

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

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur
Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

LOSE 1 UND 2

ARBEITSSTAND: 9. Oktober 2007

Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Frankfurt am Main · Dresden



"Pro Lingua"
Grzegorz Załoga

INHALTSVERZEICHNIS

0	Vorbemerkungen zum Arbeitsstand 9. Oktober 2007	1
1	Aufgabenstellung und Projektziele	2
2	Relevante Arbeitsgrundlagen	4
2.1	Vorbemerkung	4
2.2	Projektbezogene Dokumente	5
2.3	Weitere relevante Initiativen und Projekte	6
2.3.1	Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum	6
2.3.2	INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum	9
2.3.3	Kooperierende INTERREG-Projekte	12
2.3.4	Weitere Aktivitäten	14
3	Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum	16
3.1	Politische Rahmenbedingungen	16
3.2	Raum- und Regionalentwicklung	18
3.3	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	23
3.4	Bevölkerung und Bevölkerungsprognose	29
3.5	Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore	33
3.6	Tourismus	40
4	Verkehrsinfrastrukturen – übergeordnete Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen	43
4.1	Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore	43
4.2	Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung	45
4.3	Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur	47
5	Verkehrsinfrastrukturen – „Projektpool“ DPERON	50
5.1	Straße	51
5.1.1	Los 1	51
5.1.2	Los 2	54
5.2	Schiene	59
5.2.1	Los 1	59
5.2.2	Los 2	61
5.3	Wasser	64
5.3.1	Los 1	64
5.3.2	Los 2	65
5.4	Luft	66
5.4.1	Los 1	66

FEDERFÜHRUNG:

Ernst Basler + Partner GmbH

Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam
Telefon 0331 - 74 75 90
Fax 0331 - 74 75 9 90
E-Mail info@ebp.de
Internet www.ebp.de
Stephan Kathke, Katrin Heinz
Projekt: 207091.70

MITGLIEDER DER ARBEITSGEMEINSCHAFT DPERON

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bernhardstraße 37
01187 Dresden
Telefon 0351 - 43 63 90
Fax 0351 - 43 63 919
E-Mail dresden@vkt-gmbh.de
Internet www.vkt-gmbh.de
Christoph Sommer

InterPROJEKT Spółka z o.o.

ul. Podmiejska 21a
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 95 - 720 86 95
Fax 0048 - 604 261 350
E-Mail interprojekt@gorzow-home.pl
Andre Cegielnik

PRO LINGUA

ul. Kazimierza Wielkiego 63
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 605 - 28 28 19
Fax 0048 - 95 - 728 81 36
E-Mail zaloga@web.de
Grzegorz Załoga

5.4.2	Los 2	67
5.5	Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“	68
5.6	Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen.....	72
6	Nächste Arbeitsschritte	74

Anhang

- A1 Projektpool DPERON
- A2 Steckbriefe ausgewählter Projekte
 - A2.1 Projekte Mecklenburg-Vorpommern
 - A2.2 Projekte Brandenburg
 - A2.3 Projekte Berlin
 - A2.4 Projekte Sachsen
 - A2.5 Projekte Zachodniopomorskie
 - A2.6 Projekte Lubuskie
 - A2.7 Projekte Dolnośląskie
- A3 Projektkommunikation
- A4 Vertiefung der wirtschaftlichen Entwicklung
- A5 Vorbereitende Überlegungen zum integrierten Verkehrskonzept
(Ausblick auf Los 4)
- A6 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

0 Vorbemerkungen zum Arbeitsstand 9. Oktober 2007

Im Rahmen des bisherigen Projektverlaufes ist deutlich geworden, dass der Informationsstand aller betroffenen und hierbei insbesondere der regionalen Akteure auf der polnischen Seite zu den Inhalten, Zielen und dem Vorgehen von DPERON noch nicht der Bedeutung des Projektes entspricht. Gleichzeitig ist im Zuge der laufenden Aktivitäten deutlich geworden, dass ein sehr starkes Interesse an einer aktiven Beteiligung der regionalen Akteure am Projekt DPERON besteht.

Die DPERON-Lenkungsgruppe hat daher den Aktivitäten- und Zeitplan für die einzelnen Arbeitspakete dahingehend angepasst, dass zu hier dargestellten Entwurfsergebnissen der Lose 1 und 2 (Analyse) eine Beteiligung der regionalen Akteure in geeigneter Form im Oktober 2007 erfolgen soll, damit die Stellungnahmen in Folgephase bzw. das Gesamtprojekt eingehen können.

Zusätzlich sollen durch regionale Beteiligungen der Euroregionen die regionalen Akteure auch aktiv in die Erstellung der integrierten Verkehrskonzepte (für die Euroregion Pomerania bereits als Los 4 gesichert; für die anderen Euroregionen vorgesehen) eingebunden werden. Der Beteiligung der regionalen Akteure zu diesem Entwurfsstand der Lose 1 und 2 kommt daher eine sehr hohe Bedeutung für die Inhalte des Gesamtprojektes wie auch der weiteren Intensivierung der Kommunikation im deutsch-polnischen Grenzraum zu.

Aufgrund der sehr hohen Gesamtheit an Einzelprojekten und der fortschreitenden Planungsprozesse bei einer Vielzahl an Einzelprojekten stellt dieser Entwurfsstand den aktuellen, recherchierbaren Arbeitsstand dar. Veränderungen der Informationen und notwendige Ergänzungen zu Einzelprojekten sind daher ausdrücklich vorbehalten.

LOSE 1 UND 2

1 Aufgabenstellung und Projektziele

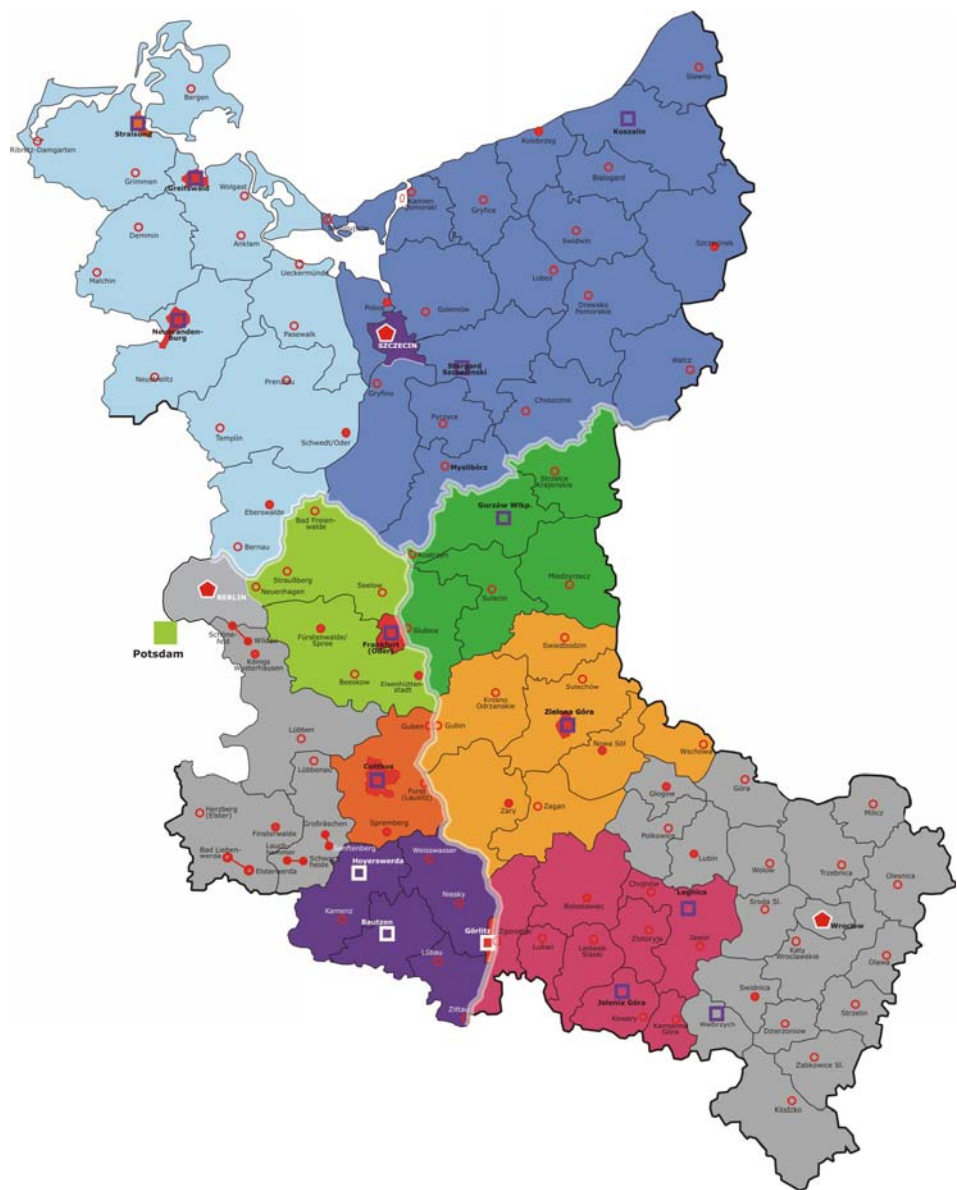
Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamtgebietes durch eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

Zur Intensivierung der wirtschaftlichen Entwicklung und regionalen Zusammenarbeit entlang des deutsch-polnischen Raumes hat sich die Arbeitsgemeinschaft DPERON - vertreten durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg sowie durch die Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. - entschlossen, gezielte Untersuchungen zur Unterstützung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung des Grenzraumes unter besonderer Fokussierung auf wachsende Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des Gebietes und bestehende sowie auszuräumende Hemmnisse unter ganzheitlicher Betrachtung durchzuführen.

Abbildung 1:
Deutsch-Polnischer
Entwicklungsraum Oder/Neiße
(DPERON)

Zuordnung der
Kreise/Wojewodschaften zu
Euroregionen:

- Pomerania**
- Viadrina**
- Spree-Neiße-Bober**
- Neiße-Nisa-Nysa**
- grau: keiner Euroregion zugehörig



Metropolenräume und ihre Verflechtungen in das weitere Umland

Im Zentrum stehen dabei Möglichkeiten einer großräumigen Vernetzung zu einer gemeinsamen Entwicklungsregion und daraus resultierende Synergien für regionale Entwicklung, insbesondere durch das Zusammenwirken der Potenziale der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mit denen der sich entwickelnden

LOSE 1 UND 2

Metropolenregionen Szczecin und Wrocław auf polnischer und dem Sachsen-dreieck auf deutscher Seite sowie den Wirtschafts- und Verwaltungszentren Gorzów Wlkp. und Zielona Góra. In den bisher beiderseits vorliegenden Planungen wird das Gewicht des Grenzraumes erkannt. Dieses hat jedoch im Verhältnis zu den grenzüberschreitenden Erfordernissen noch zu geringe Auswirkungen auf die Planungen der Verkehrsinfrastruktur.

Ausgangspunkt: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit

Ausgangspunkt der Untersuchungen sind die Empfehlungen der 15. Sitzung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit vom September 2004 in Berlin zur Vorbereitung der Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau: Bei der Bewertung der Ausgangsbedingungen, d. h. der bestehenden Strukturen und Planungen, sollen folgende Aspekte im Vordergrund stehen:

- Bestandsaufnahme zur Verknüpfung der Ost-West-Verbindungen mit den Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer und deutscher Seite
- Erfassung sämtlicher Planungen von Infrastrukturvorhaben in der gemeinsamen Grenzregion unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die deutsch-polnische Region als Ganzes
- Die weitere Modernisierung und der Ausbau aller grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen, die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen zum Abbau vorhandener Defizite als Grundlage für eine koordinierte grenzüberschreitende Wirtschaftsförderung und eine zügige Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten
- kontinuierliche Abstimmung von Infrastrukturvorhaben zur Entwicklung des Verkehrs sowie der regionalen Entwicklung unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die Region als Ganzes
- Erarbeitung einer Entscheidungshilfe für Politik, Fachbehörden und Regionen.

Entscheidungsgrundlage für die Euroregionen

Einen konkreten Nutzen werden die Arbeitsergebnisse insbesondere für die Euroregionen haben, die für die anstehenden EU-Förderperiode für ihre Räume Projekte priorisieren müssen.

Beförderung der weiteren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die auf vielen verschiedenen Ebenen existiert, werden folgende Projektergebnisse erwartet:

- Gewährleistung einer stabilen und langfristigen Kommunikation durch Fortführung der grenzüberschreitenden Kooperation auf Arbeitsebene
- Intensivierung der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen durch das Deutsch-Polnische Informationssystem (im Aufbau begriffen) zur Qualifizierung der Planungsprozesse
- Schaffung einer Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur wirtschaftlichen Entwicklung des gemeinsamen Raumes beiderseits von Oder und Neiße
- Intensivierung der fachlichen Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Infrastrukturplanungen auf beiden Seiten durch DPERON
- Vertiefung der Zusammenarbeit bei Einzelvorhaben über gemeinsame Arbeitsgruppen, konkrete Bestimmung des Handlungsbedarfes und der Arbeitsschritte

LOSE 1 UND 2

- Nutzung aktueller Förderprogramme zur Verbesserung der Umsetzung der Planungen
- rechtzeitige Abstimmung von Förderanträgen zur Gewährleistung einer Realisierung von Vorhaben zum beiderseitigen Nutzen
- Generierung gemeinsamer Projekte

DPERON - ein wichtiger Schritt
auf einem langen Weg

Das Projekt DPERON ist dabei als ein Anfang zu werten - weitere Schritte, die in die Gesamtvorstellungen zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eingebettet sind, müssen folgen.

2 Relevante Arbeitsgrundlagen

2.1 Vorbemerkung

Die nachfolgenden Berichtsteile geben den Kenntnisstand zum 31. Juli 2007 wieder. Aufgrund noch ausstehender Abstimmungen und z. T. nicht zur Verfügung stehenden Informationen werden weitere Ergänzungen erfolgen. Der Bericht ist - wie im Rahmen der Koordinierungsgruppe abgestimmt - als Entwurfsstand aufzufassen.

Wichtige Rahmenbedingung -
alle relevanten Plandokumente
auf polnischer Seite werden
überarbeitet

Die nachfolgenden Ausführungen sind insbesondere unter der Prämisse zu verstehen, dass auf polnischer Seite derzeit ein Aktualisierungs- und Priorisierungsprozess ansteht, der sich über alle relevanten Planungsdokumente erstrecken wird. Z. T. liegen bereits konkrete und fortgeschriebene Planungen vor, größtenteils konnte jedoch nur auf die „in Überarbeitung befindlichen“ Planwerke zurückgegriffen werden. Aus diesem Grund werden die derzeit noch aktuellen - in Kürze vermutlich fortgeschriebenen Planungsstände dargestellt.

Großereignisse mit
Auswirkungen auf den Ausbau
der Infrastruktur

Als weiteres Moment im anstehenden bzw. laufenden Fortschreibungs- und Priorisierungsprozess ist die Fußball-Weltmeisterschaft, die 2012 in Polen ausgetragen wird. Hierzu werden Infrastrukturen ausgebaut und modernisiert, jedoch ist heute noch offen, welche Prioritäten hier gesetzt werden.

Schengenbeitritt 2008

Verkehrsrelevante Veränderungen werden sich ebenfalls aus dem Beitritt der Republik zum Schengenabkommen mit Wirkung zum Jahresbeginn 2008 ergeben. Diese werden sowohl Veränderungen im Verkehrsfluss an und zu den Grenzübergangsstellen als auch z.T. bei den Verteilungen auf die grenzübergreifenden Verbindungen nach sich ziehen.

Sekundäranalysen als
Arbeitsgrundlage - ergänzt
durch Expertenbefragung

Für die vorliegende Studie wurden ausnahmslos Recherchen und Sekundäranalysen durchgeführt. Durch die Auswertung einer Reihe von Dokumenten (s. Literaturverzeichnis) wurden größtenteils die erforderlichen Informationen zusammen getragen. Für die polnische Seite erfolgte dies durch die Einbindung der polnischen Partner.

Projektkommunikation

Die Expertenbefragungen sind zum Redaktionszeitpunkt nicht abgeschlossen. Folgende Gespräche wurden bisher durchgeführt bzw. stehen für die weiteren

ARBEITSSTAND: 9. Oktober 2007

LOSE 1 UND 2

Projektphasen noch an. Dabei werden die Befragungen vorrangig per Mail und Telefon erfolgen.

drei
Koordinierungsgruppensitzungen
seit Projektstart

Im Rahmen der Koordinierungsgruppensitzungen am 3. April 2007 (Bernau), 14. Mai 2007 in Frankfurt (Oder) und am 3. Juli 2007 in Potsdam wurden die Zwischenstände, weiteren Arbeitsschritte sowie das weitere Vorgehen besprochen.

Lenkungsgruppe als
projektsteuerndes Gremium

Die begleitende Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium tagte im Zeitraum ebenfalls dreimal. Dieses Gremium hat neben der Projektsteuerung u. a. die Aufgabe, die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und nicht unmittelbar beteiligten deutschen und polnischen Partner sicher zu stellen. Die Marschälle aller drei Wojewodschaften haben bereits im Vorfeld zum eigentlichen Projektstart ihre Zustimmung und Unterstützungsbereitschaft signalisiert.

Auftaktveranstaltung am
23. Mai 2007 in Eberswalde

Am 23. Mai 2007 fand in Eberswalde die Auftaktveranstaltung zum Projekt statt. Unter Beteiligung von deutscher und polnischer Seite wurde über das Vorhaben informiert, Statements und Anforderungen der Projektpartner formuliert und über aktuelle Projekte mit unmittelbarem Bezug zum DPERON berichtet.

sehr hohe Erwartungshaltung -
sehr differenzierte Erwartungen
hinsichtlich der „Flughöhe“ und
der Bearbeitungstiefe

Die bisherigen Projektabstimmungen haben die sehr hohen Erwartungen verdeutlicht, die an das Projekt gestellt werden. Sie haben aber auch gezeigt, dass z. T. sehr unterschiedliche, z. T. divergierende Auffassungen hinsichtlich der vorgesehenen Bearbeitungstiefe (z. B. Vor-Ort-Recherche aller kommunalen Verkehrsinfrastrukturprojekte) und der „Flughöhe“ (z. B. Betrachtung der relevanten Verkehrsbeziehungen zwischen wichtigen Zentren des Untersuchungsraumes) bestehen. Im Rahmen der weiteren Projektarbeit wird ein Schwerpunkt die „Nivellierung“ dieser unterschiedlichen Anforderungen sein.

FAZIT

- Der Kommunikationsprozess ist auf deutscher und polnischer Seite sehr unterschiedlich abzuwickeln und z. T. sehr aufwändig, daher auch auf einem unterschiedlichen Arbeitsstand.
- Die unterschiedlichen Erwartungshaltungen, die mit dem Projekt verknüpft sind, führen teilweise zu Reibungsverlusten in der Kommunikation.
- Die Projektkommunikation wird bis zum Projektende mit den benannten sowie ggf. weiteren Akteuren fortgeführt *und intensiviert*.
- Die Projektbearbeitung hat bisher gezeigt, dass eine „iterative“ Bearbeitung (mehrstufige Abstimmungen) sinnvoll und zielführend ist. So werden Zwischenarbeitsschritte mit den deutschen und polnischen Partnern abgestimmt, um ein von allen Seiten (weitgehend) akzeptiertes Produkt zu erarbeiten.

2.2 Projektbezogene Dokumente

maßgebliche
Planungsgrundlagen beiderseits
der Grenze

Auf deutscher Seite zählen die Bundesverkehrswegeplanung mit ihrem Investitionsrahmenplan, die jeweiligen Landesentwicklungsplanungen, die Entwicklungs- und Handlungskonzepte der Euroregionen zu den wichtigsten Plandokumenten. Für die polnische Seite wurden die Entwicklungsstrategien der

LOSE 1 UND 2

Wojewodschaften, die Raumentwicklungspläne der Wojewodschaften sowie die Entwicklungsstrategien Verkehr der Wojewodschaften ausgewertet. Hierbei ist jedoch obige Einschränkung zu beachten, die auf die in Überarbeitung befindlichen Arbeitsstände dieser Planwerke hinweist.

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

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

2.3 Weitere relevante Initiativen und Projekte

Der deutsch-polnische Grenzraum ist mittlerweile in sehr vielen Projekten analysiert und bearbeitet worden. Dabei wurden jedoch grundsätzlich Teilräume betrachtet, so z. B. die Euroregionen bzw. das Augenmerk auf konkrete Verkehrsachsen gelegt. Eine „Gesamtschau“ für den ganzen Grenzraum entlang Oder und Neiße ist bisher nicht entstanden. Diese Lücke versucht das Projekt DPERON in einem ersten Arbeitsschritt zu füllen.

„Mehrwert“ von DPERON:
Bündelung und Empfehlungen
für den GESAMTraum

Der „Mehrwert“ des Projektes DPERON liegt in der Bündelung der Ergebnisse der vielfältigen und unterschiedlichen Untersuchungen und in der Betrachtung des gesamten Grenzraumes, für den abschließend Aussagen zur Entwicklung der Infrastruktur getroffen werden

Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte kurz beleuchtet.

2.3.1 Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum

ODER-PARTNERSCHAFT

Mit der Oderpartnerschaft wird das Ziel verfolgt, die Oderregion zu einem wachsenden Wirtschaftsraum zu entwickeln. Die Kooperationspartner Berlin, Brandenburg, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie haben sich Arbeitsschwerpunkte in folgenden Handlungsfeldern gesetzt:

- Innovation und Technologietransfer,
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen und
- Tourismus.

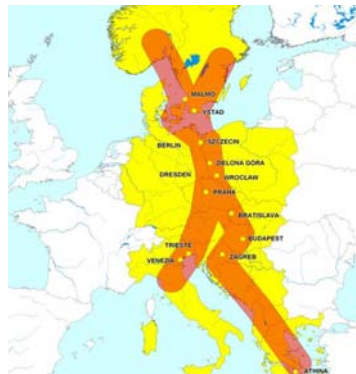
Zu den benannten Handlungsfeldern wurden jeweils eigene Foren gebildet, die sich mit der inhaltlichen Bearbeitung auseinandersetzen. Als wichtige Ziele die Verkehrsinfrastruktur betreffend, lassen sich die folgenden zusammen fassen:

- gemeinsames Lobbying für Schieneninfrastrukturprojekte gegenüber den Nationalregierungen sowie gegenüber der EU



LOSE 1 UND 2

- Optimierung der Fahrpläne und Anschlüsse des gesamten öffentlichen Verkehrs
- Schaffung von attraktiven und übersichtlichen Tarifangeboten im grenzüberschreitenden Verkehr.

CETC

Der Central European Transport Corridor (CETC) umfasst eine Region von Schweden bis zur Adria bzw. zum Mittelmeer. Bereits im September 2001 haben sich die Partner der Regionen zusammen geschlossen, im diesen Transportkorridor gemeinsam zu entwickeln. CETC ist als gemeinsame politische Initiative zu verstehen.

Partner des Projekts sind Skåne (Schweden), die Wojewodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie und Śląskie (Polen), Královéhradecký Kraj, Pardubický Kraj, Olomoucký Kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský Kraj (Tschechien), Bratislava und Trnava (Slowakei), Niederösterreich, Wien, Steiermark, Burgenland (Österreich), Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron (Ungarn), Karlovac, Primorje-Gorski Kotar, Medimurje, Krapina-Zagorje, Varazdin, Grad Zagreb, Koprivnica-Krizevc (Kroatien), Notranjska, Juzna Primorska, Osrednja Slovenija, Stajerska (Slowenien) und Friaul-Venetien (Italien).

sowie Hradec Kralove (Tschechien) und Bratislava (Slowakei) - seit Juni 2006 gehört auch die ungarische Region Győr-Moson-Sopron zu den Partnern.

Im Fokus steht die Europastraße E65 als Hauptachse des CETC. Dieser Korridor beginnt in Malmö (Schweden) und endet in Chaniá (Griechenland), ein Nebenanast führt in die italienische Region Friaul/Venetien. Neben der Straßeninfrastruktur werden ebenso die Schienen- und Wasserwege sowie die Infrastruktur des Luftverkehrs in die Untersuchungen einbezogen. Der CETC übernimmt dabei die Rolle eines „vertikalen Links“ zwischen den Ost-West-Achsen Via Hanseatica, Via Baltica, dem Paneuropäischen Verkehrskorridor III und verbindet Südschweden mit dem zentralen Europa sowie dem südlichen Europa.

Neben der sozioökonomischen Analyse der einbezogenen Räume werden gemeinsame Strategien zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region entworfen. Damit ergeben sich zum Projekt DPERON unmittelbare inhaltliche und räumliche Bezüge, die sich aus der umfassenden SWOT-Analyse zusammen fassen lassen:

- Für alle drei Wojewodschaften wurden als Schwächen die z. T. schlechte bauliche Qualität der Straßen- und Schieneninfrastruktur benannt. Hinzu kommt der geringe Standard von Telekommunikationsinfrastrukturen.
- Die Erreichbarkeit der Städte Szczecin und Koszalin wird als nicht optimal eingestuft.
- Für die wichtigen Städte z. B. Szczecin und Koszalin wird das fehlen von leistungsfähigen Ortsumgehungen festgestellt.

LOSE 1 UND 2

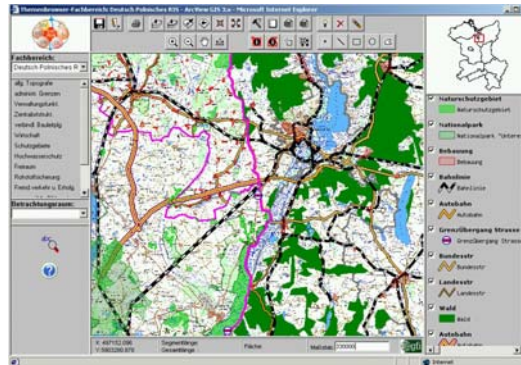
- Lubuskie weist eine Reihe von altindustriellen und ehemals militärisch genutzten Liegenschaften auf, für die bisher keine Nachnutzung gefunden wurde.
- In der Wojewodschaft Dolnośląskie wird das Fehlen von durchgängigen Autobahnverbindungen, von leistungsfähigen Grenzübergängen sowie einer desolaten Schieneninfrastruktur als Schwäche konstatiert. Derzeit wird jedoch am umfassenden Ausbau von Autobahnen und Bahnstrecken gearbeitet.
- Die touristische Infrastruktur ist größtenteils - im Vergleich zu den anderen Regionen - unterentwickelt.
- Mit dem Zentrum Szczecin und der Oderwasserstraße sind sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung der Gesamtregion vorhanden.

Folgende prioritäre Maßnahmen wurden für die drei Wojewodschaften formuliert (die in Klammern angegebenen Projektnummern beziehen sich auf den DPERON-Projektpool im Anhang A1):

- Zachodniopomorskie
 - Modernisierung der Bahnlinien CE 59 (Poznan-Szczecin-Świnoujście) und E59, Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h für den Personenverkehr und 120 km/h für den Güterverkehr (Nr. 317 und 320)
 - westliche Ortsumgehung für Szczecin mit der Oderbrücke in Police
 - Ausbau der Nationalstraße S3/E65 (Nr. 24 und 25)
 - Verbesserung der Erreichbarkeit der Häfen von Szczecin und Świnoujście von der Seeseite
 - Modernisierung der Oder-Wasserstraße (Oder-Programm 2006)
- Lubuskie
 - Modernisierung der Bahntrasse Nr. 273 Wrocław-Szczecin (Nr. 333)
 - Modernisierung der Oderhäfen in Nowa Sol und Cigacice
 - Umsetzung des Oder-Programms 2006
 - Modernisierung der Nationalstraße S3 (Nr. 24 und 25)
 - Bau einer Brücke in Miłsk über die Oder
 - Ausbau der Autobahn A2 (Nr. 166)
 - Modernisierung des Flughafens Babimost (Nr. 365)
 - Errichtung eines kleinen Flughafens in Gorzów Wlkp. (Sportfliegerei, Rettungsfliegerei) (Nr. 366)
 - Modernisierung des Flughafens in Przylep (Zielona Góra)
- Dolnośląskie
 - Ausbau der Autobahn A4 zwischen Zgorzelec und Krzyżowa (Nr. 168, 169)
 - Modernisierung der Bahnlinie E30 zwischen Legnica und Węgliniec (Nr. 339)
 - Modernisierung der Bahnlinie E59 zwischen Wrocław und Poznań
 - Ausbau der Autobahn S3/E65 (Nr. 24 und 25)
 - Errichtung eines Autobahn-Bypasses bei Wrocław und Herstellung der Verbindung mit Wałbrzych und Świdnica
 - Verlängerung der Autobahn S5 zwischen Bydgoszcz-Poznań-Wrocław
 - Ausbau des Flughafens Wrocław (Nr. 367)

LOSE 1 UND 2**D-P-PLIS**

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



Berlin und Brandenburg erarbeiten gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie ein Raumplanungs-informationssystem, in dem Raumplanungsstrukturen des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes auf Basis moderner digitaler Soft- und Hardware in der gleichen Weise zweisprachig dargestellt werden sollen. Das System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch effizient unterstützen. Es steht voraussichtlich noch in diesem Jahr zur Verfügung.

2.3.2 INTERREG-Projekte im Untersuchungsraum**AB LANDBRIDGE**

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



Das Projekt Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) hat zum Ziel, drei Landkorridore (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen) vom Baltikum bis zur Adria hinsichtlich der heutigen und künftigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Entwicklung des Logistiksektors zu untersuchen. Dabei werden verschiedene Szenarien zur Raumentwicklung in unterschiedlichen Zeithorizonten 2010 und 2020 entwickelt.

Am Projekt sind Partner aus Polen, Tschechien, Österreich, Slowenien, Italien und Deutschland beteiligt. Neben Vertreter der Administrationen sind auch verschiedene Wirtschaftsunternehmen einbezogen. Das Projekt startete am 1. Juni 2006, für Ende April 2008 ist der Projektabschluss vorgesehen. Über die Projekthomepage www.ablandbridge.eu sind detaillierte Informationen abrufbar.

Der Untersuchungsraum DPERON liegt damit unmittelbar im Bereich der untersuchten Korridore 2 (grün) und 3 (blau). Inhaltliche Ergänzungen zum Projekt DPERON bestehen insbesondere in der Untersuchung der unterschiedlichen Planungssysteme entlang der Korridore sowie in der zu erstellenden SWOT-Analyse für den Gesamttraum.

LOSE 1 UND 2**BALTIC GATEWAY+**

Das Projekt BALTIC GATEWAY+ hat zum Ziel, in den Regionen des südlichen Ostseeraumes eine verbesserte verkehrliche Einbindung zu schaffen, die zu effizienten Verkehrslösungen führt. Insbesondere die Wasserwege der südlichen Ostsee sollen besser in die transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden werden und das Konzept der „Motorways of the Sea“ („Meeresautobahnen“) als Alternative zu den landseitigen Korridoren weiter entwickelt werden.



Besondere Schwerpunkte bilden der Ausbau des Containerverkehrs und die Errichtung von Containerterminals sowie Untersuchungen zu Twinning-Projekten bestimmter Häfen.

COINCO

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

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

Die folgenden Projektpartner arbeiten gemeinsam an diesen Zielen:

- Kopenhagen (Lead partner)
- Bornholm
- Oslo

ARBEITSSTAND: 9. Oktober 2007

LOSE 1 UND 2

- Østfold
- Akershus
- Business Region Göteborg AB
- Region Skåne
- Malmö
- Lund
- Landskrona
- Helsingborg
- Region Halland
- Region Västra Götaland
- InvestitionsBank des Landes Brandenburg

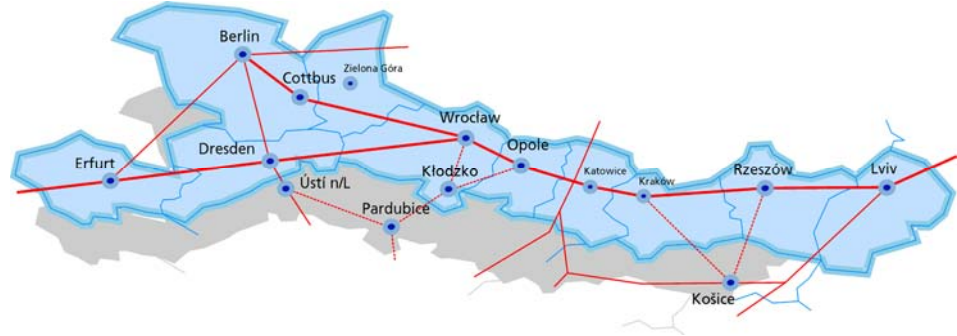
JoiTraM

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

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

Unter Federführung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wurden folgende Ergebnisse erzielt:

- Für die Bahnverbindungen Berlin-Gorzów Wlkp., Berlin-Zielona Góra, Berlin-Sulechów, Guben-Nowa Sol und Cottbus Żagań wurden Optimierungen hinsichtlich der Fahrplanabstimmung, der Betriebsabläufe und der Umsteigebeziehungen entworfen, die zu deutlichen Fahrzeitreduzierungen und damit zur Attraktivierung dieser Verbindungen beitragen. Die Verknüpfungen mit dem übrigen ÖPNV wurden ebenfalls hinsichtlich von Optimierungsmöglichkeiten untersucht.
- Aus diesen Ansätzen wurden die Folgen für die Ertüchtigung der Infrastruktur abgeleitet und Vorschläge für die Umsetzung unterbreitet.
- Für die Entwicklung der Regieebene wurden konkrete Organisationsstrukturen und ein „Fahrplan“ zur zeitlichen Abwicklung erarbeitet.

LOSE 1 UND 2**2.3.3 Kooperierende INTERREG-Projekte****VIA REGIA**

Die Via Regia verbindet als Paneuropäischer Verkehrskorridor III Städte und Metropolen wie Berlin, Dresden, Breslau, Lemberg und Kiew. Dieser Raum, in dem rund 30 Mio. Menschen leben, ist von großer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung und die weitere Integration der Europäischen Union und ihrer Nachbarn. Um die daraus resultierenden Potenziale optimal nutzen zu können, wollen die Projektpartner von ED-C III Via Regia eine Strategie zur Raumentwicklung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III entwickeln.

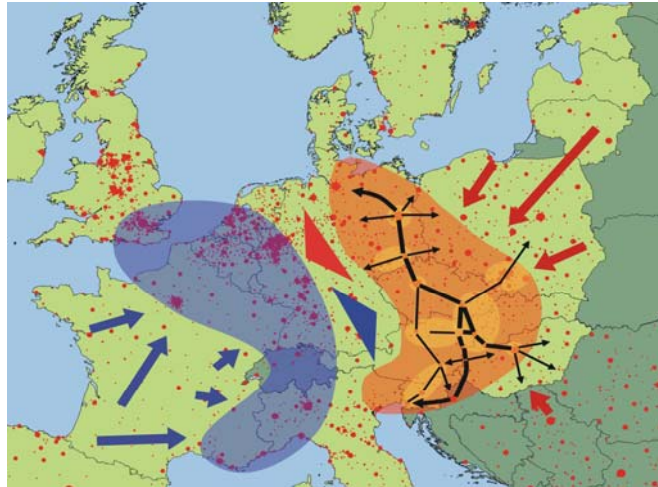
Folgende Ziele werden bei der Bearbeitung verfolgt:

- Stärkung der Knotenstädte und der Metropolenräume durch Verbesserung der Erreichbarkeit
- Stärkung der Verbindungen zu anderen Korridoren und benachbarten Regionen
- Stärkung der Grenzregionen als verbindende Schnittstellen

Vor dem Hintergrund der EU-Ost-Erweiterung ergeben sich neue Impulse bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung insbesondere der Regionen, die die „neue Schnittstelle“ zwischen „alten“ und „neuen“ EU-Ländern bilden. Neben der hinlänglich bekannten „blauen Banane“ ist eine weitere Region in den Fokus gerückt: Der gesamte Raum Ostdeutschland, West- und Südpolen, Tschechien sowie Österreich bilden ein „Gegengewicht“ zu Entwicklungsachse London-Paris-Mailand.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 4:
Entwicklungsräume und
Entwicklungsrichtungen
[Quelle Projekt SIC]



Als Bestandteil des paneuropäischen Transportkorridors III wird die Via Regia mit deutschen, polnischen, tschechischen und ukrainischen Partnern entwickelt. So wird z. B. die Bahnverbindung Berlin-Silesia-Wroclaw näher untersucht. Neben der Analyse von Siedlungsstrukturen werden insbesondere auch die Verkehrsinfrastrukturen im deutsch-polnischen Grenzraum im Detail untersucht. Aufgrund der z. T. identischen Untersuchungsräume beider Projekte fanden gemeinsame Abstimmungen mit den polnischen Partnern statt. Derzeit werden verschiedene Raumentwicklungsszenarien (mit Zeithorizonten 2012 und 2025) für die Via Regia entwickelt - ein Abschluss dieser Arbeiten ist für das 3. Quartal 2007 vorgesehen.

Die durchgeführte Regionalanalyse Berlin-Brandenburg, die zu den Themenfeldern Siedlung, Verkehr, Forschung und Entwicklung, Wirtschaft und Tourismus Stärken und Schwächen der Region herausgearbeitet hat, bildet eine wichtige Grundlage für den Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum Oder/Neiße.

RAIL BALTICA

Abbildung 5:
Trasse der Rail Baltica
[Quelle: IPG GmbH]



Im Rahmen des Projektes Rail Baltica wurden insgesamt drei verschiedene Studien erarbeitet:

- Untersuchung der grenznahen und grenzüberschreitenden Infrastrukturplanungen im Bereich der deutsch - polnischen Grenze im Wirkungsbereich des Verkehrskorridors der RAIL BALTICA
- Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum
- Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)/Ślubiice

Ausgehend von Berlin hat das Projekt zum Ziel, regionale Entwicklungspotenziale entlang der Eisenbahnstrecke der Rail Baltica aufzuzeigen, Vorschläge für die Gestaltung des Umfeldes und die Verknüpfung der Eisenbahntrasse mit den anderen Verkehrsträgern zur Aktivierung dieser Potenziale auszuarbeiten und den Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern zu organisieren.

Der Schwerpunkt liegt in der Untersuchung grenzüberschreitender Infrastrukturplanungen, bei den Anforderungen an die Vernetzungen der Bahn mit den

LOSE 1 UND 2

anderen Verkehrsträgern zur effektiven Gestaltung des Güterumschlages und damit der Möglichkeiten, die Infrastruktur für die regionale Entwicklung nutzbar zu machen.

2.3.4 Weitere Aktivitäten**STUDIE ZUR DARSTELLUNG DES VERKEHRSPOTENZIALS ZWISCHEN DEN WIRTSCHAFTSRÄUMEN BERLIN-BRESLAU UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER EINBETTUNG IN DEN KORRIDOR SKANDINAVIEN-/RAUM HAMBURG-SÜDWESTPOLEN/UKRAINE [„DORNIER-STUDIE“]**

Schwerpunkt der Studie ist die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des BBI auf die Achse Berlin-Wrocław. Darüber hinaus werden Abschätzungen zur touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes nach 2012 erstellt.

VERKEHRSKONZEPT ODERLAND-SPREE

Die Regionale Planungsgemeinschaft erarbeitet derzeit ein Verkehrskonzept für die Region (nur für die deutsche Seite). Ziel des Verkehrskonzeptes ist, die Anforderungen zur Verkehrsentwicklung in der Region mit den zur Zeit in Überarbeitung befindlichen Planungen des Landes Brandenburg in Einklang zu bringen. Insbesondere die Erreichbarkeit und die Erschließung der Regionalen Wachstumskerne (RWK), die künftig besondere Bedeutung bei der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes haben werden, sowie die Verknüpfung der Region mit dem Airport Berlin Brandenburg International (BBI) werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes besonders betrachtet.

Im Zuge der Projektarbeit erfolgt eine intensive Abstimmung. Am 25. September fand dazu ein Arbeitsgespräch statt; Ende Oktober wird ein weiteres stattfinden. Es zeichnet sich ab, dass hier modellhaft aufgezeigt werden kann, wie regionale Planungsaktivitäten und das Projekt DPERON verzahnt und gemeinsam in Ihrer Wirkung verstärkt werden können.

BBR-FORSCHUNGSPROJEKT ZU GRENZÜBERSCHREITENDEN KOOPERATIONEN

Aktuell laufen auf allen nationalen und regionalen Ebenen die Vorbereitungen für die neue Strukturfondsförderperiode 2007 bis 2013. Die Operationellen Programme werden erarbeitet, die entsprechenden Evaluationen und Strategischen Umweltprüfungen durchgeführt sowie die Abstimmungen mit den Wirtschafts- und Sozialpartnern vollzogen. Dies betrifft auch die Programmplanung für das neue Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“, welches die bisherige Gemeinschaftsaufgabe INTERREG ablöst. Im Rahmen dieses Ziels konzentriert der Europäische Fond für regionale Entwicklung (EFRE) seine Unterstützung auf die grenzübergreifende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit.

Bei der Vorbereitung eigener transnationaler Projekte stellt sich auch für Deutschland die Frage, welche Projekte von besonderem Bundesinteresse sind,

LOSE 1 UND 2

welche Partner für diese Projekte gewonnen werden können und wie die Projektumsetzung erfolgen könnte.

In dem Forschungsprojekt wird deswegen untersucht, welche Projekte und Projektansätze im erweiterten deutsch-polnischen und deutsch-tschechischem Grenzraum auch aus transnationaler Sicht Erfolg versprechend sind. Diese Projektansätze sollten den Anforderungen und Bedürfnissen des Bundes, der Länder und der Regionen entsprechen und gleichzeitig eine großräumige Vernetzung zu einer mitteleuropäischen Entwicklungsregion fördern. Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Bewertung der in der auslaufenden Förderperiode gemeinsam mit Polen und Tschechien realisierten grenzüberschreitenden INTERREG IIIA-Projekte. Aus der Analyse, Systematisierung und der Bewertung relevanter Projekte können Hinweise zur strategischen Ausrichtung transnationaler Projekte gewonnen werden. Dabei geht es in erster Linie um Projekte, die Wirkungen und Nutzen für den erweiterten Grenzraum mit sich bringen. Neben den üblichen Fördergebieten wie die Euroregionen werden deshalb auch Zentren und Regionen wie Posen, Breslau, Prag, Erfurt, Berlin oder Nürnberg in die Betrachtung miteinbezogen.

