połączeń dalekobieżnych. Zainteresowanie zarządców infrastruktury elektryfikacją zależy jednak w znacznym stopniu od tego, w jakim zakresie w przyszłości można spodziewać się również ruchu towarowego.

WYZWANIA W RAMACH TRANSPORTU REGIONALNEGO

Największe wyzwania dla utrzymania i rozszerzania połączeń transgranicznych w transporcie regionalnym to wystarczająca, stabilna podstawa finansowania oraz optymalne zgranie ze sobą infrastruktury, taboru i popytu. Istnieje przy tym następujący dylemat:

- Warunki techniczne wymagają powiększonych nakładów inwestycyjnych w tabor, który ma być używany po obu stronach granicy. Wynika to z jednej strony z dodatkowych systemów bezpieczeństwa, a w odniesieniu do ruchu elektrycznego dodatkowo także z odmiennych systemów zasilania w Niemczech i Polsce.
- Te wyższe koszty to jedno, drugie zaś to popyt, który charakteryzuje się wyraźnymi szczytami natężenia ruchu w ciągu dnia i tygodnia. Z tego powodu transport transgraniczny często jest mniej opłacalny w porównaniu z innymi rodzajami połączeń.

Możliwym wyjściem z tej sytuacji jest przesiadanie się z pociągu na pociąg na dworcach granicznych, o ile te są bez problemu dostępne z obu stron granicy. Z

In den vergangenen Jahren konzentrierte sich der Ausbau des Schienennetzes zwischen Deutschland und Polen auf die Hauptachse Berlin-Frankfurt (Oder)/Szczecin-Posen-Warschau, die inzwischen eine gute Qualität mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten erreicht hat. Nur auf dieser Verbindung, die als einzige durchgehend elektrifiziert ist, gibt es derzeit Angebote im Fernverkehr.

AUSBAUMASSNAHMEN IM KERNNETZ

Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der übrigen Hauptachsen zwischen Deutschland und Polen wurde begonnen. Bis 2017/18 wird die Gütermagistrale Knappenrode-Węgliniec ausgebaut, und bis 2020 soll auch die Strecke Berlin-Stettin durchgehend elektrisch befahrbar sein. Noch nicht geklärt ist die zeitliche Perspektive des Ausbaus und der Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz, die Sachsen mit Niederschlesien verbindet.

Diese Maßnahme, die bereits 2003 vereinbart wurde, würde wie auch auf den anderen Strecken die Grundlage für einen durchgehenden elektrischen Betrieb und für Angebote im Fernverkehr legen. Allerdings hängt das Interesse der Infrastrukturbetreiber an einer Elektrifizierung wesentlich davon

ab, in welchem Umfang zukünftig auch Güterverkehre zu erwarten sind.

HERAUSFORDERUNGEN IM REGIONALVERKEHR

Die größten Herausforderungen für den Erhalt und den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen im Regionalverkehr sind eine ausreichende, stabile Finanzierungsgrundlage und ein effizientes Zusammenspiel von Infrastruktur, Fahrzeugen und Verkehrsbedarf (Nachfrage). Dabei besteht folgendes Dilemma:

- Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen erfordern höhere Investitionen in Fahrzeuge, die grenzüberschreitend eingesetzt werden sollen. Dies liegt zum einen an zusätzlichen Sicherheitssystemen, und bei elektrischem Betrieb außerdem an unterschiedlichen Stromsystemen in Deutschland und Polen.
- Diesen höheren Kosten steht eine Nachfrage gegenüber, die im Tages- und Wochenverlauf durch ausgeprägte Verkehrsspitzen gekennzeichnet ist. Grenzüberschreitende Verkehre weisen daher im Vergleich zu anderen Verkehren oftmals eine schlechtere Wirtschaftlichkeit auf.

Ein möglicher Ausweg aus dieser Situation ist der Umstieg zwischen Zügen in Grenzbahnhöfen, sofern diese von beiden Seiten problemlos zugänglich sind. Diese Lösung hat aus Kundensicht allerdings Nachteile, auch weil bequeme Anschlüsse aufgrund unterschiedlicher Angebotskonzepte (Taktfahrplan vs. nachfrageorientierter Fahrplan) nicht immer möglich sind.

Sollen hingegen Direktverbindungen angeboten werden, müssen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die in beiden Netzen verkehren können. Moderne Dieseltriebwagen, die dieses Kriterium erfüllen, befinden sich zur Zeit in der Anschaffung. Schwieriger gestaltet sich der Einsatz von Triebwagen mit elektrischem Antrieb, da die Anschaffung und der Betrieb von Mehrsystemfahrzeugen nur bei größeren Stückzahlen wirtschaftlich ist.

Eine Alternative sind lokbespannte Züge, die allerdings eine entsprechende Nachfrage voraussetzen und sich daher vor allem für den Fernverkehr eignen.

perspekтивы пассажиров то решение имеет недостатки, также потому что удобные пересадки не всегда возможны из-за различных правил при формировании транспортного расписания (циклическое расписание vs. расписание, ориентированное на спрос).

Если natomiast mają być oferowane połączenia bezpośrednie, to musi być do dyspozycji tabor, który może kursować w obu sieciach. Obecnie następuje zakup nowoczesnych spalinowych zespołów trakcyjnych, które spełniają to kryterium. Znacznie trudniejsze jest wykorzystanie elektrycznych zespołów trakcyjnych, ponieważ zakup i eksploatacja pojazdów dostosowanych do więcej niż jednego systemu zasilania opłaca się tylko w wypadku większych ilości sztuk.

Pewną alternatywą są pociągi z lokomotywą, które jednak wymagają odpowiedniego popytu i dlatego nadają się przede wszystkim do ruchu dalekobieżnego.



© Bartłomiej Banaszak / Deutsche Bahn AG

Eurocity Berlin-Posen-Warschau / Pociąg Eurocity Berlin-Poznań-Warszawa



© Deutsche Bahn AG

Ausbau und Modernisierung der Strecke Knappenrode-Węgliniec / Rozbudowa i modernizacja trasy Knappenrode-Węgliniec

Wasserstraßen und multimodaler Verkehr Drogi wodne i transport multimodalny



Region jest połączony siecią dróg wodnych Odry, Warty, Noteci, Kanału Odra-Hawela i Kanału Odra-Sprewa z licznymi portami śródlądowymi. Droga wodna Hawela-Odra z Berlina do Szczecina, będąca częścią transeuropejskich sieci transportowych, jest obecnie przystosowywana do większych statków śródlądowych i przewożą kontenerów w dwóch warstwach. Największym przedsięwzięciem jest budowa nowoczesnej podnośni statków w Niederfinow, która niebawem zostanie ukończona.

UTRZYMANIE I EKSPLOATACJA JAKO ZADANIA KLUCZOWE

Ze względu na szczupłość finansów publicznych jedno z największych wyzwań to utrzymanie i eksploatacja dróg wodnych zarówno dla transportu towarowego, jak i ruchu turystycznego. Niemcy i Polska zawarły w tym zakresie umowę o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim, regulującą rozbudowę, utrzymanie i odnowę urządzeń i budowli hydrotechnicznych wzdłuż granicznego odcinka Odry do 2028 roku, doprowadzając również do poprawy żeglowności.

Nadrzędnym celem tej umowy jest z jednej strony likwidacja miejsc limitujących, pozwalająca zapewnić łamanie lodu w interesie skutecznej ochrony przeciwpowodziowej. Poza tym reguluje ono pogłębienie przekopu Klucz-Ustowo i modernizację północnej części drogi wodnej Hohensaaten-Friedrichsthal, żeby umożliwić statkom rzeczno-morskimi dostęp do portu w Schwedt. W obu wypadkach strona niemiecka sfinansuje część niezbędnych robót na terytorium Polski.

Ukończenie rozpoczętych już działań modernizacyjnych wzdłuż Kanału Teltow oraz drogi wodnej Sprewa-Odra z Berlina do Eisenhüttenstadt przez modernizację śluz w Kleinmachnow i Fürstenwalde umożliwiłoby przerzucenie na statki śródlądowe przewożą towarów w skali 5,5 mln t rocznie. Znacznie poprawiłoby to warunki infrastrukturalne wzdłuż tych dróg wodnych – z korzyścią także dla portu w Königs Wusterhausen oraz dla Odrzańskiej Drogi Wodnej. Uzupełnieniem dla tych działań jest rewitalizacja drogi wodnej Odra-Wisła.

SZANSE DLA TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

Dzięki korzystnemu położeniu i istniejącej infrastrukturze transportowej pogranicze polsko-niemieckie ma wysoki potencjał w zakresie realizacji transportu kombinowanego. Poprzez modernizację „Odrzanki” ze Szczecina przez Kostrzyn i Zieloną Górę do Wrocławia porty w Świnoujściu i Szczecinie uzyskają również w transporcie

Die Region wird durch das Wasserstraßennetz von Oder, Warthe, Netze, Oder-Havel-Kanal und Oder-Sprewe-Kanal mit zahlreichen Binnenhäfen erschlossen. Die Havel-Oder-Wasserstraße von Berlin nach Stettin, die Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze ist, wird derzeit für die Nutzung durch Großmotorgüterschiffe und zweilagige Containerschiffe ausgebaut. Die größte Einzelmaßnahme ist das neue Schiffshebewerk in Niederfinow, das kurz vor der Fertigstellung steht.

INTERHALTUNG UND BETRIEB ALS SCHLÜSSELAUFGABEN

Die Unterhaltung und der Betrieb der Wasserstraßen sowohl für den Güterverkehr als auch für touristische Verkehre sind angesichts knapper finanzieller Mittel eine der größten Herausforderungen. So wurde zwischen Deutschland und Polen ein Abkommen über die gemein-

same Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet geschlossen, das den Ausbau, die Unterhaltung und die Ertüchtigung wasserbaulicher Anlagen entlang der Grenzoeder bis 2028 regelt und auch Verbesserungen der Schiffbarkeit ergeben wird.