Die Projektergebnisse sollen letztlich eine klare Orientierung bei der Projektentwicklung im Rahmen von transnationalen Programmen für Mitteleuropa und gegebenenfalls den Ostseeraum unterstützen und für die Auswahl von Projekten genutzt werden, die im Bundesprogramm "Transnationale Zusammenarbeit" gefördert werden sollen.

Das Forschungsprojekt startete im Dezember 2006 und wird im November 2007 voraussichtlich abgeschlossen. In den Abschlussbericht des Projektes DPERON können dann ggf. die aktuellen Arbeitsergebnisse eingearbeitet werden.

Dem Bearbeiterteam wurde das Projekt DPERON zur Kenntnis gegeben.

3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Wirtschaftliche Beziehungen

Die deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen sind dicht und vielfältig. Als größter Markt unter den neuen EU-Mitgliedsländern und als zweitgrößter Nachbar Deutschlands nimmt Polen eine Schlüsselposition ein. Deutschland ist der wichtigste Handelspartner Polens, mit dem rund ein Drittel des Außenhandels abgewickelt wird. Umgekehrt gehört Polen zusammen mit der Tschechischen Republik zu den wichtigsten Handelspartnern Deutschlands in Mittel- und Osteuropa. 2006 stieg der Umsatz im bilateralen Handel um 26,4 % auf ca. 49,4 Mrd. Euro. Polen exportiert vor allem Maschinen und Anlagen, Fahrzeuge, Metallwaren, Lebensmittel, und Möbel. Deutsche Firmen exportieren nach Polen Maschinen und Anlagen, Fahrzeuge, chemische und Kunststoffzeugnissen.

Rund 10.000 deutsche Firmen pflegen derzeit langfristigen Geschäftsbeziehungen in Polen. Schwerpunkte sind die Automobilindustrie, Finanzdienstleistungen, Groß- und Einzelhandel, Lebensmittelverarbeitung und Stromversorgung. Gleichzeitig nimmt die Zahl polnischer Unternehmen zu, die sich in Deutschland etablieren. Seit dem Beitritt Polens zur EU am 1. Mai 2004 haben sich ca. 20.000 polnische Firmen in Deutschland registrieren lassen.

Gemeinsame Wissenschafts- und Forschungslandschaft initiiert

Eine wichtige Säule der deutsch-polnischen Wissenschaftsbeziehungen sind die Hochschulpartnerschaften. Verschiedene deutschsprachige Studiengänge, die 1991 wieder gegründete Europa-Universität „Viadrina“ in Frankfurt (Oder), die Angebote der „Neiße-Universität“ oder das „Internationale Hochschulinstitut Zittau“ intensivieren den gegenseitigen wissenschaftlichen und kulturellen Austausch. Daneben gibt es, auf der Grundlage des Abkommens über wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit von 1989, eine intensive wissenschaftliche Zusammenarbeit, die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördert wird (u. a. zwei deutsch-polnische Graduiertenkollegs) und an der in beiden Ländern eine Vielzahl von Instituten beteiligt sind.

Vielfältige Partnerschaften auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens

Zwischen Polen und Deutschland bestehen über 600 Städte- und Regionalpartnerschaften. Am geförderten Jugendaustausch nehmen jährlich etwa 150.000 Jugendliche teil. Allein in Deutschland werden jährlich um 6000 deutsch-polnische Ehen geschlossen.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ...

Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördert und koordiniert die Aktivitäten im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Grundsätzlich liegt die Förderung von Kooperation bei gemeinsamen Herausforderungen in den Grenzregionen im Kompetenzbereich der Bundesländer, die dabei vom Bund unterstützt werden.

Mitglieder der Kommission sind auf deutscher Seite das Auswärtige Amt und Vertreter aus weiteren Bundesministerien sowie aus jenen Bundesländern, in deren Aufgabenbereich die regionale und grenzüberschreitende Zusammenar-

LOSE 1 UND 2

beit fällt. Die polnische Seite wird durch das Innenministerium sowie durch Vertreter von Regierung und Wojewodschaften repräsentiert. Auch die EU-Kommission kann Teilnehmer zu den Sitzungen entsenden. Die vier Euroregionen (Spree-Neiße-Bober, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Neiße) sind hier ebenfalls vertreten. Zu den Aufgaben der Regierungskommission gehört es, die Kontakte und die Zusammenarbeit zwischen regionalen, kommunalen und sonstigen Institutionen zu pflegen und weiterführende Initiativen anzuregen. Ihr Plenum tritt einmal jährlich zusammen.

... benötigt Kontinuität ...

Die projektbezogene grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist jedoch insbesondere in den letzten Monaten durch die eingeführte Pflicht, internationale Beziehungen auf der Ebene der Wojewodschaften, Kreise, Städte und Gemeinden vom Außenministerium genehmigen zu lassen, etwas zeitaufwändiger worden. Insbesondere in den Grenzregionen hat diese politische Rahmenbedingung viele Projekte blockiert oder verhindert.

... und ein gemeinsames
Problembewusstsein

Auch im Jahr 2007 muss die notwendige Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins betont werden. Es darf weiterhin nicht außer Acht gelassen werden, dass sich Polen und insbesondere auch die Grenzstädte noch in einer Art „Nachholprozess“ befinden, der auch zur Folge hat, dass regionale/örtliche Interessen im Vordergrund stehen und die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung nicht als unbedingt erforderlich angesehen wird.

Euroregionen leisten wertvolle
und unverzichtbare Basisarbeit

Die Akteure, die sich im Rahmen der Arbeit der Euroregionen engagieren, leisten mit ihren ganz konkreten täglichen grenzüberschreitenden Abstimmungen die maßgebliche Basisarbeit zur Entwicklung der Grenzregionen. Über die gemeinsamen Entwicklungs- und Handlungskonzepte erfolgt die grenzüberschreitende Verständigung zur grundsätzlichen Entwicklungsstrategie der Regionen sowie über prioritäre Projekte und Maßnahmen. Beiderseits der Grenze werden diese Projekte und Maßnahmen im Konsens umgesetzt, um wichtige Effekte für die gesamte Region zu erzielen.

FAZIT

- Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit bildet die Plattform für eine kontinuierliche Kooperation.
- Im Grenzraum ist eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Kooperationen aktiv, die z. T. stark aus der Arbeit der Euroregionen resultieren, z. T. aus anderen Initiativen entstanden sind.
- Spezifische fachliche Probleme und Anliegen bedürfen einer konkreten und unmittelbaren, d. h. direkten Abstimmung und sind auf anderen Ebenen zu klären.
- Das z. T. fehlende Problembewusstsein zur Betrachtung einer gemeinsamen Region resultiert aus dem stattfindenden „Nachholprozess“, der regionale/örtliche Interessen in den Vordergrund stellt.

LOSE 1 UND 2**3.2 Raum- und Regionalentwicklung**

Abbildung 6:
Zentraleuropäischer Nord-Süd-
Entwicklungskorridor
von Skandinavien bis zum
Mittelmeer
[Quelle: complan/Deutscher
Verband/Gemeinsame
Landesplanung Berlin-
Brandenburg]



Der deutsch-polnische Entwicklungsraum Oder/Neiße ist durch die EU-Erweiterung in das Zentrum Europas gerückt. Diese Lage bietet diesem Raum die besondere Chance, die wachsenden Verkehrs- und Warenströme zu nutzen und zu einer weiteren leistungsfähigen Schnittstelle im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr zu werden.

Gemäß Beschluss der Infrastruktur- und Raumentwicklungs-Ministerkonferenz in Magdeburg am 10. Mai 2007 wurden folgende zentrale Forderungen an die Europäische Union formuliert:

- Verlängerung des prioritären TEN-Korridors 1 über Berlin und Rostock nach Kopenhagen („missing link“)
- „großräumige Positionierung in Europa statt Teilraumegoismen“
- konkrete Zusammenarbeit bei der Vorbereitung von Projekten, politische Unterstützung, Bildung von Projektclustern

polyzentrale Raumstrukturen in
Zwischen- und Periphereräumen

Beiderseits der Grenze prägen polyzentrale Raumstrukturen die Siedlungsstruktur. Der südliche Teil des Untersuchungsraumes (südlich einer Linie Berlin-Poznań) ist insgesamt dichter besiedelt und weist eine dichtere Struktur an zentralen Orten auf. Die Hauptverkehrsachsen führen in west-östlicher Richtung durch den Untersuchungsraum, die Nord-Südachse ist vor allem in Mecklenburg-Vorpommern ausgeprägt (A20).

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



LOSE 1 UND 2**Raumstruktur
nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte**

- Innerer Zentralraum
- Äußerer Zentralraum
- Zwischenraum mit Verdichtungsansätzen
- Zwischenraum geringer Dichte
- Peripherraum mit Verdichtungsansätzen
- Peripherraum sehr geringer Dichte

Der größte Teil des DPERON liegt demnach im Zwischenraum mit geringer Dichte bzw. mit Verdichtungsansätzen. Der Raum zwischen Berlin und Warszawa wird als Peripherraum mit Verdichtungsansätzen bzw. mit sehr geringer Dichte eingeordnet. Nur die Metropole Berlin wird dem inneren Zentralraum zugeordnet.

Ausgangslage erfordert
Betrachtung als Gesamttraum
und Abbau von Konkurrenzen

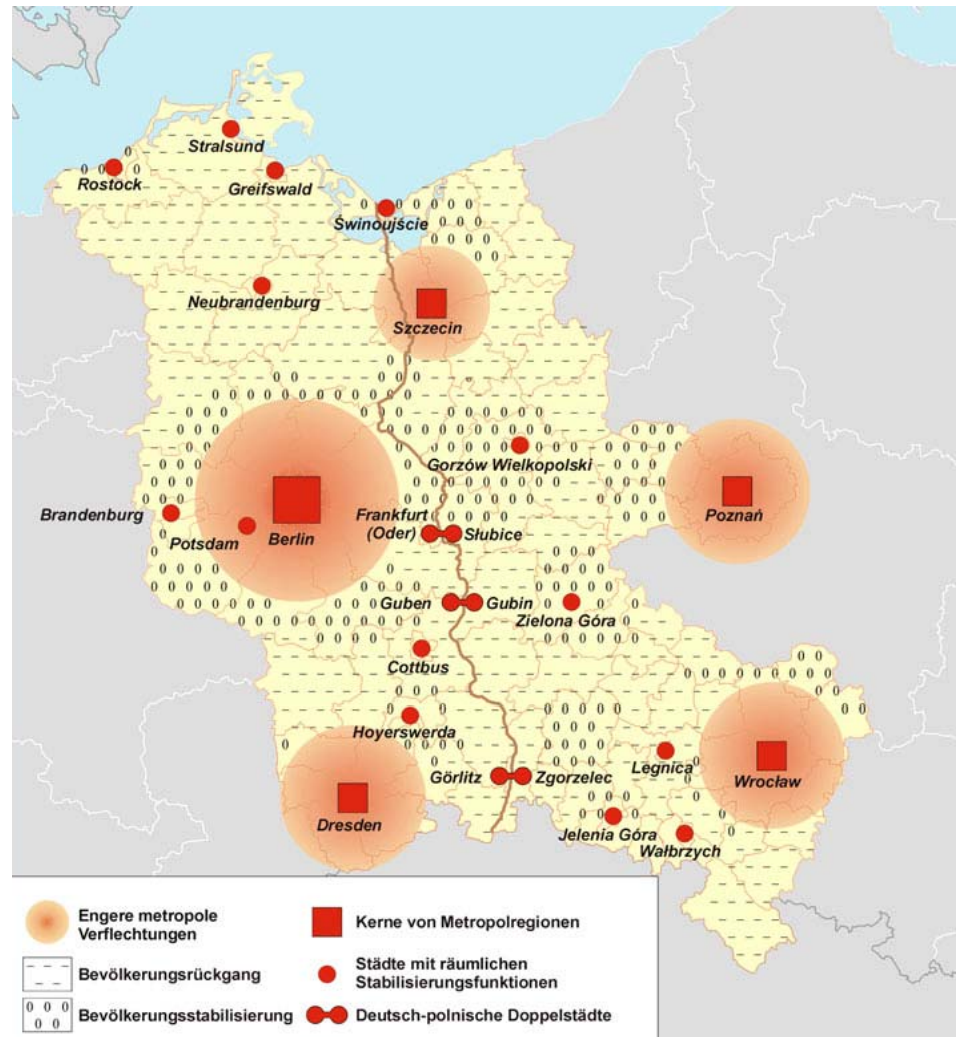
Auch vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage hat die deutsch-polnische Regierungskommission in ihren Empfehlungen zur Entwicklung des Grenzraumes (2004, 2006) darauf eingewirkt, den Grenzraum als Ganzes zu betrachten und keine (weiteren) Konkurrenzen aufzubauen bzw. zu forcieren. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungsgrundsätze, zeigen die nachfolgenden Entwicklungsszenarien des Hamburgischen Weltwirtschafts-Archivs die denkbaren Tendenzen für den gesamten Grenzraum bis zum Jahr 2020 auf.

Entwicklungsszenarien zur
Abschätzung künftiger
Entwicklungschancen

Wie sich dieser deutsch-polnische Raum künftig entwickeln könnte, hat das Hamburgische Weltwirtschafts-Archiv in verschiedenen Szenarien untersucht. Demnach könnte der Raum im Jahr 2020 sich in der Form entwickelt haben, dass die bereits heute bedeutendsten Zentren Berlin, Szczecin, Poznań, Dresden und Wrocław zu den Motoren der Raumentwicklung werden, aber auch eine Konzentration der Entwicklung auf eben diese Kerne bewirken.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 8:
Siedlungsstruktur des
Grenzraumes im Jahr 2020
[Quelle: HWWA-Report 262]



Konzentrationsprozesse im
„Deutsch-Polnischen-Haus“

Das oben dargestellte Entwicklungsszenario stellt einen ausgeprägten räumlichen Konzentrationsprozess dar. Vor dem Hintergrund einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung sowie eines allgemeinen Trends zu wissensbasierten Wirtschaftsstrukturen expandiert die wirtschaftliche Aktivität vor allem in den fünf großen Städten des Untersuchungsraumes. Durch Suburbanisierungsprozesse wird insbesondere im Umland dieser Städte die Bevölkerung und die Beschäftigung zunehmen. Dieser Entwicklung stehen teilweise erhebliche Bevölkerungsrückgänge in ländlichen Regionen und mittelgroßen Städten gegenüber.

Folgende Annahmen liegen dem Entwicklungsszenario zugrunde:

- Durch die EU-Erweiterung gerät der Grenzraum in eine zentrale Lage.
- Die zentrale Lage erhöht das Entwicklungspotenzial.
- Der Grenzraum nutzt dieses Entwicklungspotenzial.

Dieses Szenario würde zu folgenden Entwicklungen führen:

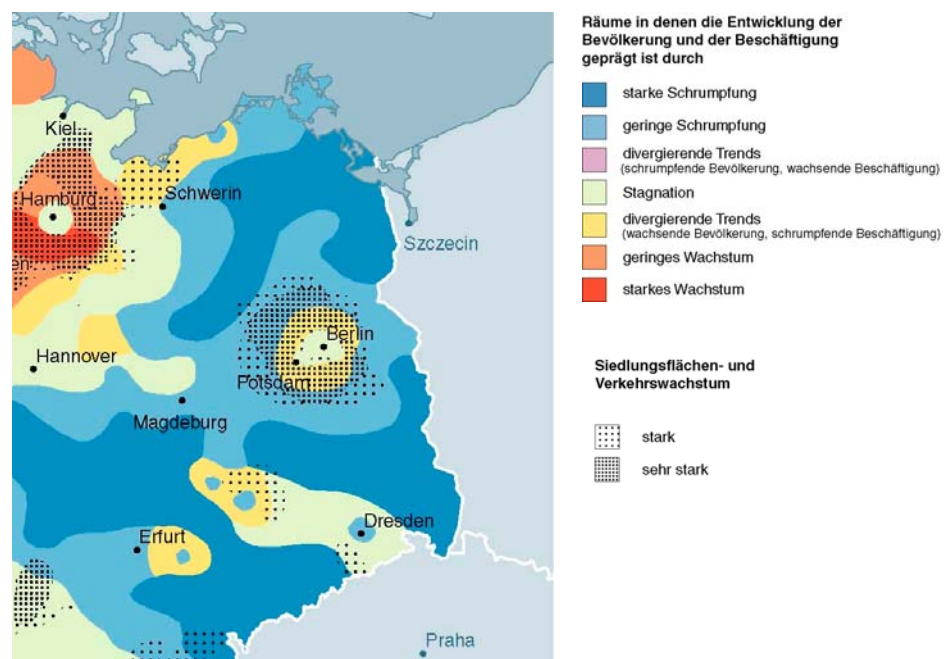
- Konvergenz: Der polnische Teil des Grenzraumes holt in der Wirtschaftsentwicklung auf, die Wirtschaftsstrukturen passen sich denen der westlichen Länder an.

LOSE 1 UND 2

- Die grenzüberschreitenden Verflechtungen nehmen zu.
- Dieser Entwicklungsprozess führt zu deutlichen räumlichen Konzentrationen und der weiteren Kristallisation von Metropolregionen.
- Der Bevölkerungsrückgang und die Altersprozesse werden insbesondere in den ländlich geprägten Gebieten anhalten.

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

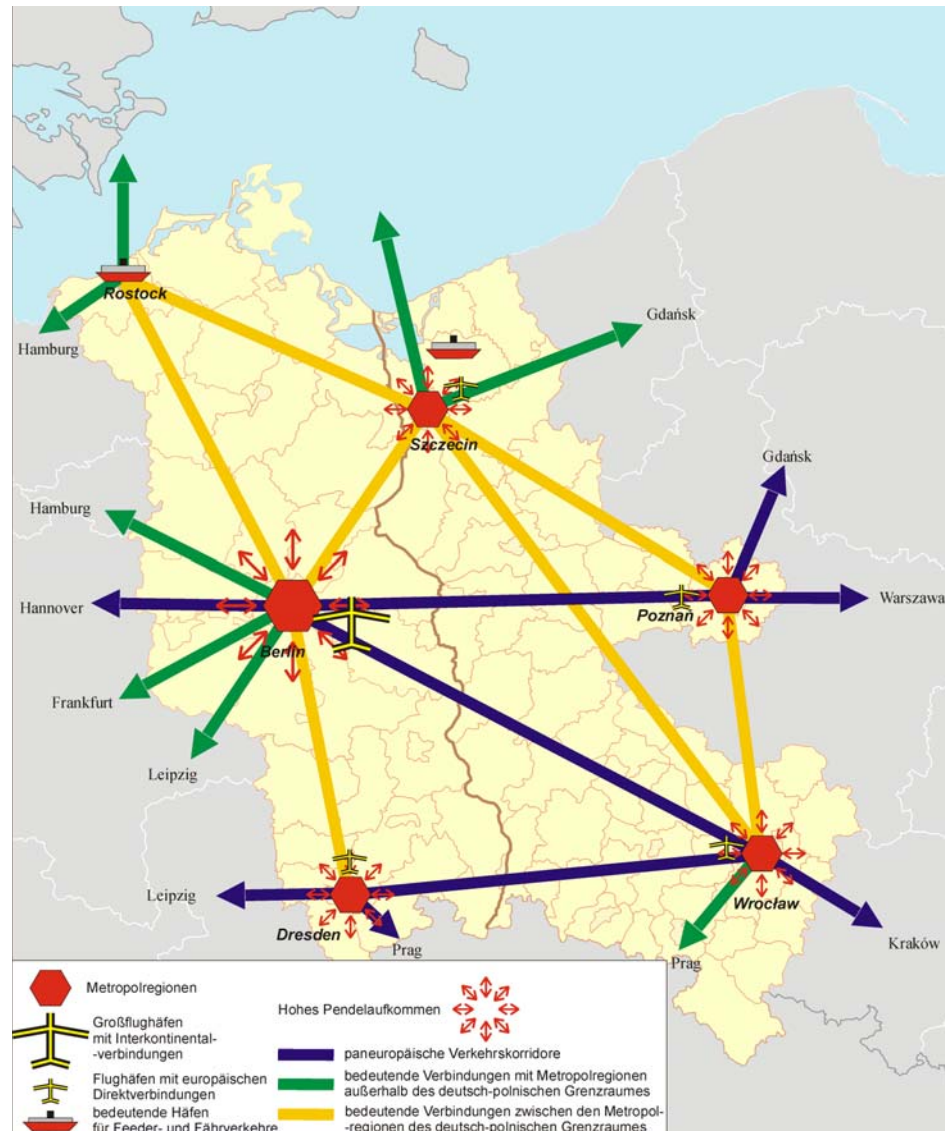
Abbildung 9:
Trend der Raumentwicklung
[Quelle: BBR,
Raumordnungsbericht 2005]



Daraus lassen sich Prognosen für die Entwicklung der Hauptverkehrsströme ableiten:

LOSE 1 UND 2

Abbildung 10:
Hauptverkehrsströme
im Jahr 2020
[Quelle: Hamburgisches Welt-
Wirtschafts-Archiv]



Insbesondere die Relationen Berlin-Szczecin, Szczecin-Wrocław, Szczecin-Poznań und von Berlin sowie Szczecin Richtung Rostock werden an Bedeutung gewinnen.

FAZIT

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

LOSE 1 UND 2

FAZIT

stabilisierend wirken werden. Dazu gehören auf der deutschen Seite im Untersuchungsraum Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Cottbus, Bautzen, Görlitz, Hoyerswerda. Für die polnische Seite müssten diese Funktionen die Städte Koszalin, Stargard Szczecinski, Gorzów Wlkp., Zary, Glogow, Jenenia Góra und Wałbrzych übernehmen.

- In den strategischen Planungen beiderseits der Grenze wird das Gewicht des Grenzraumes erkannt, dieses Gewicht hat jedoch - im Verhältnis zu den Erfordernissen - zu geringe unmittelbaren Folgen für eben diese Planungen. Hier wird vorrangig auf die grenzüberschreitenden Kooperation verwiesen.

3.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

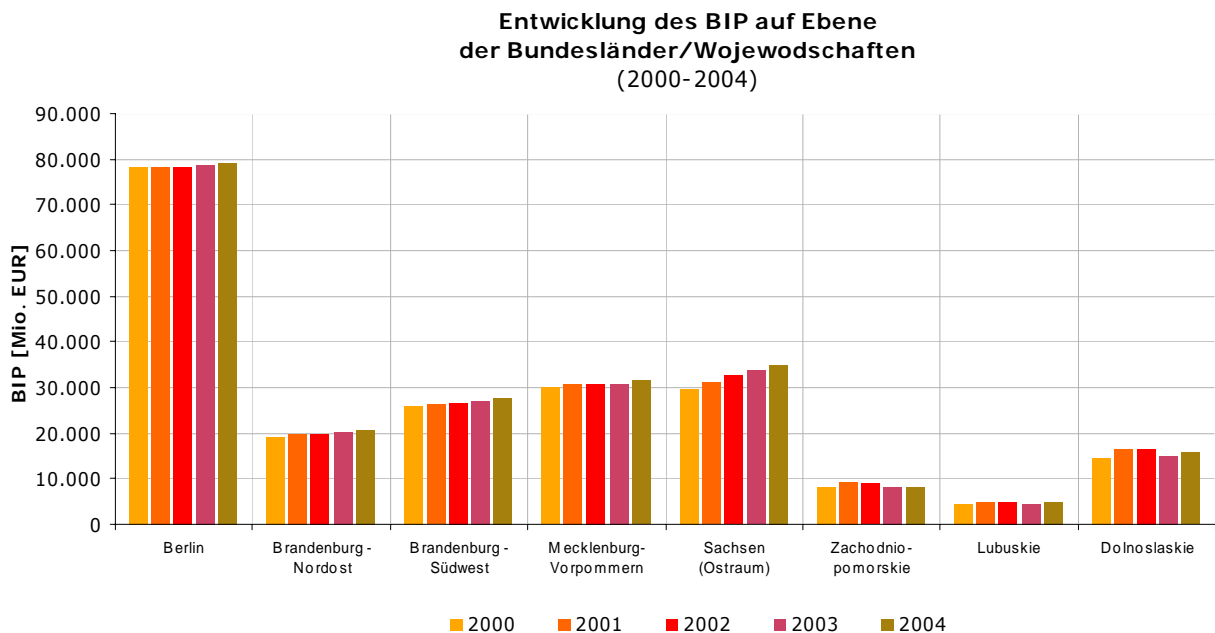
positive Wirtschaftsentwicklung
- Nachholbedarf in der
Grenzregion

Derzeit haben die Teilregionen - trotz der positiven Wirtschaftsentwicklung beiderseits der Grenze - mit vergleichsweise großen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Die Strukturschwäche auf deutscher Seite und die unzureichende finanzielle Ausstattung der Kommunen auf polnischer Seite behindern langfristig die wirtschaftliche Entwicklung. Grundsätzlich kann sich der Raum aufgrund seiner Potenziale zu einer grenzübergreifenden europäischen Wirtschaftsregion, einer „Brückenregion“ entwickeln.

BIP als wichtiger
Wirtschaftsindikator

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

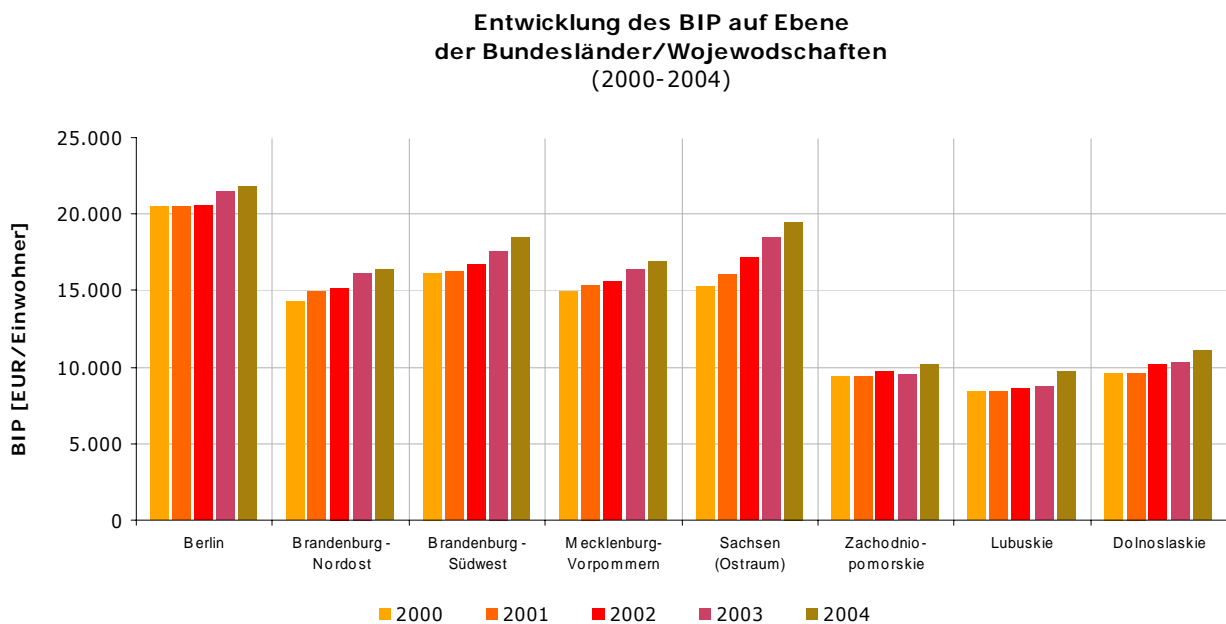
Abbildung 11: Entwicklung des BIP (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



LOSE 1 UND 2

Berlin hat - aufgrund seiner großen Einwohnerzahl - in den letzten Jahren das höchste BIP erwirtschaftet. Die Wojewodschaft Dolnośląskie kann auf eine ähnliche Größenordnung des BIP vom Nordosten Brandenburgs zurück blicken. Insgesamt sind die beiden Wojewodschaften Zachodniopomorskie und Lubuskie jedoch mit einem deutlich geringeren BIP ausgestattet - ein Hinweis auf die vorhandene Wirtschaftskraft der Regionen. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Einwohnerzahlen ist die Betrachtung des Pro-Kopf-BIP sinnvoll.

Abbildung 12: Entwicklung des BIP pro Einwohner (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



Berlin (noch) als „Zugpferd“ der Region - Aufschwung in Sachsen - Nachholbedarf in Zachodniopomorskie, Dolnośląskie und Lubuskie

Alle Regionen des Betrachtungsraumes konnten in den letzten Jahren ein steigendes Bruttoinlandsprodukt erwirtschaften - jedoch auf relativ unterschiedlichem Niveau. Während der deutsche Teil des Untersuchungsraumes ein BIP in Höhe von 16.300 bis 21.700 EUR pro Einwohner aufweist, findet sich im polnischen Teil ein BIP von rd. 9.700 bis 11.100 EUR je Einwohner. Die Wojewodschaft Dolnośląskie kann dabei auf das höchste BIP verweisen. Die Entwicklung in den vergangenen Jahren zeigte jedoch einen deutlichen Anstieg des BIP in Lubuskie und Dolnośląskie, während der Anstieg in Berlin sowie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sehr viel geringer ausfiel. Den größten Sprung hat Sachsen (Ostraum) zu verzeichnen, hier konnte eine Steigerung von fast 1/3 erfolgen. Zachodniopomorskie hat - ähnlich wie Berlin - nur einen Anstieg um rd. 7,5 % zu verzeichnen. Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins und Zachodniopomorskies stagniert im Vergleich zur Entwicklung in den anderen Regionen - alle anderen Länder weisen Entwicklungen mit einer höheren Dynamik auf.

Voraussetzung hierfür ist die Entwicklung des deutsch-polnischen Grenzraumes zu einer europäischen Region verstärkter wirtschaftlicher Integration mit einer eigenen Identität. Die Vision eines „deutsch-polnischen Hauses“ (Fünfeck zwischen den Städten Berlin - Stettin - Posen - Breslau - Dresden) kann identitätsstiftendes Moment werden, um z. B. die gemeinsame Position bei der Europäischen Kommission zu stärken. Die Akteure im Grenzraum müssen sich - trotz

LOSE 1 UND 2

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

Neuausrichtung der
Wirtschaftsentwicklungsstrategie
in Brandenburg - Vorbild für
andere

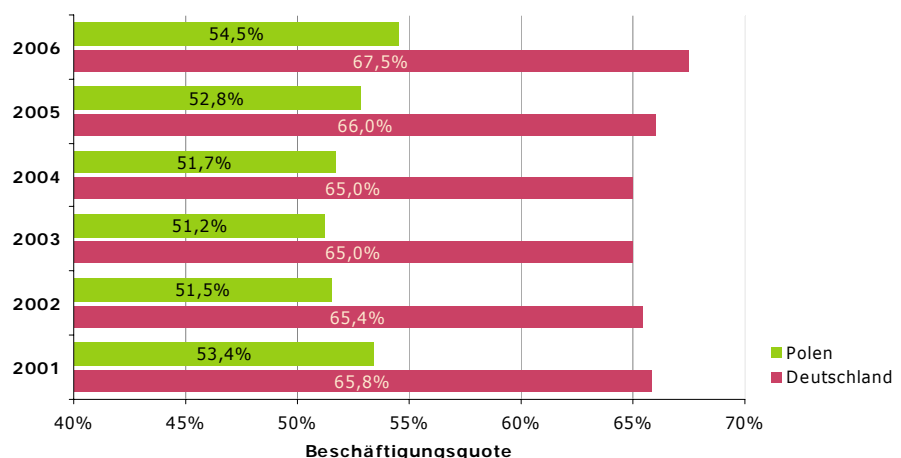
Für die künftige wirtschaftliche Entwicklung werden derzeit auf der deutschen Seite die Weichen neu gestellt. Das Land Brandenburg hat mit seiner Strategie „Stärken stärken“ eine Abkehr von der flächenhaften Förderung aller wirtschaftspotenziale eingeleitet und konzentriert sich nunmehr auf die „Regionalen Wachstumskerne“ sowie ausgewählte Wirtschaftsbranchen. Mit den Regionalen Wachstumskernen sind die wichtigen Städte identifiziert, die aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur auch künftig wichtige Entwicklungsimpulse generieren können und damit für die Region der Wachstumsmotor sind. Zu den Wachstumskernen im Grenzraum zählen Schwedt/Oder, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Cottbus, Fürstenwalde/Spree, Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Spremberg, Großräschen, Senftenberg, Schwarzheide, Lauchhammer und Finsterwalde. Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen haben bisher noch keine derartige Umsteuerung in ihre Wirtschaftsentswicklungspolitik vorgenommen.

positive Entwicklungsaussichten
für Brandenburg und Sachsen -
verhaltene Chancen für
Mecklenburg-Vorpommern

Dem Land Brandenburg werden mittlerweile sehr gute Entwicklungschancen hinsichtlich des Wirtschaftsstandortes eingeräumt. Die Entwicklung in den letzten drei Jahren war positiv - insbesondere auch im Vergleich mit den anderen vier neuen Bundesländern.

Abbildung 13:
Entwicklung der
Beschäftigungsquoten in
Deutschland und Polen, 2001
bis 2006 [Quelle: Eurostat]

Entwicklung der Beschäftigungsquoten in Deutschland und Polen
(2001 bis 2006)



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

Ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist die Entwicklung der Beschäftigungsquote¹, hier anhand der letzten sechs Jahre dargestellt. Sowohl in Deutschland, als auch in Polen war ein Rückgang der Beschäftigungsquoten in den Jahren 2003 und 2004 zu verzeichnen, in den letzten beiden Jahren erfolgte - aufschwungbedingt - ein leichter Anstieg der Quoten. In Deutschland ist jedoch parallel die Tendenz zur geringfügigen Beschäftigung zu erkennen. Lag in Polen die Beschäftigungsquote im letzten Jahr bei knapp 55 %, wurde für Deutschland eine Quote von knapp 68 % ermittelt, d. h. ein

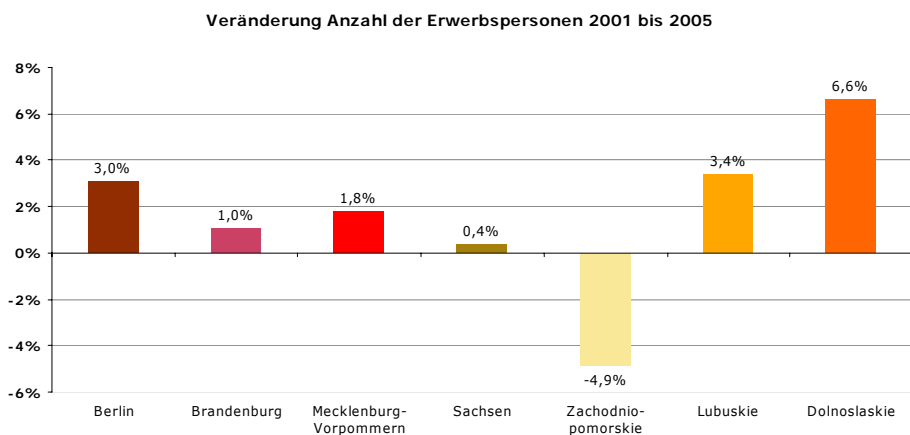
¹ Verhältnis der Erwerbstätigen zur Einwohnerzahl in der Altersgruppe der 15 bis 64-Jährigen

LOSE 1 UND 2

größerer Teil des Erwerbspersonenpotenzials ist auch tatsächlich erwerbstätig. Für die polnische Seite ist davon auszugehen, dass der Aufholprozess - durch das enorme Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren - auch in den nächsten Jahren anhalten wird und zu einem Anstieg der Beschäftigungsquote führen wird. Zum Vergleich: die Erwerbstätigenquote in der EU27² betrug 2006 64,4 %.

In den Teilregionen des Untersuchungsraumes hat sich die Zahl der Erwerbstätigen jedoch sehr unterschiedlich entwickelt. Im Zeitraum von 2001 bis 2005 haben sowohl Berlin als auch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen Zuwächse im Erwerbspersonenbestand zu verzeichnen. Berlin konnte auf deutscher Seite mit 3 % Zuwachs auf die größte Zunahme verweisen. Auf polnischer Seite haben die beiden südlichen Wojewodschaften mit 3,4 % (Lubuskie) bzw. 6,6 % (Dolnośląskie) z. T. deutlich höhere Zuwächse an Erwerbspersonen im gleichen Zeitraum zu verzeichnen - hier zeigt sich deutlich, dass vor allem im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes wirtschaftliche Impulse mit Folgen für den Arbeitsmarkt entstehen. In der folgenden Graphik sind die Entwicklungen der Erwerbspersonenzahlen dargestellt.

Abbildung 14:
Veränderung der Anzahl der
Erwerbspersonen
von 2001 bis 2005
[Quelle: Eurostat]



Prognosen zur wirtschaftlichen
Entwicklung des Grenzraumes
sind derzeit nicht zu finden

Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Grenzraumregion sind nur wenige zu finden. So findet sich in der Raumordnungsprognose des BBR zumindest für den deutschen Teilraum folgende Aussage: „Einschätzungen zur Beschäftigungsentwicklung der ostdeutschen Regionen sind im Vergleich zu den westdeutschen um ein Vielfaches schwieriger. Begründet liegt dies zum einen in den methodischen Problemen einer Trendfortschreibung und zum anderen in den spezifischen Problemen der neuen Länder.“ Für Ostdeutschland geht die BBR-Raumordnungsprognose von einem Rückgang der Anzahl der Beschäftigten aus. Für eine stabile Entwicklung würde ein deutlich höheres Wirtschaftswachstum benötigt, als in den letzten Jahren vorhanden.

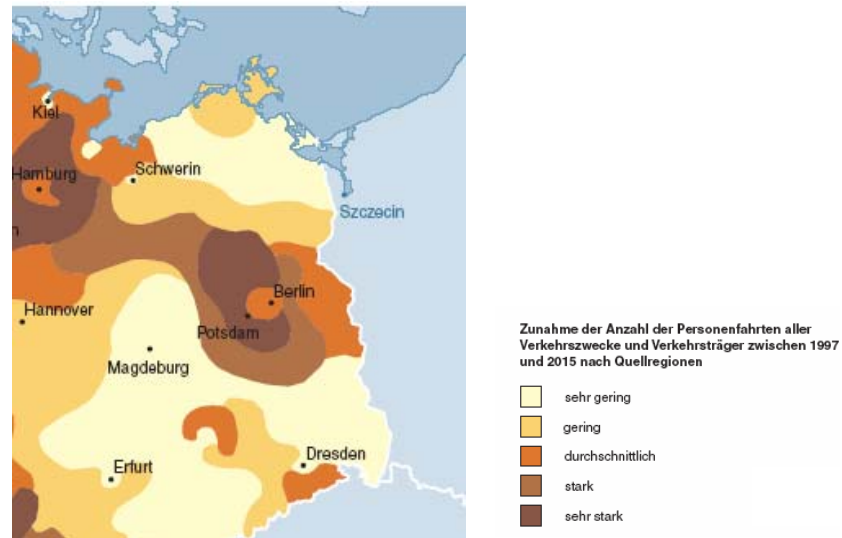
Wirtschaftliche Entwicklung
induziert Verkehr

Eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung wird die Veränderung der Anzahl der Personenfahrten in der Region sein. Für die deutsche Seite findet sich in der BBR-Raumordnungsprognose in Anlehnung an die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes folgende Karte:

² 27 Mitgliedstaaten

LOSE 1 UND 2

Abbildung 15:
Trend der Verkehrsentwicklung
[Quelle: BBR
Raumordnungsbericht 2005]



wichtige Zentren mit
Verkehrszuwächsen

In Abhängigkeit von der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Regionen wird sich auch die künftige Verkehrsentwicklung darstellen. Insbesondere auf der Relation Berlin-Hamburg können deutliche Zunahmen der Personenfahrten bis 2015 prognostiziert werden. Auf den Relationen Berlin-Stettin bzw. Berlin-Dresden sind nur teilweise bzw. in Teilbereichen Zuwächse vorhergesagt. Die von der Metropole Berlin ausgehenden Entwicklungsimpulse werden zu einem durchschnittlichen Anstieg der Personenfahrten in Richtung Polen führen.

Für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs werden deutliche Steigerungen in Richtung Polen prognostiziert. Der Bundesverkehrswegeplan geht von einem Anstieg um den Faktor drei des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr (Basis 1997) aus.

Anstieg der Verkehrsnachfrage
prognostiziert

Die Verkehrsnachfrage nach 2012 wird ansteigen. Die Dornier-Studie geht für die Strecke Berlin-Wroclaw-Katowice davon aus, dass die Inbetriebnahme des BBI, der Beitritt Polens zum Schengener Abkommen, der Wegfall von Arbeitsbeschränkungen sowie die Euro-Einführung die großen wirtschaftlichen Potenziale im Raum von Wroclaw verstärkt erschließen werden. So können auch EU-weite „Großereignisse“ wie die Fußball-Weltmeisterschaft 2012 in Polen - wenn auch eher impulsartig - positive Effekte für die Entwicklung des Gesamttraumes generieren.

Sonderwirtschaftszonen mit
besonderen
Investitionsanreizen

Seit 1994 gibt es in Polen Sonderwirtschaftszonen (Gesetz über Sonderwirtschaftszonen vom 20. Oktober 1994). Hier werden Investoren, die in diesen Zonen tätig werden, Anreize geboten. Dazu gehört u. a. die teilweise oder völlige Befreiung von der Körperschaftsteuer sowie die Anrechnung eines Teils der Investitionsaufwendungen als abzugsfähige Betriebsausgaben. Zur Zeit existieren in Polen 14 Sonderwirtschaftszonen.