Übergeordnetes Ziel des Abkommens ist zum einen die Beseitigung von Schwachstellen, um den Eisauflauf im Interesse eines wirksamen Hochwasserschutzes zu sichern. Zum anderen regelt sie die Vertiefung der Klützer Querfahrt und den Ausbau des nördlichen Teils der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, um Küstenmotorschiffen den Zugang zum Hafen Schwedt/Oder zu ermöglichen. In beiden Fällen beteiligt sich die deutsche Seite finanziell an notwendigen Arbeiten auf polnischem Staatsgebiet.

Die Vollendung bereits begonnener Ausbaumaßnahmen entlang des Teltowkanals und der Spree-Oder-Wasserstraße von Berlin nach Eisenhüttenstadt durch den Ausbau der Schleusenbauwerke in Kleinmachnow und Fürstenwalde würde es ermöglichen, ein Transportvolumen von bis zu 5,5 Millionen Tonnen pro Jahr auf das Binnenschiff zu verlagern. Dies würde die Standortbedingungen entlang dieser Wasserwege – auch mit Wirkungen auf den Hafen Königs Wusterhausen und die Oder-Wasserstraße – deutlich verbessern. Vervollständigt werden diese Maßnahmen durch die Revitalisierung der Oder-Weichsel-Wasserstraße.

| CHANCEN FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

Durch seine strategisch günstige Lage und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur verfügt der deutsch-polnische Grenzraum über ein hohes Potenzial zur Abwicklung kombinierter Verkehre. Mit der Modernisierung der „Oderbahn“ von Stettin über Kostrzyn und Zielona Góra nach Breslau erhalten die Häfen in Swinemünde und Stettin dabei auch auf der Schiene eine deutlich verbesserte Anbindung an ihr Hinterland.

Entlang der Hauptachse Berlin-Frankfurt (Oder)/Ślubice-Posen-Warschau bietet das hohe Güterverkehrsaufkommen gute Chancen zur Entwicklung multimodaler Logistikangebote. Die Terminals in Frankfurt (Oder) und Rzepin bieten Zugverbindungen in die Niederlande, nach Hamburg und nach Zentral- und Südpolen an. Bei gemeinsamer Positionierung der Region können sich daraus Impulse für die regionale Wirtschaftsentwicklung ergeben und Güterverkehre verlagert werden.

Die konsequente Ertüchtigung aller Verkehrsträger ermöglicht es, Gütertransporte in größerem Umfang von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern – ganz im Sinne der europäischen Verkehrspolitik und eine Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion.

kolejowym wyraźnie lepsze skomunikowanie ze swoim zapleczem.

Wzdłuż osi Berlin-Frankfurt nad Odrą/Ślubice-Poznań-Warszawa wysokie natężenie transportu towarowego niesie ze sobą duże szanse na rozwój multimodalnych ofert logistycznych. Terminale we Frankfurcie nad Odrą i Rzepinie oferują połączenia kolejowe z Holandią, Hamburgiem oraz Polską Centralną i Południową. Wskutek wspólnych działań regionu mogą wynikać z tego impulsy dla regionalnego rozwoju gospodarczego.

Konsekwentna poprawa sytuacji wszystkich środków transportu umożliwia przeliczanie na większą skalę transportu towarowego z dróg na tory kolejowe i statki śródlądowe – co w pełni odpowiada duchowi europejskiej polityki transportowej i daje szansę na rozwój gospodarczy pogranicza polsko-niemieckiego.



© Bartłomiej Banaszak / Deutsche Bahn AG

Frachtschiff im Hafen von Stettin / Frachtowiec w porcie w Szczecinie



© Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

KV-Terminal in Frankfurt (Oder) / Terminal transportu kombinowanego we Frankfurcie nad Odrą

Euroregion POMERANIA



Datengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende / Źródło danych kartograficznych: autorzy OpenStreetMap, openstreetmap.org, opendatacommons.org

Die Euroregion POMERANIA liegt im nördlichen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums. In ihrem Zentrum liegt die grenzüberschreitende Metropolregion Stettin. Die Euroregion umfasst Teile der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern und die gesamte Wojewodschaft Westpommern. In ihrem Gebiet leben rund 2,4 Millionen Menschen.

Die wichtigsten Herausforderungen mit grenzüberschreitender Bedeutung sind die Anbindung und Erschließung der Metropolregion Stettin, die Anbindung der Stadt Swinemünde und der Insel Usedom und die Verbesserung der Anbindung des Industriestandortes Schwedt/Oder.

| METROPOLREGION STETTIN

Nahezu alle überregionalen Straßen- und Schienenwege, die auf Stettin und Swinemünde zulaufen, werden in den kommenden Jahren ausgebaut. Die Projekte mit der höchsten Priorität sind die Schnellstraße S6 Stettin-Danzig, die Bahnstrecke Stettin-Posen, die „Oderbahn“ Stettin-Zielona Góra-Breslau sowie die durchgehende Elektrifizierung der Bahnstrecke Berlin-Stettin bis 2020. Außerdem gibt es auf der A11 zwischen dem Kreuz Uckermark und der Anschlussstelle Schmölln noch ein Teilstück, das dringend sanierungsbedürftig ist.

Die Erschließung innerhalb der Stadt-Umland-Region Stettin soll durch ein S-Bahn-System und die Westumfahrung von Stettin verbessert werden. Darüber hinaus besteht der Bedarf, die Straßenanbindung in Richtung Pasewalk auszu-

Euroregion POMERANIA leży w północnej części polsko-niemieckiego pogranicza. W jego centrum znajduje się transgraniczny region metropolitalny Szczecina. Euroregion obejmuje części krajów związkowych Brandenburgia i Meklemburgia-Pomorze Przednie oraz całe województwo zachodniopomorskie. Na jego terytorium mieszka ok. 2,4 mln ludzi.

Najważniejsze wyzwania o znaczeniu transgranicznym to skomunikowanie i poprawa dostępności szczecińskiego regionu metropolitalnego, skomunikowanie miasta Świnoujścia i wyspy Uznam oraz poprawa skomunikowania ośrodka przemysłowego Schwedt.

| SZCZECIŃSKI REGION METROPOLITALNY

Prawie wszystkie ponadregionalne drogi samochodowe i kolejowe dochodzące do Szczecina i Świnoujścia będą w najbliższych latach modernizowane. Projekty o najwyższym priorytecie to droga szybkiego ruchu S6 Szczecin-Gdańsk, trasa kolejowa Szczecin-Poznań, „Odrzanka” Szczecin-Zielona Góra-Wrocław oraz całkowita elektryfikacja trasy kolejowej Berlin-Szczecin do 2020 roku. Ponadto na A11 między skrzyżowaniem Uckermark a łącznikiem Schmölln pozostał jeszcze odcinek drogi wymagający pilnego remontu.

Poprawa warunków transportowych w aglomeracji szczecińskiej ma zostać osiągnięta dzięki budowy kolei metropolitalnej oraz dzięki zachodniej obwodnicy Szczecina. Ponadto jest potrzeba rozbudowy połączenia

bauen und die parallele Bahnstrecke Stettin-Lübeck weiter zu qualifizieren.

Beim Ausbau der Strecke Berlin-Stettin ist darauf zu achten, dass auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Passow und Stettin-GumieŹce eine ausreichende Anzahl von Kreuzungsstellen gebaut wird, um flexible Angebote im Regional- und Fernverkehr zu ermöglichen und notwendige Kapazitäten im Güterverkehr sicherzustellen.

| SWINEMÜNDE UND INSEL USEDOM

Nachdem die Bahnstrecke Stettin-Swinemünde in den vergangenen Jahren saniert wurde, steht nun aus regionaler Sicht der Ausbau der Schnellstraße S3 und der Bau eines Straßentunnels in Swinemünde im Vordergrund. Auf deutscher Seite besteht der Bedarf, die straßenseitige Anbindung der Insel Usedom durch eine neue Brücke bei Wolgast zu verbessern.

Außerdem wird diskutiert, die Bahnanbindung über die Karniner Brücke wieder aufzubauen und den Straßentunnel in Swinemünde auch für den Bahnverkehr nutzbar zu machen („Usedom Crossing“). Zu diesem Projekt, das vor allem dem Fern- und Güterverkehr nutzen würde, müssen allerdings noch grundsätzliche Entscheidungen getroffen werden. Dazu gehört die Einstufung und Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015.

| SCHWEDT/ODER

Eine Schlüsselmaßnahme für die Verbesserung der Anbindung des Industriestandortes Schwedt/Oder ist der Zugang von Küstenmotorschiffen zum Hafen. Daneben wird seit längerem der Bau einer Ortsumgehung mit einer Brücke über die Oder diskutiert.



Regionalexpress nach Berlin im Bahnhof Stettin / Ekspress regionalny do Berlina na dworcu w Szczecinie

drogowego w kierunku Pasewalk i dalszej poprawy jakości równoległej trasy kolejowej Szczecin-Lubeka.

Przy modernizacji trasy kolejowej Berlin-Szczecin naleŹy zwróciŹ uwagę na to, Źeby na jednotorowym odcinku między Passow a Szczecinem-GumieŹce wybudowaŹ wystarczającą ilość mijanek w celu umoŹliwienia elastycznych połączyŹ w ruchu regionalnym i dalekobieżnym oraz zapewnienia niezbędnego przepustowości w transporcie towarowym.

| ŚWINOUJŚCIE I WYSPA UZNAM

Po wyremontowaniu w minionych latach trasy kolejowej Szczecin-Świnoujście, z perspektywy regionalnej na pierwszym planie znajduje się teraz modernizacja drogi szybkiego ruchu S3 i budowa tunelu drogowego w Świnoujściu. Po stronie niemieckiej istnieje potrzeba poprawy skomunikowania drogowego wyspy Uznam dzięki nowemu mostowi w rejonie Wolgast.