Auf der polnischen Seite existiert eine Reihe von Sonderwirtschaftszonen, die sich jeweils aus einer Reihe von Teilflächen zusammen setzen:

- Lubuskie
 - Kostrzyn-Słubice
- Dolnośląskie

LOSE 1 UND 2

- Legnica
- Kamienna Góra
- Wałbrych
- Zachodniopomorskie
 - Pommern (verschiedene Standorte)

Regionale Entwicklung braucht eine bedarfsgerechte und den wirtschaftlichen Potenzialen entsprechende verkehrliche Erreichbarkeit

Verschiedene Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung haben gezeigt, dass der Erschließung von Teilräumen im gesamten Grenzraum eine wichtige Rolle bei der regionalen Entwicklung zukommt. Nur bei einer bedarfsgerechten und den wirtschaftlichen Potenzialen der Region entsprechenden Erreichbarkeit der relevanten Zentren untereinander und einer guten Anbindung an die großräumige Verkehrsinfrastruktur sind wirtschaftliche Impulse zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die regionalen, grenzüberschreitenden Verbindungen. Brücken haben dabei Symbolcharakter und können dazu beitragen, die Menschen im Grenzraum einander näher zu bringen. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist der Mitte Juli 2007 erfolgte erste Spatenstich für die Wiedererrichtung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Neiße zwischen dem brandenburgischen Zeltz und dem polnischen Siedlec.

FAZIT

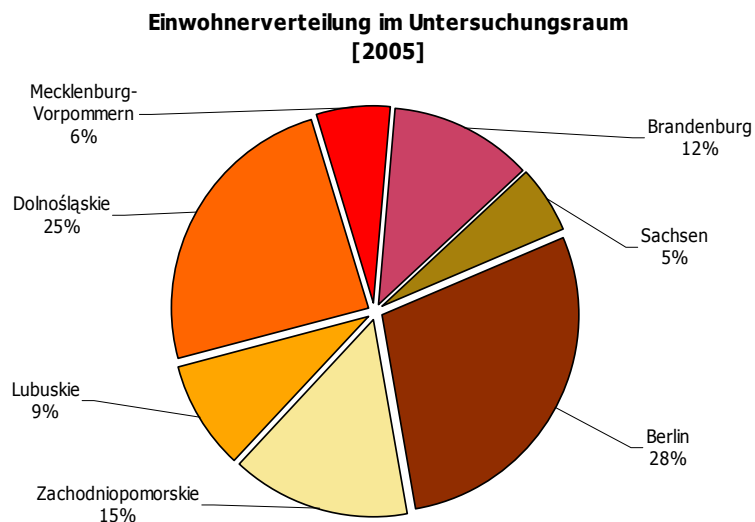
- Das Wirtschafts- und Wohlstandsgefälle von West nach Ost (von Deutschland nach Polen) ist in den letzten Jahren geblieben, obwohl die Regionen beiderseits der Grenze einen Anstieg des BIP verzeichnen konnten.
- Für die weitere Entwicklung ist davon auszugehen, dass die Entwicklungsschere in Polen weiter auseinander gehen wird - bisher attraktive Regionen werden weiter von der positiven Entwicklung profitieren (der Südraum), die nördlichen Regionen werden weiter zurück fallen.
- Als Entwicklungschance für die Gesamtregion ist ihre Lage „inmitten der EU“ als Brücke zwischen den „alten“ und den „neuen“ Mitgliedstaaten zu definieren. Diese Chance birgt jedoch auch das Risiko, zur „Transitregion“ zu werden, die von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung nicht oder nur teilweise profitiert und von der Entwicklung der angrenzenden prosperierenden Räume „abgehängt“ wird.
- Die deutschen Landkreise - mit Ausnahme der Metropolen und Oberzentren - des Untersuchungsraumes gehören größtenteils zu den wirtschaftlich schwächeren - im Bundesvergleich. Sowohl Bevölkerungsentwicklung, als auch die Entwicklung von Arbeitslosenzahlen, Beschäftigung und Wirtschaftskraft weisen Rückstände im Vergleich zum bundesrepublikanischen Durchschnitt auf. Gleiches lässt sich auf die polnischen Wojewodschaften übertragen.
- Insbesondere die Metropole Berlin hat derzeit noch nicht die Wirtschaftskraft entwickelt, die große Impulse in der Region entstehen lässt.
- Besonders die Anbindung der Regionen und ihrer relevanten Zentren an die überregionalen Verkehrswege wird für die weitere Entwicklung von Bedeutung sein.

LOSE 1 UND 2**3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose**

Im Untersuchungsbereich lebten am 31. Dezember 2005 12,04 Mio. Einwohner. Mit knapp 3,5 Mio. Einwohnern nimmt Berlin den größten Teil der Einwohnerschaft (28 %) ein, gefolgt von der Wojewodschaft Dolnośląskie (25 %). Die Metropole Berlin bestimmt als Siedlungsschwerpunkt die Gesamtstruktur. Der nördliche Raum mit Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Brandenburg und Lubuskie weist die geringsten Einwohnerdichten auf (zwischen 66 Einwohnern pro km² in Mecklenburg-Vorpommern und 87 Einwohnern pro km² in Brandenburg). Der südliche Raum mit Sachsen und Dolnośląskie ist hingegen deutlich dichter besiedelt (beide jeweils 142 Einwohner pro km²).

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

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



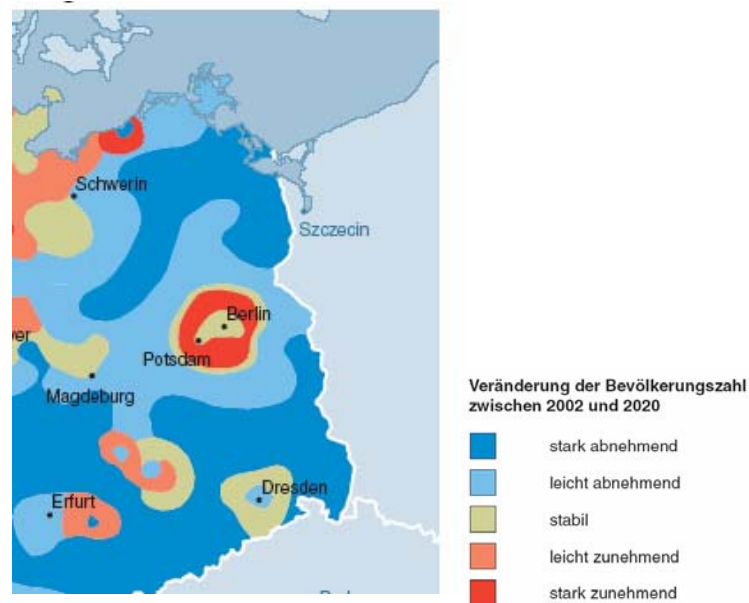
Deutliche Bevölkerungsschwerpunkte bilden Berlin und die Wojewodschaft Dolnośląskie.

Bevölkerungsrückgang um 7 %
(entspricht einem Minus von
840.000 Menschen) bis zum
Jahr 2020

Für alle Teilräume liegen Bevölkerungsprognosen vor, die jedoch z. T. auf ein unterschiedliches Basisjahr zurückgreifen. In der Gesamtregion wird die Bevölkerung um 7 % schrumpfen, d. h. im Jahr 2020 werden noch rd. 11,2 Mio. Menschen in dieser Region leben (das entspricht einem absoluten Minus von 840.000 Menschen). Neben arbeitsmarktbedingten Abwanderungen ist vor allem die natürliche Bevölkerungsentwicklung für diesen Einwohnerverlust verantwortlich. Insbesondere auf der deutschen Seite haben in den Jahren seit 1990 starke Wanderungsbewegungen Richtung Westen (alte Bundesländer) stattgefunden, die sich jedoch mittlerweile deutlich verringert haben.

LOSE 1 UND 2

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



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

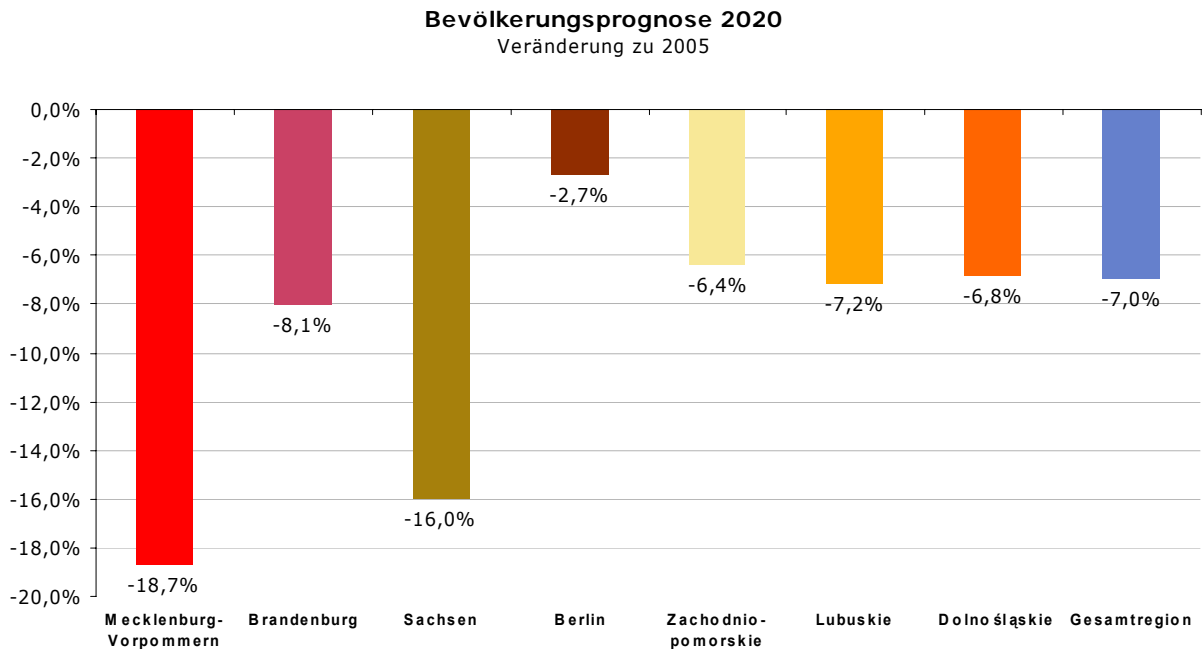
starke Verluste auf deutscher Seite - moderate Verluste auf polnischer Seite

Am stärksten werden die betrachteten Landkreise Mecklenburg-Vorpommerns vom Bevölkerungsverlust betroffen sein, hier wird nahezu jeder fünfte Einwohner im Vergleich zu 2005 fehlen. Auch die sächsischen Regionen im Untersuchungsbereich werden weiter deutliche Bevölkerungsverluste hinnehmen müssen. Diese Regionen können nur bedingt von der relativ stabilen Entwicklung im Freistaat Sachsen profitieren. Auch in den betrachteten Regionen des Landes Brandenburg werden überdurchschnittliche (im Vergleich zur Gesamtregion) Bevölkerungsverluste zu erwarten sein. Die Metropole Berlin wird mit einem Minus von knapp 3 % die geringsten Einwohnerverluste in der Region zu verzeichnen haben.

Insgesamt werden die Bevölkerungsverluste auf der polnischen Seite deutlich geringer ausfallen, als auf der deutschen Seite - eine Folge des noch nicht eingesetzten demographischen Effekts aufgrund der „Überalterung“. Hier ist jedoch davon auszugehen, dass diese Entwicklung „zeitversetzt“ - wenn ggf. auch in abgeschwächter Form - eintreten wird.

LOSE 1 UND 2

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



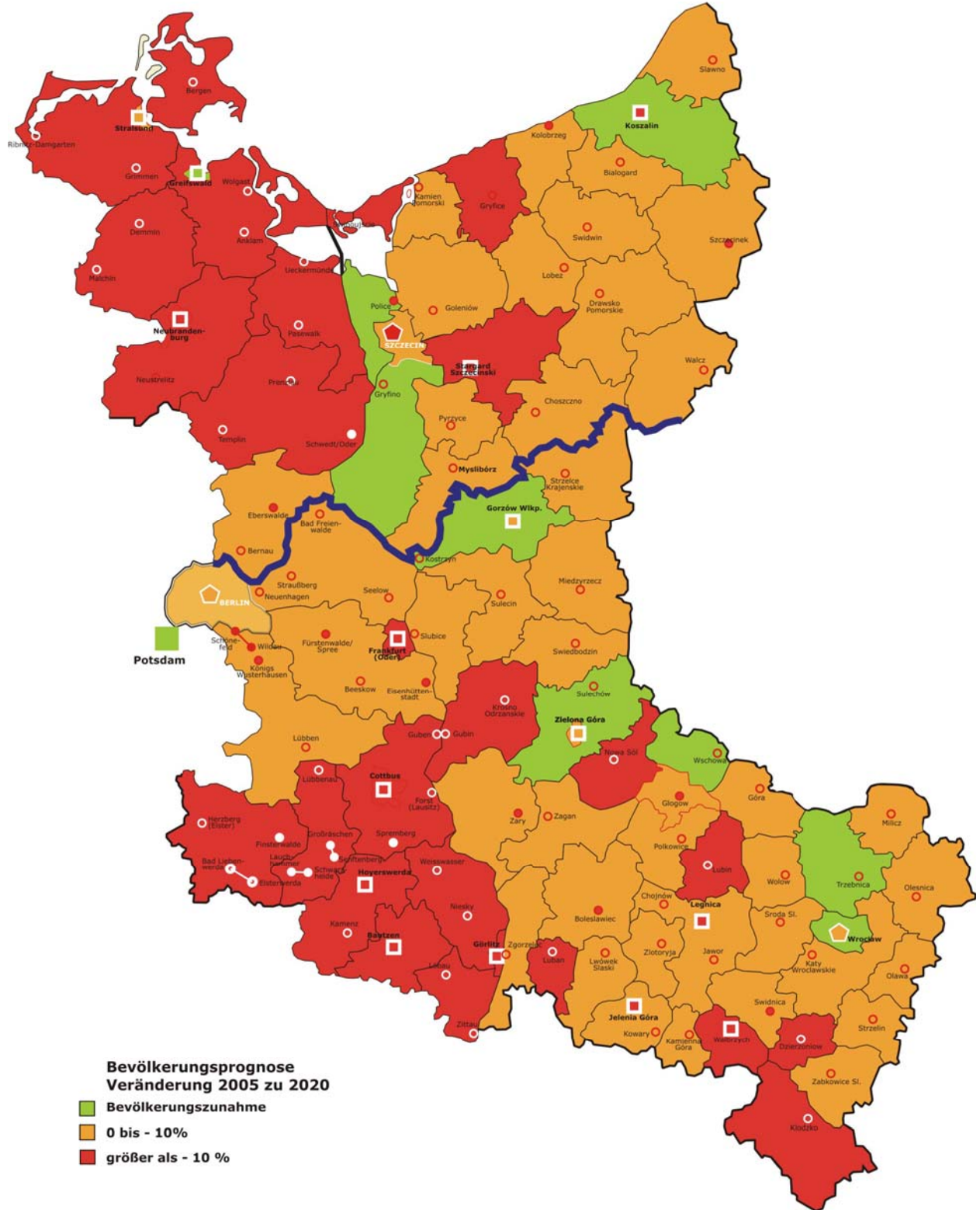
Parallel zur Verringerung der Einwohnerzahlen wird die Überalterung der Gesellschaft weiter voran schreiten - auf der deutschen Seite stärker ausgeprägt, als auf der polnischen. Für nahezu den gesamten deutschen Teil des Untersuchungsraumes wird bis zum Jahr 2020 ein starker bis sehr starker Anstieg der Hochbetagten (älter als 75 Jahre) prognostiziert. Der demographische Wandel wird massive Veränderungen in der inneren Zusammensetzung der regionalen Bevölkerung nach sich ziehen.

Regionen unterschiedlich vom Bevölkerungsrückgang betroffen

Der Bevölkerungsrückgang wird sich ganz unterschiedlich in der Region vollziehen. Neben wachsenden Regionen (z. B. powiat koszaliński, Zachodniopomorskie, mit einem Bevölkerungswachstum von 21 %) werden in einzelnen Regionen deutliche Bevölkerungsverluste auftreten (z. B. powiat nowosolski, Lubuskie, mit einem Bevölkerungsverlust von rd. 34 %). Die Zentren werden alle Bevölkerungsverluste (zwischen 10 und 15 %) zu verzeichnen haben, wobei die Verluste auf der deutschen Seite - vor allem in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen - z. T. deutlich höher ausfallen (zwischen 15 und 20 %). In der folgenden Karte sind die prognostizierten Bevölkerungsverluste auf Kreis-/powiat-Ebene dargestellt:

LOSE 1 UND 2

Abbildung 19: Bevölkerungsprognose, Darstellung der Veränderung von 2005 bis 2020 [Quelle: Statistische Ämter der Länder/Wojewodschaften]



Bevölkerungszuwächse sind im deutschen Teil des Untersuchungsraumes innerhalb der nächsten 13 Jahre nicht zu erwarten. Im polnischen Teil können insbesondere die powiaty in unmittelbarer Nachbarschaft zu den großen Städten wie

LOSE 1 UND 2

Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra und Wrocław profitieren. Hier zeigt sich der Nachholbedarf der in den deutschen Teilen des Untersuchungsraumes weitgehend abgeschlossenen Suburbanisierung. Moderate Bevölkerungsabnahmen sind in den unmittelbar an die Metropole Berlin angrenzenden Landkreisen zu erwarten. Je größer die Entfernung zur Metropole, desto größer werden die Bevölkerungsverluste. Auch auf polnischer Seite sind einige powiaty von Bevölkerungsverlusten größer als -10 % betroffen. Hier zeigt sich die zum heutigen Zeitpunkt bereits vorhandene relative Überalterung.

FAZIT

- Beiderseits der Grenze werden in den kommenden Jahren Bevölkerungsverluste zu verzeichnen sein. In der Region werden im Jahr 2020 rd. 7 % weniger Menschen leben, als Ende 2005. Diese Entwicklung hat ihre Ursache in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung - aber auch in anhaltenden Abwanderungsbewegungen.
- Die Altersstruktur in der Region wird sich bis zum Jahr 2020 deutlich in Richtung „Überalterung“ verschieben. Dieser Prozess wird im deutschen Teil der Region deutlicher spürbar sein, als im polnischen Teil, da hier die Altersstruktur heute vergleichsweise jünger ist.
- Mit dem demographischen Wandel wird ein zunehmender Auszubildenden- und Fachkräftemangel einhergehen, der wiederum Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtregion haben wird.
- Die Gesamtregion wird gemeinsam an der Nutzung der Chancen arbeiten, die mit dem demographischen Wandel einhergehen. So können z. B. die Profilierung als Tourismusregion (attraktive Landschaften mit hohem Erholungspotenzial) oder die Entwicklung zur hochmodernen e-Region (sehr gute Ausstattung mit neuen Medien und intensive Nutzung) neue Perspektiven bieten.

3.5 Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore

polyzentrische
Siedlungsstrukturen

Der gesamte deutsch-polnische Grenzraum ist durch sehr differenzierte Siedlungsstrukturen geprägt. Grundsätzlich lässt sich der nördlicher Teil als eher ländlich geprägter Raum mit geringen Siedlungsdichten und dem Siedlungsschwerpunkt Szczecin einordnen. Weiter Richtung Süden kann entlang einer Achse mit den Siedlungsschwerpunkten Berlin-Poznań ein Raum mit Verdichtungsansätzen und den Siedlungskernen Berlin und Gorzów Wlkp. definiert werden. Deutlich dichtere Siedlungsstrukturen weisen die südlichen Abgrenzungen des Untersuchungsraumes in Richtung Tschechien auf. Dort findet sich eine Reihe von Siedlungskernen: Wrocław, Jelenia Góra und Wałbrych. Auch die umgebenden Siedlungsräume sind hier deutlich stärker verdichtet, als im nördlichen Raum zu finden.

Los 1 - Pomerania - ländlicher
Entwicklungsraum mit
Metropole Stettin

Im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes (Los 1 - Pomerania) dominiert die Stadt Stettin mit insgesamt 416.000 Einwohnern als großer Siedlungsraum. Stettin ist damit die größte Agglomeration in diesem Teilraum. Mit dem südöstlich gelegenen Stargard Szczeciński sind die beiden größten Siedlungen auf polnischer Seite zu finden. Auf deutscher Seite finden sich deutlich kleinere

LOSE 1 UND 2

Oberzentren: Neubrandenburg, Stralsund und Greifswald. Die Einwohnerdichte ist auf beiden Seiten der Grenze relativ gering (zwischen 40 und 80 Einwohner pro km²) und damit vorwiegend ländlich geprägt.

fast 2/3 der Einwohner leben in den Städten der Region

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

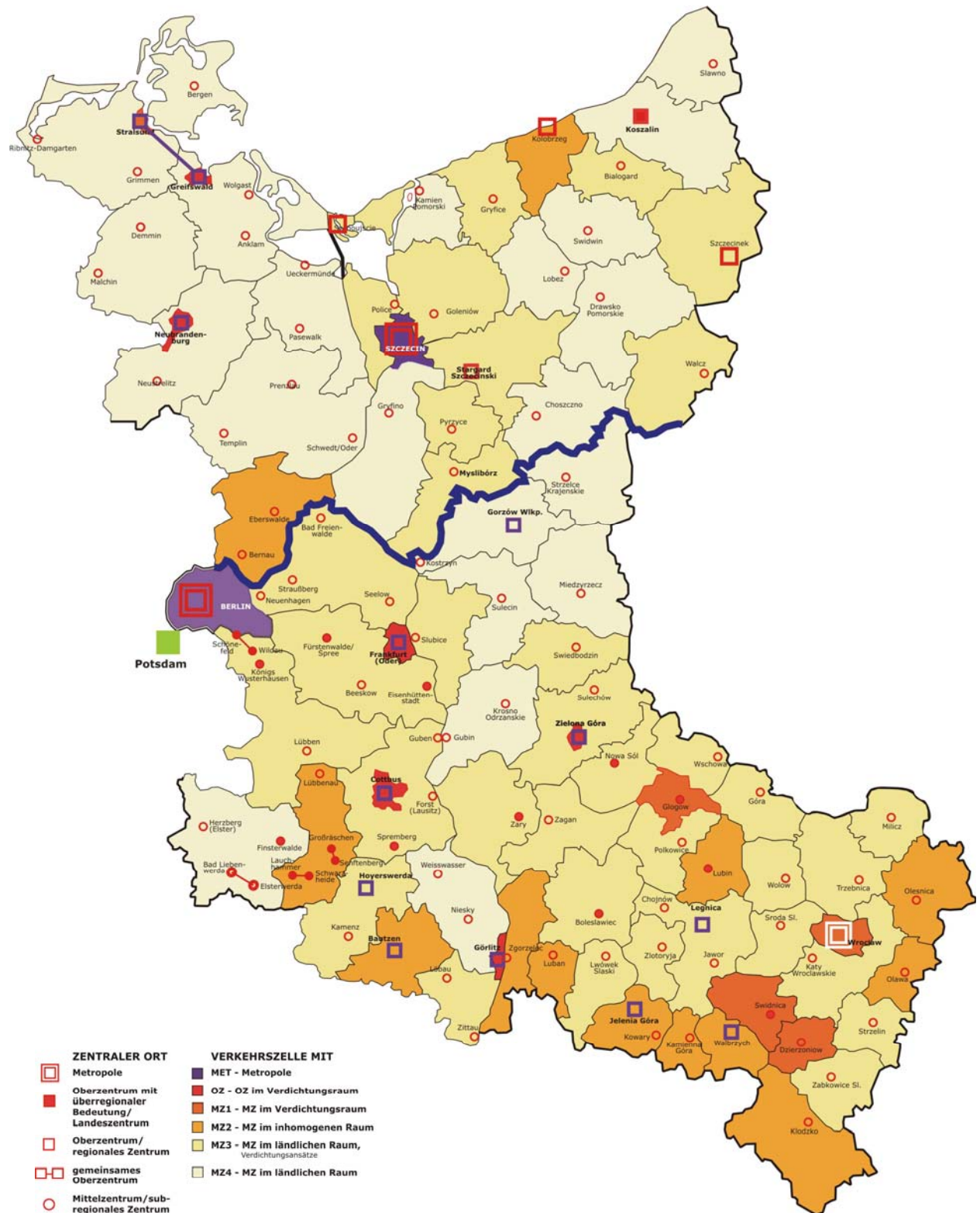
Los 2 - Süden - stärker verdichtete Siedlungsstrukturen
- Metropole Berlin als dominanter Siedlungsschwerpunkt

Der südliche Teil des Untersuchungsraumes (Los 2) weist - mit Ausnahme der nordöstlichen Teile von Lubuskie - grundsätzlich höhere Einwohnerdichte auf, als der nördliche Teil. Insbesondere die Metropole Berlin prägt die Siedlungsstruktur dieses Raumes. Mit den Oberzentren Frankfurt (Oder), Cottbus, Hoyerswerda, Bautzen und Görlitz auf der deutschen Seite, der Metropole Wrocław und den Oberzentren Gorzów Wlkp., Zielona Góra, Legnica, Jelenia Góra und Wałbrzych auf polnischer Seite verfügt dieser südliche Teil des Untersuchungsraumes über eine deutlich dichtere Zentrenstruktur, als der nördliche Bereich.

In der folgenden Karte sind die jeweiligen Zentren hervor gehoben und die Landkreise bzw. powiaty entsprechend ihrer Einwohnerdichte eingefärbt.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 20: Einwohnerdichten im Untersuchungsraum, Zentrenstruktur [Quelle: eigene Darstellung]



LOSE 1 UND 2

Für die Darstellung wurden folgende Kriterien - in Anlehnung an die Grundtypisierung des BBR - herangezogen:

Tabelle 1:
Kriterien für die Zentrenstruktur

BESCHREIBUNG	KATEGORIE	EINWOHNER IM ZENTRALEN ORT	EINWOHNER-DICHTE IM UMLAND
Metropole	MET	▪ mehr als 300.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Oberzentrum im Verdichtungsraum	OZ	▪ mehr als 100.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im Verdichtungsraum	MZ1	▪ 75.000 bis 50.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im inhomogenen Raum, Randzone Verdichtungsraum	MZ2	▪ 30.000 bis 50.000 Einwohner	▪ 100 bis 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im ländlichen Raum, Verdichtungsansätze	MZ3	▪ 20.000 bis 30.000 Einwohner	▪ 50 bis 100 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im ländlichen Raum	MZ4	▪ weniger als 20.000 Einwohner	▪ weniger als 50 Einwohner/km ²

Ergänzung um Wirtschaftsindikator Beschäftigungsquote vorgesehen

Perspektivisch wird die Ergänzung um die Beschäftigungsquote ergänzt - hier liegen jedoch für die polnische Seite auf powiat-Ebene noch keine Daten vor. Diese Ergänzung wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung erfolgen.

Metropolen, Oberzentren und bedeutende Mittelzentren mit guten Verkehrsanbindungen an regionale und transnationale Verkehrsnetze bilden die Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung

Für die weitere Entwicklung der Siedlungs- und Zentrenstrukturen werden die vorhandenen Wachstumspole, d. h. die Metropolen und Zentren in den Verdichtungsräumen maßgebliche Impulse zur wirtschaftlichen Entwicklung liefern. Im Umland dieser großen bis mittleren Agglomerationen sind Zentren mit guter großräumiger Verkehrsanbindung weitere wichtige Anker im Raum für die wirtschaftliche Entwicklung des Gesamttraumes. Die Anbindung an die regionalen, vor allem aber an die transnationalen Verkehrsnetze wird ausschlaggebend für die Entwicklung der Regionen im Wettbewerb um knappe Investitionen und Arbeitsplätze bleiben.

ERMITTLUNG VON RAUMKATEGORIEN AUF LANDKREISEBENE BZW. POWIAT-EBENE

Im Hinblick auf die verkehrlichen Untersuchungen werden die o. g. Raumstrukturen um jeweils charakteristische Verkehrsinfrastrukturmerkmale ergänzt.

Tabelle 2: Kategorisierung der Verkehrszellen

VERKEHRSZELLE MIT	KATEGORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
Metropole	MET	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr hohe EW-Dichte ▪ sehr hohe Arbeitsmarkt- und Versorgungszentralität ▪ intensive Verflechtungen mit Verdichtungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr hohes Verkehrsaufkommen ▪ deutliche Kapazitätsengpässe ▪ starke Überlastung Verkehrsinfrastruktur ▪ sehr hoher ÖV-Anteil

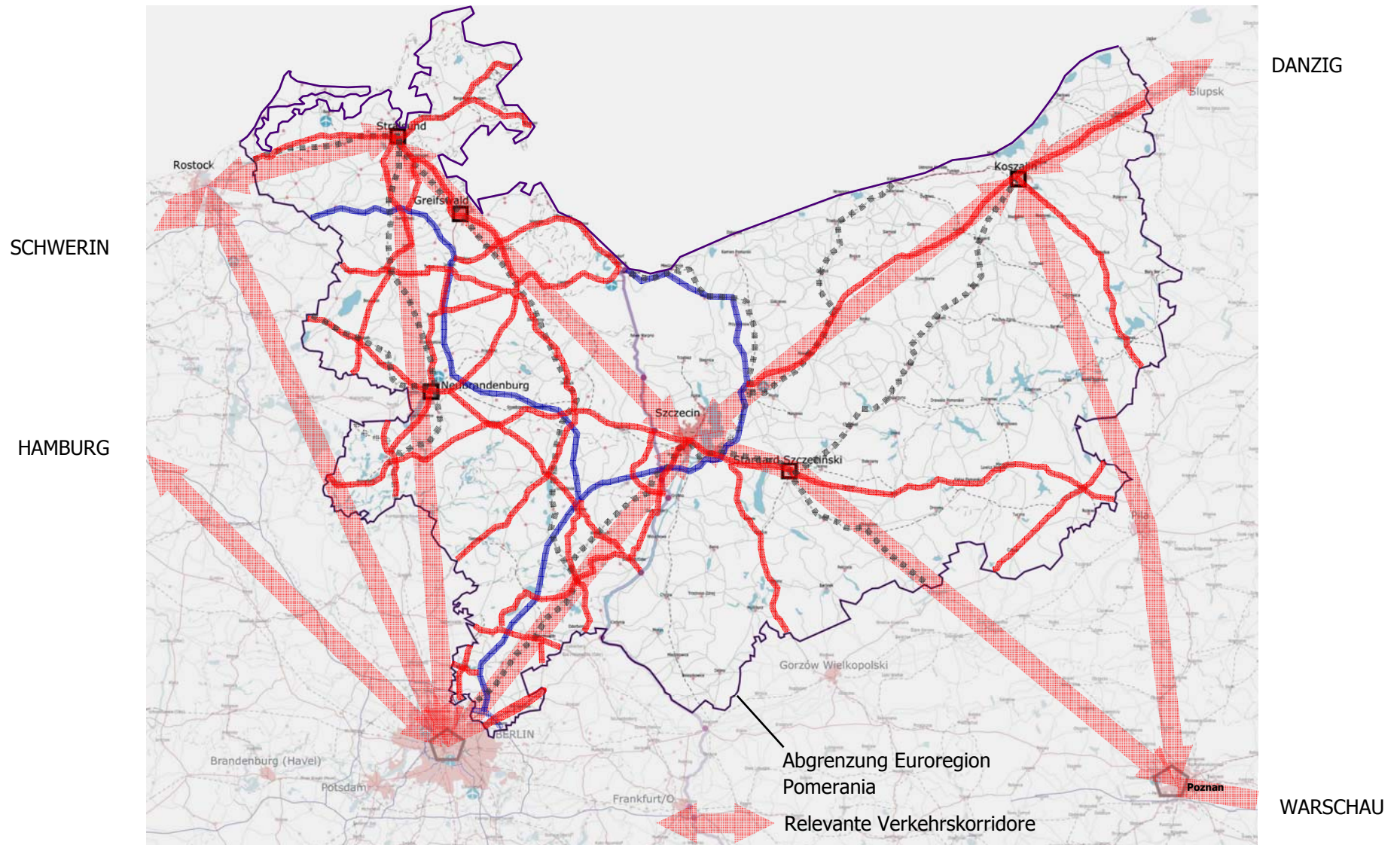
LOSE 1 UND 2

VERKEHRSZELLE MIT	KATEGORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
Oberzentrum im Verdichtungsraum	OZ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe EW-Dichte ▪ arbeits- und versorgungsräumliche Beziehungen in den Verdichtungsraum und in die Randzone ▪ Schwerpunkt Gewerbe, DL, Kultur ▪ Mangel an Erholung, Natur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ Kapazitätsengpässe ▪ Überlastung der Infrastruktur ▪ hoher ÖV-Anteil
Mittelzentrum im Verdichtungsraum/Randzone des Verdichtungsraumes	MZ1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittlere Einwohnerdichte ▪ Wohnen dominiert ▪ weniger DL und Gewerbe ▪ ausreichende Infrastrukturausstattung ▪ mittlere Arbeitsplatzattraktivität ▪ Problem der Zersiedlung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ z. T. Engpässe ▪ mittlerer bis hoher ÖV-Anteil
Mittelzentrum im inhomogenen Raum (verdichtet/mit Verdichtungsansätzen und ländlich geprägt)	MZ2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittlere bis geringe Einwohnerdichte ▪ Bindeglied zwischen ländlichen und verdichtetem Raum ▪ hohe Bedeutung des Zellschwerpunktes mit deutlichen Verflechtungsbeziehungen (Arbeit, Versorgung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes bis mittleres Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen	MZ3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Einwohnerdichte ▪ Gebiete mit deutlicher Umstrukturierung, im Prozess befindlich ▪ geringe Beschäftigung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittleres bis geringes Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer bis geringer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum	MZ4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr geringe Einwohnerdichte ▪ Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen ▪ Problem der (Unter)Auslastung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringes Verkehrsaufkommen ▪ geringer ÖV-Anteil

Nach den genannten Kriterien ergeben sich für die beiden Teile des gesamten Untersuchungsraumes (Lose 1 und 2) die folgenden relevanten Verkehrskorridore, innerhalb derer die Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Detail untersucht werden. Für das Los 1 (Euroregion Pomerania), sind die relevanten Korridore in Abbildung 21 dargestellt. Die relevanten Korridore des Loses 2 (Südraum) finden sich in

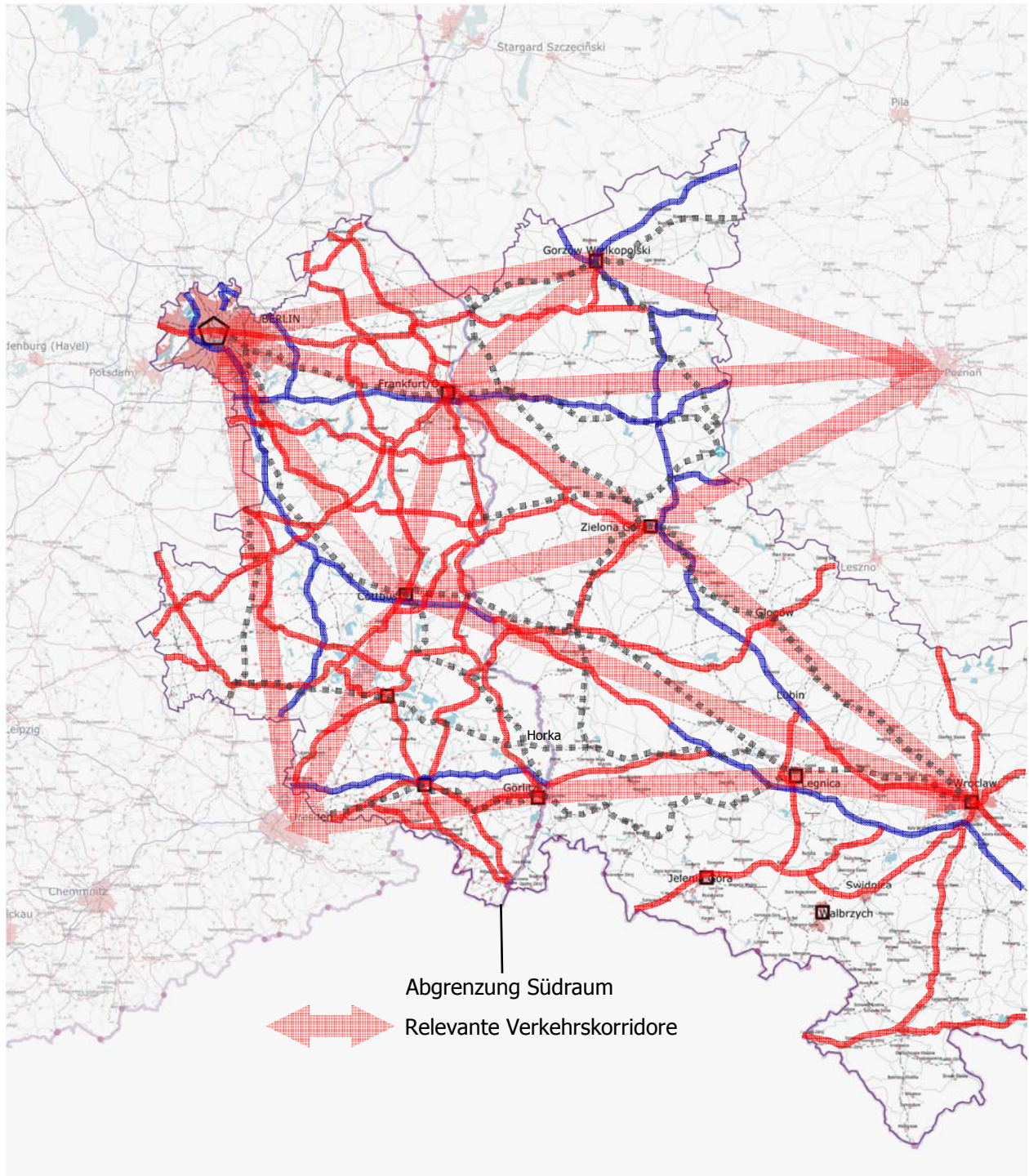
LOSE 1 UND 2

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



LOSE 1 UND 2

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



LOSE 1 UND 2**FAZIT**

- Der deutsch-polnische Entwicklungsraum (DPERON) ist durch die Metropolenräume Berlin, Szczecin und Wrocław maßgeblich geprägt.
- Als überregional bedeutsame Standorte, die außerhalb des betrachteten Raumes liegen, sind Dresden und Poznań zu nennen.
- Insbesondere in der Euroregion Pomerania sind z. T. relativ dünn besiedelte Kreise, z. T. Kreise mit Verdichtungsansätzen zu finden.
- Der Raum südlich einer Achse Berlin-Poznań weist eine dichtere Besiedlung und eine dichtere Struktur von zentralen Orten auf. Dort finden sich auch mehr und dichter besiedelte Oberzentren, als im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes.
- Die wichtigsten Agglomerationen - neben den benannten Metropolen - sind in der Euroregion Pomerania (Los 1)
 - Stralsund
 - Greifswald
 - Neubrandenburg
 - Stargard Szczecinski und
 - Koszalin
- Im Südraum (Los 2) bestimmen folgende zentrale Orte die Siedlungs- und Raumstrukturen
 - Frankfurt (Oder)
 - Cottbus
 - Hoyerswerda
 - Görlitz
 - Bautzen
 - Zielona Góra
 - Legnica
 - Jelenia Góra und
 - Wałbrzych
- Der Südraum wird von den beiden paneuropäischen Verkehrskorridoren II und III durchquert. Die Euroregion Pomerania liegt nördlich des Korridors I. Der Gesamttraum ist durch eine günstige wirtschaftsgeographische Lage gekennzeichnet. Gleichwohl sind einerseits die Entfernungen zu den gut ausgebauten Verkehrsnetzen sehr groß, andererseits die fehlenden Zugänge zu eben diesen Netzen, so dass die positiven Effekte aus dieser wirtschaftsgeographischen Lage nur z. T. zum Tragen kommen.

3.6 Tourismus

infrastruktureller Nachholbedarf
auf polnischer Seite

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

LOSE 1 UND 2

Beschilderung dieser Freizeitwege wird jedoch eine Aufgabe für die Zukunft bleiben.

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

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

- Erarbeitung eines gemeinsamen **touristischen Leitbildes**. Gemeinsame Beauftragung, Ideenwettbewerb o. ä., Träger, Finanzierung etc. zu klären. Bereits formulierte Vorhaben in der neuen Tourismuskonzeption (2006 - 2010) des Landes Brandenburg sind aufzunehmen (Barrierefreiheit, Harmonisierung des Leit- und Beschilderungssystems etc.)
- Aufbau einer **Marketing-Kooperation** für die Oderregion und Entwicklung eines gemeinsamen Internet- Auftritts. Partner sind TMB und die entsprechenden Marketing- Einheiten der anderen Teilnehmer.
- Erreichung des **gleichen Standards** für die touristische Infrastruktur. Ausbau und Vernetzung des Radwegesystems:
 - Oder-Neiße-Radweg und Europäischer Fernradwanderweg (R1) mit polnischem Projekt „Grüne Oder“ vernetzen
 - Ausbau und Vernetzung der Wasserwege: Oder bis Wrocław Warthe Poznan bis Küstrin
 - Einrichtung von Anlegestellen für unterschiedliche Typen von Wassertouristen (Kanus, Motorboote etc.) auf beiden Seiten der Oder bzw. an der Warthe
 - Ausstattung der Anlegestellen mit Serviceeinrichtungen (Strom, Toiletten, Trinkwasser, Entsorgung etc.) in angepasstem Standard.
- Aufbau eines **Kooperationsnetzwerkes** zur Umsetzung der o. g. Projekte, potenzielle Partner noch zu definieren
- Identifizierung der Bevölkerung mit der Oderregion Erarbeitung eines **Binnenmarketing** durch das Marketingnetzwerk. Besondere Aufgabe z. B. der TMB und des LTV in Zusammenarbeit mit den entsprechenden polnischen Partnern. Zusammenwirken von Bildungsträgern zur Identitätsstiftung, wie z. B. bisher schon durch deutsch-polnische Berufsausbildung für das Gaststätten- und Hotelfach, Bad Freienwalde.