Poza tym toczą się rozmowy o przywróceniu połączenia kolejowego przez most w Karninie i przystosowanie tunelu drogowego w Świnoujściu także do ruchu kolejowego („Usedom Crossing“). W sprawie tego projektu, który słuŹyłby przede wszystkim ruchowi dalekobieżnemu i towarowemu, trzeba jednak jeszcze podjąć fundamentalne decyzje. NaleŹy do tego ocena w ramach Federalnego Planu Szlaków Komunikacyjnych (BVWP) 2015.

| SCHWEDT

Działaniem o kluczowym znaczeniu dla poprawy skomunikowania ośrodka przemysłowego w Schwedt jest zapewnienie statkom rzeczno-morskim dostępu do portu. Prócz tego od dłuższego czasu dyskutuje się również o budowie obwodnicy miasta z mostem przez Odrę.



Hafen in Schwedt/Oder / Port w Schwedt

Euroregion PRO EUROPA VIADRINA



Datengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende / Źródło danych kartograficznych: autorzy OpenStreetMap, openstreetmap.org, opendatacommons.org

Die Euroregion PRO EUROPA VIADRINA liegt zentral im deutsch-polnischen Grenzraum und umfasst die Brandenburger Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree mit der Stadt Frankfurt (Oder) auf deutscher Seite und den nördlichen Teil der Wojewodschaft Lubuskie (Subregion Gorzów) mit der Stadt Gorzów Wielkopolski auf polnischer Seite. In ihrem Gebiet leben rund 820.000 Menschen.

Die wichtigsten Herausforderungen mit grenzüberschreitender Bedeutung sind der Ausbau und die weitere Entwicklung des Kernnetz-Korridors Berlin-Frankfurt (Oder)/Ślubice-Posen, die Bahnverbindung Berlin-Kostrzyn-Gorzów Wielkopolski-Krzyż und die Anbindung der Industriestandorte in Kostrzyn, Ślubice und Eisenhüttenstadt mit der Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Ślubice und dem Regionalen Wachstumskern Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt.

| BERLIN-FRANKFURT (ODER)/ŚLUBICE-POSEN

Der Ausbau der Autobahn A 12 auf sechs Fahrspuren ist notwendig, um die Belastungen durch den starken Transitverkehr und den hohen Schwerverkehrsanteil deutlich zu reduzieren. Bereits heute wäre es möglich, den Standstreifen als optionale Fahrspur zu nutzen. Entlang der Autobahn A 2 sind weitere Anschlussstellen erforderlich, um die regionale Erschließung zu verbessern.

Das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr sollte in absehbarer Zeit zu einem 2-Stunden-Takt verdichtet werden. Anschlüsse im Regionalverkehr sollten konsequent auf den Fernverkehr ausgerichtet werden. Darüber hinaus sollte

Euroregion PRO EUROPA VIADRINA jest położony w środkowej części polsko-niemieckiego pogranicza, obejmując brandenburskie powiaty Märkisch-Oderland i Oder-Spree z miastem Frankfurt nad Odrą po stronie niemieckiej oraz północną część województwa lubuskiego (subregion gorzowski) z miastem Gorzowem Wielkopolskim po stronie polskiej. Na jego terenie mieszka ok. 820.000 ludzi.

Najważniejsze wyzwania o znaczeniu transgranicznym to rozbudowa i dalszy rozwój korytarza sieci bazowej Berlin-Frankfurt nad Odrą/Ślubice-Poznań, połączenie kolejowe Berlin-Kostrzyn nad Odrą-Gorzów Wielkopolski-Krzyż oraz skomunikowanie ośrodków przemysłowych w Kostrzynie nad Odrą, Ślubicach i Eisenhüttenstadt, wraz z Kostrzyńsko-Ślubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną i z Regionalnym Inkubatorem Wzrostu Gospodarczego Frankfurt nad Odrą/Eisenhüttenstadt.

| BERLIN-FRANKFURT NAD ODRĄ/ ŚLUBICE-POZNAŃ

Rozbudowa autostrady A 12 do sześciu pasów ruchu jest konieczna, aby wyraźnie zmniejszyć obciążenia spowodowane intensywnym ruchem tranzytowym i wysokim udziałem transportu ciężarowego. Już dziś byłoby możliwe wykorzystanie pasa postojowego jako opcjonalnego pasa jazdy. Wzdłuż autostrady A 2 potrzebne są kolejne węzły, żeby poprawić skomunikowanie regionu.

Pociągi komunikacji dalekobieżnej powinny w przewidywalnym czasie kursować co dwie godziny.

geprüft werden, ob z. B. auf Teilstrecken gemeinsame Tarife zwischen Regional- und Fernverkehr möglich sind. Das dichte Angebot im Regionalverkehr, die angestrebte Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsverkehren zwischen Deutschland und Polen und der rapide zunehmende Güterverkehr machen perspektivisch höhere Kapazitäten auf der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) erforderlich. Es ist zu prüfen, wie diese bereitgestellt werden können.

BERLIN-KOSTRZYN-GORZÓW WIELKOPOLSKI-KRZYŻ

Die Strecke Berlin-Kostrzyn-Gorzów Wielkopolski-Krzyż wird schrittweise ausgebaut und modernisiert. Mit der Verlängerung nach Berlin-Ostkreuz entsteht eine sehr gute Anbindung an die Berliner Stadtbahn und den zukünftigen Flughafen BER. Aus regionaler Sicht ist der weitere Ausbau, wie z. B. die Elektrifizierung und der Bau eines zweiten Gleises auf der gesamten Streckenlänge, für den Personen- und Güterverkehr sehr wichtig.

Vorrangiges Ziel ist die Einführung direkter Züge zwischen Berlin und Gorzów Wielkopolski, einschließlich einer Erhöhung der Kapazität im Zulauf auf Berlin. Die Betriebsaufnahme für direkte Züge hängt davon ab, wann die bestellten Fahrzeuge für beide Netze zugelassen und die Details der Fahrplangestaltung und der Finanzierung geklärt werden können.

KOSTRZYN / EISENHÜTTENSTADT

Insbesondere die Industriestandorte in Kostrzyn und Eisenhüttenstadt benötigen eine bessere Anbindung an das überregionale Straßennetz. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau von Bundes- und Nationalstraßen (z. B. B 112, DK 22, DK 24) sehr wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion. Außerdem werden neue Brücken über die Oder diskutiert, die aufgrund der Notwendigkeit ergänzender Ausbaumaßnahmen im Straßennetz jedoch umstritten sind.

Der Standort Eisenhüttenstadt würde erheblich vom Ausbau der Schleusen in Kleinmachnow und Fürstenwalde im Zuge der Spree-Oder-Wasserstraße profitieren.



© Christian Gering

Stadtbrücke in Frankfurt (Oder) und Słubice / Most miejski we Frankfurcie nad Odrą i Słubicach

Połączenia w ruchu regionalnym powinny być konsekwentnie skoordynowane z ruchem dalekobieżnym. Poza tym należy zbadać, czy np. na niektórych odcinkach możliwa jest wspólna taryfa dla ruchu regionalnego i dalekobieżnego.

Gęsta oferta połączeń regionalnych, zamiar rozwoju połączeń dużych prędkości między Niemcami i Polską oraz szybko rosnący transport towarowy sprawiają, że perspektywnie konieczne będzie zwiększenie przepustowości na trasie Berlin-Frankfurt nad Odrą. Należy zbadać, w jaki sposób można je zapewnić.

BERLIN-KOSTRZYN NAD ODRĄ-GORZÓW WIELKOPOLSKI-KRZYŻ

Trasa Berlin-Kostrzyn nad Odrą-Gorzów Wielkopolski-Krzyż jest stopniowo rozbudowywana i modernizowana. Dzięki jej przedłużeniu do Berlina-Ostkreuz powstaje bardzo dobre połączenie z koleją miejską i przyszłym portem lotniczym BER. Z punktu widzenia regionu dalsza rozbudowa, jak np. elektryfikacja i dobudowa drugiego toru na całej długości, jest bardzo ważna dla transportu pasażerskiego i towarowego.

Celem pierwszorzędym jest wprowadzenie bezpośrednich pociągów między Berlinem i Gorzowem Wielkopolskim, łącznie ze zwiększeniem przepustowości na odcinku w pobliżu Berlina. Rozpoczęcie kursowania bezpośrednich pociągów zależy od tego, kiedy uda się ostatecznie uzyskać homologację taboru po obu stronach granicy oraz wyjaśnić szczegóły rozkładów jazdy i finansowania połączeń.

KOSTRZYN NAD ODRĄ / EISENHÜTTENSTADT

Szczególnie ośrodki przemysłowe w Kostrzynie i Eisenhüttenstadt potrzebują lepszego skomunikowania z ponadregionalną siecią dróg. W związku z tym rozbudowa dróg federalnych i krajowych (np. B 112, DK 22, DK 24) jest istotną kwestią dla rozwoju gospodarczego pogranicza. Poza tym dyskutuje się o nowych mostach przez Odrę, które są jednak sprawą sporną ze względu na konieczność rozbudowy dodatkowych połączeń drogowych.

Eisenhüttenstadt odniosłoby znaczne korzyści z modernizacji śluz w Kleinmachnow i Fürstenwalde w ramach drogi wodnej Odra-Sprewa.



© Jürgen Murach

Züge im Bahnhof von Kostrzyn / Pociągi na dworcu w Kostrzynie nad Odrą

Euroregion

SPREE-NEISSE-BOBER | SPREWA-NYSA-BÓBR



Datengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende / Źródło danych kartograficznych: autorzy OpenStreetMap, openstreetmap.org, opendatacommons.org

Die Euroregion Spree-Neiße-Bober liegt im südlichen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums und umfasst den Brandenburger Landkreis Spree-Neiße mit der Stadt Cottbus auf deutscher Seite und den südlichen Teil der Wojewodschaft Lubuskie (Subregion Zielona Góra) mit der Stadt Zielona Góra auf polnischer Seite. In ihrem Gebiet leben rund 875.000 Menschen.