Grenzüberschreitender Gartenkulturpfad „um Bad Muskau herum“ geplant

In der Region um Bad Muskau ist die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Gartenkulturpfades geplant. Dieser Pfad wird rund um Bad Muskau herum insgesamt 150 Parks und Gärten miteinander verknüpfen. Unter Federführung des Fördervereins Fürst-Pückler-Region haben sich mittlerweile 20 polnische und 30 deutsche Kommunen zusammen geschlossen, um diesen Kulturpfad zu entwickeln. Weitere Kommunen haben bereits Interesse signalisiert. Mit Hilfe von Masterplänen, die die Pflege der Parks beschreiben, werden die vernetzten touristischen Attraktionen gestaltet. Über die Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien erfolgt die grenzüberschreitende Vermarktung des Kulturpfades.

Auch die Geoparks, die z. T. grenzüberschreitend entwickelt werden, haben einen besonderen Bezug zum Grenzraum. Im Barnimer Raum ist der Geopark „Eiszeitland am Oderrand“ als Tourismusmagnet etabliert, im Süden ist der Geopark „Muskauer Faltenbogen“ seit Anfang Juli für die Besucher fertig gestellt. Die Auszeichnung „Nationaler Geopark“ wird durch die GeoUnion-Alfred-

LOSE 1 UND 2

Wegener-Stiftung zur Förderung der Geowissenschaften begutachtet und zertifiziert, sowie vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und von der UNESCO gefördert und unterstützt. Anlass zur Einführung war die Aktion 2002 – Jahr der Geowissenschaften.

FAZIT

- Die touristische Infrastruktur ist auf der deutschen Seite wesentlich weiter entwickelt, als auf der polnischen.
- Auf polnischer Seite besteht Nachholbedarf im Ausbau von Rad- und Wanderwegen (zu Wasser und zu Land) sowie in der begleitenden touristischen Infrastruktur (Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung etc.)
- Wichtige Ansätze zur Entwicklung einer gemeinsamen Tourismusregion wurden im Rahmen der Oder-Partnerschaft bereits entwickelt. Insbesondere das angedachte touristische Leitbild wird wesentliche Entwicklungsimpulse befördern können. Dabei erscheint wichtig, dieses Leitbild mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten zu untersetzen, damit es steuernd und koordinierend wirken kann.
- Im Rahmen der Entwicklungs- und Handlungskonzepte, die die Euroregionen für die kommende Förderperiode erarbeitet haben, finden sich ebenfalls viele unterschiedliche Ansätze zur gemeinsamen Entwicklung der Tourismusregion. Der Tourismus ist, aufgrund seiner Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, in diesen Konzepten als eigenständiges Handlungsfeld behandelt und entwickelt.

4 Verkehrsinfrastrukturen – übergeordnete Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Anforderungen

4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) spielt eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs in der Europäischen Union. Es umfasst alle Verkehrsträger und wickelt etwa die Hälfte des gesamten Güter- und Personenverkehrs ab. Eines der Hauptziele beim Aufbau eines multimodalen Netzes besteht darin, dafür Sorge zu tragen, dass für jede Etappe einer Strecke der geeignete Verkehrsträger gewählt werden kann.

Bis 2020 wird das TEN-V ein Straßennetz von 89.500 km und ein Schienennetz von 94.000 km, davon ungefähr 20.000 km Hochgeschwindigkeitstrassen für Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr, umfassen. Das Binnenwasserstraßennetz wird 11.250 km umspannen. Dazu gehören 210 Binnenhäfen sowie 294 Seehäfen und 366 Flughäfen.

Um diesen Zeitplan umsetzen zu können, wurden insgesamt 30 vorrangige Projekte definiert. Im unmittelbaren Untersuchungsraum befinden sich keine dieser vorrangigen Projekte³. Östlich des Raumes ist der Ausbau der Bahnstrecke Danzig - Warschau - Brünn - Bratislava - Wien als vorrangiges Projekt eingeordnet. Ebenso gehört die Straßenverbindung Danzig - Brünn - Bratislava - Wien zu diesen vorrangigen Projekten.

PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKORRIDORE

Die Paneuropäischen Verkehrskorridore wurden auf den Europäischen Verkehrsministerkonferenzen auf Kreta (1994) und in Helsinki (1997) als Ergänzung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz von den Verkehrsministern festgelegt.

Der Untersuchungsraum verfügt über Entwicklungspotenziale, die durch die beiden paneuropäischen Verkehrskorridore II (Straßen- und Schienenverbindung Berlin - Warsaw - Minsk - Moscow - Nizhny Novgorod) sowie III (Straßen- und Schienenverbindung Berlin - Dresden - Wroclaw - L'viv - Kiev) mobilisiert werden können.

³ mit Ausnahme der Verlängerung der Trasse der Rail Baltica von Warschau Richtung Berlin, als vorrangig ist hierbei der Abschnitt vor Warschau über Kaunas, Riga, Tallinn bis nach Helsinki eingeordnet

LOSE 1 UND 2

In der folgenden Karte sind die für den Untersuchungsraum relevanten Verkehrskorridore sowie wichtige Verkehrsinfrastrukturen dargestellt.

Abbildung 23:
Verkehrskorridore und
Verkehrsinfrastrukturen im
Untersuchungsraum
[Quelle: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung,
2002]



VERKEHRSKORRIDOR II

Abbildung 24:
Paneuropäischer
Verkehrskorridor II
[Quelle: European Commission]



Die Straßenverbindung wird über die A12 von Berlin nach Frankfurt (Oder), Grenzübergang Swiecko, weiter über die A2 Richtung Poznan, Lodz und Warschau zur polnisch/russischen Grenze realisiert.

Bahnseitig erfolgt die Verbindung von Berlin ebenfalls über Frankfurt (Oder), Grenzübergang bei Kunowice, weiter über Poznan, Lowicz Richtung Warschau

LOSE 1 UND 2

zur polnischen Grenze geführt. In Deutschland gehören zu diesem Korridor insgesamt 85 km Bahnstrecke und 100 km Straße, auf polnischer Seite gehören 690 km Bahnstrecke und 868 km Straßen zu diesem Korridor. Über diese Verkehrswege wird die EU mit dem wichtigsten industriellen Zentrum Russlands verbunden.

VERKEHRSKORRIDOR III

Abbildung 25:
Paneuropäischer
Verkehrskorridor III
[Quelle: European Commission]



Über Straßenverbindung A12 und A15 führt der Korridor von Berlin über Cottbus Richtung Grenzübergang Forst. Östlich von Legnica stößt der südliche Teil der Korridors, von Dresden und Görlitz/Zgorzelec kom-

mend, hinzu. Über Wroclaw, Opole, Katowice führt die Straßenverbindung Richtung Krakow und weiter Richtung Osten in die Ukraine.

Die bahnseitige Verbindung verläuft auf polnischer Seite nahezu parallel zur Straßenverbindung und schafft den „Link“ zwischen den deutschen, polnischen und ukrainischen Wirtschaftsräumen. Auf der deutschen Seite gehört die Bahnlinie von Berlin über Horka Richtung Wegliniec zum Korridor. In Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn AG und der PKP S. A. ist die Bahnlinie des Korridors II (Berlin-Poznań) künftig vorrangig für den Personenverkehr zu entwickeln, die Bahnlinie über Horka dient der Abwicklung des Güterverkehrs.

In den folgenden Ausführungen werden die Verkehrsinfrastrukturen innerhalb dieser Korridore sowie die Verbindung von relevanten Zentren zu diesen Korridoren im Vordergrund stehen.

4.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Die Harmonisierung der Kontrollen und Sanktionen zur Durchsetzung der Sozialvorschriften (Arbeitszeiten, Ruhezeiten etc.) im Straßengüterverkehr ist bereits weit fortgeschritten und wird bis zum Jahr 2010 weitgehend abgeschlossen sein.

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

Die Maßnahmen zur Förderung des Hochsee- und Binnenschiffsverkehrs sind gut im Plan. Die EU nahm die Hochgeschwindigkeitsseewege in die Liste der prioritären Projekte der Transeuropäischen Netze (TEN-T) auf, der Ausbau der Seehäfen schreitet voran, die Vereinfachung der Zollformalitäten ist in Arbeit. Das Europäische Parlament lehnte einen Vorschlag der Kommission zur Liberali-

LOSE 1 UND 2

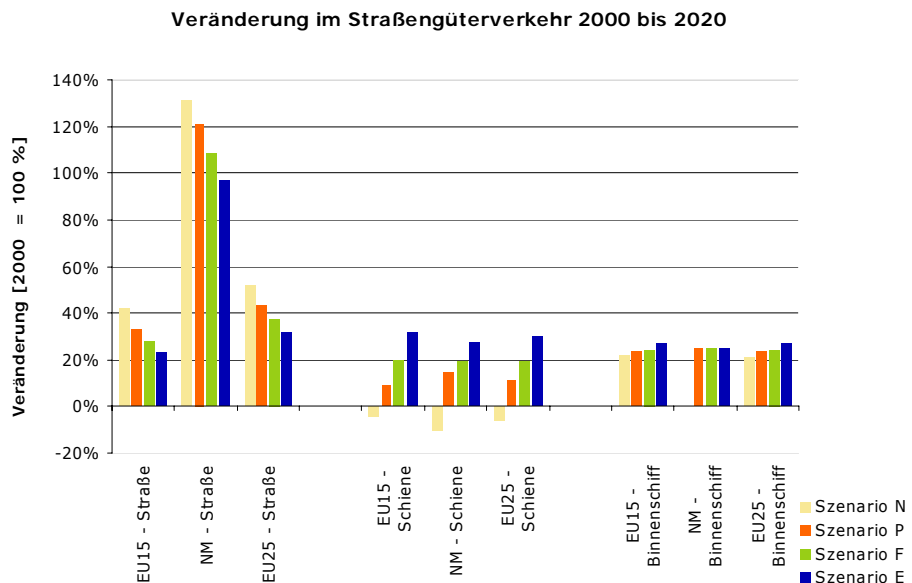
sierung der Hafendienste ab. In der Förderung des Seeverkehrs wird jedoch auch ein Beitrag zur Beschleunigung des gesamten Verkehrswachstums gesehen.

Die Maßnahmen auf EU-Ebene zur Förderung der Transeuropäischen Netze sind umgesetzt. Von 21 geplanten Infrastrukturprojekten in EU-15 sind bisher jedoch nur drei verwirklicht, vier weitere sind bereits weit fortgeschritten. Für die Verzögerungen sind in erster Linie die Mitgliedstaaten verantwortlich, die nicht in der Lage waren, die für die Investitionen erforderlichen Gelder im nötigen Umfang bereitzustellen, obwohl die EU die TEN-Vorhaben in erheblichem Umfang fördert.

Um dem Ziel der europäischen Verkehrsentwicklungspolitik - die Stärkung des modal splits zugunsten der Bahn- zum Durchbruch zu verhelfen, arbeitet die EU derzeit an Rahmenbedingungen zur Liberalisierung des Eisenbahnmarktes, zur Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS - European Rail Transport System), zur Festlegung von Standards für die Interoperabilität (TSI - technische Spezifikationen zur Interoperabilität) und zur Einrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Da die Umsetzung dieser Rahmenbedingungen z. T. jedoch hohe finanzielle Aufwände bedeutet, wird sich diese Umsetzungsphase über eine Reihe von Jahren erstrecken.

In verschiedenen Szenarien⁴ wird die Veränderung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2020 für die „alten“ EU15-Staate, die Neuen Mitgliedstaaten sowie die EU25 ermittelt:

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



⁴ Szenario N: seit Verabschiedung des Weißbuches wurden keine Maßnahmen umgesetzt, Trends der 90er Jahre setzen sich fort
 Szenario P: umfasst bereits umgesetzte Maßnahmen und Maßnahmen, deren Umsetzung in die Wege geleitet wurde
 Szenario F: setzt voraus, dass alle im Weißbuch avisierten Maßnahmen vollständig umgesetzt werden
 Szenario E: Szenario P, zusätzlich werden Maßnahmen umgesetzt, die als besonders wirksam gelten.

LOSE 1 UND 2

Wachstum im Straßengüterverkehr - nur sehr geringes Wachstum im Schienenverkehr

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

schrumpfende Bevölkerung - zunehmende Verkehrsleistung

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

ÖPNV in ländlichen Regionen vom Schülerverkehr abhängig

4.3 Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Oder-Partnerschaft formuliert wesentliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der Arbeit der Oder-Partnerschaft wurden die wesentlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zusammen gefasst. Das Forum Verkehr und Logistik hat die folgenden Punkte formuliert, die für den Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum handlungsleitend sein werden:

- Eine **gute Qualität der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger** sowie ein gutes Verkehrsangebot sind Voraussetzung für den Ausbau der wirtschaftlichen Kooperation in der Oderregion und eine wachsende Identifikation der Bevölkerung mit der „Oder-Region“.
- Momentan kann die Region ihre **günstige, zentrale Lage in Mitteleuropa** aufgrund von **infrastrukturellen und organisatorischen Schwächen** nur teilweise nutzen. Über Jahrzehnte entstandene **infrastrukturelle Defizite** konnten noch nicht vollständig behoben werden.
- Aufgrund des Wettbewerbs der Regionen müssen in der Oder-Region in kurzer Zeit Verbesserungen erzielt werden. Verbesserungen sind nicht nur durch **verstärkte Investitionstätigkeit** zu erzielen. Vielfach sind schon durch verbesserte **Kommunikation, Koordination** und **institutionelle Zusammenarbeit** kurzfristig und kostengünstig Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch Nutzung der vorhandenen Ressourcen möglich. Hierfür ist eine **enge und Ergebnis orientierte Zusammenarbeit** der politischen Akteure, der für den Verkehr zuständigen Verwaltungen und der Verkehrsunternehmen wichtig.

LOSE 1 UND 2

- Wachsende internationale Güterströme, eine intensiviertere wirtschaftliche Integration der Region und verbesserte Infrastruktur können positiv zur Entwicklung des Logistik-Standorts Oder-Region beitragen.

Für die unterschiedlichen Verkehrsträger sind konkrete Handlungsansätze formuliert:

- **SCHIENE**

- Notwendig für die Entwicklung der Oder-Region ist die **Verbesserung der Erreichbarkeit** bzw. die **Verkürzung von Fahrzeiten** insbesondere zwischen den deutschen und polnischen städtischen Zentren. Ein ausgebauter und interregional abgestimmter Nahverkehr mit **transparenter Tarifstruktur** stellt die Anbindung der ländlichen Gebiete an die städtischen Zentren sicher.
- Anzustreben sind:
 - die **Optimierung von Fahrplänen** (kurzfristig: Direktanschlüsse in den Grenzbahnhöfen und Schaffung neuer Tagesrandverbindungen; mittelfristig: grenzüberschreitende Taktverkehre und mehr Zugdurchläufe ohne Lok-Wechsel auch im deutsch-polnischen Regionalverkehr)
 - eine **verbesserte Kommunikation des kompletten Fahrplan- und Tarifangebotes** (einschließlich des regionalen Busnetzes) in der Oder-Region
 - der stufenweise **Abbau von infrastrukturellen und technischen Engpässen** (Langsamfahrstellen, z. B. auf Brückenbauten, eingleisige Streckenabschnitte)
 - die allgemeine **Verbesserung des Oberbaus** und der **Sicherungstechnik** des Bahnnetzes zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zwischen den regionalen Zentren (120 km/h für Nebenstrecken und 160 km/h für Hauptstrecken). Die Beseitigung der überlangen Grenzaufenthalte von Güterzügen durch Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen (modernes deutsch-polnisches Rahmenabkommen für den Eisenbahnverkehr) und durch eine verstärkte gemeinsame Ausbildung von deutschen und polnischen Bahnmitarbeitern.
 - mittel- und langfristig die **Schaffung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes „Oder-Region“**

- **STRASSE**

- Verbesserungen im Straßenverkehr sind bereits durch den **Ausbau des Hauptstraßennetzes** erreicht. Auf polnischer Seite fehlen in der Oderregion noch die Fertigstellung der Autobahnen zwischen der deutschen Grenze und Posen sowie Liegnitz (in Richtung Breslau).
- Investitionsstau ist festzustellen hinsichtlich der **Anbindung des ländlichen Raums** an die Zentren. Schlechte Infrastrukturanbindung des ländlichen Raums verschlechtert die Ausbildungs- und Beschäftigungschancen der Bevölkerung und trägt zu negativer Bevölkerungsentwicklung bei.
- Verbesserungen wurden erzielt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zügige **Grenzabfertigung** begünstigt derzeit den Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

- **BINNENSCHIFFFAHRT**

- Trotz des dichten Netzes an Wasserstraßen können derzeit die vorhandenen Potenziale nicht genutzt werden. Die Reaktivierung traditioneller Verbindungen, insbesondere die **Nutzung des Hafens Szczecin** als

LOSE 1 UND 2

Seehafen für die Region, insbesondere des Großraums Berlin ist nur langfristig zu erreichen.

- Voraussetzungen für die Überwindung dieses Zustands sind u. a. die **Eignung über den Ausbau der Wasserstraßen** in der Region, Investitionen in die **Hafeninfrastrukturen** sowie ein verbessertes **Marketing/Verbesserung** der Angebote der Häfen. Notwendig für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ist die **Anbindung der Häfen an Straße und Schiene**. Exemplarisch genannt sei die Autobahnanbindung des Hafens Szczecin und die Eisenbahnanbindung des Hafens Schwedt.

- **FLUGVERKEHR**

- Schon jetzt nutzen viele Passagiere aus der Region die Berliner Flughäfen. Der **Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg International** wird ein wichtiger Standortfaktor für die Region.

- **LOGISTIK**

- Investitionen in die Infrastruktur und **verbesserte Kooperation** zwischen den Institutionen verbessern zugleich das Umfeld für die Entwicklung der Region als Logistikstandort.
- **Spezialisierung** polnischer und deutscher **Logistikunternehmen** trägt zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche auf beiden Seiten der Oder bei.

5 Verkehrsinfrastrukturen – „Projektpool“ DPERON

Für die Analyse und Planungsarbeiten im Projekt DPERON werden alle *grenzübergreifend relevanten Verkehrsprojekte* in einem „Projektpool“ erfasst, aktualisiert und je nach Priorität teilweise in Projektsteckbriefen vertieft.

Im Hinblick auf die vorgesehenen integrierten Verkehrskonzepte für die Euroregionen, von denen bisher nur das Verkehrskonzept für die Euroregion Pomerania beauftragt ist (Los 4), werden zusätzlich auch andere nicht unmittelbar grenzübergreifend ausgerichtete, aber *regional bedeutsame Verkehrsprojekte* erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN NACHFOLGENDEN TABELLEN

Die Nummerierung erfolgt fortlaufend über alle Lose und über alle Verkehrsträger. Die genutzten Quellen sind mit Abkürzungen dargestellt, die im Anhang erläutert sind. Der **Status** der einzelnen Projekte ist wie folgt eingeordnet:

- in Umsetzung: die Projekte werden derzeit realisiert
- in der Investitionsplanung verankert: die Projekte sind in den nationalen bzw. Bundesland-/Wojewodschaftsbezogenen Planungen fest verankert und werden innerhalb der nächsten Jahre realisiert. Die Unterteilung in die Realisierung bis 2013 und nach 2013 ist insofern relevant, als dass hier der Bezug zu den EU-Förderperioden hergestellt wird. Da nicht in jedem Fall hierzu Informationen verfügbar sind, wurde davon ausgegangen, dass Projekte mit einer hohen Priorität im Landesmaßstab bis 2013 realisiert werden, andere Projekte entsprechend später.
- Projekte im Ideenstadium sind noch nicht fest in den Investitionsplänen verankert.

Der **Raumbezug** weist darauf hin, ob Projekte nur auf einer Seite der Grenze Relevanz aufweisen, oder ob sie konkreten Bezug zur Grenze haben. Der Grenzbezug beinhaltet hierbei deutsch-polnische Verkehrsverbindungen ohne Abfertigungsanlagen nach Beitritt Polens zum Schengener Abkommen.

Mit der **Priorität** des Vorhabensträgers wird die Einordnung auf der jeweiligen Landesebene bzw. kommunalen Ebene wieder gegeben.

Unter der Überschrift **Zuordnung** wird festgehalten, welchen Investitionsplanungen die Projekte entnommen sind. Dabei wird zwischen der Planung auf Bundesebene mit vordringlichem bzw. weiteren Bedarf, den Plänen der Länder, der Prioritätenliste für Grenzbrücken bzw. den Planungen/Vorstellungen der Regionen unterschieden.

In der letzten Spalte sind weitere **Anmerkungen** zum Projekt verfasst.

Im Anhang A1 finden sich die kompletten Projektlisten für den Gesamttraum mit weiteren Informationen.

LOSE 1 UND 2

Im Rahmen der weiteren Projektarbeit erfolgt für das Los 1 die Vertiefung verschiedener Projekte im Verkehrskonzept. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird eine ggf. abweichende Priorisierung der Projekte erfolgen.

Für die Projekte des Loses 2 (Südraum) erfolgt die vertiefende Betrachtung von ausgewählten Projekten zunächst allein im Rahmen der Steckbriefe. Eine qualitative Bewertung der ausgewählten Projekte erfolgt ebenfalls.

Für die gelb unterlegten Projekte sollten Vertiefungen in den Steckbriefen erfolgen.

ÜBERBLICK PROJEKTPOOL

Zum Arbeitsstand 30. September 2007 ergibt sich folgender Überblick:

- Insgesamt sind bisher 459 Verkehrsprojekte erfasst.
- Eine Vertiefung ist bei 122 Verkehrsprojekten vorgesehen.
- Dieser Arbeitsstand enthält 80 Vertiefungen in Form von Steckbriefen.

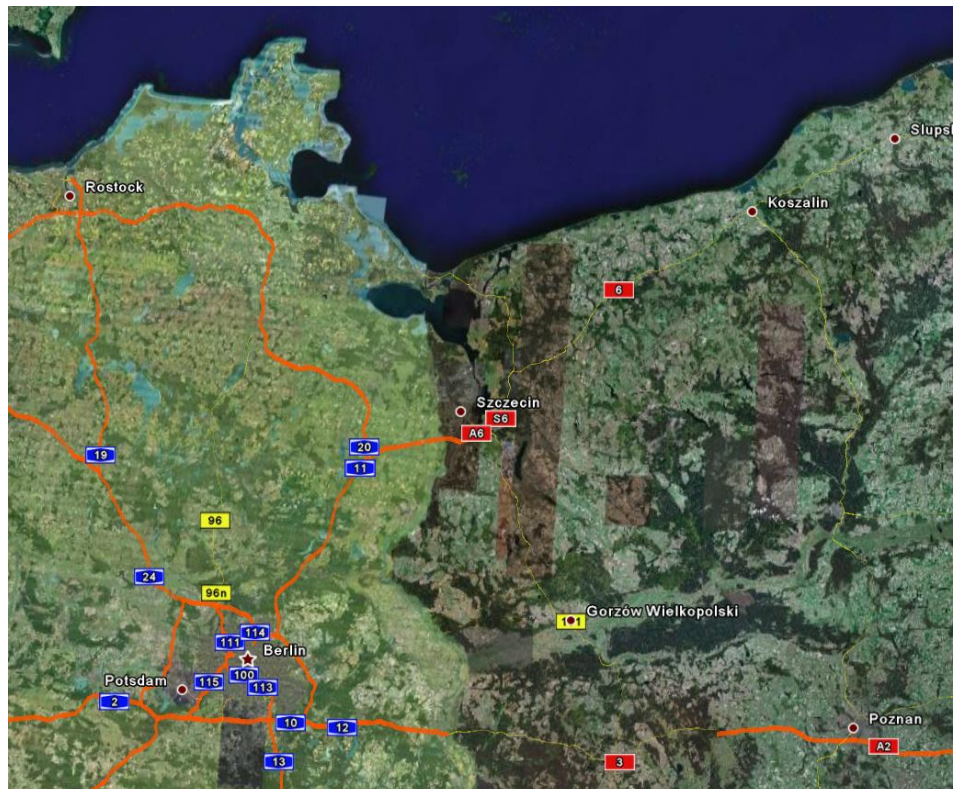
5.1 Straße**5.1.1 Los 1****VORHANDEN**

dichtes Straßennetz auf deutscher Seite - nur wenige leistungsfähige und hochrangige Straßenverbindungen auf polnischer Seite

Die Euroregion Pomerania ist durch die wichtigen Verkehrsachsen der Autobahnen A20 (Rostock, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, Anbindung an die A11) Richtung Hamburg und Berlin sowie der A11/A6 (Berlin, Anbindung A20, Szczecin) erschlossen. Ein relativ dichtes Netz von Bundesstraßen verbindet auf der deutschen Seite die wichtigen Mittelzentren mit den Oberzentren Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg sowie Rostock). Auf der polnischen Seite übernehmen diese Funktion die Nationalstraßen, die Szczecin mit Koszalin (S6), Świnoujście (S3), Gorzów Wlkp. (S6, E65) und Pila (S10) verbinden.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 27:
Autobahnnetz im Nordraum
[Quelle: Google earth]



Das Straßennetz mit übergeordneter Verbindungsfunktion (Bundes-/Wojewodschaftsstraßen) ist auf deutscher Seite deutlich dichter ausgeprägt, als auf polnischer. Insbesondere fehlt auf der polnischen Seite eine leistungsfähige Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Poznań und Warszawa. Die Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Berlin (über die A11) ist zwar vorhanden, jedoch ist der Abschnitt vom Kreuz Uckermark (Abzweig A20) bis zum Grenzübergang größtenteils in einem sehr schlechten baulichen Zustand, der nur verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeiten zulässt.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 3:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Ahlbeck-Świnoujście (B111)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Garz-Świnoujście (B110, im Bau)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Blankensee-Buk (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr
Linken-Lubieszyn (B104)	▪ Personen- und Güterverkehr
Schwennenz-Bobolin (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr
Pomellen-Kolbaskowo (BAB11/A6)	▪ Personen- und Güterverkehr
Rosow-Rosowek (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ Personen- und Güterverkehr (bis 3,5 t)

LOSE 1 UND 2

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Mescherin-Gryfino (B113)	▪ Personen- und Güterverkehr
Schwedt-Krajnik Dolny (B166)	▪ Personen- und Güterverkehr
Hohenwutzen-Osinów Dolny	▪ Personen- und Güterverkehr (keine Busse, Erweiterung für Güterverkehr bis 3,5 t vorgesehen)

GEPLANT

Für die vorliegende Studie sind insbesondere die Infrastrukturplanungen von Bedeutung, die entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen erfolgen werden und diejenigen, die im grenznahen bzw. grenzüberschreitenden Bereich vorgesehen sind, von Bedeutung. Diese Planungen, die den Verkehrsweg Straße betreffen, sind nachfolgend tabellarisch zusammen gestellt. Darüber hinaus sind die weiteren Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum aufgeführt, um einen umfassenden Überblick über diese Projekte darzustellen.

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - AUTOBAHNEN, BUNDESSTRAßEN

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN			
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D		PL	Grenze	hoch	mittel	gering		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKIA		X			X										
25	BAB S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKIA	X				X	X									
26	BAB S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKIA		X			X										
30	BAB S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKIA	X				X	X									
33	BAB S6 : OU Szczecin	S	GDDKIA	X				X	X									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
35	BAB S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X				X	X									Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
40	B B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X			X		X		X		X					
41	B B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X			X		X		X		X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
49	B B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X			X	(X)	X		X		X					
57	B Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	S	EHK-P		X		X	X	X								X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P
58	BAB Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	S	GDDKIA		X			X									X	
129	B B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP								X							Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
382	BAB BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X	X	X								X	

Für die Projekte 26, 35, 57 und 58 sind die Projektbeschreibungen noch in weiterer Bearbeitung bzw. Abstimmung. Diese werden nachgereicht.

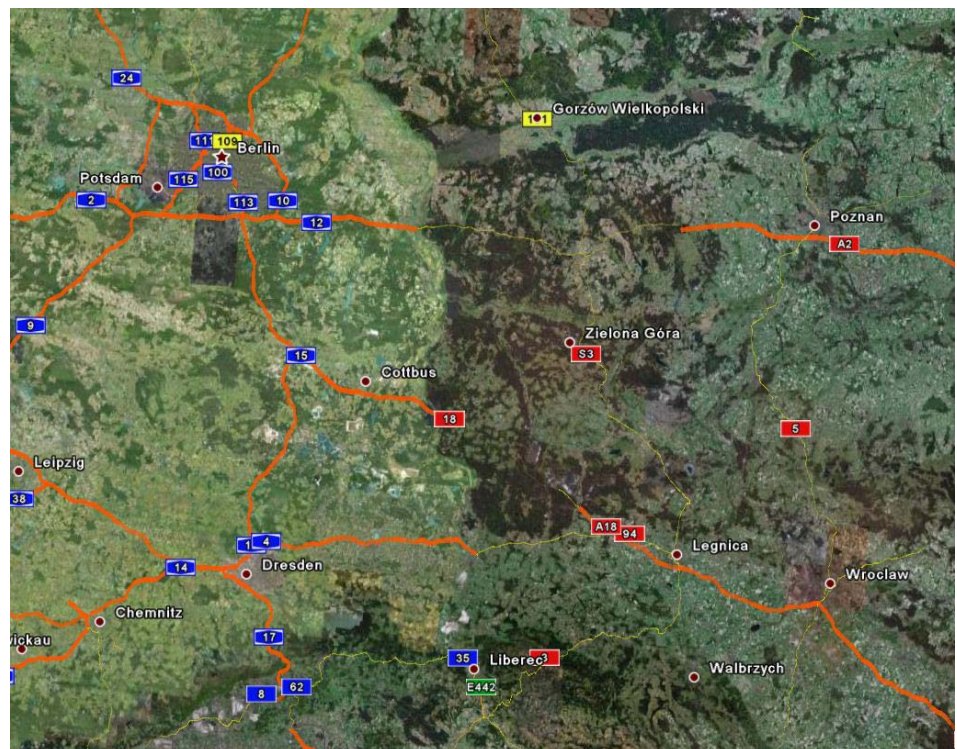
LOSE 1 UND 2

5.1.2 Los 2

VORHANDEN

Der südliche Raum des Untersuchungsgebietes ist in erster Linie durch das Autobahnnetz aus A10 (Berliner Ring), A12 (Berlin-Frankfurt (Oder)), A13 (Berlin-Cottbus und Dresden) erschlossen. Auf sächsischem Gebiet verbindet die A4 den Raum Dresden mit dem Grenzraum Görlitz. Auf polnischer Seite ist das Autobahnnetz nicht durchgehend vorhanden. Insbesondere die A12 von Frankfurt (Oder) Richtung Poznań sowie die Verbindungen von Cottbus und Dresden Richtung Wrocław sind nur z. T. als leistungsfähige Autobahnen vorhanden.

Abbildung 28:
Autobahnnetz im Südraum
[Quelle: Google earth]



Die Anbindung von Gorzów Wlkp. als wichtigem Zentrum der Region erfolgt nur über Wojewodschaftsstraßen, eine Autobahnbindung ist hier nicht vorhanden, jedoch über den Ausbau der S3/E65 im Sinne eines autobahngleichwertigen Ausbaus vorgesehen.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

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

Tabelle 4:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin-Kietz-Kostrzyn (B1)	▪ Personen- und Güterverkehr (max. 3,5 t)
Frankfurt (Oder)-Świecko (BAB12/A2)	▪ Personen- und Güterverkehr

LOSE 1 UND 2

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Frankfurt (Oder)-Ślubice (B5)/Stadtbrücke	▪ Personenverkehr (keine Reisebusse)
Guben-Gubin (B97)	▪ Personen- und Güterverkehr
Guben-Gubin	▪ Personenverkehr
Forst-Olszyna (BAB15/S12)	▪ Personen- und Güterverkehr
Forst-Zasieki	▪ Personenverkehr
Bad Muskau-Leknica (B115)	▪ Personenverkehr
Podrosche-Przewoz (S127)	▪ Personenverkehr
Görlitz-Zgorzelec (BAB4)	▪ Personen- und Güterverkehr
Görlitz Stadt-Zgorzelec (S125)	▪ Personenverkehr
Hagenwerder-Radomierzyce (B99)	▪ Personenverkehr
Zittau/Chopinstraße-Sieniawka (S146)	▪ Personen- und Güterverkehr (< 7,5 t)
Zittau/Friedensstraße-Porajow (S132a)	▪ Personenverkehr

GEPLANT

Für die vorliegende Studie sind insbesondere die Infrastrukturplanungen von Bedeutung, die entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen erfolgen werden und diejenigen, die im grenznahen bzw. grenzüberschreitenden Bereich vorgesehen sind, von Bedeutung. Diese Planungen, die den Verkehrsweg Straße betreffen, sind nachfolgend tabellarisch zusammen gestellt. Darüber hinaus sind die weiteren Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum aufgeführt, um einen umfassenden Überblick über diese Projekte darzustellen.

Für die gelb unterlegten Projekte sollten nach Ansicht der Gutachter die Vertiefungen in den Steckbriefen erfolgen.

LOSE 1 UND 2**ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - AUTOBAHN**

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch		mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
166	BAB A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKIA	X					X	X								
167	BAB Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl. Brückenbauwerk	S																
168	BAB A4: Autobahnbauphase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKIA	X				X	X	X								
169	BAB A4: Autobahnbauphase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKIA	X				X	X									
171	BAB S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X				X	X									
172	BAB S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKIA	X				X	X									
173	BAB S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKIA	X				X	X									
174	BAB S3: Abschnitt Sulechów - Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X									
175	BAB S3: Abschnitt Nowe Miasteczko - Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA	X				X	X									
176	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X									
177	BAB S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X									
178	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X									
179	BAB S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X									
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S					X	X										
195	BAB Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X				X	X									
206	BAB S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X				X	X									

Für die Projekte 167 und 191 sind die Projektbeschreibungen noch in weiterer Bearbeitung bzw. Abstimmung. Diese werden nachgereicht.

LOSE 1 UND 2

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - BUNDESSTRASSEN

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER		ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken
75	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/IRP-B	X			X	(X)	X			X					
77	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	S	BVWP/IRP-B	X			X	(X)	X			X					
109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X			X		X					
110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X		X			X					Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP				X		X			X					Linienbestimmung ist erfolgt
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X		X		X			X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X		X		X			X		X			Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/IRP-B	X			X	(X)	X			X					
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP	X			X		X	X		X					
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP			X					X		X				
148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X			X		X			X					
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X			X		X			X					
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV		X						X		X				
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X			X		X			X					
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV		X		X				X						
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP	X			X		X		X	X					
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP	X			X		X			X					
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP	X			X	(X)	X			X					
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP	X			X		X	X		X					
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP	X			X		X	X		X					
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X			X		X	X		X					
180	B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X			X	X		X							
181	B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA	X			X	(X)		X							
190	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA		X		X										
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X			X	(X)	X				X		X		gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft

LOSE 1 UND 2**ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - GRENZÜBERGÄNGE**

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG			ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	In Investitions-plannungen bis 2013	In Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L	X			X	X	X	X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X			X	X	X	X				X		Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X			X	X	X	X				X		vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ				X	X	X	X					X	
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ				X	X	X						X	
293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ				X	X	X						X	s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ				X	X	X						X	
295	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ				X	X	X						X	
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ				X		X						X	
297	G	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) - Sieniawka	S	KGÜ				X		X						X	
298	G	Grenzübergang Pechern - Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X							X	
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X			X	X							X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau - Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X			X	X							X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X			X	X							X	
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X			X	X							X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal - Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X			X	X							X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal - Turossow	S	KGÜ	X			X	X							X	
305	G	Grenzübergang Hirschfelde - Turossow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X			X	X							X	
306	G	Grenzübergang Zittau - Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X			X	X							X	
307	G	Grenzübergang Zittau - Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X			X	X							X	
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Boqatynia	S	KGÜ	X			X	X	X	X					X	

Für die Projekte 291 bis 305 und 308 sind die Projektbeschreibungen noch in weiterer Bearbeitung bzw. Abstimmung. Diese werden nachgereicht.

5.2 Schiene**5.2.1 Los 1****VORHANDEN**

Die Bahnstrecke Rostock-Stralsund-Rügen durchquert die Euroregion Pomerania im Norden. Darüber hinaus führt von Stralsund die Trasse über Greifswald, Pasewalk und Angermünde Richtung Berlin. Die Verbindung von Berlin nach Szczecin führt ebenfalls über Angermünde. Alle benannten Strecken sind dem IC-/EC-Netz zugehörig, ein ICE-Streckennetz existiert in diesem Teil nicht.

LOSE 1 UND 2

Auf polnischer Seite ist die Intercity-Strecke von Szczecin Richtung Poznań die einzige Strecke mit überregionaler Bedeutung. Darüber hinaus verbinden untergeordnete Strecken Szczecin mit Koszalin sowie Świnoujście.

Die Bahnverbindung von Berlin nach Szczecin ist derzeit noch wenig attraktiv, da insbesondere in dem Bereich zwischen Angermünde und Szczecin zahlreiche Langsamfahrstellen vorhanden sind, die ein komfortables Reisen sehr verzögern. Eine durchgängige Verbindung von Szczecin Richtung Stralsund existiert nicht.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze steht nur ein Grenzübergang zur Verfügung.

Tabelle 5:
Vorhandener Grenzübergang -
Schiene

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Tantow-Szczecin Gumience	▪ Personen- und Güterverkehr
Pasewalk-Grambow- Szczecin Gumience	▪ Personen- und Güterverkehr

GEPLANT

Folgenden Schieneninfrastrukturprojekte sind in den kommenden Jahren geplant:

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - SCHIENE

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER		ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP		X	X			X	X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P	X		X		X		X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
313	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	SC		X		X	X	X	X					X	
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/IRP-S	X		X	X	X		X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig, Anbindung BBI
317	Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście	SC	PKP PLK	X			X	X							
320	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK												
408	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG			X		X						X	Weiterführung bis nach Swinoujście geplant

LOSE 1 UND 2**5.2.2 Los 2****VORHANDEN**

Im Südraum sind vor allem die Bahnverbindungen von Berlin über Frankfurt (Oder) Richtung Rzepin, von Berlin über Cottbus Richtung Zary sowie von Cottbus Richtung Görlitz von Bedeutung. Die Verbindung von Berlin Richtung Dresden berührt den Untersuchungsraum im Westen. Auf polnischer Seite sind die Intercityverbindungen von Poznań nach Wrocław, von Rzepin Richtung Poznań und von Zary Richtung Wrocław von Bedeutung. Darüber hinaus existiert auf polnischer Seite ein feiner verzweigtes Netz von untergeordneter Bedeutung, das jedoch aufgrund des baulichen Zustandes und der damit verbundenen z. T. sehr geringen Fahrgeschwindigkeiten für die Entwicklung des Gesamttraumes keine Relevanz hat.

Um die Anbindung von Berlin Richtung Wrocław zu optimieren stehen gemäß der Untersuchungen aus dem Projekt „Rail Baltica“ nur die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

- Rzepin-Poznań-Leszno
- oder alternativ Görlitz/Horka - Legnica.

Der Berliner Europabericht 2006-2007 formuliert sehr pointiert die derzeitige Problemlage im deutsch-polnischen Eisenbahnverkehr:

Aus dem Berliner Europabericht
2006-2007

fehlendes
Eisenbahnrahmenabkommen
Deutschland-Polen

wichtige Rahmenbedingung:
Anschlussoptimierung vor
Streckenausbau

Im grenzüberschreitenden Bahnverkehr nach Polen erschweren eine Reihe rechtlicher, administrativer und organisatorischer Hemmnisse den Bahnverkehr und schwächen die Wettbewerbsposition der Schiene. Es müssen daher die rechtlichen Voraussetzungen verbessert werden, damit die langen **Abfertigungszeiten der Güterzüge an den Grenzbahnhöfen** reduziert werden, der Einsatz von Lokomotiven, Triebwagen und Personal in den Grenzabschnitten erleichtert und die Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr gesteigert wird. So ist z.B. der **Zugang privater deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den polnischen Grenzbahnhöfen immer noch nicht geregelt**, da es kein zeitgemäßes Eisenbahnrahmenabkommen Deutschland - Polen gibt.

Auf der Verbindung **Berlin-Szczecin** konnten, durch das Ende 2004 verbesserte Bahnangebot, bereits **Fahrgastzuwächse** generiert werden. Dazu haben auch tarifliche Verbesserungen beigetragen. So wird das Länderticket Brandenburg-Berlin nunmehr auch in Szczecin verkauft und dessen Gültigkeit auf den Berliner Nahverkehr seit August 2005 ausgedehnt. Zudem kann mit diesem und anderen VBB-Zeitkarten seit Dezember 2005 der Szczeciner Nahverkehr benutzt werden. Allerdings haben sich Ende 2005 durch **mangelhafte Fahrplanabstimmung** im Grenzbahnhof Küstrin die Fahrtzeiten auf der Ostbahn von Berlin nach Gorzów (Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie) verschlechtert. Zudem sind die Direktanschlüsse des Regionalexpress-Zuges Berlin-Szczecin nach Danzig und Kolberg weggefallen. Das Land Berlin vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass zur Verkürzung von Reisezeiten zunächst **Anschlussoptimierungen vor Streckenausbaumaßnahmen** Priorität genießen müssen.