Die wichtigsten Herausforderungen mit grenzüberschreitender Bedeutung sind die Anbindung der Städte Cottbus und Zielona Góra im Zuge der Verbindung Berlin-Breslau und die Verbindung von Cottbus und Zielona Góra per Bahn oder Bus.

| BERLIN-COTTBUS/ZIELONA GÓRA-BRESLAU

Nach Einstellung des Eurocity „Wawel“ haben die Partner des „Runden Tisches Verkehr“ der Oder-Partnerschaft ein Konzept zur Wiederaufnahme des Fernverkehrs zwischen Berlin und Breslau erarbeitet, das auf folgenden Bausteinen aufbaut:

- Angebot eines saisonalen „Kulturzugs“ zur Europäischen Kulturhauptstadt 2016
- Wiederaufnahme des Fernverkehrs über Cottbus und Zielona Góra nach Fertigstellung der Gütermagistrale Knappenrode-Węgliniec und Abschluss der Sanierung der „Oderbahn“ Stettin-Zielona Góra-Breslau
- Ausbau der Strecke Cottbus-Forst (Lausitz)-Legnica (langfristig)

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr jest położony w południowej części polsko-niemieckiego pogranicza i obejmuje brandenburski powiat Spree-Neiße z miastem Cottbus po stronie niemieckiej oraz południową część województwa lubuskiego (subregion zielonogórski) z miastem Zieloną Górą po stronie polskiej. Na jego terenie mieszka ok. 875.000 ludzi.

Najważniejsze wyzwania o znaczeniu transgranicznym to skomunikowanie miast Cottbus i Zielonej Góry w ramach połączenia Berlin-Wrocław oraz połączenie Cottbus i Zielonej Góry koleją lub autobusami.

| BERLIN-COTTBUS/ZIELONA GÓRA-WROCŁAW

Po wstrzymaniu kursowania pociągu Eurocity „Wawel” partnerzy „Okrągłego Stołu Komunikacyjnego” Partnerstwa-Odra opracowali koncepcję przywrócenia ruchu dalekobieżnego między Berlinem i Wrocławiem, opartą na następujących elementach:

- oferta sezonowego „pociągu do kultury” do Europejskiej Stolicy Kultury 2016,
- przywrócenie ruchu dalekobieżnego przez Cottbus i Zieloną Górę po ukończeniu magistrali towarowej Knappenrode-Węgliniec oraz zakończeniu odnowy „Odrzanki” Szczecin-Zielona Góra-Wrocław,
- modernizacja trasy Cottbus-Forst-Legnica (długoterminowo).



Wichtig für die erfolgreiche Wiederaufnahme des Fernverkehrs ist, dass die Region „mit einer Stimme“ spricht und mehrere Zugpaare einfordert, die teils über Cottbus und teils über Zielona Góra verkehren.

Die Qualität und die Kapazität der Verbindung über Cottbus sollte durch den Ausbau des Knotens Königs Wusterhausen, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Lübbenau und Cottbus und die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz weiter erhöht werden.

Für die Strecke Cottbus-Forst (Lausitz) ist eine Elektrifizierung in der Diskussion. Für die Revitalisierung der Strecke Forst (Lausitz)-Żary-Legnica sollte eine klare zeitliche Perspektive entwickelt werden, die zwischen der Wojewodschaft Lubuskie und der Wojewodschaft Niederschlesien abgestimmt ist.

Im Straßenverkehr stehen die Erneuerung der südlichen Richtungsfahrbahn der Autobahn A 18 von Olszyna bis Golnice und die Fertigstellung der Schnellstraße S 3 von Zielona Góra bis zum Knoten Bolków im Vordergrund. Ein wichtiges Thema ist auch der Bau weiterer Brücken über die Oder und die Lausitzer Neiße, u. a. um die innere Erschließung im polnischen Teil der Euroregion zu verbessern, aber auch um die Entwicklung großräumiger Verbindungen (z. B. Gubinek-Dorohusk) zu ermöglichen.

| COTTBUS-ZIELONA GÓRA

Die geplante Modernisierung der Strecke Czerwieńsk-Guben ermöglicht die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Guben und Zielona Góra. Zu klären ist, ob die Einführung von Direktverbindungen zwischen Cottbus und Zielona Góra möglich ist. Zugleich sollte geprüft werden, welche Potenziale ggf. durch eine Busverbindung erschlossen werden können.

Wichtig für den Erfolg und die Wiederaufnahme von Fernverbindungen ist es, dass die Region „mit einer Stimme“ spricht und mehrere Zugpaare einfordert, die teils über Cottbus und teils über Zielona Góra verkehren.

Die Qualität und die Kapazität der Verbindung über Cottbus sollte durch den Ausbau des Knotens Königs Wusterhausen, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Lübbenau und Cottbus und die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz weiter erhöht werden.

Für die Strecke Cottbus-Forst (Lausitz) ist eine Elektrifizierung in der Diskussion. Für die Revitalisierung der Strecke Forst (Lausitz)-Żary-Legnica sollte eine klare zeitliche Perspektive entwickelt werden, die zwischen der Wojewodschaft Lubuskie und der Wojewodschaft Niederschlesien abgestimmt ist.

Im Straßenverkehr stehen die Erneuerung der südlichen Richtungsfahrbahn der Autobahn A 18 von Olszyna bis Golnice und die Fertigstellung der Schnellstraße S 3 von Zielona Góra bis zum Knoten Bolków im Vordergrund. Ein wichtiges Thema ist auch der Bau weiterer Brücken über die Oder und die Lausitzer Neiße, u. a. um die innere Erschließung im polnischen Teil der Euroregion zu verbessern, aber auch um die Entwicklung großräumiger Verbindungen (z. B. Gubinek-Dorohusk) zu ermöglichen.

| COTTBUS-ZIELONA GÓRA

Planowana modernizacja trasy Czerwieńsk-Guben umożliwi wznowienie przewozów pasażerskich między Guben i Zieloną Górą. Należy wyjaśnić, czy możliwe jest wprowadzenie bezpośrednich połączeń między Cottbus i Zieloną Górą. Ponadto należy zbadać, jakie potencjały można ew. uwolnić dzięki połączeniu autobusowemu.



Neißeufer in Guben mit Blick auf Gubin / Brzeg Nysy
łużyckiej, widok na Gubin



Brücke Coschen-Żytowań / Most Coschen-Żytowań

Euroregion NEISSE–NISA–NYSA



Datengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende / Źródło danych kartograficznych: autorzy OpenStreetMap, openstreetmap.org, opendatacommons.org

Die Euroregion Neisse-Nisa-Nysa liegt im sächsisch-polnisch-tschechischen Dreiländereck und umfasst den östlichen Teil Sachsens, den westlichen Teil Niederschlesiens und die Region Liberec. In ihrem Gebiet leben rund 1,6 Millionen Menschen.

Die wichtigsten Herausforderungen mit grenzüberschreitender Bedeutung sind die weitere Entwicklung der Bahnverbindung Dresden-Görlitz/Zgorzelec-Breslau, der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecken rund um Görlitz/Zgorzelec und die Anbindung der Städte Zittau und Liberec.

| DRESDEN-GÖRLITZ/ZGORZELEC-BRESLAU

Im Jahr 2009 wurden direkte Züge mit Dieseltriebwagen zwischen Dresden und Breslau eingeführt. Die Finanzierung dieser Verkehre wurde auf polnischer Seite allerdings immer schwieriger, da nur ein Betreiber über passende Fahrzeuge verfügte und der Betrieb dieser Züge – die in Doppeltraktion verkehren mussten – sehr teuer war.

Parallel wurden in Polen die Mittel für die Bestellung regionaler Schienenverkehre immer weiter reduziert, was landesweit zu erheblichen Einschränkungen im Verkehrsangebot geführt hat. In der Folge wurden auch die grenzüberschreitenden Direktzüge Anfang März 2015 eingestellt.

Seitdem rückt die Frage des Zugangs polnischer Fahrzeuge zum Bahnhof Görlitz in den Vordergrund, der bislang nur mit deutschen Sicherheitssystemen möglich war. Hier wird

Euroregion Neisse-Nisa-Nysa jest położony na styku granic Saksonii, Polski i Czech i obejmuje wschodnią część Saksonii, zachodnią część Dolnego Śląska oraz region Liberca. Na jego obszarze mieszka ok. 1,6 mln ludzi.

Najważniejsze wyzwania o znaczeniu transgranicznym to dalszy rozwój połączenia kolejowego Drezno-Görlitz/Zgorzelec-Wrocław, modernizacja i elektryfikacja tras kolejowych wokół Görlitz/Zgorzelec oraz skomunikowanie miast Zittau i Liberec.

| DREZNO-GÖRLITZ/ZGORZELEC-WROCŁAW

W 2009 roku wprowadzono na trasie Drezno-Wrocław bezpośrednie połączenia szynobusami spalinowymi. Finansowanie tego połączenia było jednak po stronie polskiej coraz trudniejsze, ponieważ tylko jeden operator dysponował odpowiednim taborzem, a eksploatacja tych pociągów – które musiały kursować w trakcji podwójnej – była bardzo droga.

Jednocześnie w Polsce coraz bardziej cięto wydatki dla obsługi regionalnych połączeń kolejowych, co w całym kraju doprowadziło do znacznych ograniczeń w tym zakresie. W konsekwencji na początku marca 2015 roku wstrzymano również kursowanie bezpośrednich pociągów Drezno-Wrocław.

Od tego czasu na pierwszy plan wysuwa się sprawa dostępu polskiego taboru do dworca w Görlitz, co do tej pory było możliwe tylko pod warunkiem posiadania niemieckich systemów bezpieczeństwa. Obecnie trwają prace nad

an einer Ausnahmegenehmigung gearbeitet, um zumindest Umsteigeverbindungen anbieten zu können. Auf beiden Seiten der Grenze besteht aber weiterhin ein hohes Interesse an Direktverbindungen.

| AUSBAU UND ELEKTRIFIZIERUNG | RUND UM GÖRLITZ/ZGORZELEC

Perspektivisch soll die Strecke Dresden-Breslau durchgehend elektrisch betrieben werden, um auch Angebote im Fernverkehr zu ermöglichen. Die notwendigen Planungsarbeiten auf deutscher Seite werden vom Freistaat Sachsen mit 10 Millionen Euro unterstützt.

Der erste Schritt ist die Elektrifizierung des Abschnitts Węgliniec-Zgorzelec-Görlitz mit dem polnischen Stromsystem. Dabei ist wichtig, dass das polnische Stromsystem bis in den Bahnhof Görlitz geführt wird, um auch bei elektrischem Betrieb Umsteigeverbindungen im Regionalverkehr zu ermöglichen. Nach der geplanten Elektrifizierung der Strecke Zgorzelec-Lubań wären auch elektrische Verbindungen ins Riesengebirge und nach Jelenia Góra möglich.

| ZITTAU-LIBEREC

Der straßenseitige Zugang in das Dreiländereck rund um Zittau und Liberec erfolgt über den Neubau der Bundesstraße B 178n. Zwei Lückenschlüsse sind noch erforderlich, um dieses Vorhaben abzuschließen.

Im Schienenverkehr muss ein kurzer Abschnitt der Strecke Zittau-Liberec, der auf polnischem Staatsgebiet verläuft, dringend saniert werden. Dazu ist ein trilaterales Abkommen erforderlich, das seit längerer Zeit ausgehandelt wird. Wird dieses Problem nicht bald gelöst, droht auf dieser stark genutzten Verbindung die Einstellung des Verkehrs aus technischen Gründen.



Lausitzer Neiße in Görlitz und Zgorzelec / Nysa łużycka w Görlitz i Zgorzelcu

wprowadzeniem zezwolenia wyjątkowego, aby można było oferować przynajmniej połączenia przesiadkowe. Po obu stronach granicy istnieje jednak nadal duże zainteresowanie połączeniami bezpośrednimi.

| ROZBUDOWA I ELEKTRYFIKACJA | WOKÓŁ GÖRLITZ/ZGORZELEC

W przyszłości trasa Drezno-Wrocław ma być całkowicie zelektryfikowana, żeby umożliwić połączenia także w ruchu dalekobieżnym. Niezbędne prace planistyczne są wspierane z budżetu Saksonii kwotą 10 milionów euro.

Pierwszy krok to elektryfikacja odcinka Węgliniec-Zgorzelec-Görlitz z zastosowaniem polskiego systemu zasilania. Ważne jest przy tym, żeby polski system zasilania został doprowadzony aż do dworca w Görlitz, aby także w przypadku prowadzenia pociągów trakcją elektryczną umożliwić połączenia przesiadkowe w komunikacji regionalnej. Po planowanej elektryfikacji odcinka Zgorzelec-Lubań byłyby możliwe również połączenia trakcją elektryczną do Karkonoszy i Jeleniej Góry.

| ZITTAU-LIBEREC

Dostęp drogowy do regionu Zittau i Liberca na styku trzech państw zapewni nowo budowana droga federalna B 178n. Żeby ukończyć to przedsięwzięcie, trzeba wybudować jeszcze dwa odcinki.

W transporcie kolejowym należy pilnie wyremontować odcinek trasy Zittau-Liberec biegnący przez terytorium Polski. Potrzebna do tego jest umowa trójstronna, negocjowana od dłuższego czasu. Jeśli ten problem nie zostanie szybko rozwiązany, to na tej intensywnie wykorzystywanej trasie grozi wstrzymanie ruchu z przyczyn technicznych.



Panorama der Stadt Karpacz / Panorama miasta Karpacz

Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr

Transgraniczny transport publiczny

Während es auf deutscher Seite ein differenziertes und stabiles System der Organisation und Finanzierung von Bahn- und Busverkehren gibt, ist dieses System in Polen weiterhin im Umbruch. Dabei besteht die Schwierigkeit, dass im Rahmen von Reformen zwar neue Aufgaben und Zuständigkeiten an nachgeordnete Ebenen delegiert, für diese aber nur unzureichende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

| FINANZIERUNG DES SCHIENENVERKEHRS

Aufgrund der finanziellen Restriktionen, gesetzlicher Vorgaben und des anhaltenden Prozesses der Restrukturierung der Bahngesellschaft Przewozy Regionalne (PR) hatten Verträge mit Verkehrsunternehmen in Polen bislang eher kurze Laufzeiten. In einer solchen Situation hängt der Umfang der beauftragten Leistungen davon ab, in welcher Höhe jeweils Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Dieses Verfahren ist sehr teuer, da die Verkehrsunternehmen auf dieser Grundlage nicht langfristig planen können.

In Polen kann das Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung grenzüberschreitende Angebote im Fernverkehr bestellen. Diese Möglichkeit gibt es in Deutschland nicht, und der Fernverkehr zieht sich immer weiter zurück. In der Folge nehmen die regionalen Aufgabenträger Aufgaben wahr, die eigentlich dem Fernverkehr zuzuordnen sind.

Nur der Mut zu neuen Lösungen wird helfen, Auswege aus dieser Situation zu finden. Gemeinsame Fonds könnten ebenso wie gemeinsame Fahrzeugbestände helfen, zeitgemäße und konkurrenzfähige Angebote im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Grundlage langlaufender Verträge aufzubauen. Auch ist zu fragen, ob die strikte Trennung von Regional- und Fernverkehr noch zeitgemäß ist.

| ORGANISATION DES BUSVERKEHRS

Die Zuständigkeit für die Organisation des Busverkehrs liegt sowohl in Deutschland als auch in Polen weitgehend auf der lokalen Ebene. Bisher wird der regionale Busverkehr in Polen vollständig in eigenwirtschaftlicher Regie erbracht. Allerdings werden ab dem 01.01.2017 öffentliche Ausgleichszahlungen für gesetzliche Ermäßigungen nur noch auf der Grundlage von Verkehrsverträgen gewährt.

Die Auswirkungen dieser Reform in organisatorischer und finanzieller Sicht sind kaum abzusehen. Klar ist aber, dass der reiche Erfahrungsschatz, der diesbezüglich auf der deutschen Seite besteht, für den Austausch von Erfahrungen genutzt werden kann.

| GEMEINSAME TICKETS, GEMEINSAME NAHVERKEHRSPÄNE

Integrierte Tickets und Tarife wie das Berlin-Stettin-Ticket, das Berlin-Gorzów-Ticket und das Euro-Neisse-Ticket können

O ile po stronie niemieckiej istnieje zróżnicowany i stabilny system organizacji i finansowania komunikacji kolejowej i autobusowej, w Polsce system ten nadal podlega dużym zmianom. Trudność polega zaś na tym, że w ramach reform nowe zadania i kompetencje są wprawdzie delegowane na odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, jednak bez zapewnienia wystarczającej ilości środków finansowych.

| FINANSOWANIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Ze względu na sytuację finansową, przepisy prawne oraz trwający proces restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne (PR) umowy z przedsiębiorstwami transportowymi w Polsce dotąd mieli przeważnie krótki okres obowiązywania. W takiej sytuacji zakres zlecanych usług zależy w dużej mierze od wysokości dostępnych środków budżetowych. Procedura ta jest bardzo droga, ponieważ przedsiębiorstwa transportowe nie mogą na tej podstawie planować w sposób długofalowy.

W Polsce Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju może zamawiać połączenia transgraniczne w ruchu dalekobieżnym. W Niemczech tej możliwości nie ma, a transport dalekobieżny odgrywa coraz mniejszą rolę. W efekcie organizatorzy na szczecelu regionalnym wykonują zadania, które powinny być właściwie przyporządkowane do transportu dalekobieżnego.

Tylko odważne sięganie po nowe rozwiązania pomoże znaleźć drogi wyjścia z tej sytuacji. Wspólne fundusze i wspólny tabor kolejowy mogłyby pomóc w tworzeniu konkurencyjnych ofert w transporcie transgranicznym na bazie długoterminowych umów. Należy również postawić pytanie, czy ścisły rozdział transportu regionalnego i dalekobieżnego jest jeszcze zgodny z duchem czasu.

| ORGANIZACJA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Komunikacja autobusowa jest zarówno w Niemczech, jak i w Polsce zorganizowana przeważnie na szczecelu lokalnym. Dotychczas regionalny transport autobusowy w Polsce jest realizowany w całości na zasadzie przewozów komercyjnych. Jednak od 1 stycznia 2017 r. rekompensata kosztów z tytułu zniżek ustawowych jest możliwa już tylko na podstawie umów przewozowych.

Trudno przewidzieć skutki tej reformy w wymiarze organizacyjnym i finansowym. Jasne jest jednak, że bogate doświadczenia, istniejące w tej dziedzinie po stronie niemieckiej, mogą być wykorzystane do wymiany doświadczeń.

| WSPÓLNE BILETY, WSPÓLNE PLANY TRANSPORTOWE

Zintegrowane bilety i taryfy takie jak Bilet Szczecin-Berlin, Bilet Gorzów Wielkopolski-Berlin i Bilet Euro-Nysa mogą jako



Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung grenzüberschreitender Busverkehre in den Euroregionen / Możliwości dalszego rozwoju transgranicznych połączeń autobusowych w Euroregionach

POMERANIA	Entwicklung der Verkehrsverbindungen im Agglomerationsraum Stettin / Rozwój komunikacji w aglomeracji szczecińskiej
PRO EUROPA VIADRINA	Weitere Entwicklung der Buslinie 983 Frankfurt (Oder)-Słubice / Dalszy rozwój linii autobusowej 983 Frankfurt nad Odrą-Słubice Busverbindung Gorzów Wielkopolski-Frankfurt (Oder) / Połączenie autobusowe Gorzów Wielkopolski-Frankfurt nad Odrą
Spree-Neiße-Bober / Sprewa-Nysa-Bóbr	Busverbindung Cottbus-Zielona Góra / Połączenie autobusowe Cottbus-Zielona Góra Europäischer Parkverbund Lausitz / Europejski Związek Parków Łużyckich
Neisse-Nisa-Nysa	Linie P Görlitz-Zgorzelec als Stadtbus / Linia autobusowa P Görlitz-Zgorzelec jako autobus miejski Touristische Verkehre, z. B. Zittau-Riesengebirge / Połączenia o profilu turystycznym, np. Żytawa-Karkonosze

als „Dachmarken“ für den öffentlichen Personennahverkehr helfen, Fahrpläne besser abzustimmen und ein gemeinsames Marketing, eine gemeinsame Fahrgastinformation und komplementäre touristische Angebote zu entwickeln.