ARBEITSSTAND: 9. Oktober 2007

LOSE 1 UND 2

Ausbau der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) weit fortgeschritten

Am 30. April 2003 wurde in Görlitz das „Abkommen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ ratifiziert. Dort wurde festgelegt, dass die Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) bis zur Grenze auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wird. Die Strecke Dresden-Görlitz wird für Geschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h ertüchtigt. Darüber hinaus wird derzeit ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen vorbereitet, der den Neubau sowie die Instandhaltung der Eisenbahngrenzbrücken über Oder und Neiße regeln wird. Mit der Unterzeichnung des Vertrages wird noch im laufenden Jahr gerechnet. Ziel wird sein, die Verantwortlichkeiten für den Bau bzw. die Instandhaltung jeweils einem Land zuzuordnen.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

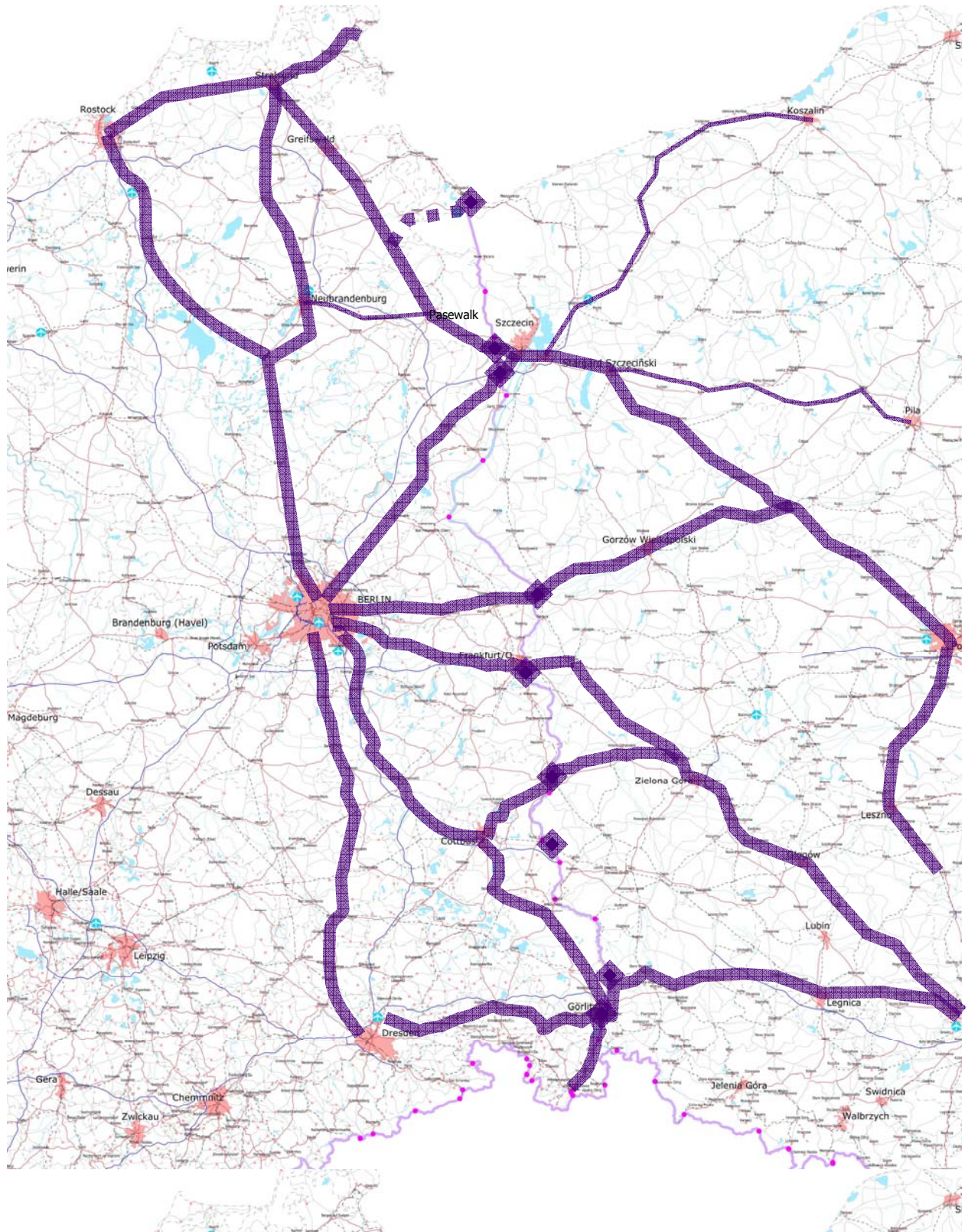
Für die Querung der Grenze stehen sechs Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 6:
Vorhandene Grenzübergänge -
Schiene

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin-Kietz-Kostrzyn	▪ Personen- und Güterverkehr
Frankfurt (Oder)-Kunowice	▪ Personen- und Güterverkehr
Guben-Gubin	▪ Güterverkehr
Forst-Lausitz	▪ Personen- und Güterverkehr
Horka-Wegliniec	▪ Güterverkehr
Görlitz-Zgorzelec	▪ Personen- und Güterverkehr

LOSE 1 UND 2

Abbildung 29: Wichtige Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) in Deutschland und Polen mit Grenzübergängen



LOSE 1 UND 2

Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Ahlbeck-Świnoujście, sind alle Bahnverbindungen im Bestand vorhanden. Lediglich der Bahnübergang Horka-Węglińiec ist nur für den Güterverkehr zugelassen, alle anderen Grenzübergänge sind sowohl für den Güter-, als auch für den Personenverkehr zugelassen. Die Verbindungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie die Verbindung Dresden-Görlitz sind zweigleisig ausgebaut, alle anderen Linien weisen lediglich ein Gleis auf. Elektrifiziert ist nur die Strecke zwischen Berlin und Frankfurt (Oder).

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - SCHIENE

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X				X	X									
322	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X		X			X						
323	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X	(X)	X			X						Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, v _{max} = 160 km/h, Anbindung Königs Wusterhausen an BBT
325	ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW	X			X	X	X			X						
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram									X						s. Projekt JoiTraM und EWIV
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK	X				X	X									
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X				X	X									
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP	X				X	X									
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węglińiec-jedzrychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X				X	X									
341	Ausbau Linie Nr. 295 Węglińiec - Bielawa - Horka	SC	BPBW				X	X	X			X						
349	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune				X	X	X			X						X
350	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON				X	X	X			X						X

Für die Projekte 325 und 349 bis 350 sind die Projektbeschreibungen noch in weiterer Bearbeitung bzw. Abstimmung. Diese werden nachgereicht.

5.3 Wasser**5.3.1 Los 1****VORHANDEN**

Als wichtige Binnenschiffahrtswege sind im Raum der Pomerania die Oder sowie die Oder-Havel-Wasserstraße und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zu nennen. Über die beiden letztgenannten Wasserstraßen sind Berlin und Szczecin miteinander verbunden.

Stralsund und Greifswald verfügen über Seehäfen mit überregionaler bzw. regionaler Bedeutung. Der Hafen Saßnitz hat neben der Fährfunktion auch Gü-

LOSE 1 UND 2

terumschlagsfunktion. Darüber hinaus verfügen Świnoujście und Szczecin über bedeutende Seehäfen.

Entlang der Binnenwasserstraßen sind Schwedt/Oder und Eberswalde mit bedeutenden Hafenanlagen zu nennen.

Folgende wasserseitige Grenzübergänge sind im Nordraum vorhanden:

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze stehen fünf Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 7:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Altwarps-Nowe Warpno (Neuwarper See)	▪ Personenverkehr
Mescherin-Gryfino (Oder)	▪ Personen- und Güterverkehr
Gartz-Widuchowa (Oder)	▪ Personen- und Güterverkehr
Hohensaaten-Osinów Dolny	▪ Personen- und Güterverkehr
Güstebieser Loose-Gozdowice	▪ Personen- und Güterverkehr ▪ Inbetriebnahme steht unmittelbar bevor

VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - WASSER

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	D	PL		Grenze hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorordnungsrechtlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder		Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/IRP-W	X	X		X	(X)	X			X					
353	Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasserstraße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kümos	W	BVWP/IRP-W/EHK-P	X	X		X	(X)	X			X					
407	Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P				X	X	X	X							X

Zur Vertiefung sind im Los 1 keine relevanten Verkehrsprojekte ausgewählt.

5.3.2 Los 2**VORHANDEN**

Im Südraum ist neben Oder und Warthe die Spree-Oder-Wasserstraße von Bedeutung. Im weiteren Untersuchungsraum, d. h. im sächsischen sowie im polnischen Teil des Untersuchungsraumes finden sich keine Binnenwasserstraßen von Bedeutung.

Die Binnenhäfen von Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Berlin sind die wichtigen wasserseitige Umschlagseinrichtungen im Südteil des Untersuchungsraumes.

LOSE 1 UND 2**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen zwei Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 8:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Frankfurt (Oder) Hafen-Słubice	▪ Personen- und Güterverkehr
Eisenhüttenstadt-Milow	▪ Personen- und Güterverkehr

ZU VERTIEFENDE VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - WASSER

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorordnender Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
284	G Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L	X			X	X	X	X					X	X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
285	G Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L	X			X	X	X	X				X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	

5.4 Luft**5.4.1 Los 1****VORHANDEN**

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

VERKEHRSPROJEKTE LOS 1 - LUFT

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER			ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorordnender Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
358	Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Gütтин)	L	MVBL	X			X			X						X	
359	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR													X	
360	Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L		X				X	X	X							
362	Ausbau des Flughafens Goleniów	L		X				X	X	X							
387	Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P				X			X						X	

LOSE 1 UND 2

Zur Vertiefung sind im Los 1 keine relevanten Verkehrsprojekte ausgewählt.

5.4.2 Los 2**VORHANDEN**

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

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

VERKEHRSPROJEKTE LOS 2 - LUFT

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRSTRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT VORHABENTRÄGER	ZUORDNUNG						ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	D	PL	Grenze		hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorfristlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder		Prioritätsliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
363	Ausbau BBI	L		X			X			X									
364	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L																	
365	Ausbau des Flugplatzes Babimost	L			X			X		X									
366	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L			X			X											
367	Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr	X			X		X										

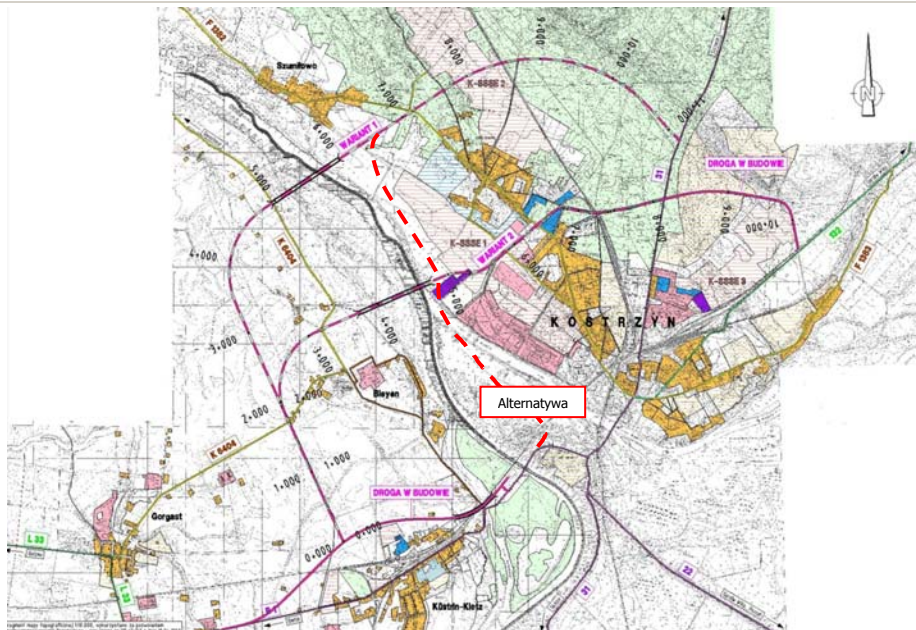
Für das Projekt 367 ist die Projektbeschreibung noch in weiterer Bearbeitung bzw. Abstimmung. Diese wird nachgereicht. Die anderen Projekte sind nicht zur Vertiefung ausgewählt bzw. werden im Rahmen der Verkehrskonzepte für die Euroregionen Viadrina und Spree-Neiße-Bober betrachtet.

LOSE 1 UND 2

5.5 Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“

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

PROJEKT 72: ORTSUMFAHRUNG KOSTRZYN N31

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTbeschreibung	
	
Projekttitel	Ortsumfahrung Kostrzyn N31
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung nördlich um Kostrzyn – derzeit in zwei Varianten diskutiert, eine Alternative wird betrachtet – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, nördlich des vorhandenen Standortes • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – optimale Anbindung der Sonderwirtschaftszone an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze – Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr – Schaffung einer weiteren grenzüberschreitenden Verbindung und damit Entlastung des vorhandenen Grenzüberganges • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: zu klären

LOSE 1 UND 2

BESCHREIBUNG		INHALT			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • die dritte Trassenvariante ist als Alternative entsprechend der Stellungnahme der deutschen Seite zur Lokalisationsstudie zu untersuchen • Stand der Vorbereitung: Lokalisationsstudie (Juni 2006) • Beschlusslage/Verbindlichkeit: zu klären 				
Geplanter Zeitablauf	• zu klären				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	• zu klären				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<ul style="list-style-type: none"> • Da die bisherigen Abstimmungen nicht ganz zufrieden stellend verlaufen sind, ist vorgesehen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die mit Vertretern aus polnischen und deutschen Planungsbehörden (GL, NL Straßenwesen, Landkreis Märkisch-Oderland) besetzt ist. Die Leitung wird voraussichtlich die polnische Seite übernehmen. 				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte bisher keine optimale Planungsabstimmung erfolgen. Im Rahmen der weiteren Planungen wird nach einvernehmlichen Lösungen gesucht. • Hintergrund: Die Planungen der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin erfolgten in stetiger Abstimmung und im Konsens mit der polnischen Seite. Durch die erfolgte Ausweisung der Sonderwirtschaftszone auf der polnischen Seite haben die Planungen zur Ortsumfahrung Kostrzyn eine neue Dynamik entwickelt und zu dem zeitversetzt durchgeführten Planungsverfahren geführt. 				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da die Fahrzeitverkürzung durch die OU für die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlkp. nur gering ausfallen wird - unabhängig von der gewählten Variante - wird die Wirkung im gesamt-räumlichen Maßstab als mittel eingestuft.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informationen vor.

LOSE 1 UND 2

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlkp. ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer mittleren Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit von Gorzów Wlkp. aus Richtung Berlin wird verbessert. Da jedoch die Gesamtstrecke betrachtet werden muss, kann die relativ kurze Ortsumgehung nur eine mittlere Wirkung entfalten.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird geringfügig verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der OU wird die Innenstadt von Kostrzyn deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> FFH-Gebiete und LSG-Gebiete befinden sich unmittelbar entlang der Oder.
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Neuordnung des Hochwasserschutzes wird das Projekt beeinflussen.
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der N31 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Stadtkernes von Kostrzyn wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Innenstadt und die Herstellung von signalisierten Verkehrsknoten kann ein wirkungsvoller Beitrag zur

LOSE 1 UND 2

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insbesondere mit der Trassenführung der OU Kietz-Küstrin auf deutscher Seite weist dieses Projekt sehr hohe Wechselwirkungen auf (Standort Oderbrücke, Straßenanbindung etc.)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da die OU auf einem relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung eines gemeinsamen Brückenstandortes ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich ▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sehr sinnvoll 					

LOSE 1 UND 2**5.6 Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen**

Diese Zusammenstellung von Stärken und Schwächen wird im weiteren Fortgang des Projektes fortgeführt. Insbesondere nach Vervollständigung der Steckbriefe bzw. nach Erarbeitung des Verkehrskonzeptes (Los 4) werden verschiedene Aspekte in anderem Licht betrachtet und zu einer differenzierten Einschätzung der Stärken und Schwächen führen.

Tabelle 9:
erste Zusammenstellung der
Stärken und Schwächen des
Untersuchungsraumes

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
STRASSE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gute Erschließung über das Autobahnnetz auf deutscher Seite ▪ gut ausgebaute Grenzübergänge im Autobahnnetz, die derzeit aufgrund der Grenzkontrollen noch an der Kapazitätsgrenze sind ▪ umfangreiche Neubaumaßnahmen und Netzergänzungen im Gesamttraum geplant ▪ engmaschiges Verkehrsnetz auf deutscher Seite 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ausstehende Ausbaumaßnahmen für Teilabschnitte ▪ lückenhaftes Autobahnnetz auf polnischer Seite, Anbindung relevanter Zentren (z. B. Gorzów Wlkp.) fehlt ▪ Fehlen von leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer Seite und derzeit auch noch auf der deutschen Seite (wird für den Brandenburger Raum behoben sein, sobald die Oder-Lausitz-Trassen fertig gestellt ist) ▪ baulicher Zustand in Teilabschnitten (z. B. A11 bis Pomellen), Instandhaltungsrückstau ▪ weitmaschiges Verkehrsnetz auf polnischer Seite ▪ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung
SCHIENE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-Frankfurt (Oder) nahezu vollendet ▪ leistungsfähige Strecke Berlin-Frankfurt (Oder)-Warschau ▪ umfangreiche Kapazitäten zur Grenzabfertigung in Frankfurt (Oder) und Rzepin vorhanden ▪ mit dem Ausbau der Strecke Berlin-Dresden wird ein weiterer wichtiger Streckenabschnitt modernisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr viele Langsamfahrstellen, insbesondere auf polnischer Seite ▪ fehlende leistungsfähige Verbindung zwischen Berlin und Wrocław ▪ fehlende Elektrifizierung an wichtigen Strecken ▪ Defizite in der Interoperabilität von Fahrwegsicherung und Fahrwegsteuerung ▪ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung ▪ ▪ Triebfahrzeugwechsel an der Grenze erforderlich, sofern keine Dieseltriebwagen verwendet werden ▪ kein gemeinsamer Tarifverbund
WASSER	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Berlin aus Richtung Ostsee und Richtung Oder über zwei Wasserstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugang zur Ostsee nur über Oder möglich ▪ Hinterlandanbindung der wichtigen Häfen (z. B. Szczecin) ▪ z. T. zu geringe Wassertiefen und Breiten für größere Bin-

LOSE 1 UND 2

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
		nenschiffe ▪ alte Schleusen „limitieren“ die Abmessungen der Binnenschiffe
LUFT	▪ Ausbau und Inbetriebnahme des BBI wird die gesamte Region stärken	▪ ggf. fehlender bzw. rechtzeitiger Ausbau der Anbindungen an den BBI ▪ Durch den Ausbau des BBI werden regionale Verkehrslandeplätze an Bedeutung verlieren.

LOSE 1 UND 2**6 Nächste Arbeitsschritte**

Beteiligung zum und Abschluss der Lose 1 und 2	Auf Basis des Arbeitsstandes 9. Oktober erfolgt im Oktober 2007 eine umfassende Beteiligung der betroffenen Träger und insbesondere der regionalen Akteure. Parallel dazu werden weitere Abstimmungen und Recherchen zu parallel laufenden Planungsprozessen und prioritären Verkehrsprojekten erfolgen. Die Gesamtbewertung aller Projekte sowie die Fortschreibung der Stärke-/Schwächenanalyse erfolgt parallel.
Erarbeitung des Loses 3 - Gesamtbetrachtung	<p>In der Gesamtbetrachtung des Deutsch-Polnischen Entwicklungsraumes Oder/Neiße (Los 3) werden die Untersuchungsergebnisse der Lose 1 und 2 zusammen gefasst. Hier wird der Schwerpunkt auf der Herausarbeitung folgender Punkte liegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptdefizite der Verkehrsinfrastruktur - aktuell und zum Prognosehorizont 2020 • erwartete Wirkungen von geplanten Verkehrsinfrastrukturen • Planungsstände/-verfahren • Aussagen zur Verkehrsorganisation • Handlungsempfehlungen für den Gesamttraum • prioritärer Maßnahmenkatalog (Investition und Organisation) <p>Der Entwurf des Loses 3 soll zum 30. November 2007 vorgelegt werden.</p>
Los 4 - integriertes Verkehrskonzept als Modell für die Gesamtregion	Wichtig für die Erarbeitung des Loses 3 werden die Arbeitsstände aus dem Los 4, dem integrierten Verkehrskonzept sein. Hier wird für den Raum der Euroregion Pomerania anhand des in Kapitel A5 beschriebenen Verfahrens eine Bewertung der vorhandenen sowie der zum Prognosehorizont 2020 geplanten Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Auf diese Weise können „Netzlücken“ und ggf. vorhandene „Überkapazitäten“ identifiziert werden.
Fortführung der Kommunikation - Erwartungshaltung im Einklang	Für den weiteren Projektablauf ist die Fortführung der Kommunikation beiderseits der Grenze, aber auch grenzüberschreitend entscheidend. Nur über den fortlaufenden Abstimmungsprozess sowie die in Einklang gebrachten Erwartungshaltungen zum Projekt kann ein konsensfähiges Ergebnis erzielt werden.

Abkürzungsverzeichnis

AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Ausschlussstelle BAB
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BPBSW	Bedarfsplan Bundesschienenwege
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
EHK-P	Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
GDDKiA	Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen
IP DS	Mehrjähriger Investitionsplan der Wojewodschaft Niederschlesien, Anlage A
IP Wr	Mehrjähriger Investitionsplan der Stadt Wrocław
IRP-S	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2006-2010
IRP-B	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen des Bundes 2006-2010
IRP-W	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes 2006-2010
KGÜ	Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa
L	Landesstraße
K	Kreisstraße/kommunale Straße
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MVBL	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
PKP PLK	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Bahngesellschaft)
P-L	Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene
RBWP	Raubewirtschaftungsplan der Wojewodschaft - Aktualisierung steht bevor
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft der betreffenden Region
STEK	Standortentwicklungskonzept (hier vom Regionalen Wachstumskern Eisenhüttenstadt)
ZDW ZG	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra

Literatur- und Dokumentenverzeichnis

wird fortgeschrieben - insbesondere die Angaben von polnischer Seite sind zu ergänzen!

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2001]: Deutsch-polnisches Handbuch der Planungsbegriffe. Hannover.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2006]: Chancen der EU-Osterweiterung für Ostdeutschland. Arbeitsmaterial Heft 321. Hannover.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) [2005]: Raumordnungsbericht 2005. Bonn

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) [1995]: Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2001]: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. München, Freiburg, Essen.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2003]: Bundesverkehrswegeplan. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2004]: Mobilität in Deutschland 2002. Fachkommission „Verkehrsplanung“ des Deutschen Städtetags. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006]: Durchführungsbericht für das Jahr 2005 zur Umsetzung des Operationellen Programms „Verkehrsinfrastruktur“. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006a]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006b]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes - Projektliste. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006c]: Mobilitätsentwicklung bis 2050. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2007]: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen - Stand 1. Januar 2007. Berlin

CETC (Hrsg.) [ohne Datum]: The CETC Framework Activity Programme 2007. Ohne Ort

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (Hrsg.) [2006]: Abstimmungsprozesse in Grenzregionen. DSSW-Materialien. Berlin.

Deutsch-Polnische Regierungskommission [2004]: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau.

LOSE 1 UND 2

- Deutsch-Polnische Regierungskommission [2005]: Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene.
- Deutsch-Polnische Regierungskommission, Expertengruppe für Grenzübergänge [2006]: Protokoll der Sitzung der Kommission der deutschen und polnischen Experten für Grenzübergänge. Gronow.
- Empfehlungen der Deutsch – Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau
- Europäische Kommission (Hrsg.) [1999]: EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept. Luxemburg.
- Freie Universität Berlin, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft (Hrsg.) [ohne Datum]: Die grenzüberschreitende verkehrsinfrastrukturelle Zusammenarbeit in der Euroregion Pomerania. Berlin
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Hrsg.) [2006]: Regionalanalyse Berlin-Brandenburg. Potsdam
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006]: Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 - Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen. HWWA-Report 262. Hamburg.
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006a]: Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum. HWWA-Report 263. Hamburg.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.; Instytut Gospodarki Przemysłowej i Komunalnej Warszawa [2002]: Zur Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Dresden, Warschau.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. [2005]: Synopse der deutschen und polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in der Odermündungsregion. Dresden.
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Neisse e. V. (Hrsg.) [13. März 2007]: Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Zittau
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [August 2006]: Fortschreibung - Grenzüberschreitenden Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania für den Zeitraum 2007 - 2013 (EHK). Löcknitz
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Spree-Neiße-Bober e. V. (Hrsg.) [2006]: Entwicklungs- und Handlungskonzept Euroregion Spree-Neiße-Bober. Berlin
- Land Brandenburg, Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [2007]: Operationelles Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) - Brandenburg 2007-2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“. Zielona Góra, Potsdam
- Land Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [2007]: Operationelles Programm des Ziels 3 Europäische territoriale Zusammenarbeit - Grenzübergreifende Zusammenarbeit der Länder Mecklenburg-Vorpommern/ Brandenburg und der Republik Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie) 2007-2013. Ohne Ort

LOSE 1 UND 2

- Miecznikowski, Stanisław [Mai 2007]: Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafenhinterlandbedienung. In: Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.
- Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [1999]: Raumordnung in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [2005]: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen (Hrsg.) [2005]: Zeitplan für den Bau von Autobahnen und Expressstraßen für die Jahre 2007-2013. Warszawa
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) [2006]: MIR aktuell 2/2006. Potsdam.
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [Oktober 2006]: Landesstraßenbedarfsplan - Planungsstand. Potsdam
- Ministerium für Verkehr der Republik Polen (Hrsg.) [2007]: Plan für den Bau von Nationalstraßen für die Jahre 2007-2015. Warszawa
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2000]: Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg. 1. Fortschreibung. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002]: Integriertes Verkehrskonzept 2002. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002a]: Grünes Licht für Blaues Netz. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [ohne Jahr]: Bahnkonzept 2009. Konzeption des Landes Brandenburg zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2003]: Grenzübergänge. Bundesrepublik Deutschland (Land Brandenburg) - Republik Polen (Wojewodschaften Lebus Land und Westpommern). Potsdam.
- Ministerium für Wirtschaft im Land Brandenburg (Hrsg.) [2005]: Analyse zur sozioökonomischen Lage im Land Brandenburg - Handlungsempfehlungen zum Einsatz der EU-Strukturfonds 2007-2013. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - Verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale und Anforderungen. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)-Ślubiice. Potsdam
- MINISTERKONFERENZ der Raumordnungsminister der Ostseeregion [2005]: Danziger Erklärung. Verabschiedet auf der sechsten Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeregion. Danzig.
- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.

LOSE 1 UND 2

- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006a]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III und deren Fortführung im künftigen Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“. Berlin.
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [2007]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern - Entwurf. Greifswald
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) [ohne Datum]: Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Berlin
- Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe (Hrsg.) [ohne Jahr]: Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Flexibilität bestimmt Motorisierung. Hamburg.
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) [ohne Datum]: JoiTraM - Schlussbericht zum Projekt JoiTraM. Berlin
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 9 zum Haushaltsbeschluss der Wojewodschaft Dolnośląskie für das Jahr 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 1 zum Beschluss Nr. XII/117/07 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Dolnośląskie vom 28. Juni 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Mehrjahres-Investitionsplan für die Wojewodschaft Dolnośląskie für die Jahre 2007-2013 zur Umsetzung durch die Selbstverwaltung der Wojewodschaft - Prioritäre Aufgaben. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [Juni 2004]: Mehrjahres-Investitionsplan der Stadt Wrocław für die Jahre 2007-2011 (Anlage zum Beschluss Nr. X/201/07 der Stadtverordnetenversammlung von Wrocław vom 14. Juni 2007). Wrocław
- Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Zeitplan der geplanten Bau- und Umbaumaßnahmen zur Umsetzung aus dem Haushalt der Wojewodschaft Lubuskie für die Jahre 2007-2013. Zielona Góra
- Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [September 2006]: Plan der Investitionsaufgaben im Wojewodschaftsstraßennetz für die Jahre 2007-2013 (Anlage zum Beschluss Nr. XXXII/376/06 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Zachodniopomorskie vom 18. September 2006). Szczecin

A1 Projektpool DPERON

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D								PL	Grenze	hoch	mittel	gering		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf
1	BAB A10: Umbau AD Schwanebeck	S	BVWP	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
2	BAB A10: AD Schwanebeck-AS Hellersdorf	S	BVWP	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim/Mär-kisch-Oderland	Land Brandenburg	1/2	Pomerania/ Viadrina	X					
3	BAB A10: AD Oranienburg-AD Pankow	S	BVWP	X			X		X		D	Brandenburg	Oberhavel	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
4	BAB A10: Weißensee-AD Schwanebeck	S	BVWP	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
5	B B109: OU Templin	S	BVWP				X				D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
6	B B109: OU Schönertlinde	S	BVWP				X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X				
7	B B104: BAB-Zubringer Neubrandenburg	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im E
8	B B168n: OU Trampe	S	BVWP				X	X		X	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X				
9	B B168n: OU Tiefensee	S	BVWP	X			X	X	X	X	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X				
10	B B104: OU Strasburg	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						
11	B B104: OU Löcknitz	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						
12	B B109: OU Belling	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						
13	B B109: OU Jatznick	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
14	B B197: OU Friedland	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
15	B B110: OU Demmin	S	BVWP	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
16	B B158: OU Seefeld	S	BVWP								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
17	B B158: OU Werneuchen	S	BVWP								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
18	B B158: OU Ahrensfelde (BE/BB)	S	BVWP/ IRP-B	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
19	B B2: OU Schwedt/Vierraden	S	BVWP	X			X	X	X		D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					bereits fertig gestellt
20	B B167: OU Finowfurt/Eberswalde	S	BVWP/ IRP-B	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					Sortmaßnahme gem. WISTEK der Stadt Eberswalde, derzeit werden die Entwurfsunterlagen erarbeitet
21	B B167: OU Hohenfinow/Falkenberg	S	BVWP								D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
22	BAB A-6: Abschnitt Klucz - Kijewo	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
23	BAB A-6: Neubau Rzęźnica - Goleniów	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKIA		X			X			PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania						
25	BAB S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania						
26	BAB S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S	GDDKIA		X			X			PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania						
27	entfällt																					
28	BAB S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
29	BAB S3 : OU Myślibórz	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER			D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze							hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	
30	BAB S3 : OU Międzyzdroje	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
31	BAB S10 : OU Kobyłanka, Morzyczyn, Zieleniewo	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
32	BAB S6 : OU Sławno	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
33	BAB S6 : OU Szczecin	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im ET
34	BAB S6 : OU Nowogard	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
35	BAB S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im ET
36	L W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW	X					X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
37	L W 173: Neubau OU Polczyn Zdrój	S	ZZDW	X					X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
38	L W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW	X					X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
39	L W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW	X					X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
40	B B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X			X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
41	B B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X			X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im ET
42	B B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/MVBL	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
43	B B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/MVBL	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen
44	B B105: OU Stralsund	S	BVWP/MVBL		X		X	X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
45	B B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/MVBL	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
46	B B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/MVBL	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
47	B B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/MVBL	X			X		X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
48	B B104: OU Pasewalk	S	BVWP/MVBL	X			X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
49	B B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X			X	(X)	X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
50	B B194: OU Loitz	S	BVWP/MVBL	X			X	X	X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
51	B B110: OU Dargun	S	BVWP/MVBL	X			X	X	X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				
52	B B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/MVBL		X		X		X	X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im ET
53	B B110: Ortsumgehung Zirchow	S	MVBL	X			X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
54	B B196: OU Bergen	S	MVBL	X			X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
55	L L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	S	MVBL		X		X	(X)		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X				
56	B B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	S	EHK-P		X	X			X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania						X
57	B Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	S	EHK-P		X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im ET
58	BAB Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	S	GDDKIA		X			X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRSTRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUMBEZUG				PRIORITÄT VORHABENS- TRÄGER	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS- TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL								Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	
59	K Grenzübergang Garz-Świnoujście	S	Reg. A. D-P		X		X	X	X			D/PL	Mecklenburg- Vorpommern	Ostvorpom- mern	Land Mecklenburg- Vorpommern	1	Pomerania			X		Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr
60	BAB A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	S	BVWP	X	X		X		X			D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
61	BAB A12: AD Spreeau-AS Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP		X		X	(X)	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X			Standstreifen im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 2013
62	BAB A13: AK Schönefeld-AD Spreewald	S	BVWP				X	X				D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X			
63	BAB A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP		x		X		X			D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X				
64	BAB A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	S	BVWP		X		X		X			D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X				
65	BAB A113: Adlershof - Lgr. B/BB	S	BVWP		X		X		X			D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X				
66	B B109 OU Schönerlinde	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X			
67	B B1: OU Kietz/Küstrin	S	BVWP	X	X		X	X	X			D	Brandenburg	Märkisch- Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OU Kostrzyn (Nr. 180)
68	B B5: A10 - Lgr. BB/BE	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Märkisch- Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				bereits fertig gestellt
69	B B87: OU Müllrose	S	BVWP	X			X	(X)	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				bereits fertig gestellt
70	B B87: OU Luckau	S	BVWP	X			X		X			D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
71	B B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
72	B B96a: Schönefeld-Mahlow	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				
73	B B97: OU Cottbus (B97a-A15)	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße- Bober	X				
74	B B97n: Netzergänzung SO Cottbus	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße- Bober	X				
75	B B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B		X		X	(X)	X			D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
76	B B112: OU Guben, 1. und 2. BA	S	BVWP		X		X	(X)	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße- Bober	X				bereits fertig gestellt
77	B B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	S	BVWP/ IRP-B		X		X	(X)	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
78	B B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	S	BVWP	X			X	(X)	X			D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				bereits fertig gestellt
79	B B167/B158: OU Bad Freienwalde (O), 2. BA Eberswalde-Bad Freienwalde	S	BVWP IRP-B		X		X	(X)	X			D	Brandenburg	Märkisch- Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				Raumordnungsverfahren wurde am 12.9.2007 eröffnet
80	B B169: OU Drebkau	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße- Bober	X				
81	B B169: OU Senftenberg	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Oberspreewald- Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X				
82	B B1: OU Herzfelde, OU Tassdorf	S	BVWP/ IRP-B		X		X		X			D	Brandenburg	Märkisch- Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				
83	B B2n: OU Parstein	S	BVWP				X	(*)		X	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
84	B B2n: OU Neuendorf	S	BVWP				X	X		X	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
85	B B2n: B2-Neukünkendorf	S	BVWP				X	X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					
86	B B87: OU Duben	S	BVWP				X	X		X	D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
87	B B87: OU Biebersdorf	S	BVWP				X	X				D	Brandenburg	Dahme- Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X				

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN				
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	PL	Grenze								hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
88	B	B87: OU Mittweide	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
89	B	B87: OU Trebatsch/Sabrodt	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
90	B	B87: OU Ranzig	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
91	B	B87: OU Markendorf	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
92	B	B87: OU Leibchel	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X							
93	B	B87: OU Löhsten	S	BVWP			X	X				X	D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
94	B	B87: OU Kolochau	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
95	B	B87: OU Schlieben	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
96	B	B87: OU Hohenbucke	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
97	B	B87: OU Neuaundorf	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
98	B	B87: OU Herzberg	S	BVWP/IRP-B	X			X		X			D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X							
99	B	B96n: OU Ruhland	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							
100	B	B96n: OU Schwarzbach	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							
101	B	B96n: OU Hosena	S	BVWP			X	X			X		D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							
102	B	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP/IRP-B	X			X		X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							
103	B	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	S	BVWP/IRP-B	X			X		X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							
104	B	B112: OU Neuzelle	S	BVWP/IRP-B	X			X		(X)	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
105	B	B112: OU Forst	S	BVWP									D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X							
106	B	B158n: S-OU Freienwalde	S	BVWP									D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
107	B	B167: OU Kunersdorf	S	BVWP				X				X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
108	B	B167: OU Gottesgabe	S	BVWP				X				X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X			X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							
110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B	B167: OU Dolgeln/Libbenichen	S	BVWP				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X							Linienbestimmung ist erfolgt
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X					Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X		X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X		X					Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
114	B	B169: OU Neupetershain-Nord	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							
115	B	B169: OU Lindchen	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							
116	B	B169: OU Allmosen	S	BVWP									D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER			D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze							hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder
117	B	B169: OU Schwarzheide/Ost	S	BVWP								D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X					
118	B	B179: OU Königs Wusterhausen	S	BVWP/IRP-B	X		X		X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
119	B	B183: OU Marxdorf	S	BVWP								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
120	B	B183: OU Lausitz	S	BVWP								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
121	B	B2n: OU Oderberg/Neuenhagen	S	BVWP								Ø	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
122	B	B87: OU Herzberg	S	BVWP								Ø	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
123	B	B87: OU Wüstermarke	S	BVWP								Ø	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
124	B	B87: OU Langengrassau	S	BVWP								Ø	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
125	B	B87: OU Lübben	S	BVWP/IRP-B	X		X		X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					
126	B	B101: OU Elsterwerda	S	BVWP								D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
127	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/IRP-B	X		X		(X)	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
128	B	B115: OU Döbern	S	BVWP								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP								D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X					Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
130	B	B167n: Bad Freienwalde	S	BVWP	X							D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					fertig gestellt
131	B	B168: OU Peitz	S	BVWP								D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X					
132	B	B169: OU Plessa	S	BVWP/IRP-B	X		X		X			D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
133	B	B169: OU Elsterwerda	S	BVWP/IRP-B	X		X		X			D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
134	B	B169: OU Gröditz (Lgr. SN/B101)	S	BVWP								D	Sachsen	Riesa-Großenhain	Freistaat Sachsen	2	keine						
135	B	B183: OU Bad Liebenwerda	S	BVWP/IRP-B	X		X		X			D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X					
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP	X		X		X	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X					
137	B	B96: OU Finsterwalde	S	BVWP			X	X			X	D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine		X				
138	B	B156: OU Spremberg	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X				
139	B	B168: OU Lieberose	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X				
140	B	B168n: OU Prötzel	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
141	B	B168n: OU Predikow	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
142	B	B168n: Netzergänzung L35-B1	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
143	B	B168n: OU Schönfelde	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
144	B	B168n: OU Beerfelde	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				
145	B	B168n: OU Trebus	S	BVWP			X				X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X				

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN					
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D								PL	Grenze	hoch	mittel	gering		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP			X						X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
147	B	B186n: OU Heckelberg	S	BVWP			X	X					X	D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		X					
148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X		X		X					D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X		X		X					D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
150	B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP, FEV	X		X		X					D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X						
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV		X							X	D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X					
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X		X		X					D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X						
153	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV		X	X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
154	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV		X	X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
155	B	B115: OU Rietschen	S	FEV		X	X					X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa								
156	B	B156: OU Niedergurig	S	BVWP, FEV		X	X					X	D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
157	B	B156: Rückverlegung zw. Lieske und Boxberg	S	BVWP, FEV		X	X					X	D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa		X						
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV		X	X					X	D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa								
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP		X		X	X			X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP		X		X		X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP		X		X	(X)	X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP		X		X	X	X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP		X		X	X	X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X			X	X	X			D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X							
165	BAB	A-18: Abschnitt Olszyna – Golnice, 2. Fahrbahn	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Dolnosläskie				2	Neiße-Nisa-Nysa							
166	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Lubuskie				2	Viadrina							
167	BAB	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl Brückenbauwerk	S										PL	Lubuskie				2	Spree-Neiße-Bober							
168	BAB	A4: Autobahnbau Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKIA	X			X	X	X			PL	Dolnosläskie	Zgorzelecki			2	Neiße-Nisa-Nysa							
169	BAB	A4: Autobahnbau Phase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosläskie	Boleslawiecki			2	Neiße-Nisa-Nysa							
170	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S			X			X				PL	Dolnosläskie				2	keine							
171	BAB	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wilkp.	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Lubuskie				2	Viadrina							
172	BAB	S3: Abschnitt Gorzów Wilkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Lubuskie				2	Viadrina							
173	BAB	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Lubuskie				2	Viadrina							
174	BAB	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA		X			X	X			PL	Lubuskie				2	Spree-Neiße-Bober							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORI- TÄT VORHA- BENS- TRÄGER	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS- TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL								Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	
175	BAB S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
176	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
177	BAB S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
178	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
179	BAB S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Lubuskie			2	keine						
180	B N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X				X	X	X	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
181	B N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA	X				X	(X)	X	PL	Lubuskie			2	Viadrina						
182	B N 12/W305/278: OU Wschowa	S	LRPO	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
183	B N 12: OU Szproptawa- 2 BA	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
184	B N 12: OU Łęknica	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
185	B N 32: OU Kargowa	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
186	B N 27: OU Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
187	B Neubau N 27: Abschnitt Swidnica - Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
188	B Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański - Żary	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
189	B Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	S	GDDKIA	X				X		X	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
190	B N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA		X			X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S				X		X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
192	BAB S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
193	BAB S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica;	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
194	BAB S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
195	BAB Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
196	BAB Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Ttrzebica - Wrocław	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
197	B N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
198	B N 94: Abschnitt Krzywa-chojnów	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
199	B N 94: Abschnitt Chojnów - Legnica	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
200	B N 94: Legnica - Prochowice	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
201	B N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
202	B N 94: Wilczków - Środa Śląska	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						
203	B N 94: Środa Śląska - Wrocław	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosläsische			2	keine						

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG						D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch							mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	
204	B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosląskie			2	keine						
205	B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebnica - Wrocław	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosląskie			2	keine						
206	BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
207	B	N 3/N 5: OU Bolków	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa						
208	B	N 3: OU Lubin	S	GDDKIA	X				X	X		PL	Dolnosląskie			2	keine						
209	B	B87: Beeskow - Lübben - A13	S	MIR	X				X	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			ist 2-streifig ausgebaut
210	B	B97: A15 - Spremberg	S	MIR	X				X	X		D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X			
211	B	B97: Spremberg - Bernsdorf	S	MIR	X				X	X		D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X			
212		entfällt																					
213		entfällt																					
214	L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	S	FEV	X	X			X	X		D	Sachsen	Kamenz/Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
215	L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehung Kamenz	S	FEV	X				X	X		D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
216	L	S95: OU Pulsnitz	S	FEV	X				X	X		D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
217	L	S95: OU Radeberg	S	FEV	X				X	X		D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
218	L	S101: OU Crostwitz	S	FEV		X			X	X		D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV		X			X	X		D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
220	L	S107: OU Quatitz	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
221	L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Görlitz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
222	L	S121: Uhyst - Klitten	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
224	L	S122: OU Kleinradmeritz	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
225	L	S126: OU Weißwasser	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
226	L	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
227	L	S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X				X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			s. Nr. 263
229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
230	L	S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
231	L	S131: Boxberg - Schw. Pumpe (Spreestr., 2.BA)	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
232	L	S131: OU Boxberg	S	FEV					X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG						D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	PL	Grenze	hoch	mittel							gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzrücken	
233	L S133: Olbersdorf - Eckartsberg	S	FEV				X					D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
234	L S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	S	FEV				X					D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
235	L S139: OU Mittelherwigsdorf	S	FEV		X		X					D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
236	L S142: Neugersdorf - B178neu	S	FEV	X			X					D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
237	L S152: OU Oppach	S	FEV				X					D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
238	L S158: OU Geißmannsdorf	S	FEV				X					D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
239	L S177: OU Großerkmannsdorf	S	FEV	X			X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
240	L S177: OU Radeberg	S	FEV	X			X					D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa			X			
241	L W 137: OU Ośno Lubuskie	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
242	L W 158/160: OU Drezdenko - 1 BA	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
243	L W 278: OU Sława - 2 BA	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
244	L W 279: OU Drzonków	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
245	L W 288: OU Bogaczów	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
246	L W 289/287: OU Lubsko	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
247	L W 303: OU Lubienicko i Jezioro	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
248	L W 303/304: OU Babimost	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
249	L W 304: OU Nowe Kramsko	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
250	L W 315: OU Nowa Sól - 1 BA	S	LRPO		X			X	X			PL	Lubuskie			2	keine						
251	L W 137: OU Kunowice	S	LRPO			X		X		X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						
252	L W 297: OU Kożuchów	S	LRPO			X		X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
253	L W 289: OU Nowogród Bobrzański	S	LRPO			X		X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
254	L W 278/315: OU Konotop	S	LRPO			X		X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
255	L W 296: OU Itowa	S	LRPO			X		X		X		PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
256	L W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra - Wolsztyn)	S	LRPO			X		X	X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
257	L W 134: D/PL Straßenverbindung, OU Rzepin	S	LRPO		X					X		PL	Lubuskie			2	Viadrina						neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt
258	L Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długoleka (16 Lose)	S	IP DS (Ziff. 1-16)		X			X	X			PL	Dolnosläsische			2	keine						
259	L Entlastungsstraße - Zubringer zu A4 und A18 bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 354	S	RBWP									PL				2	keine						
260	L W 381: OU Nowa Ruda - 2. BA	S	IP DS (Ziff.17)		X			X	X			PL	Dolnosläsische			2	keine						
261	L W 381: OU Nowa Ruda - 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)		X			X	X			PL	Dolnosläsische			2	keine						