Ebenso wichtig sind allerdings auch „klassische“ Tickets für den Grenzraum, die Mobilität auch kleinräumig erleichtern. Ein möglicher Startpunkt für neue Angebote könnten Tickets für Jugendliche, Auszubildende und Studierende sein. Auch sollte geprüft werden, mit welchen Angeboten den Bedürfnissen der Grenzpendler am besten entsprochen werden kann.

Nicht zuletzt gibt es die Möglichkeit, durch die Aufstellung „euroregionaler Nahverkehrspläne“ Planungen besser aufeinander abzustimmen. Dadurch können sowohl bei den Einnahmen (z. B. durch höhere Fahrgastzahlen) als auch bei den Ausgaben (z. B. durch optimierte Fahrzeugumläufe) Vorteile erzielt werden.

dobrze znane „marki“ regionalnego transportu publicznego pomóc w lepszym koordynowaniu rozkładów jazdy i opracowywaniu wspólnego marketingu, wspólnej informacji dla podróżnych oraz komplementarnych ofert turystycznych.

Równie ważne są „klasyczne“ bilety dla pogranicza, ułatwiające mobilność także w skali lokalnej. Możliwym punktem wyjścia nowych ofert mogą być bilety dla młodzieży, uczniów i studentów. Należy również zbadać, jakie oferty najlepiej odpowiadają potrzebom osób dojeżdżających do pracy przez granicę.

Istnieje wreszcie możliwość lepszej koordynacji planowania dzięki tworzeniu „Euroregionalnych planów transportowych“. W ten sposób można osiągać korzyści zarówno w zakresie przychodów (np. dzięki wzrostowi popytu), jak i wydatków (np. dzięki zoptymalizowanemu obiegowi taboru).



Zug im Bahnhof von Görlitz / Pociąg na dworcu w Görlitz

© Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien



© Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

Stadtbuss der Linie 983 zwischen Słubice und Frankfurt (Oder) / Autobus miejski linii 983 między Słubicami i Frankfurt nad Odrą

Touristische Wege Szlaki turystyczne

Der deutsch-polnische Grenzraum ist eine touristisch attraktive Region im Herzen Europas. Von der Ostsee im Norden bis zu den Sudeten und zum Riesengebirge im Süden laden vielfältige Kultur- und Naturlandschaften beiderseits der Oder und der Lausitzer Neiße zum Besuch ein.

Die Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze bieten viele Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten und fördern die thematische Vernetzung von Angeboten. Dabei ist der Raum in das Netz europäischer Fernradwege (Europa-Radweg R 1, EuroVelo-Routen) sowie internationale und nationale Netze von Radwanderwegen (z. B. Ostsee-Radweg, Oder-Neiße-Radweg, Radweg „Grüne Oder“) gut eingebunden.

| WASSERTOURISMUS

Aufgrund seines Gewässerreichums ist der deutsch-polnische Grenzraum für die wassertouristische Nutzung prädestiniert. Hier hat sich eine Reihe von Initiativen zum Ziel gesetzt, die Gewässer, wie z. B. Spree, Oder, Warthe, Netze und Lausitzer Neiße, besser touristisch zu erschließen und zu vermarkten. Große Herausforderungen sind die Sicherung der Durchgängigkeit und die Pflege auch kleinerer Gewässer sowie die mehrsprachige Beschilderung von Angeboten.

Ein besonderer Aspekt sind Fährverbindungen über Oder, Warthe und Lausitzer Neiße, da diese auch für landseitige Aktivitäten bedeutsam sind und die Durchlässigkeit und Erlebarkeit des Raumes z. B. für Radwanderer deutlich erhöhen.

| RADTOURISMUS

Die Angebote und Herausforderungen im Radtourismus unterscheiden sich in Deutschland und Polen sehr stark. Während regionale und überregionale Radwanderwege auf deutscher Seite bereits ein dichtes Netz bilden, befinden sich diese Wege auf polnischer Seite überwiegend noch in einem konzeptionellen Stadium. Es existiert zwar eine Vielzahl ausgewiesener Radwanderwege, diese weisen hinsichtlich Ausbauzustand und Beschilderung aber große Unterschiede auf. Bedarf besteht außerdem vor allem an einem Ausbau von Wegetrassen für den Alltagsverkehr.

Polsko-niemieckie pogranicze to atrakcyjny turystycznie region w sercu Europy. Od Bałtyku na północy po Sudety i Karkonosze na południu zapraszają do odwiedzin urozmaicone krajobrazy kulturowe i przyrodnicze po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej.

Euroregiony wzdłuż polsko-niemieckiej granicy oferują wiele możliwości spędzania wolnego czasu i wspierają koordynację ofert tematycznych. Obszar ten jest dobrze zintegrowany z siecią europejskich szlaków turystycznych (Europejski Szlak Rowerowy R 1, szlaki EuroVelo) oraz międzynarodowymi i krajowymi sieciami szlaków rowerowych (np. Bałtycki Szlak Rowerowy, Szlak Rowerowy Odra-Nysa, Szlak Rowerowy „Zielona Odra”).

| TURYSTYKA WODNA

Ze względu na bogactwo naturalne pogranicze polsko-niemieckie jest predestynowane do rozwoju turystyki wodnej. Celem szeregu inicjatyw jest lepsze wykorzystanie i promocja oferty wzdłuż rzek, tak jak np. wzdłuż Sprewy, Odry, Warty, Noteci i Nysy Łużyckiej. Duże wyzwania to zapewnienie przepustowości i utrzymywanie w należytym stanie także mniejszych akwenów oraz wielojęzyczne oznakowanie ofert.

Szczególnym aspektem są połączenia promowe przez Odrę, Wartę i Nysę Łużycką, gdyż są one ważne także dla turystyki lądowej i znacznie zwiększają dostępność oraz walory obszaru np. dla turystów rowerowych.

| TURYSTYKA ROWEROWA

Oferty i wyzwania w turystyce rowerowej w Niemczech i Polsce bardzo różnią się od siebie. O ile regionalne i ponadregionalne szlaki rowerowe po stronie niemieckiej tworzą już gęstą sieć, to po stronie polskiej znajdują się one jeszcze przeważnie w stadium koncepcyjnym. Wprawdzie istnieje na szczecelu lokalnym wiele wyznaczonych szlaków rowerowych, które jednak charakteryzują się dużymi różnicami pod względem standardu i oznakowania. Poza tym jest zapotrzebowanie przede wszystkim na rozbudowę tras do codziennej komunikacji rowerowej.



Grenzüberschreitende Promenade Swinemünde-Heringsdorf /
Transgraniczna promenada Świnoujście-Heringsdorf



Fähre Gozdowice-Güstebieser Loose / Promowe przejście
graniczne Gozdowice-Güstebieser Loose



Naturlehrpfad im Nationalpark „Warthemündung“ / Ścieżka przyrodnicza w Parku Narodowym „Ujście Warty”

© Euroregion PRO EUROPA VIADRINA



Oder-Neiße-Radweg / Szlak rowerowy Odra-Nysa

© Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

Grenzüberschreitende Radwege abseits der internationalen Routen sind noch die Ausnahme (z. B. Radweg Beeskow-Sulęcín, Oder-Schlaubetal-Schleife).

| HANDLUNGSANSÄTZE

Eine zentrale Herausforderung ist der Aufbau gemeinsamer grenzübergreifender Strukturen zur Koordination der Aktivitäten im Tourismus, die die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen auf beiden Seiten der Grenze berücksichtigen (Runder Tisch bzw. Arbeitsgruppe „Euroregionales Wegenetz“). Dabei sind auch Verknüpfungen zwischen touristischen Aktivitäten, wie z. B. zwischen Rad- und Wassertourismus, zu beachten.

Chancen für eine bessere Nutzung der touristischen Potenziale der Grenzregion liegen darüber hinaus in der Schaffung grenzübergreifender Angebote in weiteren Wachstumsbereichen wie z. B. dem Natur-, Kultur- und Gesundheitstourismus. Außerdem bedarf es einer intensiveren Abstimmung und Verstärkung des grenzüberschreitenden Marketings, um Gäste jeweils auch für Angebote und Ziele im Nachbarland zu interessieren.

Transgraniczne szlaki rowerowe poza trasami międzynarodowymi są jeszcze wyjątkiem (np. Szlak Rowerowy Beeskow-Sulęcín, Wstęga Odry i Doliny Szlauby).

| DZIAŁANIA

Kluczowym wyzwaniem jest budowa wspólnych, transgranicznych struktur koordynacji działań w turystyce, uwzględniających odmienne warunki wyjściowe po obu stronach granicy (okrągły stół lub grupa robocza „Euroregionalna sieć szlaków“). Należy przy tym uwzględnić także związki pomiędzy różnymi rodzajami turystyki, np. pomiędzy turystyką wodną i turystyką rowerową.

Szanse lepszego wykorzystania potencjałów turystycznych regionu pogranicza kryją się ponadto w tworzeniu ofert transgranicznych w innych obszarach wzrostu, np. w turystyce przyrodniczej, kulturalnej i zdrowotnej. Poza tym potrzebna jest intensywniejsza koordynacja i wzmocnienie transgranicznego marketingu, żeby zainteresować gości ofertami i celami także po drugiej stronie granicy.