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL								Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf
262	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3. BA	S	IP DS (Ziff.18)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine					identisch mit 259	
263	L	W 384: OU Dzierżoniów	S	IP DS (Ziff.25)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
264	L	W 367/366: OU Mysłakowice und Miłków	S	IP DS (Ziff.27)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
265	L	Bau der Grenzbrücke Piensk-Deschka	S	IP DS (Ziff.33), Reg.A, D-P	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	Neiße-Nisa-Nysa				X	s. Nr. 227, zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr	
266	L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głoska	S	IP DS (Ziff.40)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
267	L	W 340 : OU Gryfów Śląski	S	IP DS (Ziff.50)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	Neiße-Nisa-Nysa						
268	L	W 340 : OU Dobroszyce	S	IP DS (Ziff.51)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
269	L	W 345 : OU Budziszów Wielki	S	IP DS (Ziff.52)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
270	L	W 374 : OU Strzegom	S	IP DS (Ziff.53)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
271	L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	S	IP DS (Ziff.54)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
272	L	OU Żąbkowice Śląskie	S	IP DS (Ziff.55)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
273	L	OU Zawidów	S	IP DS (Ziff.56)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	Neiße-Nisa-Nysa						
274	L	OU Świdnica	S	IP DS (Ziff.57)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
275	L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowice zur N35	S	IP DS (Ziff.72)	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	keine						
276	L	W 134: „kleine“ OU Rzepin	S	ZDW ZG	X				X	X			PL	Dolnosląskie		2	Viadrina						
277	G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X	vorrangig zu betordern gem. Prioritätenliste, Realisierung voraussichtlich im November 2007 abgeschlossen	
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
279	G	Güstedieser Loose-Gozdowice (Fährverbindung)	W	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste, Eröffnung bis Ende 2007 vorgesehen
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober			X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste	
284	G	Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	X	Realisierung nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
285	G	Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L	X				X	X	X		D/PL	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X	X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X				X	(X)	X		D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina			X	X	gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft
287	L	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG									D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina				X	im Bau
288	L	Ausbau der K 6701 Wellnitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	S	RPG									D	Brandenburg	Oder-Spree	Kommunen	2	Viadrina				X	im Bau
289	L	Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	S	RPG						X			D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt
290	F/R	Oder-Neiße-Radweg	S	Homepage Viadrina									D	Brandenburg	alle	Euroregion Viadrina	2	Viadrina				X	

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG		PRIORI- TÄT VORHA- BENS- TRÄGER	D/ PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS- TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee								PL	Grenze	hoch	mittel	gering		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf
291	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ				X	X	X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
292	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ				X	X	X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
293	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ				X	X	X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	s. Nr. 227 und 263
294	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ				X	X	X	D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
295	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ				X	X	X	D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
296	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ				X		X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
297	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ				X		X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
298	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
299	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
300	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
301	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
302	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
303	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
304	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turosow	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
305	Grenzübergang Hirschfelde – Turosow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
306	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
307	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X			X	X		D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
308	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ	X			X	X	X	D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa					X	
309	Ausbaustrecke Berlin-Rostock	SC	BVWP	X			X		X	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP		X		X		X	D	Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P	X			X	X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Bergen, Stralsund	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
312	Ausbaubaustrecke Rostock-Stralsund (Bestandteil VDE1)	SC	BVWP	X			X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					
313	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie	SC		X			X	X	X	D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania					X	
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	SC	BVWP/IRP-S	X			X	X	X	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Brandenburg	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania	X					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h, ab Passow zweigleisig - Anbindung BB1
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X			X	X		PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie			1/2	Pomerania/Viadrina						
316	Ausbau E 402 Goleniów – Kolobrzeg	SC	PKP PLK	X			X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
317	Ausbau E 59 Szczecin – Świnoujscie	SC	PKP PLK	X			X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
318	Ausbau Linie Nr. 403 Walcz – Ulikowo	SC	PKP PLK	X			X	X		PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
319	Ausbau Linie E59 Szczecin – Goleniów	SC	PKP PLK	X			X		X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG							D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel							gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzübren	
320	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						
321	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt	SC	BVWP/IRP-S	X	X			X		X	X		D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Oder-Spree	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X					
322	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X			X		X			D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
323	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	X	X			X		(X)	X		D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	Spree-Neiße-Bober, Neiße-	X					Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, v _{max} = 160 km/h, Anbindung Königs Wusterhausen an BBI
324	Nordkreuz - Karow	SC	BVWP		X			X			X		D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
325	ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	SC	BPBSW		X			X		X	X		D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Deutsche Bahn AG	2	Neiße-Nisa-Nysa	X					
326	Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	SC	BVWP		X			X		X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
327	Staaken - Berlin Ostbf	SC	BVWP		X			X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
328	Bahnhof Ostkreuz	SC	BVWP		X			X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
329	Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	SC	BVWP		X			X		X			D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
330	Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	SC	BVWP		X			X		X			D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram										D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Märkisch-Oderland	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina	X					s. Projekt JoiTram und EWIV
332	Schienen-/Straßenanbindung BBI	S/SC	BVWP	X	X			X	X	X	X		D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Dahme-Spreewald	Deutsche Bahn AG	2	keine	X					z. B. Fortführung der Regionalbahnlinien zum BBI, Beibehalt RE/RB14 mit Halt in Ostkreuz und Karlshorst, Verlängerung RB12, NE26, OE25, OE60
333	entfällt														diverse		2							
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PLK		X			X		X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
335	Ausbau Linie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn – Abschnitt Krzyż – Kostrzyn	SC	RBWP		X			X		X			PL	Zachodniopomorskie			2	Pomerania						
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP		X			X		X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP		X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober						
338	Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikułowa- Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP				X	X		X			PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-jedrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP		X			X		X			PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
340	Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBPW				X	X		X			PL	Lubuskie			2	Viadrina						
341	Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW				X	X		X			PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
342	Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	SC	RBPW				X	X		X			PL	Dolnosläsische			2	Neiße-Nisa-Nysa						
343	Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie	SC	RBPW										PL	Dolnosläsische			2	keine						
344	Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG										D	Brandenburg	Dahme-Spreewald, Oder-Spree		2	Viadrina	X					
345	Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG										D	Brandenburg	Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina	X					
346	DB: Neuanschaffung „rollendes Material“, Mehrstromsystem	SC	DB AG										D			Deutsche Bahn AG	2	keine						Anschaffung von Triebwagen vorgesehen, grenzüberschreitende Zulassung über EBA und UTK soll erfolgen
347	Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür“	SC	JoiTram										D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X					
348	Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoiTram										D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X					

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG							D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS- TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions- planungen bis 2013	in Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel							gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbüden		Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen
349	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune			X	X	X	X				D/PL	Sachsen	Görlitz	Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa					X		
350	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON			X	X	X	X				D/PL	Sachsen		Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa						X	
351	Interoperabilität: Bahnverkehr	SC					X	X	X	X			D/PL				2	keine							
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/IRP-W	X	X			X		(X)	X		D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania	X						
353	Hohensaater-Friedrichsthaler Wasserstraße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kümos	W	BVWP/IRP-W/RHK-P	X	X			X		(X)	X		D	Brandenburg	Uckermark		1	Pomerania	X						
354	Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK	X				X		(X)	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina					X	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhüttenstadt	
355	Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP/IRP-W	X				X			X		D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina				X			
356	Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	W	RPG	X				X			X		D	Brandenburg	Oder-Spree		2	Viadrina				X			
357	Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG	X				X			X		D	Berlin	Berlin		2	keine				X		(2,20 m Abladentiefe, 115 m Schleusenlänge)	
358	Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Gütlin)	L	MVBL	X				X			X		D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen		1	Pomerania					X		
359	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR										D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania						X	
360	Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L		X				X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
361	Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L		X				X	X	X			PL	Wielkopolskie			kein	keine							
362	Ausbau des Flughafens Goleniów	L		X				X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							
363	Ausbau BBI	L		X				X			X		D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine							
364	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L											D	Brandenburg	Märkisch-Oderland		2	Viadrina							
365	Ausbau des Flugplatzes Babimost	L		X				X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober							
366	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L		X				X					PL	Lubuskie			2	Viadrina							
367	Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr	X				X		X			PL	Dolnośląskie			2	keine							
368	Eröffnung Werbellinkanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P				X	X		X			D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
369	Ke	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Rad	EHK-P		X		X		X			D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
370	Ke	Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
371	Ke	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
372	Ke	Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	Amt Joachimsthal	1	Pomerania						X	
373	Ke	Radweg Zoo Eberswalde - Spechthausen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania						X	
374	Ke	Rad- und Wanderwege Finowkanal Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
375	Ke	Marina Zerpenschleuse	Tour-Wasser	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
376	Ke	Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania						X	
377	Ke	Anbindung Dargun an Radfernwandernetz Hamburg-Rügen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania						X	

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL							Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf		Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder
378	K	Entwicklung Industrie- und Gewerbestandort (100 ha) Oder-Welse (westl. Schwedt)	S	EHK-P				X			D	Brandenburg	Uckermark	Amt Oder-Welse	1	Pomerania					X		
379	K	Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee-Vogelsang-Warsin	Tour-Fuß/Rac	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Amt Am Stettiner Haff	1	Pomerania						X	
380	K	Ausbau Radwanderweg entlang Uecker	Tour-Fuß/Rac	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	verschiedene	1	Pomerania						X	
381	B	B194: OU Peenetal, Peenebrücke	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania						X	
382	BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P				X	X	X	D	Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern	diverse		1	Pomerania						X	
383	B	B198: OU Mirow, Maßnahmen im Zuge der Bundesstraße	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania						X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P
384	K	Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania						X	
385	L	L19/L23: Ausbau BAB-Zubringer, OU Bad Sülze	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
386		Reaktivierung Darß-Bahn (Barth-Zingst-Prerow)	SC	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P
387		Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
388	L	L191:Ausbau A20 bis Fischland	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania						X	
389	K	OVP 39: OD Reetzow (Usedom)	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania						X	
390	K	OVP 35: straßenbegleitender Radweg Sallenthin-Benz-Neppermin (Usedom)	Tour-Fuß/Rac	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania						X	
391	K	OVP 46: Ausbau Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Usedom)	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
392	K	OVP 39: Katschow-Labömitz-Benz (Usedom)	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
393	K	OVP 54: Rossin-B197	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
394	K	OVP 43: Zirchow-Flugplatz Heringsdorf-Gartz (Usedom)	S	EHK-P				X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
395	K	Ausbau K7318 von L24 bis Potzlow	S	EHK-P				X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
396	B	B166: Ausbau A20-Schwedt, OU Passow	S	EHK-P				X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							gem. Standortentwicklungskonzept im November 2005 beschlossene Sofortmaßnahme, OU Passow: Fachstellung 2006 erfolgt
397	B	B2: Schwedt - Anschluss A11	S	EHK-P				X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
398		entfällt																					
399	K	Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an DB	SC	EHK-P				X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania		X					
400		B2: Ortsumgehung Angermünde	S	EHK-P				X		X	D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania							
401	L	L28: Ausbau Stettiner Straße in Eggesin	S	EHK-P	X			X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
402	L	L28: Ausbau Ueckermünder Straße, Eggesin	S	EHK-P	X			X		X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
403	L	Randowquerung in Eggesin	S	EHK-P	X					X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania							
404	L	GÜG Hintersee-Dobieszczyn für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P, Reg. A. D.				X	X	X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Landkreis Uecker-Randow	1	Pomerania			X		X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P, zur Eröffnung vorgesehen, Personen- und Warenverkehr
405	L	GÜG Garz (Usedom) für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P				X	X	X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania							
406	K	Verbindung GÜG Garz-Karsibór, Grenzabfertigung Karsibór	S	EHK-P				X	X	X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania							

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHABENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	PL								Grenze	hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	
407	Fährverbindung Świnoujście-Szczecin	W	EHK-P				X	X	X	X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	
408	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X			X	D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern		1	Pomerania					X	Weiterführung bis nach Swinoujse geplant
409	K Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK	X			X			X	D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft
410	K Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK	X			X			X	D	Brandenburg	Uckermark	Stadt Schwedt	1	Pomerania					X	als prioritär eingestuft
411	B B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis B2 (Ziethen))	S	STEK	X			X			X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania					X	Erstellung Richtlinien-entwurf, Einleitung Planfeststellungsverfahren ist 2006 erfolgt, Ausbau mit Überholstreifen vorgesehen
412	K Entwicklung Erlebnisachse "Schwärzetal" in Eberswalde	Tour-Fuß/Rac	INSEK	X			X			X	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK
413	K Entwicklung Finowkanal - Eberswalde	Tour-Fuß/Rad Tour-Wasser	INSEK	X			X			X	D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania					X	Bestandteil des INSEK
414	B S11: Ortsumgehung Kolobrzeg	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
415	B S11: Ortsumgehung Koszalin	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
416	B S11: Ortsumgehung Bobolice	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
417	B S11: Ortsumgehung Szczecinek	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
418	B S10: Ortsumgehung Watz	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
419	L N31: Ortsumgehung Gryfino	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
420	L N31: Ortsumgehung Chojna	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
421	L N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
422	K Brücke über die Swine in Świnoujście	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
423	K Umbau der Wyrzrzyce-Wladyslawa-IV-Straße (Świnoujście), nördl. Hafenecken	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
424	K Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P	X			X			X	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im EHK-P
425	K Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	Tour-Fuß/Rac	EHK-P			X		X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert
426	K Grenzübergang Stolpe-Bielinek	Tour-Fuß/Rac	EHK-P			X		X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie	Uckermark		1	Pomerania					X	als Idee formuliert
427	L L30/L39 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB	X			X		X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf, im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung BBI
428	L L35 OU Müncheberg	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
429	L L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
430	L L39 OU Gosen	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
431	L L37 OU Pohlitz	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
432	L L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			vordringlicher Bedarf
433	L L43 OU Kobbeln	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
434	L L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
435	L L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB				X		X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG				D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN		
				in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	PL	Grenze							hoch	mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbüden
436	L	L37 OU Rießen	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
437	L	L37 OU Biegen	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
438	L	L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
439	L	L29 OU Sydow-Grüntal	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
440	L	L30 OU Seefeld und Löhme	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
441	L	L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
442	L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf
443	L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
444	L	L431 OU Möbiskrüge	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
445	L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
446	L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
447	L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
448	L	L411 Netzergänzung Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
449	L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
450	L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
451	L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
452	L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
453	L	L45 OU Göhlen	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
454	L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
455	L	L33 OU Hönow	S	LSBP-BB	X			X		X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf, Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen
456	L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
457	L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
458	L	L452 Netzergänzung Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
459	L	L39 Netzergänzung Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
460	L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
461	L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
462	L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB				X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf
463	L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB				X			X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1
464	L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB				X			X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS				RAUM BEZUG				PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODSCHAFT	LANDKREIS/ POWIAT	ZUORDNUNG VORHABENS-TRÄGER	LOS	EUROREGION	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN	
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013	in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch								mittel	gering	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder		Prioritätenliste Grenzbüden
465	L L26 OU Brüssow	S	LSBP-BB				X					X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	
466	K K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB				X					X	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	
467	L L435 OU Grunow	S	LSBP-BB				X					X	D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	
468	L L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB				X					X	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	
469	L L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/BB-Haidemühl)	S	LSBP-BB				X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	
470	G Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Gryfino-Mescherin	S	ZZDW		X				X	X			D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie				Pomerania			X				
471	W Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W																							
472	W Baggerung Jez. Dabie	W																							

A2 Steckbriefe ausgewählter Projekte

A2.1 Projekte Mecklenburg-Vorpommern

A2.2 Projekte Brandenburg

A2.3 Projekte Berlin

A2.4 Projekte Sachsen

A2.5 Projekte Zachodniopomorskie

A2.6 Projekte Lubuskie

A2.7 Projekte Dolnośląskie

INHALTSVERZEICHNIS

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

A2.1 Projektbeschreibungen - MECKLENBURG-VORPOMMERN

Projekt 40: B96 Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B96 AUSBAU NEUBRANDENBURG-NEUSTRELITZ
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der B96 • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, vordringlicher Bedarf, hohe Priorität aus Sicht des Vorhabensträgers • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Ortsumfahrung Neustrelitz und Ortsumfahrung Neubrandenburg
PROJEKTTÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Neustrelitz An der Fasanerie 47 17235 Neustrelitz

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Telefon: 03981 460-0 Telefax: 03981 460314			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Umweltverträglichkeitsstudie voraussichtlich für 2008 vorgesehen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Baubeginn noch offen 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: Bund 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Antragskonferenz ROV (MVBL): für 2008 geplant Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): offen ROV (MVBL): offen Linienbestätigung: offen Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): offen Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): offen Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> derzeit keine bekannt 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Die Zentren Neustrelitz und Neubrandenburg werden besser miteinander verbunden, die Anbindung an die A20 wird ebenfalls verbessert.
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung, nur mittlere Wirkungen zu erwarten
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
tungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsumgehung Neubrandenburg ▪ Ortsumgehung Neustrelitz ist durch den Straßenausbau nicht zu erwarten
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ wichtig zur besseren Anbindung der beiden Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum mittlere Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch den Bund
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – keine erkennbar ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf erkennbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 41: B96 OU Neubrandenburg

BESCHREIBUNG		INHALT		
PROJEKTBEDESCHEIBUNG				
PROJEKTTITEL		B96 OU NEUBRANDENBURG		
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: im Südosten von Neubrandenburg, Verbindung der B197/B104 mit der B96 Richtung Süden • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt – Verbesserung der Anbindung aus Richtung Neustrelitz Richtung A20 • Einordnung in übergeordnete Strategie: Planung des Landes • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der B96 zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg – Ortsumfahrung Neubrandenburg 		
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Neustrelitz An der Fasanerie 47 17235 Neustrelitz Telefon: 03981 460-0 Telefax: 03981 460314 		
PRIORITÄT IM LAN-		D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel
				<input type="checkbox"/> gering

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMAßSTAB	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> derzeit Überarbeitung der Entwurfsplanung 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Baubeginn voraussichtlich 2009 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – SBA Neustrelitz: Straßenbauamt Neustrelitz – MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Antragskonferenz ROV (MVBL): erfolgt Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Neustrelitz): erfolgt ROV (MVBL): erfolgt Linienbestätigung: erfolgt Erarbeitung Vorentwurf (SBA Neustrelitz): in Arbeit Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Neustrelitz): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Neustrelitz): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Neustrelitz): offen Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> insbesondere aus dem Raum südlich von Neubrandenburg wird die Erreichbarkeit Richtung A20 verbessert
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Umgehung der Ortslage sind deutliche Reisezeitverbesserungen zu erwarten
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Wirtschaftsstandorte Neubrandenburg und Neustrelitz
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> vorrangig über die verbesserte Autobahnanbindung
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Ortslage Neubrandenburg aber Verlagerung der Belastungen zur neuen Trasse
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 		X			<ul style="list-style-type: none"> in der Neubrandenburger Innenstadt - ja grundsätzlich: nein
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> von untergeordneter Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Neubrandenburger Innenstadt
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> erfolgt nicht
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch neue Ausbaustandards zu erwarten Entlastung der Innenstadt

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit nicht erkennbar
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der B96 zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz
Relevanz für DPERON				X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ für den betrachteten Raum ist die Relevanz höher, als für den gesamten Grenzraum
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Relevanz für Leitbilder
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – starke Verkehrsbelastung der Innenstadt – Erreichbarkeit der A20 aus Richtung Süden (Neustrelitzer Raum) ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – nicht erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 49: B109/L26 Ortsumfahrung Levenhagen

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B109/L26 OU LEVENHAGEN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: voraussichtlich südliche Trassenführung um die Ortslage Levenhagen herum, Anschluss an L26 – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung an Anbindung von Greifswald an die A20 – Entlastung der Ortslage Levenhagen vom Durchgangsverkehr • Einordnung in übergeordnete Strategie: Projekt des Bundesverkehrswegeplanes im vordringlichen Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – derzeit keine erkennbar
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Mecklenburg-Vorpommern • Ansprechpartner: Straßenbauamt Stralsund Greifswalder Chaussee 63b 18439 Stralsund Telefon: 03831 274-0 Telefax: 03831 274200

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Entwurfsplanung voraussichtlich für Herbst 2007 vorgesehen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Baubeginn voraussichtlich für 2008 vorgesehen 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: Land und Bund 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – SBA Stralsund: Straßenbauamt Stralsund – MVBL: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Antragskonferenz ROV (MVBL): erfolgt Erarbeitung ROV-Unterlagen (SBA Stralsund): erfolgt ROV (MVBL): erfolgt Linienbestätigung: erfolgt Erarbeitung Vorentwurf (SBA Stralsund): in Arbeit Genehmigung Vorentwurf (MVBL): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (SBA Stralsund): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (SBA Stralsund): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (SBA Stralsund): offen Baubeginn (SBA Neustrelitz): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> keine Anmerkungen 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> derzeit keine bekannt 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

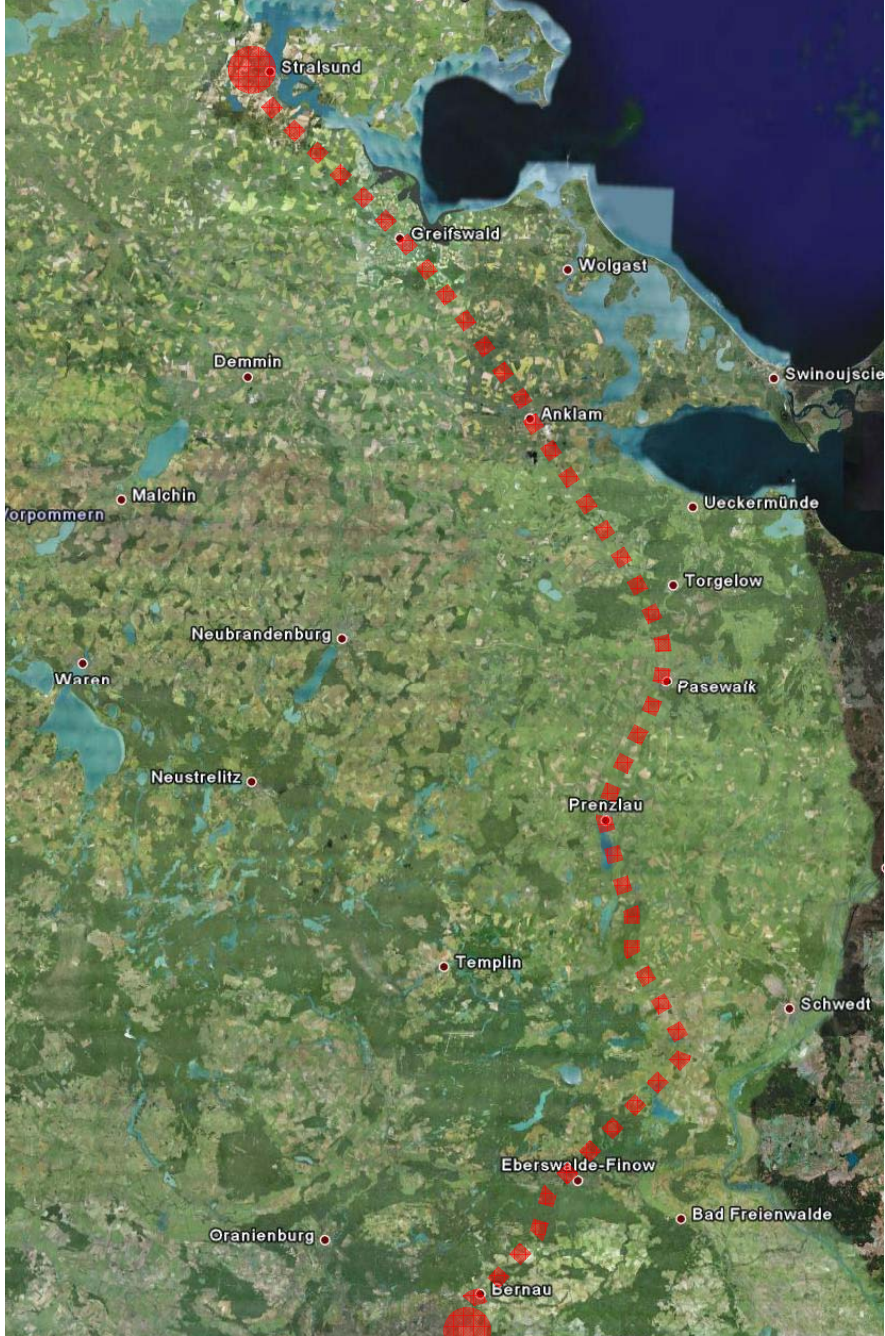
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Insbesondere die Anbindung des Zentrums Greifswald (Wirtschaftsstandort, Hafen) sowie des Zentrums Wolgast (im weiteren Sinn) wird verbessert
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ Aufgrund der geringen Länge der „Umfahrung“ ist von einer mittleren Wirkung auszugehen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ s. o.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ eher unmittelbare Wirkung über die Anbindung an die A20
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Entlastung der Ortslage Levenhagen
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ OU leistet nur geringen Beitrag zur Vermeidung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage Levenhagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage kann ein wir-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						kungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		▪ keine erkennbar
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		▪ Infrastrukturen in Levenhagen von untergeordneter Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Verbesserung der Anbindung von Greifswald und bedingt auch von Wolgast ergeben sich mittlere Effekte für den gesamten Grenzraum
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung hat die OU nur geringe Bedeutung.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – verkehrliche Belastung der Ortslage Levenhagen ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 310: Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	AUSBAUSTRECKE BERLIN-PASEWALK-STRALSUND
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Entlang der vorhandenen Bahntrasse soll die Ertüchtigung für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h erfolgen – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): werden im Rahmen der Planungen berücksichtigt – Sonderbauwerke: verschiedene, wie Bahnhöfe und Bahnübergänge sowie Brückenbauwerke

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – sonstige Besonderheiten: keine • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Anbindung von Stralsund/Rügen über Greifswald und Anklam/Usedom Richtung Berlin – Verbesserung der Anbindung von Berlin Richtung Szczecin • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt Schiene, Schlüsselmaßnahme im Maßnahmekomplex III-1 in Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Auswirkungen auf den Neubau der Bahnstrecke Ducherow-Ahlbeck 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund, Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 200 Mio. EUR • Finanzierung: Bund 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	•			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 			

BEWERTUNG

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ sehr wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit des gesamten Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Durch den Ausbau auf 160 km/h können Fahrzeitverkürzungen insbesondere nach Angermünde, Anklam, Pasewalk und Greifswald erreicht werden
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Anbindung des Ostseeraumes
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ durch die verbesserte Anbindung an Berlin werden deutliche Effekte für die Anbindung an die transeuropäischen Netze erwartet
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke ggf. durch Lärminderungsmaßnahmen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ im Bereich MIV durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ mit der schnellen und attraktiven Verbindung Richtung Ostseeraum hohe Effekte zu erwarten
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch Ausbau der vorhandenen Trassen nicht erreichbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird mit dem Ausbau deutlich befördert
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch Anwendung neuer Ausbaustandards, durch

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Verlagerung von der Straße auf die Schiene
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit keine relevanten erkennbar
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ deutliche Steigerung der Attraktivität der Ostseeregion für Wirtschaft und Tourismus
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Strecke Ducherow-Ahlbeck ▪ Ausbau der Strecke von Angermünde nach Szczecin
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Strecke bringt wichtige Impulse für den nördlichen Teil des DPERON
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch Bund und Bahn
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung von Berlin Richtung Angermünde, Pasewalk, Anklam, Greifswald – Anbindung von Berlin Richtung Szczecin ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

Projekt 311: Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund

BESCHREIBUNG		INHALT			
PROJEKTBE SCHREIBUNG					
PROJEKTTITEL		AUSBAU BAHNSTRECKE SAßNITZ-BERGEN-STRALSUND			
KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Bahntrasse, derzeit eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke vorhanden, zweigleisiger (?) Ausbau, Elektrifizierung – Sonderbauwerke: verschiedene Brückenbauwerke, Bahnhöfe und Bahnübergänge • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes Saßnitz/Hafen mit überregionaler Bedeutung an das Hinterland und damit an die überregionalen Verkehrsnetze • Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme des Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Bahnstrecken Hamburg-Stralsund und Berlin-Stralsund 			
PROJEKTT RÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund und Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • derzeit als Idee formuliert • konkrete Planungen wurden hierzu noch nicht durchgeführt 		
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • offen (s. o.) 		
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.) • Finanzierung: k. A. (s. o.) 		
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • in Abhängigkeit vom weiteren Verfahren festzulegen 		
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	<ul style="list-style-type: none"> • könnte im weiteren Verfahren sinnvoll sein, aber eher von untergeordneter Bedeutung 		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • aufgrund des Ideenstadium derzeit nicht aktuell 		
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • s. o. 		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ insbesondere für die Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz ist der Ausbau der Bahnstrecke von hoher Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ für die weitere Entwicklung des Hafens sowie umliegender Gewerbe- und Industriestandorte von sehr hoher Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ mit dem zweigleisigen Ausbau und der Ertüchtigung des Fahrweges können deutliche Kapazitätserhöhungen auf der Strecke erzielt werden, was zu einer Verringerung der Beförderungskosten führen wird

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ insbesondere durch den zweigleisigen Ausbau erzielbar
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäischen Korridor II wird verbessert
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur bedingte Effekte
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪ da nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der Personenverkehr hiervon profitiert, sind hohe Effekte erwartbar
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ deutliche Effekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erzielbar
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)		X			▪ Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Stralsund ▪ Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Stralsund
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ die Erreichbarkeit der touristischen und wirtschaftlichen Ziele wird deutlich verbessert, damit sind hohe Effekte zu erwarten

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ deutlicher Beitrag zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes mit Effekten für den Gesamttraum (Stärkung Standort Seehafen)
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ nur unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – Hinterlandanbindung Seehafen Sassnitz – Anbindung Tourismusstandorte ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – aufgrund Ideenstadium derzeit nicht relevant 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aufgrund Ideenstadium derzeit nicht ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 313: ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	ÖPNV-VERBINDUNG SEEBAD AHLBECK-SWINOUJSCIE
<p>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Verbindung zwischen dem Endpunkt des Gleises der UBB in der Ortschaft Ahlbeck (Staatsgrenze) und dem Zentrum der Stadt Swinoujscie (Etappe 1), Anbindung Ahlbeck und Verkehrslandeplatz Garz (Etappe 2) ÖPNV vorhanden: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Wiederaufnahme der „grenzüberschreitenden“ Verkehrsverbindungen in der touristisch wichtigen Region – Schaffung von attraktiven ÖPNV-Verbindungen zwischen den Seebädern und dem vorhandenen Verkehrslandeplatz – Entwicklung eines gemeinsamen, grenzübergreifenden Verkehrsprojektes mit Signalwirkung • Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Integrierten Verkehrskonzeptes Use-dom-Wolin • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbaustrecke Ducherow-Ahlbeck • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Deutsche Bahn AG, Usedomer Bäder Bahn, PKP Ansprechpartner: zu klären 				
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Swinoujcie, die Euroregion Pomerania und Usedomer Bäder Bahn (UBB) haben im Jahr 2005 die vertragliche Grundlage für die Verlängerung der UBB mit dem Ziel gelegt, die Gleisverlängerung von Ahlbeck bis nach Swinoujcie durchzuführen. Die UBB hat zwischenzeitlich einen Pachtvertrag über 30 Jahre für die Grundstücke zur Gleisverlängerung von Ahlbeck nach Swinoujcie abgeschlossen. Derzeit wird die Relation über eine Busverbindung (Europalinie der UBB) bedient (Grenze bis Stadtzentrum Swinoujcie). 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes Usedom-Wolin wurden bereits erste Ansätze hierzu vertieft und die grenzüberschreitende Abstimmung fortgesetzt. 				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Durchgängigkeit der Verbindung von Ahlbeck nach Swinoujcie wird deutlich verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> gleiches gilt für geplante Einrichtung in der Region

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	(X)	X			<ul style="list-style-type: none"> Durch die Vermeidung von Umsteigevorgängen können die Reisezeiten nur z. T. beeinflusst werden, da derzeit noch Zeiten für Passkontrollen zu berücksichtigen sind. Nach Beitritt Polens zum Schengener Abkommen dürfte dieser Zeitvorteil größer werden.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Herstellung einer direkten Verbindung ohne Umsteigevorgänge
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> indirekt über die verbesserte Anbindung Richtung Usedom und Szczecin
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> da vorhandenen Trassen weitestgehend genutzt werden, sind die Wirkungen nur als mittel einzuschätzen
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> im Sinne von Umstieg vom MIV auf den ÖPNV
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durchgängigkeit der ÖPNV-Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Bahnanbindung Ducherow-Ahlbeck Ausbau der Bahnstrecke Szczecin - Świnoujście
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Attraktivitätssteigerung für die Gesamtregion - auch als „Pilotprojekt“ zu erwarten

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit der ÖPNV-Verbindung können neue Impulse für die grenzüberschreitende Entwicklung von Verkehrsprojekten generiert werden.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit der Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen werden die formulierten Leitlinien umgesetzt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – Die derzeitige Verkehrssituation ist unattraktiv und wird dem Anspruch der Region als qualitätsvolle Tourismusregion nicht gerecht. ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Abstimmung - auch über Prioritäten - weiterhin erforderlich ▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sinnvoll 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 408: Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	BAHNANBINDUNG AHLBECK-DUCHEROW
<p>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: nördlich von Ducherow erfolgt der Abzweig in Richtung Usedom entlang der „alten“ Trassenführung bis unmittelbar zum vorhandenen Grenzübergang – Sonderbauwerke: Aufbau der alten Karniner Hubbrücke (Industriedenkmal) • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Ducherow-Swiosujcie, die nach dem 2. Weltkrieg stillgelegt wurde – Aufbau als zweigleisige Variante • Einordnung in übergeordnete Strategie: Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes als internationales Projekt, derzeit noch keine Übernahme in den vordringlichen oder weiteren Bedarf, hierzu müssen die notwendigen Kriterien geprüft und erfüllt werden. • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Ziel-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		formulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Deutsche Bahn AG Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND		<ul style="list-style-type: none"> In den Verhandlungen mit der Republik Polen spielt der Wiederaufbau der Strecke derzeit keine Rolle. Bisher konnte für diese Maßnahme die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden. Es wurde eine Grobbemerkung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im September 2007 erwartet werden. Anhand dieser Ergebnisse kann erst über das weitere Vorgehen zum Wiederaufbau dieser Strecke entschieden werden. 			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> offen 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG		<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN		<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
		<ul style="list-style-type: none"> Die Verhandlungen mit der Republik Polen haben bisher ergeben, dass der Wiederaufbau der Strecke keine Rolle in den Planungen und Überlegungen spielte. Die weiteren Planungen und Abstimmungen hierzu werden das Erfordernis dieser Linie klären. 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE		<ul style="list-style-type: none"> aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X			<ul style="list-style-type: none"> Mit dieser Anbindung wird ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der touristischen Standorte auf Usedom geleistet und die Attraktivität für Bahnreisende Berlin-Ostsee deutlich er-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						höht.
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X				<ul style="list-style-type: none"> Alle weiteren Einrichtungen touristischer Art, insbesondere auch auf polnischer Seite werden hiervon profitieren.
<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X				<ul style="list-style-type: none"> Derzeit ist der „Umweg“ über Züssow (Umsteigen) erforderlich und die Fahrzeit von Berlin Hbf nach Ahlbeck beträgt rd. vier Stunden. Die Reisezeiten könnten mit der Wiederaufnahme der Strecke um 0,5 bis 1 Stunde gesenkt werden.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung des Tourismusstandortes insbesondere Richtung Berlin wird deutlich verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Durch die Vermeidung von Umwegfahrten über Züssow können auf dieser Strecke Entlastungen erzielt werden, auf der neuen Trassen werden jedoch neue Belastungen erfolgen. Durch die angestrebte Verlagerung des MIV können wiederum positive Effekte erzielt werden.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> Mit der Verlagerung von MIV-Anteilen auf die Bahn können wirkungsvolle Beiträge zur Verkehrsvermeidung auf der Straße erreicht werden.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X		X		<ul style="list-style-type: none"> klassische Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Mit der Verlagerung vom MIV auf die Bahn wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Pasewalk Stralsund ÖPNV-Verbindung Ahlbeck-Swinoujście Ausbau E 59 Szczecin - Swinoujście
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Region Usedom/Wolin
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Für die - insbesondere touristische - Entwicklung der Region hat das Projekt eine hohe Bedeutung.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> aufgrund des derzeitigen Ideenstadiums nicht erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> kontinuierliche Abstimmung weiter erforderlich vertiefende Untersuchungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe möglicherweise sinnvoll 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**INHALTSVERZEICHNIS**

A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG	2
Projekt 75: B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA	2
Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU	7
Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN.....	12
Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN.....	16
Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT	20
Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)	25
Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT	30
Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL.....	36
Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN	41
Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC	46
Projekt 281: FORST-ZASIEKI	50
Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN	54
Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA	58
Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ	62
Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)	66
Projekt 314: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL.....	70
Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin	74
Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln.....	78

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

A2.2 Projektbeschreibungen - BRANDENBURG

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B112 ORTSUMFAHRUNG FRANKFURT (ODER), 3. BA
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – Verbindung B5 zur B167 (nördlich Frankfurt (Oder)) – Straßenkategorie: Bundesstraße

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – ÖPNV. k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: nein – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12) – Entlastung der Frankfurter Innenstadt und der Ortslage Lebus vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8613), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert, • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen. Zudem sollte der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zu den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen (nach 2007) • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt • Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtlichen Gesamtkosten: rd. 22,0 Mio. EUR (nach IRP) • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Vorentwurf (LS): erfolgt • Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. als Information wünschenswert
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • derzeitiger Stand des Planfeststellungsverfahrens: <ul style="list-style-type: none"> – zwischenzeitlich erfolgte Überprüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das BMVBS, Wirtschaftlichkeitsnachweis für 3. Fahrstreifen ist gefordert, liegt noch nicht vor
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • ist integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil der Netz Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs ▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ insbesondere in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse von Bedeutung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse verbessert Erreichbarkeit aller Standorte entlang dieser
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ insbesondere an den Ost-West-Korridor

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

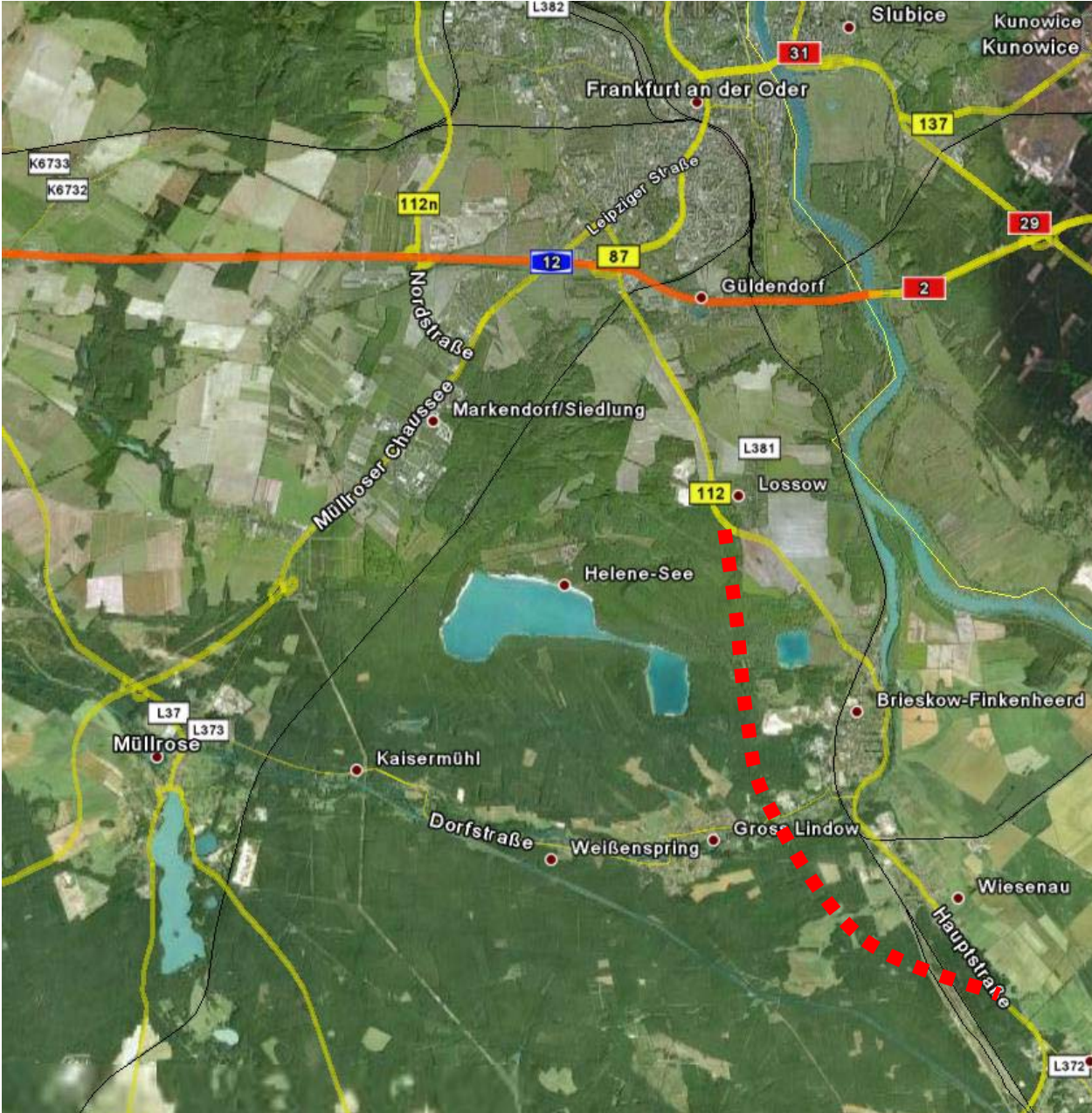
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> z. T. Entlastung der Innenstadt Frankfurts vom Durchgangsverkehr im Gegenzug zusätzliche Belastungen entlang der Trasse
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der Oder-Lausitz-Trasse wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Stadtkerne von Frankfurt (Oder) und Lebus wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Innenstädte von Frankfurt (Oder) und Lebus kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum geleistet werden. Bau nach neuen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> weitere Teilstücke der Oder-Lausitz-Trasse zur Komplettierung
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	(s. o.)					nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> prozessual <ul style="list-style-type: none"> Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess im Sinne der Information 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Beibehalt Informationsaustausch 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 77: B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	B112 ORTSUMFAHRUNG BRIESKOW-FINKENHEERD/WIESENAU
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – westliche Trassenführung um Brieskow-Finkenheerd und Wiesenu, Länge: rd. 8,8 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – ÖPNV: k. A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: nein – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. A12, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt) – Entlastung der Ortslagen Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB 8131), vordringlicher Bedarf, laufend bzw. fest disponiert • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten <ul style="list-style-type: none"> – weitere Teilabschnitte der Oder-Lausitz-Trasse • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze <ul style="list-style-type: none"> – Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsbeschluss: Ende 2007 • Realisierung richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 27,1 Mio. EUR gem. IRP • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (LS): erfolgt 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigung Vorentwurf (MIR): erfolgt • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): erfolgt • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): erfolgt • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): läuft • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. als Information wünschenswert
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • derzeitiger Stand Planfeststellungsverfahren: <ul style="list-style-type: none"> – Zur Trassenführung im Bereich der Ortsumfahrung Brieskow-Finkenheerd konnte bisher kein Einvernehmen mit der Gemeinde erzielt werden.
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • ist integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil der Netzverknüpfung im Osten Brandenburgs ▪ Erreichbarkeit des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt Richtung BAB12 wird verbessert
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ vor allem in der Gesamtwirkung der Oder-Lausitz-Trasse
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreichbarkeit der BAB12 aus Richtung Süden ▪ Wirtschaftsstandort Frankfurt (Oder)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAB12
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufent- 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Ortsdurchfahrten Brieskow-Finkenheerd und Wiese-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> haltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					nau
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					▪ zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				▪ Durch die Entlastung der Ortskerne kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				▪ als Teilstück der Oder-Lausitz-Trasse
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Straßenverbindung nördlich von Eisenhüttenstadt mit neuem GÜG ▪ ggf. Ausbau der BAB12
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Oder-Lausitz-Trasse verteilt die Verkehre in Nord-Süd-Richtung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des DPERON an die überregionalen Verkehrsnetze

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbares grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung, Kommunikation mit der polnischen Seite im Sinne des Informationsaustausches sinnvoll aber nicht zwingend notwendig 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunikation zum Informationsaustausch sinnvoll 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekte 109-111: B167 ORTSUMFAHRUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
PROJEKTTITEL	ORTSUMFAHRUNGEN B167 NEUHARDENBERG, PLATKOW/GUSOW, DOLGELLIN/LIBBENICHEN
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: im Zuge des Ausbaus der B167 sind für die genannten Orte entsprechende Ortsumfahrungen vorgesehen, zweistreifiger Ausbau – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung der durchgängigen, grenzparallelen Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Eberswalde (BAB11 und BAB12) • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – weitere Abschnitte der B167, z. B. OU Bad Freienwalde • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • für die OU Platkow/Gusow ist das ROV ausgesetzt • für die OU Dolgeln/Libbenichen ist die Linienbestimmung erfolgt • für die OU Neuhardenberg sind noch keine Vorbereitungen getroffen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung ggf. in 2008 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> – OU Neuhardenberg: 8,0 Mio. EUR – OU Platkow/Gusow: 16,8 Mio. EUR – OU Dolgeln/Libbenichen: 6,5 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): z. T. erfolgt (s. o.) • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): z. T. erfolgt (s. o.) • ROV (GL): z. T. erfolgt (s. o.) • Linienbestätigung: läuft • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
PLANUNGS-/	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
REALISIERUNGSHEMMNISSE	
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> insbesondere die Zentren Frankfurt (Oder), Eberswalde, Kostrzyn
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> des Raumes zwischen Berlin und der Oder
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der OU werden die jeweiligen Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstruktu- 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortslagen wird hier ein hoher Effekt erzielt.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	ren)					
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> die gesamte Trassenlänge betrachtet: weitere Ortsumfahrungen
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Die Durchgängigkeit der B167 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt auch zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Kostrzyn (und weiter) aus diesem Raum bei
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> prozessual <ul style="list-style-type: none"> – derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekte 112-113: B168n ORTSUMFAHRUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B168N ORTSUMFAHRUNGEN PFAFFENDORF UND GROß RIETZ
<p>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Neubau der B168n östlich der vorhandenen Trasse der L41, zweistreifiger Ausbau mit Anbindung an vorhandene L41, Hochstufung zur Bundesstraße • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer durchgängigen Verbindung von Beeskow Richtung BAB 12 – Entlastung der Ortslagen Groß Rietz und Pfaffendorf vom Durchgangsverkehr • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vor-dringlichen Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: derzeit keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Ziel-formulierung ist das Projekt zielkonform.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> für beide Ortsumfahrungen ist die Raumordnungs-Antragskonferenz erfolgt 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Baubeginn in 2008 fraglich, da noch kein ROV durchgeführt wurde und keine Linie bestimmt ist 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> OU Groß Rietz: 4,0 Mio. EUR OU Pfaffendorf: 3,0 Mio. EUR Finanzierung: Bund und Land 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): läuft ROV (GL): offen Linienbestätigung: offen Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITS-	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
ARBEIT	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung von Beeskow Richtung BAB12
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informationen vor.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> für Anbindung Südraum an BAB hohe Wirkung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> von Beeskow, (Eisenhüttenstadt)
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird deutlich verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der OU werden die Ortslagen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B168n werden die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortskerne wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit den OU

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortskerne kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine unmittelbaren Wechselwirkungen derzeit vorhanden perspektivisch: Ausbau BAB12
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> derzeit nicht erkennbar
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> die Wirkung der Projekte ist auf einen relativ kleinen Teil des Gesamttraumes beschränkt
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> kein grenzüberschreitendes Projekt im eigentlichen Sinn
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die OU sind nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> prozessual <ul style="list-style-type: none"> – derzeit keine ableitbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 127: B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B112 ORTSUMFAHRUNG EISENHÜTTENSTADT
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – westliche Trassenführung um Ortslage Eisenhüttenstadt – Länge rd. 8,9 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Berücksichtigung von Naturschutzgebieten, FFH-Gebiete – Sonderbauwerke: keine • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Teil der Oder-Lausitz-Trasse – Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. BAB12) – Entlastung der Eisenhüttenstädter Innenstadt vom Durchgangsverkehr • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BB6129), vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag, wichtiges Projekt für die EU-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>Osterweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme des Investitionsrahmenplanes • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – weitere Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trassen – Straßenverbindung von der B246 Richtung Polen mit neuer grenzüberschreitenden Verbindung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Auch für diesen Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse gilt, dass die Leitbilder zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion als Ziel formulieren. Hier sollte jedoch der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur liegen, um die Straßen zu entlasten. – Die Oder-Lausitz-Trasse gehört nicht zur den prioritären Maßnahmen der genannten Leitbilder. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Vorentwurf (LS): läuft • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): Einleitung voraussichtlich 2008 • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Eröffnung Planfeststellungsverfahren: derzeit noch kein Termin festgelegt (voraussichtlich 2008) • Planfeststellungsbeschluss: derzeit kein Termin festgelegt • weiteres Verfahren richtet sich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtlichen Gesamtkosten: 17,2 Mio. EUR gem. IRP • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und IRP eingestellt 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): erfolgt • ROV (GL): erfolgt • Linienbestätigung: erfolgt • Erarbeitung Vorentwurf (LS): läuft • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
	Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• derzeitiger Stand Vorentwurf: keine bekannt
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• ist integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X			▪ Verbesserung der Anbindung des Südraumes Richtung BAB12
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X			▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X			▪ im Zusammenhang mit der Komplettierung der gesamten Oder-Lausitz-Trasse
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X		▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X			▪ Durch den Bau der OU wird die Innenstadt von Eisenhüttestadt deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				▪ zu klären

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Entlastung der Innenstadt von Eisenhüttenstadt wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Entlastung der Innenstadt kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des Regionalen Wachstumskerns Eisenhüttenstadt (Industrie, Gewerbe, Hafen)
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Als Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse wird dem Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des Gesamttraumes zuteil.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 129: B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	B166 ORTSUMFAHRUNG SCHWEDT (MIT GRENZÜBERGANG)
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: zu klären – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Ortslage Schwedt vom Durchgangsverkehr – Verbesserung der Anbindung des Grenzüberganges Krajník Dolný an die überregionalen Verkehrsnetze (BAB11) • Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in Bundesverkehrswegeplan in den vor-dringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – derzeit nicht erkennbar • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A.25,3 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen • ROV (GL): offen • Linienbestätigung: offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> höhere Rangigkeit hat die Anbindung Richtung BAB11
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> größere Effekte werden durch den Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen erzielbar sein
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit aus dem Raum Mysliborz und Pyrzyce wird verbessert
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> für den genannten Raum ergibt sich eine mittlere Verbesserung für die Anbindung an die transeuropäischen Netze
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> die Naturschutzgebiete entlang der Oder werden durch den veränderten/neuen Grenzübergang beeinträchtigt
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B166 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

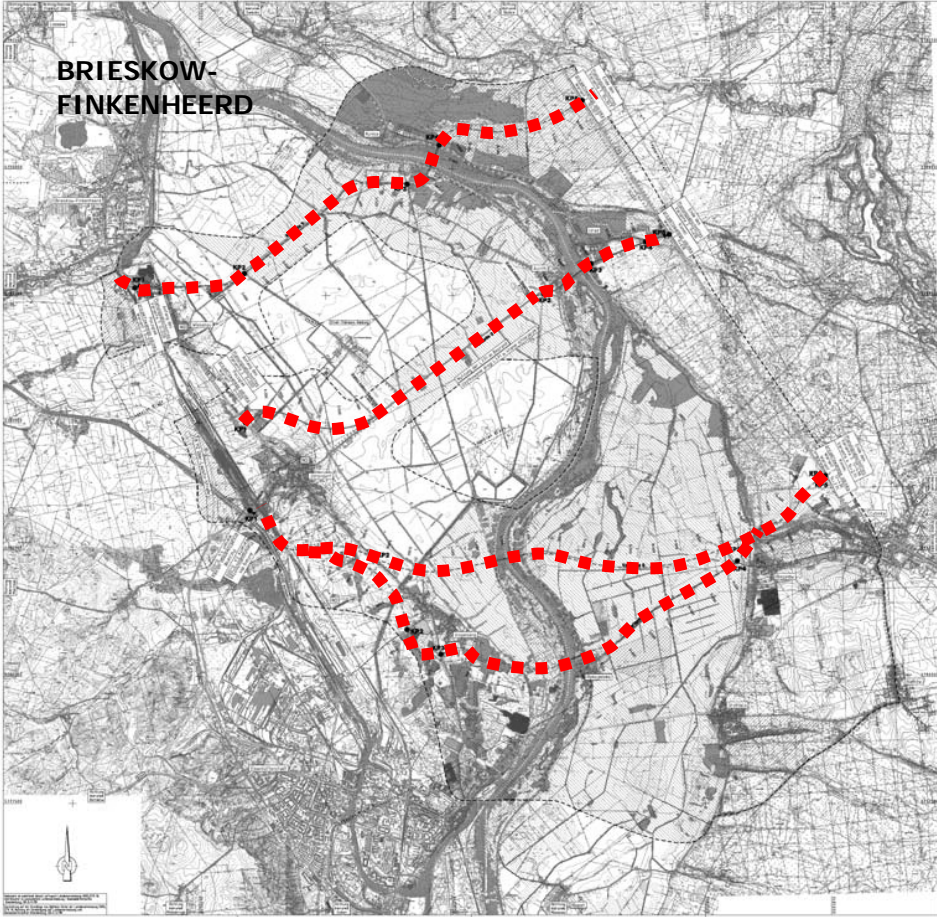
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Stadtkernes von Schwedt wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Innenstadt kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> derzeit keine erkennbar
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> als grenzüberschreitendes Projekt hat die OU Schwedt mit dem neuen GÜG insbesondere Signalwirkungen für das Zusammenwachsen der Grenzregion
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die OU ist (noch) nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung	<ul style="list-style-type: none"> prozessual 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Defizite	<ul style="list-style-type: none"> - derzeit wird das Projekt vor allem von der deutschen Seite befördert - die polnische Seite ist von der Notwendigkeit derzeit noch nicht überzeugt 				
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich ▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sinnvoll 				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 136: B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	B246/B112 NEUER GRENZÜBERGANG NÖRDLICH EISENHÜTTENSTADT
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung: <ul style="list-style-type: none"> – Neubau, 2 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen – Anschluss B112, nördlich von Eisenhüttenstadt, Neubau Knotenpunkt – derzeit vier Trassenvarianten (s. Karte) – Querung der Oder, Neubau Brückenbauwerk, neue grenzüberschreitende Verbindung – Anschluss auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29 (zwischen Urad im Norden und Cybinka im Süden) – Länge ca. 6 bis 7 km – Straßenkategorie: Bundesstraße – ÖPNV: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): FFH-Gebiete im Oderbereiche, SPA-Gebiet – Sonderbauwerke: k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer neuen grenzüberschreitenden Verbindung für Personen- und Warenverkehr

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Entlastung Grenzübergang Guben und der Zufahrtsstraßen – Förderung des Austauschs von Waren, Dienstleistungen etc. durch den neue grenzüberschreitende Verbindung • Einordnung in Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Nr. BB8216), vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – ggf. B112, Ortsumgehung Eisenhüttenstadt – Ausbau der Nationalstraße 29 (PL), da hier Anbindung erfolgt • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder gezählt, von deutscher Seite aber gefordert. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung der Unterlagen für das ROV (LS): läuft • Einleitung des grenzüberschreitenden ROV voraussichtlich I/2008 <ul style="list-style-type: none"> – grenzüberschreitendes Raumordnungsverfahren (ROV) mit folgenden Arbeitsschritten: <ul style="list-style-type: none"> o Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Festlegung von konkreten Suchräumen, Bewertung der Suchräume) (abgeschlossen) o Erarbeitung ROV-Antrag mit Unterlagen für die Antragskonferenz (abgeschlossen) o deutsch-polnische Antragskonferenz (21. August 2003) mit folgenden Ergebnissen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung Untersuchungsraum für RVU, UVU, FFH-VU ▪ Festlegung Untersuchungsinhalt, für RVU, UVU, FFH-VU, SPA-Gebiete – Erarbeitung der ROV-Unterlagen: <ul style="list-style-type: none"> o Lageplan, Trassenvarianten o Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) o Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) o Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) o FFH-Verträglichkeitsuntersuchung – Raumordnungsverfahren mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und FFH-VP <ul style="list-style-type: none"> o Beteiligungsverfahren (Behörden (Übergabe der Verfahrensunterlagen und Bitte um Stellungnahme) und Öffentlichkeit (Auslegung der Unterlagen)) o Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens o RVP, UVP, FFH-VP – Ergebnis ROV: Trassenvariante, gemeinsamer Übergabepunkt an der Oder 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Einleitung ROV voraussichtlich I/2008 • die weiteren Arbeitsschritte sind hiervon unmittelbar abhängig 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 9,0 Mio. EUR (gem. Bedarfsplan für Bundesfernstraßen) • Finanzierung: Bund, abgesichert, da im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eingestellt 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg – LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Antragskonferenz ROV (GL): erfolgt • Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): läuft • ROV (GL): offen • Linienbestimmung (BMVBS): offen • Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen • Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen • Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen • Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen • Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen • Planfeststellungsbeschluss: offen • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen • Baubeginn (LS): offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	<p>erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildung von deutsch-polnischen Arbeits- und Expertengruppen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Raumordnung zur Begleitung des ROV (mit verschiedenen thematischen Unterarbeitsgruppen) <ul style="list-style-type: none"> – Polen: <ul style="list-style-type: none"> o Generaldirektion für Nationalstraßen o Wojewodschaft: Hauptabteilung »Regionale Entwicklung«, Hauptabteilung »Landwirtschaft und Umweltschutz« o Marschallamt: Abteilung für Wirtschaft, Büro für Raumplanung o Verwaltung Wojewodschaftsstraßen, Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen – Deutschland: <ul style="list-style-type: none"> o MIR, Gemeinsame Landesplanungsabteilung o Landesumweltamt Brandenburg o Landesbetrieb Straßenwesen o Ingenieurbüros • Mitglieder der Arbeitsgruppe <ul style="list-style-type: none"> – Polen <ul style="list-style-type: none"> o Verwaltung Wojewodschaftsstraßen: Helena Wlodarczyk (Direktorin) o Marschallamt: Jerzy Tonder (Leiter Abteilung Umweltschutz) o Lebuser Verwaltung für Melioration und Wassereinrichtungen: Piotr Wacholak (Direktor) – Deutschland <ul style="list-style-type: none"> o Landesumweltamt: Rigo Vallet (Regionalabteilung Ost, Referatsleiter Naturschutz) o GL: Wolfgang Stoll (Referatsleiter), Brigitte Kubica (Sachbearbeiterin) o Landesbetrieb Straßenwesen: Andreas Schade (Bereichsleiter)

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglieder Expertengruppe Straßenplanung und Straßenverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Polen <ul style="list-style-type: none"> o Marschallamt: Gogdan Ryczkowski (Abteilung Straßenwesen und Verkehrsverwaltung); Piotr Tywinski (Abteilung Wirtschaft) o Verwaltung Wojewodschaftsstäßen: Eva Wilk (Vertretung Direktor) o Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen: Robert Mikolajski (Direktor); Wieslaw Staruch (Vertreter des Direktors) – Deutschland <ul style="list-style-type: none"> o Landesbetrieb Straßenwesen: Peter Henkens (Sachbearbeiter Planung und Entwurf) o Ingenieurbüros • Mitglieder Expertengruppe Umweltschutz: <ul style="list-style-type: none"> – Polen <ul style="list-style-type: none"> o Wojewodschaftsamt: Bogdan Tolkacz (Leiter Abteilung Raum- und Wohnungswirtschaft); Witold Maciniak (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung); Adam Ignacik (Abteilung Umweltschutz und Umweltgestaltung) o Marschallamt: Mariola Wielhorska (Abteilung Wirtschaft) – Deutschland <ul style="list-style-type: none"> o Landesbetrieb Straßenwesen: Simone Schmidt-Peter (Umweltschutz und Landschaftspflege) o Landesumweltamt: Rainer Heiß (Regionalabteilung Ost, Referat Naturschutz) o Ingenieurbüros • Stand der Abstimmung <ul style="list-style-type: none"> – im Rahmen der Erstellung der Verfahrensunterlagen zum ROV wurden gemeinsame Trassenvarianten ermittelt und abgestimmt
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • Asymmetrie der raumordnerischen Verfahren in Deutschland und Polen • aufeinander abgestimmte, aber zeitversetzte Verfahren notwendig • unterschiedliche Zuständigkeiten beiderseits der Grenze • Sprachbarriere, hoher Kommunikationsaufwand
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • integraler Bestandteil des ROV • direkte Beteiligung der polnischen Behörden und Möglichkeit der Einsichtnahme der polnischen Öffentlichkeit

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insbesondere die Anbindung aus dem Raum Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Guben Richtung Zielona Góra wird deutlich verbessert
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch die Schaffung eines weiteren Grenzüberganges zwischen Swiecko und Guben können deutliche Reisezeitverringerungen erzielt werden
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> insbesondere der Eisenhüttenstädter Raum bis nach Krosno
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Verkehrverlagerungen von den GÜG Frankfurt und Guben ggf. zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Entlastung durch Neubau
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 	X				<ul style="list-style-type: none"> zahlreiche, z. T. hochwertige Schutzgebiete vorhanden
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung wird dominieren, keine Vermeidung zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet derzeit keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine konkrete Ortskernentlastung zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit dem Neubau nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 		X			<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der weiteren Grenzübergänge kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung auf polnischer Seite an die Nationalstraße 29
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bil- 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	dung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ durch die erwarteten hohen Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes hat das Projekt eine hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – fehlender Grenzübergang (insb. Wirtschaftsverkehr) zwischen Swiecko und Guben – Anbindung an Bundes- und Wojewodschaftsstraßen ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> – finanzielle Absicherung auf polnischer Seite ist zu klären 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konsequente Fortführung des begonnenen Dialogs Deutschland-Polen 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG		INHALT	
PROJEKTBEDESCREIBUNG			
PROJEKTTITEL		B158N/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL	
<p>KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: wird im Rahmen des Planungsverfahrens ermittelt – 2-streifiger Neubau ohne Seitenstreifen – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk über die Oder – sonstige Besonderheiten: Querung von Naturschutzgebieten, Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Oder • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung neuer grenzüberschreitender Straßenverbindungen – verbesserte Anbindung des polnischen Raumes Richtung BAB10 • Einordnung in übergeordnete Strategie: neues Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, weiterer Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – weiterer Ausbau der B167 • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen 		

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Bund bzw. Land Brandenburg Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Frankfurt (Oder), Bereich 1: Planung und Entwurf 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> zur Zeit keine Vorbereitungsarbeiten, da in absehbarer Zeit nicht mit einer Realisierung zu rechnen ist 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> offen (s. o.) 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 14 Mio. EUR (gem. BVWP) Finanzierung: Bund und Land 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen Antragskonferenz ROV (GL): offen Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen ROV (GL): offen Linienbestimmung (BMVBS): offen Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> integraler Bestandteil des ROV

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte im Grenzbereich (
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 			X		<ul style="list-style-type: none"> entspricht nahezu dem Ausbau der vorhandenen Verbindung ggf. Verbesserungen durch Abbau der Grenzkontrollen nach Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Ausbau der vorhandenen Verbindung nur mittlere Effekte zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird geringfügig verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Entlastung von Ortschaften
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> durch Trassenneubau wird Belastung der Umwelt erfolgen
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 	X				<ul style="list-style-type: none"> z. T. hochwertige Schutzgebiete entlang der Oder vorhanden Hochwasserschutzgebiete
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die neue Trasse inkl. GÜG wird eine Verkehrsverlagerung erfolgen, keine Vermeidung.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

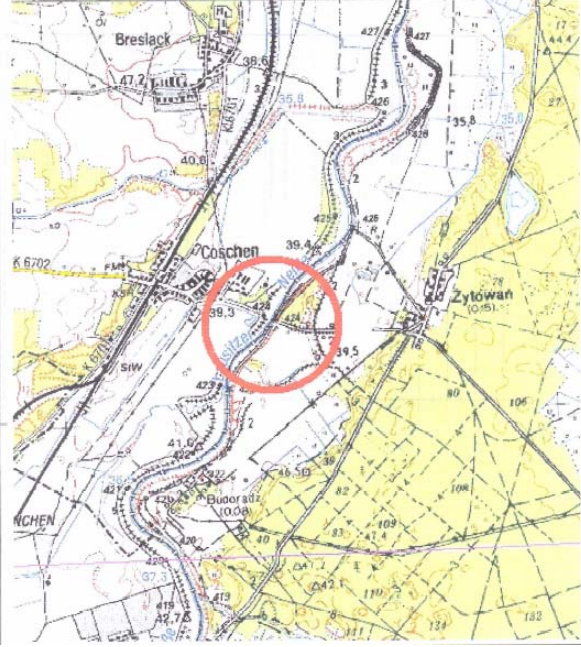
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Ortskernentlastung vorgesehen
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Trassenneubau mittlere Effekte aufgrund Anwendung aktueller Sicherheitsstandards zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 126
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> hohe Relevanz, da mit grenzüberschreitendem Projekt neue Impulse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und für die Entwicklung des Gesamttraumes zu erwarten sind
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Land und Bund
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung	<ul style="list-style-type: none"> prozessual 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Defizite	– derzeit nicht erkennbar				
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 278: GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	GRENZÜBERGANG COSCHEN-ZYTOWAN
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung: <ul style="list-style-type: none"> – Brückenneubau über die Neiße incl. der Rampen – Straßenkategorie: kommunale Straße – Anbindung in Coschen an Kreisstraßen 6702 und 6701 – Anbindung auf polnischer Seite an Wojewodschaftsstraße 138 – zwei Fahrbahnen, beidseitiger Geh- und Radweg – Gesamtausbaulänge: 475 m – Länge des Brückenbauwerkes: 101 m – Länge Brückenrampe Deutschland: 199 m – Länge Brückenrampe Polen: 175 m – einzelliger Hohlkasten, Spannbeton-Durchlaufträger mit 2,0 m Bauhöhe – Stützweite 50, 50/50, 50 m – Gründung der Brückenwiderlager, Flügelwände und Mittelpfeiler erfolgt auf Ortbetonpfählen mit Trägerrost – Ausbau für Warenverkehr bis 7,5 t, Fußgänger, Radfahrer – ÖPNV: k. A. – Umweltaspekte: k. A. – Sonderbauwerke: Brücke – sonstige Besonderheiten: k. A. • Einordnung in Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene, vorrangig zu befördernde Verbindung • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung/Wiederherstellung des Grenzüberganges – engere Verbindung der ländlich peripheren Gebiete beiderseits der Neiße – Grundvoraussetzung zur Schaffung zukünftiger leistungsfähiger Verkehrsnetze im Grenzbe-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Grundvoraussetzung für Austausch von Waren und Dienstleistungen etc. • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Trotz dieser Formulierung wird das Projekt nicht zu den prioritären Maßnahmen der o. g. Leitbilder (s. Literaturverzeichnis) gezählt. 			
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Landkreis Oder-Spree • und Gebietskörperschaft Krosno Odrzanskie • Ansprechpartner: <ul style="list-style-type: none"> – Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Dezernat III, Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen – Polen: k. A. 			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (Landkreis): läuft • Baubeginn: Mit der Realisierung des Bauvorhabens ist erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengener Abkommens für die Republik Polen zu rechnen. 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu voraussichtlichen Gesamtkosten: 2.375.707,00 EUR • Fördermittelantrag INTERREG IIIA von deutscher Seite eingereicht, von polnischer Seite bisher nicht, Begründung: nach geltenden polnischen Verfahrensvorschriften muss eine vollständige Baudokumentation dem Fördermittelantrag beigelegt werden (zum Vergleich: für den deutschen Fördermittelantrag ist die Entwurfsplanung ausreichend) • Brückenbau beim Landkreises Oder-Spree in den langfristigen Investitionsplan eingeordnet (Planung für 2006, Bauausführung für 2008) • Kreistag Krosno Odrzanskie beschloss Aufnahme der Herstellungskosten in den Investitionsplan • Teilung der Herstellungskosten entsprechend der Längen auf dem jeweiligen Territorium (2/3 Deutschland, 1/3 Polen) 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> – Entwurfsplanung durch Kreisverwaltung des Landkreises Oder-Spree, Vorstellung am 18.11.2003 gegenüber dem Landkreis Krosno Odrzanskie – Beschluss durch beide Kreistage gefasst • Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> – Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat – Polen: Kreis Krosno Odrzanskie 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungsgespräche auf Landkreisebene (Landrat und Kreisvorstand) haben stattgefunden • gemeinsame Vereinbarung über die Errichtung der Brücke als verbindliche Arbeitsgrundlage abgeschlossen • Erarbeitung der Planung durch die deutsche Seite 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> Landkreis Oder-Spree übernimmt Bauausführung des gesamten Brückenbauwerks bis zu Straßenanbindung auf polnischer Seite polnische Note steht derzeit noch aus, für Ende 2006 erwartet
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> z. T. langwierige Abstimmungsverfahren zeitlicher Versatz von Umsetzung konkreter Vereinbarungen (z. B. Fördermitelantrag)
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> eher kleinräumige Wirkung, da keine direkte Anbindung an Bundesstraßen
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> für Wirtschaftsräume Guben und Eisenhüttenstadt relevant, Anbindung Richtung Zielona Góra
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> Vermeidung von Umwegfahrten über Guben
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> für den Raum Zielona Góra und Richtung Krosno Odran.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine unmittelbare Anbindung realisiert
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> da keine Ortslagen entlastet
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> eher Beitrag zur Verkehrsverlagerung von Guben zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

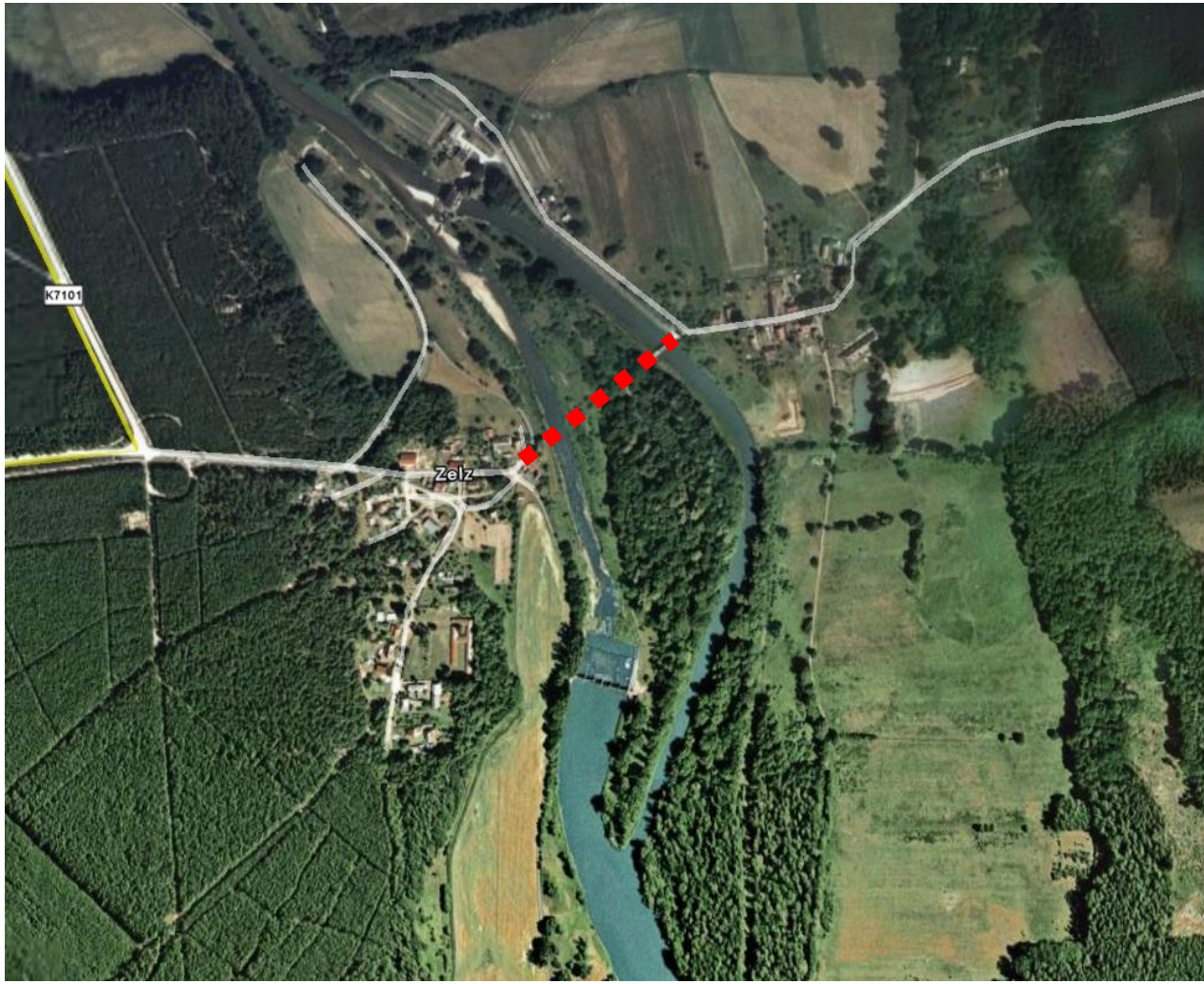
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Entlastung von Ortslagen vorgesehen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Effekte zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung auf polnischer Seite an Kreisstraßen → zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ als klassisches grenzüberschreitendes Projekt impulsgebend ▪ für die Entwicklung des Gesamttraumes wichtig
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund, Land, Kommune und polnische Seite
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> • räumlich/funktional <ul style="list-style-type: none"> – Maßnahme im ländlich geprägten, eher peripher gelegenen Raum – keine überregionale Bedeutung, lokaler Grenzübergang – Grenzübergang wird an Bedeutung verlieren, sobald Verbindung nördlich von Eisenhüttenstadt realisiert wird 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> • verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> – konkreter Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit steht aus (z. B. Verkehrsprognose) • prozessual <ul style="list-style-type: none"> – trotz laufender Abstimmungen bestehen Umsetzungsprobleme bzw. zeitliche Verzögerungen • finanziell <ul style="list-style-type: none"> – Finanzierung von polnischer Seite (gem. Vereinbarung) ist derzeit offen 				
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung Finanzierung • Fortführung der kontinuierlichen Abstimmungen • offene Kommunikation über Realisierungsvorbehalte oder -hindernisse 				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBE SCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	ZELZ-SIEDLEC
<p>KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Zelz und Siedlec mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger Mit dem Brückenbauwerk kann das im Brandenburger Teil des Muskauer Faltenbogens bestehende thematische Rad- und Wanderwegnetz in den polnischen Teil des Muskauer Faltenbogens erweitert werden und die Entwicklung zum Dreiländer-Geopark intensivieren. – Das für die Nutzung als Fuß- und Radwegebrücke sowie zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen geplante Brückenbauwerk wird als 3-Feld-Spannbetonbrücke mit Stützweiten von 30/35/30 m errichtet. Für den überführenden Weg ist im Brückenbereich eine Wegebreite von 3,50 m und eine Gesamtbreite zwischen den Geländern von 4,50 m vorgesehen. Die Bauwerkslänge sowie die höhenmäßige Einordnung der Brücke ergeben sich dabei aus den hydrologischen Anforderungen. – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Genehmigungsverfahren steht vor dem Abschluss 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung 2007/2008 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: INTERREG IIIA 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat Polen: zu klären 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> Projekt hat eher örtliche Bedeutung für touristische Nutzung wichtig (Muskauer Faltenbogen)
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 			X		<ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radfahrerverbindung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 			X		<ul style="list-style-type: none"> lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> nicht ableitbar

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung	X				▪ INTERREG IIIA
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	X				▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.					▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	• zu klären					
Projektbezogener Handlungsbedarf	• derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

Projekt 281: FORST-ZASIEKI

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	FORST-ZASIEKI
<p>KURZDESCHEIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Forst und Zasieki mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Landkreis Spree-Neiße Ansprechpartner: zu klären 				
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: INTERREG IIIA 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Fachplanungebene <ul style="list-style-type: none"> Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> Deutschland: Landkreis Spree-Neiße, Landrat Polen: zu klären 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> Projekt hat eher örtliche Bedeutung für touristische Nutzung wichtig
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

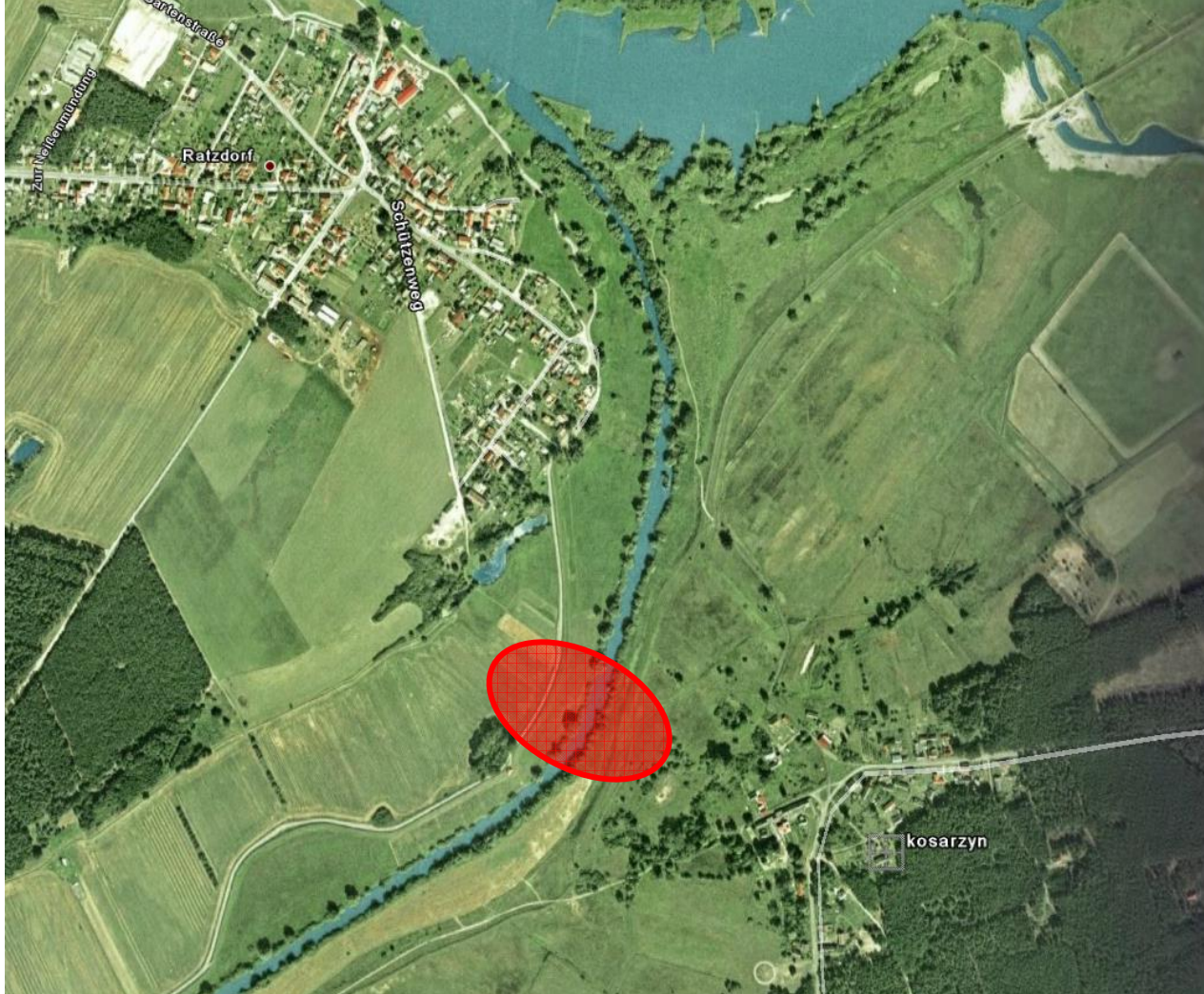
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 			X		<ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radfahrer-Verbindung
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 			X		<ul style="list-style-type: none"> lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> nicht ableitbar
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 					<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> INTERREG IIIA
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	RATZDORF-KOSZARYN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: – neues Brückenbauwerk über die Neiße, das Ratzdorf und Koszarzyn mit einander verbindet, für Radfahrer und Fußgänger • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und re-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		gionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Landkreis Oder-Spree Ansprechpartner: zu klären 				
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: zu klären 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange FachplanungsEbene <ul style="list-style-type: none"> Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> Deutschland: Landkreis Oder-Spree, Landrat Polen: zu klären 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> Projekt hat eher örtliche Bedeutung für touristische Nutzung wichtig
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 			X		<ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radfahrer-Verbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 			X		<ul style="list-style-type: none"> lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 					<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
RELEVANZ FÜR DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> INTERREG IIIA
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 					
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBECHREIBUNGEN

Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARARUDNICA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBECHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	NEURÜDNITZ-STARARUDNICA
<p>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: – Nutzung der vorhandenen Brücke (ehemals Eisenbahnbrücke, entwidmet) und Anbindung an den auf deutscher Seite vorhandenen Radweg entlang der alten Bahntrasse – alternativ: Fährverbindung – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Wiederherstellung einer deutsch-polnischen Verbindung auf kommunaler Ebene – Nachnutzung des vorhandenen Brückenbauwerkes – Vernetzung der touristischen Wegenetze • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	Verbindungen auf kommunaler Ebene <ul style="list-style-type: none"> Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: zu klären 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat Polen: zu klären 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten			X		▪ Fußgänger- und Radfahrerverbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit			X		▪ lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ s. o.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ s. o.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)		X			▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪ durch Förderung des Langsamverkehrs ▪ aber eher touristische Bedeutung
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit			X		▪ nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ Anbindung an touristische Wegenetze