Bericht zu touristischen Wegen / Raport nt. szlaków turystycznych



Weitere Informationen zu touristischen Wegen im deutsch-polnischen Grenzraum, und insbesondere zu Radwanderwegen, enthält der Bericht, der dieser Broschüre auf einer CD beiliegt. Er basiert auf einer vergleichenden Analyse der Situation sowohl auf der deutschen als auch auf der polnischen Seite der Grenze, mit einem Schwerpunkt auf den Euroregionen PRO EUROPA VIADRINA und Spree-Neiße-Bober.

Nach einem Überblick über unterschiedliche Arten touristischer Wege wird auf die Rolle von Radverkehr und Radtourismus beiderseits der Grenze eingegangen. Im Mittelpunkt stehen Hinweise zur Erfordernissen bei der Planung und Realisierung grenzüberschreitender Wegeverbindungen bzw. zu notwendigen Schritten bei der Schaffung grenzübergreifender euroregionaler Wegenetze.

Dalsze informacje o szlakach turystycznych na polsko-niemieckim pograniczu i w szczególności o szlakach rowerowych, zawiera raport załączony do niniejszej broszury na płycie CD. Opiera się on na analizie porównawczej sytuacji zarówno po polskiej jak i po niemieckiej stronie granicy, ze szczególnym uwzględnieniem euroregionów PRO EUROPA VIADRINA i Spree-Nysa-Bóbr.

Po przeglądzie różnych rodzajów szlaków turystycznych przedstawiona została rola komunikacji rowerowej i turystyki rowerowej po obu stronach granicy. Główne miejsce zajmują informacje o wymogach w planowaniu, projektowaniu i realizacji transgranicznych ścieżek i szlaków względnie o koniecznych działaniach w tworzeniu transgranicznych euroregionalnych sieci szlaków.

FAZIT

PODSUMOWANIE

Im Projekt „AVerON – Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße“ wurde unter Federführung der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA der Handlungsbedarf für den Ausbau der Verkehrsverbindungen im deutsch-polnischen Grenzraum, unter besonderer Berücksichtigung der vier deutsch-polnischen Euroregionen, untersucht. Hierbei wurde die Situation auf dem Gebiet der Euroregionen Spree-Neiße-Bober und PRO EUROPA VIADRINA insbesondere im Hinblick auf touristische Wege und die Verknüpfung der Verkehre, einschließlich Tarife und Busverkehr, vertiefend behandelt.

Die Umsetzung von Maßnahmen, die die Erreichbarkeit des Grenzraums auf Straßen, Schienen- und Wasserwegen verbessern, hängt überwiegend von Entscheidungen auf nationaler Ebene ab. Aber auch die Länder und die Wojewodschaften haben eine wichtige Rolle, da sie die Priorisierung von Maßnahmen maßgeblich beeinflussen. Außerdem sind sie als Aufgabenträger u. a. für die Organisation des regionalen Schienenverkehrs zuständig.

Aus regionaler Perspektive bestehen die größten Möglichkeiten der Mitgestaltung im Bereich des grenzüberschreitenden Busverkehrs und in der weiteren Entwicklung und Vernetzung gemeinsamer touristischer Angebote. In beiden Bereichen ist das Zusammenwirken vieler Akteure sowohl national als auch transnational und grenzübergreifend notwendig, um gute Ergebnisse zu erzielen.

| STRASSEN- UND SCHIENENVERKEHR

Grenzüberschreitende Verkehrsnetze benötigen im Vergleich zu nationalen Verkehrsnetzen eine besondere Aufmerksamkeit. Dies gilt in besonderer Weise für den Schienenverkehr, dessen Entwicklung durch viele technische Barrieren erschwert wird. Um diese Barrieren zu überwinden ist eine intensive und strukturierte Kommunikation aller Beteiligten und zwischen verschiedenen Ebenen erforderlich, so wie sie u. a. im Rahmen des „Runden Tisches Verkehr“ der Oder-Partnerschaft geübt wird.

Die Beispiele der Bahnstrecken Berlin-Stettin bzw. Dresden-Breslau zeigen, wie viel politisches Engagement auf allen Ebenen erforderlich ist, um offensichtlich notwendige Ausbauvorhaben umzusetzen. Dieses politische Engagement ist auch für die Bahnstrecken Berlin-Frankfurt (Oder)/Ślubiice-Posen und Berlin-Breslau erforderlich. Neben infrastrukturellen Fragen, wie insbesondere zur Elektrifizierung, harren auch solche zur Zulassung von Fahrzeugen und zur dauerhaften Finanzierung der Angebote einer baldigen Lösung. Dies würde sich auch auf die für den grenzübergreifenden Verkehr sehr bedeutende Linie Berlin-Kostrzyn-Gorzów Wielkopolski-Krzyż nachhaltig positiv auswirken.

W projekcie „AVerON – Analiza sieci transportowej Odra-Nysa“ pod przewodnictwem Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA zbadano potrzebę działania w zakresie rozbudowy połączeń komunikacyjnych na pograniczu polsko-niemieckim, ze szczególnym uwzględnieniem wszystkich czterech polsko-niemieckich Euroregionów. Przy czym sytuację na obszarze Euroregionów Spree-Nysa-Bóbr i PRO EUROPA VIADRINA przeanalizowano w szerszym zakresie, w szczególności w odniesieniu do szlaków turystycznych i połączenia różnych gałęzi transportowych, łącznie z taryfami i transportem autobusowym.

Wdrożenie działań poprawiających dostępność pogranicza dla komunikacji drogowej, kolejowej i wodnej zależy głównie od decyzji podejmowanych na szczeblu krajowym. Kraje związkowe i województwa również odgrywają ważną rolę, ponieważ mają znaczny wpływ na ustalanie hierarchii działań. Poza tym są one odpowiedzialne m.in. za organizację regionalnego transportu kolejowego.

Z perspektywy regionalnej największe możliwości współdziałania istnieją w dziedzinie transgranicznego transportu autobusowego oraz dalszego rozwoju wspólnych ofert turystycznych i ich wzajemnego usieciowienia. W celu osiągnięcia dobrych wyników w obu tych obszarach, niezbędna jest współpraca wielu podmiotów zarówno krajowych, jak również ponadnarodowych i transgranicznych.

| TRANSPORT DROGOWY I KOLEJOWY

Transgraniczne sieci transportowe wymagają – w porównaniu z krajowymi sieciami transportowymi – wyjątkowej uwagi. Dotyczy to szczególnie transportu kolejowego, którego rozwój napotyka na utrudnienia powodowane wieloma barierami technicznymi. Aby je pokonać, konieczna jest intensywna i ustrukturyzowana komunikacja pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi podmiotami na różnych szczeblach, jak to jest praktykowane m.in. w ramach „Okrągłego Stołu Komunikacyjnego” Partnerstwa-Odra.

Przykłady tras kolejowych Berlin-Szczecin, czy też Drezno-Wrocław pokazują, jak konieczne jest odpowiednie zaangażowanie polityczne na wszystkich szczeblach, by móc zrealizować niezbędne przedsięwzięcia modernizacyjne. Takie zaangażowanie polityczne potrzebne jest również w przypadku tras kolejowych Berlin-Frankfurt nad Odrą/Ślubiice-Poznań i Berlin-Wrocław. Obie strony oczekują szybkiego rozwiązania spraw dotyczących aspektów infrastrukturalnych – szczególnie tych związanych z elektryfikacją –, homologacji pojazdów oraz kwestii trwałego finansowania oferty transportowej. Rozwiązanie tych problemów miałoby wpływ również na mającą bardzo

Angesichts der die bisherigen Prognosen übertreffenden Zunahme des Güterverkehrs auf der A 12/A 2 sind Bemühungen zur Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene unter Einbindung der regionalen Güterverkehrszentren und der Terminals des kombinierten Verkehrs drängender denn je. Auch die Ideen und Konzepte zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin-Kostrzyn und die Elektrifizierung dieser Strecke bis Gorzów Wielkopolski bzw. Krzyż würde als Alternativroute zur Entlastung des Güterverkehrs maßgeblich beitragen und darüber hinaus für die Angebote des Personenverkehrs mehr Attraktivität bedeuten.

Hinsichtlich Straßenverkehr finden wir ein sehr gut ausgebautes Netz vor, das – abgesehen von zusätzlichen Bedarfen infolge des hohen Schwerlastverkehrs auf der A 12/A 2 – bereits vielfach diskutierte Ausbauprojekte auf Strecken überregionaler Bedeutung umfasst (z. B. A 11 zwischen Kreuz Uckermark und Schmölln, A 18/A 4 Forst (Lausitz)-Legnica, S 6 Stettin-Danzig; Anbindung der Grenzregion an die Kernnetz-Korridore, z. B. durch den Ausbau von Nationalstraßen, u. a. DK 22 und DK 24, Bau von Ortsumgehungen).

Für die Kommunikation mit der nationalen Ebene ist dabei wichtig, dass die Akteure im Grenzraum sich auf gemeinsame Ziele verständigen und mit einer Stimme sprechen. Wenn die verfügbaren Kräfte gebündelt und Prioritäten gemeinsam definiert werden, wird es gelingen, weitere Fortschritte zu erzielen. Dazu gehört auch, die regionalen Bedarfe regelmäßig zu erfassen und in zugänglicher Form, wie in der hier präsentierten Analyse mit dem Stand für das Jahr 2015, aufzubereiten.

| WASSERWEGE

Trotz unterschiedlicher Vorstellungen zur zukünftigen Rolle von Oder und Warthe für den Gütertransport besteht Konsens, dass die Unterhaltung der Gewässer im Grenzraum verbessert werden muss. Nachdem der Abschluss des Ausbaus der Havel-Oder-Wasserstraße absehbar ist, rückt nun verstärkt die Spree-Oder-Wasserstraße in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Im Übrigen gilt es das 2015 unterzeichnete Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet in die Tat umzusetzen, welches bis 2028 mit der Optimierung der Hochwasserabflussverhältnisse am Grenzfluss nicht nur den Einsatz der Eisbrecher absichert, sondern auch zu stabileren Verhältnissen für die Schifffahrt im Bereich der Mittleren Oder beitragen wird und damit die Anbindung der Warthe-Netze-Wasserstraße verbessert.

Die Vollendung des Ausbaus dieser Verbindung wäre sowohl für die deutsche als auch die polnische Seite von hohem Interesse. Darüber hinaus gilt es, die touristische

deutliche Bedeutung für die grenzüberschreitende Kommunikation transnationaler Linie durch die Eisenbahn Berlin-Kostrzyn nad Odrą-Gorzów Wielkopolski-Krzyż.

W obliczu ständigen Anstiegs des Warenverkehrs auf der Autobahn A 2/A 12, der die Verkehrsprognosen, Bestrebungen zum Verlegen des schweren Warenverkehrs auf die Straßen bei Beteiligung regionaler Zentren logistischen und terminalen Transport kombinierter gewinnen aktuell Priorität Bedeutung. Auch die Gedanken und Konzepte zum Ausbau der zweigleisigen Strecke Berlin-Kostrzyn nad Odrą und Elektrifizierung dieser Strecke bis Gorzów Wielkopolski und weiter nach Krzyż, als alternative Routen, würden sich auf den Transport des Warenverkehrs, und damit auch auf den Transport des öffentlichen.

Im Falle des Straßenverkehrs haben wir das Ziel, das sehr gut entwickelte Netz – abgesehen von zusätzlichen Anforderungen infolge des hohen schweren Warenverkehrs auf der A 12/A 2 – bereits vielfach diskutierte Ausbauprojekte auf Strecken überregionaler Bedeutung umfasst (z. B. A 11 zwischen Kreuz Uckermark und Schmölln, A 18/A 4 Forst-Legnica, S 6 Szczecin-Gdańsk; Verbindung des Grenzgebietes mit den Kernnetz-Korridoren, z. B. durch den Ausbau von Nationalstraßen, u. a. DK 22 und DK 24, Bau von Ortsumgehungen).

Bei der Kommunikation mit den Akteuren auf der nationalen Ebene ist es wichtig, dass die Akteure im Grenzraum sich auf gemeinsame Ziele verständigen und mit einer Stimme sprechen. Wenn die verfügbaren Kräfte gebündelt und Prioritäten gemeinsam definiert werden, wird es gelingen, weitere Fortschritte zu erzielen. Dazu gehört auch, die regionalen Bedarfe regelmäßig zu erfassen und in zugänglicher Form, wie in der hier präsentierten Analyse mit dem Stand für das Jahr 2015, aufzubereiten.

| DROGI WODNE

Mimo odmiennych wyobrażeń co do przyszłej roli Odry i Warty dla transportu towarowego istnieje zgodność dotycząca konieczności poprawienia stanu utrzymania rzek i dróg wodnych na pograniczu. Ponieważ zbliża się zakończenie modernizacji drogi wodnej Havela-Odra, uważa się, że będzie coraz bardziej na drodze wodnej Sprewa-Odra. Należy zrealizować postanowienia podpisanej w 2015 r. umowy o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim, w myśl których do roku 2028 mają zostać zoptymalizowane powodzienne odpływy rzeki granicznej nie tylko na potrzeby łodolamania, lecz również w celu zapewnienia stabilności żeglugi na obszarze Odry Środkowej i tym samym poprawy połączenia z drogą wodną Warta-Noteć.

Nutzung der Gewässer im Grenzraum weiter zu stärken und das Potenzial der durchgehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Oder und Weichsel über Warthe und Netze besser zu nutzen.

| GRENZÜBERSCHREITENDER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der grenzüberschreitende Busverkehr gehört zu den Handlungsfeldern, die bisher nur in begrenztem Umfang, z. B. in Frankfurt (Oder)-Śluby bzw. in Görlitz-Zgorzelec, bearbeitet worden sind. Hier entstehen auch durch Reformen auf der polnischen Seite in den kommenden Jahren viele Gelegenheiten, in einen Dialog einzutreten und neue, innovative Angebote einzuführen. Im Ergebnis der aktuellen Analyse wird die Weiterentwicklung grenzübergreifender Informations- und Tarifsyste me nahegelegt.

Eine erste Maßnahme ist die nähere Erforschung der Bedarfe unterschiedlicher Nutzergruppen, z. B. durch Befragungen oder Pilotangebote. Je besser die Bedarfe bekannt ist, desto besser können tragfähige Angebote entwickelt werden. Daneben bleibt die Suche nach geeigneten Modellen der grenzüberschreitenden Finanzierung von Verkehrsleistungen eine vordringliche Aufgabe.

| TOURISTISCHE WEGE

Die grenzüberschreitende Erschließung von touristischen Potenzialen diesseits und jenseits der Oder und die daraus resultierende gemeinsame Entwicklung und Verknüpfung touristischer Angebote ist eine große Chance für den gesamten deutsch-polnischen Grenzraum und für jede der vier Euroregionen. Sie wird bereits vielfach geübt, bedarf aber eines konstanten Dialogs und einer konstanten Koordination. Aufgrund ihrer Organisationsstruktur und ihrer Einbindung in die Umsetzung u. a. von Interreg-Förderprogrammen haben die deutsch-polnischen Euroregionen auf diesem Feld besondere Handlungsmöglichkeiten.

Die Euroregionen sollten diese Position nutzen, um die grenzüberschreitende Vernetzung touristischer Angebote in enger Abstimmung mit den zuständigen Stellen weiter voran zu bringen und sowohl zwischen beiden Seiten der Grenze als auch innerhalb ihrer Mitgliedschaft in unterschiedlichen Gremien zu vermitteln. Ziel sollte es sein, unter Berücksichtigung der regionalen Bedarfe in überschaubarer Zeit mehr touristische Produkte an den Markt zu bringen, die Zielgruppen in beiden Ländern wirksam ansprechen.

Angesichts der zu beobachtenden Reduzierung der finanziellen Ausstattung der EU-Förderprogramme für die grenzübergreifende Zusammenarbeit ermöglicht es diese Vorgehensweise, die jeweiligen nationalen und regionalen Förderprogramme für grenzraumrelevante Maßnahmen jeweils national besser zu nutzen somit ergänzend zu den Interreg-Förderprogrammen einzusetzen.

Zakończenie modernizacji tego połączenia miałoby żywotne znaczenie zarówno dla strony niemieckiej, jak i polskiej. Ponadto należy nadal intensyfikować turystyczne użytkowanie rzek i dróg wodnych na pograniczu i lepiej wykorzystywać potencjał ciągłego nieprzerwanego połączenia Odry i Wisły drogami wodnymi przez Wartę i Noteć.

| TRANSGRANICZNY TRANSPORT PUBLICZNY

Transgraniczny transport autobusowy należy do tych pól działania, które eksploatowano dotychczas jedynie w ograniczonym zakresie, np. we Frankfurcie nad Odrą i Ślubicach bądź też w Görlitz i Zgorzelcu. W nadchodzących latach, także z powodu reform po stronie polskiej, powstanie na tym obszarze działania wiele okazji do nawiązania dialogu i wprowadzenia nowych, innowacyjnych ofert. W wyniku aktualnej analizy sugerowano dalszy rozwój transgranicznych systemów informacji i systemów taryfowych.

Pierwszym działaniem byłoby dalsze badanie potrzeb różnych grup użytkowników, np. poprzez ankiety lub oferty pilotażowe. Im lepiej znane są potrzeby, tym lepiej można opracować trwałe i rentowne oferty. Oprócz tego priorytetowym zadaniem pozostaje poszukiwanie odpowiednich modeli transgranicznego finansowania usług transportowych.

| SZLAKI TURYSTYCZNE

Transgraniczne definiowanie potencjałów turystycznych po obu stronach Odry oraz wynikające z tego wspólne rozwijanie i integrowanie ofert turystycznych to wielka szansa dla całego polsko-niemieckiego pogranicza, jak również dla każdego z czterech Euroregionów. Jest to już szeroko praktykowane, wymaga jednakże trwałego dialogu i stałej koordynacji. Ze względu na swoją strukturę organizacyjną i włączenie do realizacji m.in. programów wsparcia Interreg polsko-niemieckie Euroregiony dysponują na tym polu szczególnymi i efektywnymi możliwościami działania.

Euroregiony powinny wykorzystywać swoją szczególną pozycję, żeby w ścisłym porozumieniu z właściwymi podmiotami nadal przyczyniać się do tworzenia transgranicznych sieci ofert turystycznych i odgrywać rolę mediatora zarówno między obiema stronami granicy, jak i z racji swojego członkostwa w różnych gremiach. Celem powinno być – z uwzględnieniem potrzeb regionalnych – umieszczanie w nieodległej perspektywie czasowej większej ilości produktów turystycznych na rynku, które mogłyby skuteczniej dotrzeć do grup docelowych w obu krajach.

W obliczu stałej redukcji środków finansowych europejskich programów wsparcia dla współpracy transgranicznej, ten sposób postępowania umożliwiłby również lepsze wykorzystanie odpowiednich krajowych i regionalnych programów wsparcia w celu realizacji istotnych dla obszaru pogranicza przedsięwzięć, wykorzystując ich tym sposobem w uzupełnieniu do programów wsparcia Interreg.





Das Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen des Operationellen Programms der grenzübergreifenden Zusammenarbeit Polen (Województwo Lubuskie)–Brandenburg 2007-2013 kofinanziert.
Grenzen überwinden durch gemeinsame Investition in die Zukunft.

Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Lubuskie) – Brandenburgia 2007-2013.
Pokonywać granice poprzez wspólne inwestowanie w przyszłość.