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
TUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
RELEVANZ FÜR DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ INTERREG IIIA
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 					
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Rechtsträgerschaft und Nutzung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücke 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTbeschreibung	
PROJEKTTITEL	LEBUS-NOWY LUBUSZ-GORZYCA
<p>KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – neue Fährverbindung zwischen Lebus, Nowy Lubusz und Gorzyca – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Schutzgebiete entlang der Oder werden bei Errichtung von neuen Anlegestellen etc. ggf. beeinträchtigt – sonstige Besonderheiten: Fährverbindung, die sowohl die Oder quert, als auch die drei Ortschaften miteinander verbindet • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Einordnung in übergeordnete Strategie: vorrangig zu beförderndes Vorhaben der Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die kommunalen Straßen beiderseits der Grenze • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
	Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.				
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Landkreis Märkisch-Oderland • Ansprechpartner: zu klären 				
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: zu klären 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • kommunale Planung mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange • Fachplanungsebene <ul style="list-style-type: none"> – Beschluss durch beide Kreistage gefasst → zu klären • Verantwortlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> – Deutschland: Landkreis Märkisch-Oderland, Landrat – Polen: zu klären 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
BEITRÄGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DER REGION		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt hat eher örtliche Bedeutung ▪ für touristische Nutzung wichtig

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 			X		<ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radfahrerverbindung
RAUM-/ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG, ERWARTETE STRUKTUREFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 			X		<ul style="list-style-type: none"> lediglich für Fußgänger und Radfahrer
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
ERWARTETE VERKEHRSEFFEKTE	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 		X			<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Förderung des Langsamverkehrs aber eher touristische Bedeutung
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> nicht ableitbar
AUSWIRKUNGEN AUF ANDERE RELEVANTE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an touristische Wegenetze

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
RELEVANZ FÜR DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ zur Entwicklung der grenzüberschreitenden touristischen Infrastruktur wesentlich
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ INTERREG IIIA
KONFORMITÄT LEITBILDER, VEREINBARUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
ZUSAMMENFASSUNG DEFIZITE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 					
PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSBEDARF	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der künftigen Trassenführung der Fähre (Anlegestellen, Fahrtrouten) • erfahrungsgemäß langwieriger Planungs- und Abstimmungsprozess und abstimmungsintensive Realisierungsvorbereitung 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 286: B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B112/B87 SÜDTANGENTE FRANKFURT (ODER)
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Südliche Verbindung zwischen der B112 (Oder-Lausitz-Trasse) und der B87 – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Frankfurter Innenstadt vom Durchgangsverkehr – Lückenschluss in der Oder-Lausitz-Trasse – Verknüpfung B112/B87 ohne Versatz über die BAB12 • Einordnung in übergeordnete Strategie: im Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg als weitere Bedarf eingestuft • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Komplettierung der Oder-Lausitz-Trasse

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: zu klären Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> derzeit Ideenstadium, noch keine konkreten Planungen erfolgt 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> s. o. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 6,25 Mio. EUR Finanzierung: Land Brandenburg 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung GL: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg LS: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Einstellung in Bedarfsplan f. Landesstraßen: erfolgt Antragskonferenz ROV (GL): offen Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): offen ROV (GL): offen Linienbestimmung (BMVBS): offen Erarbeitung Vorentwurf (LS): offen Genehmigung Vorentwurf (MIR): offen Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): offen Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LBV): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> derzeit noch Ideenstadium 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt Verbesserung der Erreichbarkeit der BAB12
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> „Parallelverkehr“ zur BAB12
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Süd- und Nordraum von Frankfurt (Oder)
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> durch BAB-Anschluss bereits gegeben
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Ortsumgehungen enthalten
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Trassenführung durch bisher unerschlossenes Gelände
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der B112 wird der Neubau keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Entlastungen erkennbar

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 			X		<ul style="list-style-type: none"> durch „Parallelverkehr“ BAB nur geringe Effekte zu erwarten
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Komplettierung B112 Oder-Lausitz-Trasse Lückenschluss
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> durch „Parallelverkehr“ auf der BAB12 nur mittlere Bedeutung für den Gesamttraum
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die Neutrassierung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> Lückenschluss B112n/B87 und B112 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Beförderung des Projektes auf politischer Ebene durch die Städte zur Stärkung der regionalen Wachstumskerne Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBEDESCHEIBUNG				
<p>The map displays the railway network between Berlin and the Polish border. The project area is highlighted in red, showing the route from Berlin Hauptbahnhof through Angermünde and Tantow to Stettin. A yellow line indicates the extension from Stettin to the Polish border near Zbaszynek. Other stations shown include Berlin-Lichtenberg, Berlin-Karow, Berlin-Ostbahnhof, Berlin-Charlottenburg, Berlin-Spandau, Berlin-Wannsee, Potsdam Hbf, Königs Wusterhausen, Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder), Rzepin, and Jasikzebeko (Friedenhorst). The map also shows the Mecklenburg-Vorpommern and Zachodniopomorskie regions.</p>				
PROJEKTTITEL	AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-ANGERMÜNDE-GRENZE D/PL			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn (Berlin-Passow) mit v_{max} von 120 km/h, elektrifiziert, moderne Leit- und Sicherungstechnik, Abschnitt zwischen Passow und insbesondere zwischen Tantow und Stettin in sehr marodem baulichen Zustand, eingleisig • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau auf 160 km/h auf gesamter Streckenlänge – Modernisierung Leit- und Sicherungstechnik – Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Stettin – Anbindung (über Berlin Hauptbahnhof) zum BBI – Wiederherstellung der wichtigsten Bahnverbindung zwischen den beiden Metropolen und ihren umgebenden Räumen • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – keine unmittelbare 			
PROJEKTTÄRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMÄßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: k. A.
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none">
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Stettin
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ist Ziel des Ausbaus
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> gilt sowohl für Stettin, als auch für Berlin und den BBI
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Lärminderung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnvorhaben
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht ▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards und Verlagerungseffekte
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ relativ „autarkes“ Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metropole Berlin ▪ Metropole Stettin
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Bahnstrecke von Berlin nach Stralsund
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite		<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr schlechter Ausbauzustand (insb. polnische Seite und deutsche Seite ab Tantow, $v_{max} = 40$ bis 60 km/h) ▪ z. T. veraltete Leit- und Sicherungstechnik ▪ unattraktive Bahnverbindung 				
Projektbezogener Handlungsbedarf		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt muss beiderseits der Grenze einen sehr hohen Stellenwert einnehmen, da es insbesondere für die Anbindung Berlin-Stettin einen sehr hohen Stellenwert aufweist ▪ grenzüberschreitende Abstimmung über Ausbaustandards, Realisierungszeiträume ▪ Verbindlichkeit der Planungen 				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 331: Ausbau NE26 Berlin-Küstrin

BESCHREIBUNG		INHALT									
PROJEKTBEDESCHEIBUNG											
PROJEKTTITEL		AUSBAU NE26 BERLIN-KÜSTRIN									
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke, derzeit zweigleisige Hauptbahn mit v_{max} von 100 km/h, nicht elektrifiziert, mechanische oder elektrische Leit- und Sicherungstechnik, Ausbau auf 120 km/h geplant • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Górzycy Wlkp. • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung Lichtenberg-Berlin Hbf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 									
PROJEKTTÄRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären 									
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		<table border="1"> <tr> <td>D</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> gering</td> </tr> <tr> <td>PL</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> gering</td> </tr> </table>		D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering								
PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering								
PLANUNGS-/REALISIERUNGS-		<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 									

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
STAND	
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. Finanzierung: k. A.
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	•
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> hohe Wirkung auf der Relation Berlin - Gorzów Wlkp.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ist Ziel des Ausbaus
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> gilt sowohl für Kostrzyn, als auch für Berlin und Gorzów Wlkp.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> über Berlin Hauptbahnhof gewährleistet
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke nur in geringem Maß erreicht
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂- 					<ul style="list-style-type: none"> wird durch den Ausbau der vorhandenen Strecke

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					nur in geringem Maß erreicht, im Sinne von Lärminderung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ die Attraktivierung der Strecke führt zu höherem Fahrgastaufkommen und damit zur wirkungsvollen Verlagerung von der Straße auf die Schiene
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnvorhaben
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ wird durch den Ausbau der Strecke nicht erreicht ▪ indirekt durch Verkehrsverlagerungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ durch die Anwendung der aktuellen Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. ▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metropole Berlin ▪ Zentrum Gorzów Wlkp.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Bahnstrecke von Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. ▪ Durchbindung Bhf Lichtenberg zum Berliner Hbf
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ wird deutlich zur Stärkung des gesamten Grenzraumes beitragen
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr schlechter Ausbaurzustand (insb. polnische Seite, $v_{max} = 40$ bis 60 km/h) ▪ auf deutscher Seite: veraltete Leit- und Sicherungstechnik ▪ unattraktive Bahnverbindung 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gleichgewichtige Behandlung der Strecke beiderseits der Grenze (Strecke mit überregionaler Bedeutung zur Entlastung anderer Korridore oder Strecke mit regionaler/lokaler Bedeutung?) ▪ grenzüberschreitende Abstimmung über Ausbaustandards, Realisierungszeiträume ▪ Verbindlichkeit der Planungen 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

Projekt 382: BAB11 Ausbau AK Uckermark-AS Schmölln

BESCHREIBUNG		INHALT	
PROJEKTBE SCHREIBUNG			
PROJEKTTITEL		BAB 11 AUSBAU AK UCKERMARK-AS SCHMÖLLN	
KURZBE SCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau der vorhandenen Autobahn, Beibehalt vierspuriger Querschnitt, Errichtung von beidseitigen Standstreifen – Sonderbauwerke: ggf. Brückenbauwerke • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Durchgängige Befahrbarkeit der BAB11 von Berlin bis Szczecin – Beseitigung der vorhandenen Langsamfahrstellen aufgrund des schlechten baulichen Zustandes – Verbesserung der Sicherheit durch Errichtung beidseitiger Standstreifen • Einordnung in übergeordnete Strategie: Schlüsselmaßnahme im Maßnahmenkomplexes III-1 im Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania 2007-2013 • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – weiterer Ausbau der BAB11 – Ausbau der S10 (polnische Seite) 	
PROJEKTT RÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Brandenburg • Ansprechpartner: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Autobahn 	
PRIORITÄT IM LAN-		<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering	

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
DESMABSTAB		<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGS- STAND	<ul style="list-style-type: none"> da keine Maßnahme in den Bundes- und Landesplanung bisher nur Ideenstadium 			
GEPLANTER ZEITAB- LAUF	<ul style="list-style-type: none"> Abhängig von weiteren Planungen (s. o.) 			
KOSTEN UND FINAN- ZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. (s. o.) Finanzierung: k. A.(s. o.) 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAH- REN	<ul style="list-style-type: none"> Die jeweils zuständigen Institutionen sind in Klammern eingefügt: <ul style="list-style-type: none"> – BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – LS: Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Autobahn – MIR: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Brandenburg Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: offen Antragskonferenz ROV (MIR): nicht erforderlich Erarbeitung ROV-Unterlagen (LS): nicht erforderlich ROV (MIR): nicht erforderlich Linienbestätigung: nicht erforderlich Erarbeitung Vorentwurf (LS): nicht erforderlich Genehmigung Vorentwurf (MIR): nicht erforderlich Sichtvermerk Vorentwurf (BMVBS): nicht erforderlich Erarbeitung Planfeststellungsunterlagen (LS): offen Planfeststellungsverfahren - Anhörungsverfahren (LS): offen Planfeststellungsbeschluss: offen Erarbeitung Ausführungs- und Vergabeunterlagen (LS): offen Baubeginn (LS): offen 			
GRENZÜBERSCHREI- TENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> durch Aufnahme in das Entwicklungs- und Handlungskonzept ist die Abstimmung bereits erfolgt 			
PLANUNGS-/ REALISIE- RUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> aufgrund des Ideenstadiums derzeit nicht erkennbar 			
ÖFFENTLICHKEITS- ARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> aufgrund des Ideenstadiums bisher nicht erfolgt 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Berlin, Szczecin, den Zentren Schwedt, Goleniow, Stargard Szczeciński
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ s. o.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪ Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird verbessert.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪ keine Entlastung von sensiblen Bereichen erzielbar
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene hiermit verbunden
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)			X		▪ durch den Ausbau der vorhandenen Strecke geringere Effekte erzielbar, als durch einen kompletten Neubau
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Ausbaumaßnahme nicht befördert.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

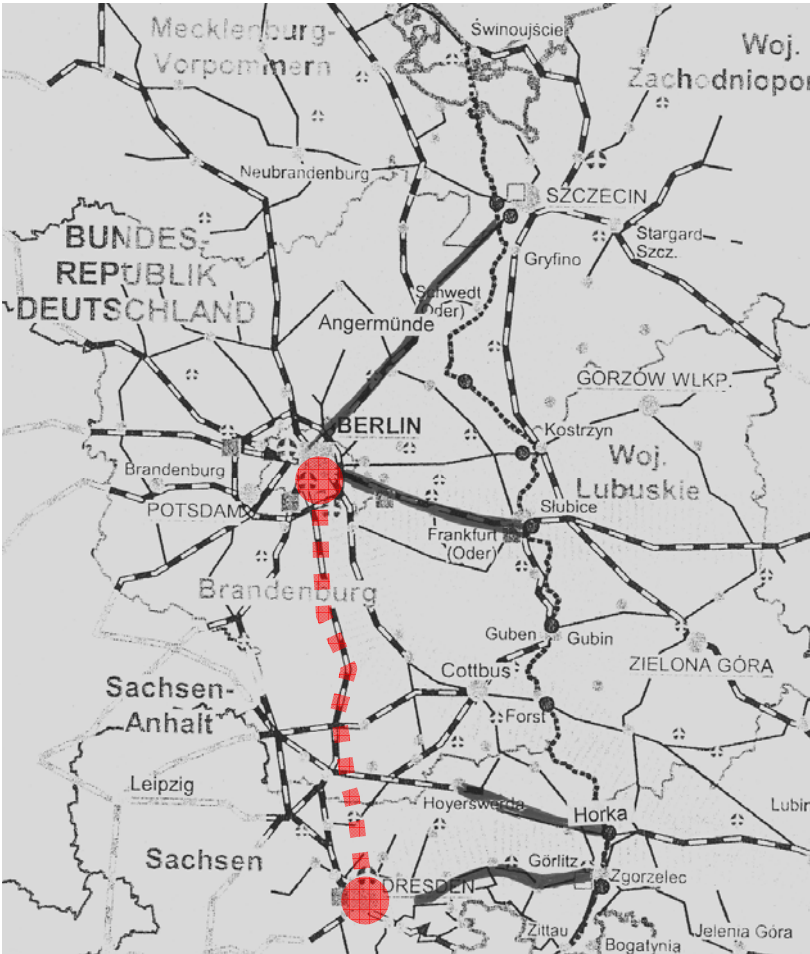
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 		X			<ul style="list-style-type: none"> Durch die Anwendung neuer Sicherheitsstandards werde mittlere Effekte auf der vorhandenen Trasse zu erreichen sein.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme ordnet sich in Gesamtkontext BAB11 mit GÜG Pomellen ein
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der Ausbaumaßnahme berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> derzeit nicht relevant
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Die Hauptstraßenverbindung Berlin-Szczecin bedarf einer durchgängigen und zügigen Befahrbarkeit, um zur Entwicklung des gesamten Raumes beizutragen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> fehlende durchgängige und zügige Befahrbarkeit der BAB 11 von Berlin nach Szczecin prozessual <ul style="list-style-type: none"> derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

INHALTSVERZEICHNIS

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

A2.3 Projektbeschreibungen - BERLIN

Projekt 322: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Dresden

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBSCHREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-DRESDEN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der auf 200 km/h, Abschnitt Berliner Außenring bis Böhlen – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, als fest disponiertes Vorhaben • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Verknüpfung Berliner Außenring-Berlin Hbf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Deutsche Bahn AG • Ansprechpartner: zu klären 				
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 216,6 Mio. EUR • Finanzierung: Bund 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	<ul style="list-style-type: none"> • 				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • zu klären 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 				

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zentren Berlin und Dresden werden besser miteinander verbunden ▪ Anbindung Cottbus ▪ im weiteren Sinn: Anbindung Richtung Wrocław

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

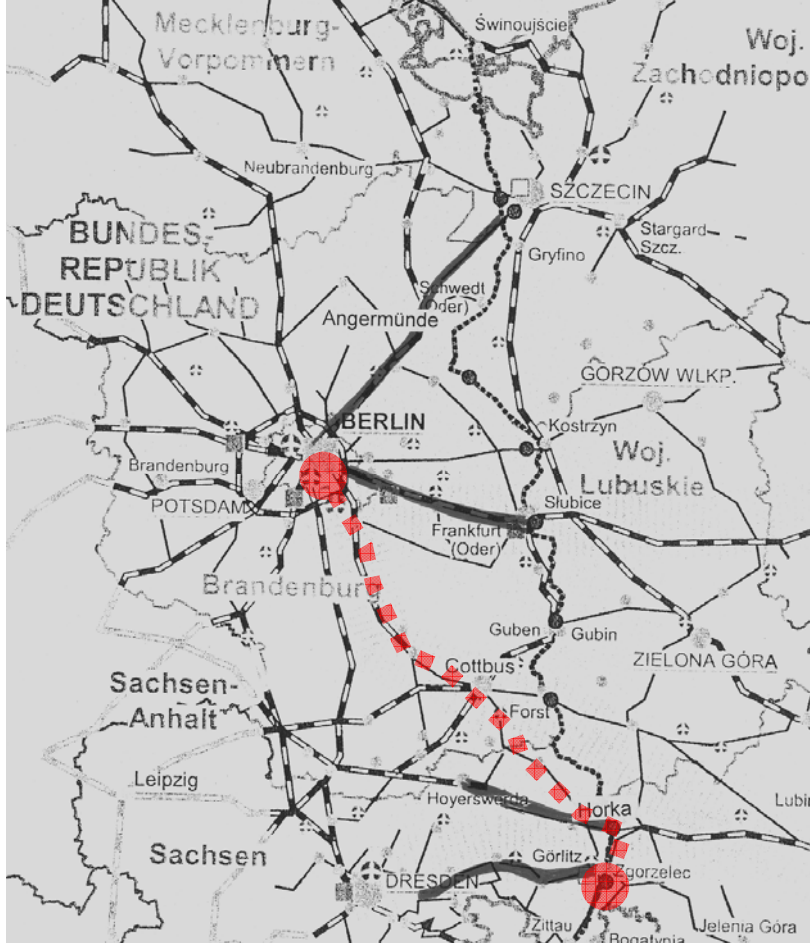
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Ziel der Ausbaumaßnahme
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> insbesondere der Zentren Berlin und Dresden
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Strecke ist Bestandteil des Korridors III
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Berlin Hbf Anbindung BBI Ausbau der Bahnstrecke nach Wroclaw
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ wichtig zur besseren Anbindung der Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum sehr hohe Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch den Bund
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> ▪ keine erkennbar ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> ▪ keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf erkennbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 323: Ausbau Bahnstrecke Berlin-Görlitz

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	AUSBAU BAHNSTRECKE BERLIN-GÖRLITZ
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung: Ausbau entlang der vorhandenen Trasse der auf 160 km/h, Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, zweigleisiger Ausbau Lübbenau-Cottus – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: k. A. – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Erreichbarkeit beider Zentren • Einordnung in übergeordnete Strategie: Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes, als neues Vorhaben im vordringlichen Bedarf • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – Verknüpfung Berliner Außenring-Berlin Hbf – Ausbau der Strecke Hoyerswerda-Horka für den Güterverkehr • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Deutsche Bahn AG Ansprechpartner: zu klären 			
PRIORITÄT IM LANDESMABSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND		<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Beachtung der Priorisierung konnte der Beginn der Realisierung der Maßnahmen im Mittelfristzeitraum bis 2010 nicht eingeordnet werden. Durch die DB Netz AG erfolgt derzeit die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik der Strecke. Erste ESTW-Stellwerke konnten bereits fertig gestellt werden. Mit Unterstützung des Landes Brandenburg soll die Strecke im Abschnitt Berlin – Cottbus bereits bis zum Jahr 2010 mit 160 km/h befahrbar sein. Konkrete Details liegen dem BMVBS jedoch dazu nicht vor. 			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> abhängig vom weiteren Verfahren 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG		<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 237,9 Mio. EUR Finanzierung: Bund 			
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN		<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE		<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X			<ul style="list-style-type: none"> Die Zentren Berlin und Görlitz werden besser miteinander verbunden Anbindung Cottbus im weiteren Sinn: Anbindung Richtung Wrocław

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ gleiches gilt für geplante Einrichtungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel der Ausbaumaßnahme
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ insbesondere der Zentren Berlin und Görlitz
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strecke ist Bestandteil des Korridors III
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau einer bestehenden Verbindung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ über die Attraktivierung der Strecke sind Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ durch Anwendung neuer Sicherheitsstandards
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Berlin Hbf ▪ Anbindung BBI ▪ Ausbau der Bahnstrecke nach Wroclaw
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ s. o.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ wichtig zur besseren Anbindung der Zentren ▪ für den gesamten Grenzraum sehr hohe Bedeutung
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch den Bund, aber noch offen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbarer Grenzbezug
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Ausbau ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Berlin-Cottbus ▪ relativ unattraktive Bahnverbindung Berlin-Görlitz ▪ fehlender Ausbaubedarf aufgrund geringer Fahrgastzahlen ▪ prozessual <ul style="list-style-type: none"> ▪ keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf erkennbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**INHALTSVERZEICHNIS**

A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN	2
Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA	2
Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN	6
Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA.....	10
Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA	14
Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER.....	18
Projekte 159-164: Neubau der B178 von Weißenberg (BAB4) bis Grenzübergang Zittau.....	22
Projekt 219: S106/S111 UMFÄHRUNG BAUTZEN.....	27
Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ	31
Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG	35
Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA	39
Projekt 306: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißmühle“).....	43
Projekt 307: GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“)	47

A2.4 Projektbeschreibungen - SACHSEN

Projekt 148: B96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
PROJEKTTITEL	B 96 ORTSUMFAHRUNG HOYERSWERDA
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau der östlichen Ortsumfahrung der Stadt Hoyerswerda, die im Süden an die B 96 und im Norden an die B 97 anbindet., zweistreifiger Ausbau – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: keine – sonstige Besonderheiten: Beseitigung des Bahnübergangs in Hoyerswerda-Zeißig

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> Entlastung Hoyerswerda vom Durchgangsverkehr Bautzen – Cottbus (Verkehrsführung durch die Innenstadt) Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> weitere Abschnitte der B96, z. B. Westtangente Bautzen Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Meißen 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> die OU Hoyerswerda soll 2008 im LVP beschlossen werden 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 15 Mio. EUR Finanzierung: Bund und Land 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Beschlussfassung des LVP: offen Baubeginn (LS): offen (geplant für 2009) 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪ insbesondere die Gewerbezentren in Hoyerswerda und Spremberg
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪ des Raumes zwischen Berlin und Sachsen
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪ K.A.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der OU wird die Stadt Hoyerswerda deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 149: B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	B6/B96 WESTTANGENTE BAUTZEN
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau der Westtangente Bautzen, welche die B 6 sowie die B 96 an der Innenstadt und an der Friedensbrücke vorbeileiten soll. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Güterverkehr in Richtung Tschechische Republik; Dreiländereck – Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden • Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss für die Westtangente Bautzen erfolgte bereits 2005. • Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht. 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 25 Mio. EUR • Finanzierung: Bund und Land 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Planfeststellungsbeschluss erfolgt • Baubeginn (LS): offen 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor. 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Westtangente dient vor allem der Entlastung der Innenstadt durch den Straßengüterverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Westtangente mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ des Raumes Bautzen / BAB4 und dem Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪ Durch den Bau der Westtangente wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪ Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Westtangente nicht gefördert.
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪ Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪ weitere Ortsumfahrungen geplant entlang der B96
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	▪ K.A..

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Westtangente wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine gesicherte Finanzierung 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Westtangente ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 151: B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA

BESCHREIBUNG		INHALT			
PROJEKTBEDESCREIBUNG					
PROJEKTTITEL		B97 VERLEGUNG BERNSDORF - LAUTA			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – zweistreifiger Neubau einer Verbindung von Bernsdorf nach Lauta (B97n); • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Weiterführung des Verkehrs von Burkau – Kamenz – Bernsdorf in Richtung BAB13 und Entlastung von Hoyerswerda – Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, weiterer Bedarf; neue Vorhaben mit Planungsrecht • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/		<ul style="list-style-type: none"> • K.A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT	
REALISIERUNGSSTAND			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 	
KOSTEN UND FINANZIERUNG		<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. • Finanzierung: Bund und Land 	
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN		<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt • Planfeststellungsbeschluss: offen • Baubeginn (LS): offen 	
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 	
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 	

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	▪ K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				▪ In Richtung BAB13 ist mit einer Verringerung der Reisezeit zu rechnen.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				▪ des Raumes Kamenz von der BAB13 aus
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 				X	▪ K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				▪ Der Neubau der B97n von Bernsdorf nach Lauta entlastet den Ortskern von Hoyerswerda.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortslage Hoyerswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesicherte Finanzierung 					<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 152: ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA

BESCHREIBUNG		INHALT	
PROJEKTBEDESCHEIBUNG			
PROJEKTTITEL		ORTSUMFAHRUNG BISCHOFSWERDA	
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – nordwestliche Ortsumfahrung von Bischofswerda; zweistreifiger Ausbau • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt von Bischofswerda – Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 	
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden • Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen 	
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		D	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/		<ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss für die OU Hoyerswerda erfolgte 2006. 	

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT	
REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Der Baubeginn verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit, da auch der Entwurf für den Bundeshaushalt 2008 keinerlei Finanzmittel für dieses Projekt vorsieht. 		
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 		
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 19,5 Mio Euro Finanzierung: Bund und Land 		
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: Planfeststellungsbeschluss Baubeginn (LS): 	<ul style="list-style-type: none"> erfolgt erfolgt offen 	
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> Bundeshaushalt sieht keine Finanzmittel vor. 		
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 					<ul style="list-style-type: none"> Zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die OU dient vor allem der Senkung des Durchgangsverkehrs in Bischofswerda.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Berei- 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die OU entlastet den Ortskern von Bischofswer-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					da.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortslage Bischofswerda wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verlegung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorgerufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesicherte Finanzierung 					<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 158: STRASSENVERBINDUNG B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER

BESCHREIBUNG		INHALT			
PROJEKTBEDESCHEIBUNG					
PROJEKTTITEL		STRASSENVERBINDUNG B 156A HOYERSWERDA - WEISSWASSER			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Die Bundesstraße 156a ist die geplante Verlängerung des Autobahnzubringers B96n für Hoyerswerda zur BAB13 nach Weißwasser • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung zwischen den Mittelzentrum Weißwasser/O.L. und Hoyerswerda unter Einbeziehung einer Südumfahrung für Weißwasser/O.L. – Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND		<ul style="list-style-type: none"> • Linienbestimmungsverfahren offen 			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT	
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. Finanzierung: Bund und Land 		
PLANUNGSPROZESS			
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: Linienbestimmung Baubeginn (LS): 	<ul style="list-style-type: none"> erfolgt offen offen 	
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	•		
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	• zu klären		
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	• k.A.		

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Vor allem für die Industriestandorte Kraftwerk Boxberg und Schwarze Pumpe
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪ K.A.
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Mit dieser Straßenverbindung werden die deutsch-sorbischen Gemeinden (z.B. Mühlrose, Neustadt/Spree), die am Rande des Tagebaues Nochten liegen, an das überregionale Straßennetz in Richtung Bautzen und Görlitz angebunden.
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪ K.A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird hier nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Ortskerns Weißwasser kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> . Autobahnzubringers B96n GÜ Krauschwitz/Leknica
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Die Verlegung wird sowohl Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, aber auch den grenzüberschreitenden Verkehr von Leknica in Richtung Berlin (BAB13) fördern.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
PLANUNGSMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesicherte Finanzierung 					<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Bund und Land
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> derzeit keine erkennbar 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau einer teilweise vierspurigen, leistungsfähigen Verbindung vom Grenzübergang Zittau zur BAB4 mit Entlastung der Städte Löbau, Herrnhut, Zittau vom Durchgangsverkehr. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer überregionalen Verbindung und Anbindung des Dreiländerecks mit dem Mittelzentrum Zittau. – Einordnung in übergeordnete Strategie: Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan, Vordringlicher Bedarf • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Bund bzw. Land Sachsen • Begleitet durch das Regionalmanagement Oberlausitz • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Bauabschnitt 1.1: Fertigstellung des Alternativentwurfes ist für das 2. Halbjahr 2007 avisiert. • Bauabschnitt 1.2: Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig, teilweise wird schon gebaut. • Bauabschnitt 2: Für den Verkehr bereits seit Nov. 2001 freigegeben. • Bauabschnitt 3.1: Ausführungsplanung ist beauftragt. Ausschreibungen für die Bauleistungen noch 2007 vorgesehen. • Bauabschnitt 3.2: Planfeststellungsverfahren • Bauabschnitt 3.3: Beantragung des Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2007 vorgesehen. • Bauabschnitt 4: Für den Verkehr bereits seit 2000 freigegeben. • Bauabschnitt 5: Befindet sich im Bau, teilweise schon fertig gestellt. Grenzbrücke wird in Verantwortung der polnischen Straßenbauverwaltung geplant und gebaut. <p>(Stand: 05/2007)</p>			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • Bauabschnitte teilweise fertig gestellt, Realisierung des Abschnitts 3 offen 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bauabschnitt 1.1: 35,5 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 1.2: 39,4 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 2: 28,4 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 3.1: 29,1 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 3.2: 44,2 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 3.3: 24,2 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 4: 13,2 Mill. Euro ○ Bauabschnitt 5: 8,9 Mio. Euro • Finanzierung: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit 			
PLANUNGSPROZESS				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> Einstellung in Bedarfsplan f. Bundesfernstraßen: erfolgt Siehe Planungs- und Realisierungsstand
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	<ul style="list-style-type: none"> Im April 2004 wurde ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau (DtI.), Reichenau (Bogatynia in Polen) und Grottau (Hrádek nad Nisou in der Tschechischen Republik) unterzeichnet.
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> zu klären
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k.A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> Insbesondere des Mittelzentrums Zittau sowie der Grenzregion des Dreiländerecks.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die neue Bundesstraße mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> des Landkreises Löbau-Zittau und des Dreiländerecks.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an die transeuropäischen Korridore II und III werden verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂- 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Ortskerne von Löbau, Herrnhut und Zittau erzielen eine hohen Effektivität.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird hier nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Entlastung der Ortskerne Löbau, Herrnhut und Zittau kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				Die Durchgängigkeit der B178 wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch einen großen Teil zur Verbesserung der Erreichbarkeit Richtung Polen und Tschechische Republik bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilweise gesicherte Finanzierung 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
						Arbeit mit den Mitteln der GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	X				▪ Bauabschnitt 5: Grenzübergang Zittau
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.	X				▪ Zwischenstaatlichen Vertrag 2004 über den Bau einer Straßenverbindung abgeschlossen.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	▪ derzeit keine erkennbar					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 219: S106/S111 UMFABRUNG BAUTZEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	S106/S111 UMFABRUNG BAUTZEN
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Südumgehung Bautzen (B6 – B96 – B6) und im weiteren Verlauf Anbindung Flugplatz Bautzen-Litten an das regionale Straßennetz und an die BAB4. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Innenstadt von Bautzen vom Durchgangsverkehr in Richtung Löbau, Zittau und Bischofswerda – Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV); Dringlichkeitsstufe 1 des Staatsstraßenausbauplanes des Freistaates Sachsen • Abhängigkeit von anderen Projekten: Westtangente Bautzen; weitere Ausbauten der S111 • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
PROJEKTTÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren):

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		Regierungspräsidium Dresden • Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss für die Umfahrung Bautzen erfolgte bereits. • Der erste Bauabschnitt wurde 2007 für den Verkehr freigegeben. • Für den zweiten Bauabschnitt ist die Finanzierung noch offen. 				
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 				
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: <ul style="list-style-type: none"> ◦ 1. BA: 4,2 Mio. Euro ◦ 2. BA: k.A. • Finanzierung: Land Sachsen 				
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsbeschluss erfolgt • Baubeginn (1.BA): erfolgt; freigegeben • Baubeginn (2.BA): offen 				
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein				
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • Land Sachsen sieht keine Finanzmittel für den 2. BA vor. 				
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 				

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
EFFEKTE					
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung von stark industrialisierten Regionen südwestlich von Bautzen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 			X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K.A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> des südwestlichen und östlichen Raumes um Bautzen
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 			X		<ul style="list-style-type: none"> geringe Verbesserungen der Anbindung des Raumes Bautzen / BAB4 an das Grenzgebiet der Tschechischen Republik
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Bautzen deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Umfahrung nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Westtangente Bautzen und Umfahrung Bautzen fallen im 1. BA teilweise zusammen; weiterer Ausbau der S111 geplant.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	▪ K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON				X		▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine gesicherte Finanzierung für den 2. BA 				X	▪ Finanzierung durch Land Sachsen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Finanzierung des 2.BA ist offen. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

Projekt 221: S111a SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBSCHREIBUNG	
PROJEKTTITEL	SÜDWESTUMGEHUNG GÖRLITZ
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Südwestumgehung Görlitz, zweistreifiger Ausbau • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung Görlitz vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation und Aufwertung des Gewerbestandort Hagenwerder – Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV) • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		deutsch-polnischen Grenze: – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
PROJEKTTRÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSSTAND		<ul style="list-style-type: none"> • Beschlussfassung des 1. Bauabschnitts erfolgte 2001 • Stellungnahme zur Vorplanung 2. Bauabschnitt erfolgte 2001 • Aktueller Stand: k.A. 			
GEPLANTER ZEITABLAUF		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG		voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung: Land Sachsen 			
PLANUNGSPROZESS					
PLANUNGSVERFAHREN		<ul style="list-style-type: none"> • 1. Bauabschnitt: Planfeststellungsbeschluss erfolgt • 2. Bauabschnitt: Vorplanung erfolgt (Stand: 2001)			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein		
PLANUNGS-/ REALISIERUNGSHEMMNISSE		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an den Gewerbestandort Hagenwerder.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K.A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit durch die Umfahrung von Görlitz mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				<ul style="list-style-type: none"> des Gewerbestandort Hagenwerder und des GÜ Hagenwerder.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der Umfahrung wird die Stadt Görlitz deutlich vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortslage wird hier ein hoher Effekt erzielt.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Umfahrung nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Ortskerns kann dort ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des GÜ Hagenwerder geplant.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhande- 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	nen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umfahrung wird insbesondere Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, trägt aber auch zur besseren Erreichbarkeit Richtung Radomierzycce aus Richtung BAB4/ Reichenbach bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine gesicherte Finanzierung 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung durch Land Sachsen
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umfahrung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Finanzierung des Projekts und die Planfeststellung des 2. Bauabschnitts sind offen. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

Projekt 223: S121 NIESKY - ROTHENBURG

BESCHREIBUNG		INHALT			
PROJEKTBEDESCHEIBUNG					
PROJEKTTITEL		VERBINDUNGSSTRASSE NIESKY - ROTHENBURG			
KURZBEDESCHEIBUNG DES PROJEKTES		<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Neubau der Verbindungsstraße von Niesky über Horka nach Rothenburg/O.L. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Neubau der Staatsstraße von Niesky nach Rothenburg. Anschluss in Horka an einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. – Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV) • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTÄGER		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Regierungspräsidium Dresden • Ansprechpartner (Baurecht): Straßenbauamt Bautzen 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB		D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
		PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> Bereits realisiert Die Staatsstraße wurde 2003 für den Verkehr freigegeben.
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Bereits realisiert
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtkosten: 1,74 Mill. Euro Finanzierung: Land Sachsen
PLANUNGSPROZESS	
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	•
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> k.A.
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k.A.

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> chen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					<ul style="list-style-type: none"> zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt ABS Hoyerswerda – Horka – Bundesgrenze.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON			X			<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Horka stellt eine Verbesserung der Erreichbarkeit in Richtung Bundesgrenze/Polen dar.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesichert 	X				<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung durch Land Sachsen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein unmittelbar grenzüberschreitendes Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umfahung ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt wurde 2003 realisiert. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 228: S127 GÜG DESCHKA

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
PROJEKTTITEL	S127 GÜG DESCHKA
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Verlegung der bestehenden S127 östlich von Kunnersdorf. Die neue S127 bindet nördlich von Zodel an der vorhandenen S 127 an und wird von dort abseits der Ortslagen Zodel, Neundorf und Ludwigsdorf bis zum Knotenpunkt B 115/S 125 geführt. Außerdem ist der Neubau eines GÜG in Deschka geplant. – sonstige Besonderheiten: Neubau einer Grenzbrücke für Fussgänger und einer Grenzbrücke für den Kfz-Verkehr. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung des GÜG Deschka an das überregionale Verkehrsnetz. Durch den Neubau der zweistreifigen Trasse entsteht eine leistungsfähige Verkehrsanbin-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<p>dung des grenznahen Raumes nördlich von Görlitz.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einordnung in übergeordnete Strategie: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr (FEV) • Abhängigkeit von anderen Projekten: Realisierung Grenzübergang Deschka – Piensk für den Kfz-Verkehr • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: Land Sachsen • Ansprechpartner (Planfeststellungsverfahren): Straßenbauamt Bautzen 			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellungsbeschluss durch das Regierungspräsidium Dresden erfolgt im Februar 2005. • Baubeginn war 2005; Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2006. • Die Fußgänger-Grenzbrücke wurde 2007 eröffnet. • Der letzte Bauabschnitt (GÜG Deschka Kfz-Verkehr) ist für 2010 geplant. 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> • GÜG Deschka soll 2010 für den Kfz-Verkehr eröffnet werden. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten: k.A. • Finanzierung: Land Sachsen; GÜG: Land Sachsen und Republik Polen 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • Planfeststellung • Bau der S127 • Bau GÜG Deschka (Kfz-Verkehr) 	erfolgt	erfolgt	offen
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> • Der Neubau der Grenzbrücke ist erforderlich auf der Rechtsgrundlage des Abkommens über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im nach geordneten Straßennetz sowie der Neubau der Abfertigungsanlage auf polnischem Hoheitsgebiet. 			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSEHMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
EFFEKTE						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Regional und überregional wichtige Straßenverbindung an das Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪ Wichtige Anbindung an das geplante Gewerbegebiet Rothenburg
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪ Bezogen auf die Gesamtstrecke ist die Senkung der Reisezeit mit einer hohen Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪ Der Stadt Deschka, des GÜG Deschka – Piensk und des Oberzentrum Görlitz
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪ Verbesserung der Anbindung an das transeuropäische Netz III.
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪ k.A.
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					▪ zu klären
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz					▪ zu klären
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪ keine Verlagerung auf Verkehrsträger Schiene oder Wasser mit dieser Maßnahme erreichbar
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪ Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪ K.A.
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪ Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wassers wird mit der Verbindungsstraße nicht gefördert.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X			X	<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Ortskerne können dort wirkungsvolle Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 		X			<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkung mit geplanten Verkehrsprojekt GÜG Deschka - Piensk
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A..
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Die Verlegung der S178 wird Effekte auf der deutschen Seite hervorrufen, die Anbindung der S128 an den GÜG Deschka trägt zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Grenzregion Deschka-Piensk bei.
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> K.A. 				X	<ul style="list-style-type: none"> K.A.
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 	X				<ul style="list-style-type: none"> Grenzüberschreitendes Projekt in Abstimmung mit der Republik Polen.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					<ul style="list-style-type: none"> Zu klären
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> GÜG und Grenzbrücke für den Kfz-Verkehr muss noch realisiert werden. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> derzeit kein konkreter Handlungsbedarf ableitbar 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Reißmühle“)

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+075 <ul style="list-style-type: none"> – Wunsch der Euroregion – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant – Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – touristische Nutzung – kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 				
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa 				
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben 				
Geplanter Zeitablauf	• zu klären				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
	• zu klären				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	• Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• bisher keine Angaben				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
lung der Region	levanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 			X		<ul style="list-style-type: none"> touristische Wegeverbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 					<ul style="list-style-type: none"> Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 					
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 					
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Projekt Nr. 307 in ca. 500m Entfernung.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Neuer Grenzübergang zwischen D und PL

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bisher eher eine Willensbekundung der Euroregion, detaillierte weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung zur Nutzung der vorhandenen Brücke 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
Projekttitel	GRENZÜBERGANG ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg“)

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Grenzübergang D-Pl bei Neiße-Stromkilometer 195+660 <ul style="list-style-type: none"> – Wunsch der Euroregion – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): nicht relevant. – Sonderbauwerke: Am Standort ist eine alte Stahlverbundbrücke vorhanden, Nutzung theoretisch möglich, Prüfung hierzu erforderlich • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – touristische Nutzung – kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: keine • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 				
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa 				
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Stand der Vorbereitung: keine Angaben • Beschlusslage/Verbindlichkeit: keine Angaben 				
Geplanter Zeitablauf	• zu klären				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	• zu klären				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	• Projektidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• bisher keine Angaben				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
lung der Region	levanten Einrichtungen					
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 			X		<ul style="list-style-type: none"> touristische Wegeverbindung
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> Kurze Verbindung zwischen Zittau und Porajow
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 					
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 					<ul style="list-style-type: none"> Verbindung hat ausschließlich lokale Bedeutung.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 					
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 					
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 					
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 					
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Projekt Nr. 306 in ca. 500m Entfernung.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Neuer Grenzübergang zwischen D und PL
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der geplante Grenzübergang ist bisher ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bisher eher eine Willensbekundung der Euroregion, detaillierte weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung zur Nutzung der vorhandenen Brücke 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOMORSKIE..... 2
 Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3
 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz
 – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze 2
 Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin 6
 Projekt 317: Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujście 10

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**A2.5 Projektbeschreibungen – ZACHODNIOPOLSKIE****Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
Projekttitel	NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 • Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> – Klasse S – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Trennstreifen 4 m – Randstreifenbreite 2 x 1,50 – Fahrbandecke -Asphaltdecke • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur <p>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</p>
PROJEKTTRÄGER	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> nach Abschnitten Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung bis 2013 geplant. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A. 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

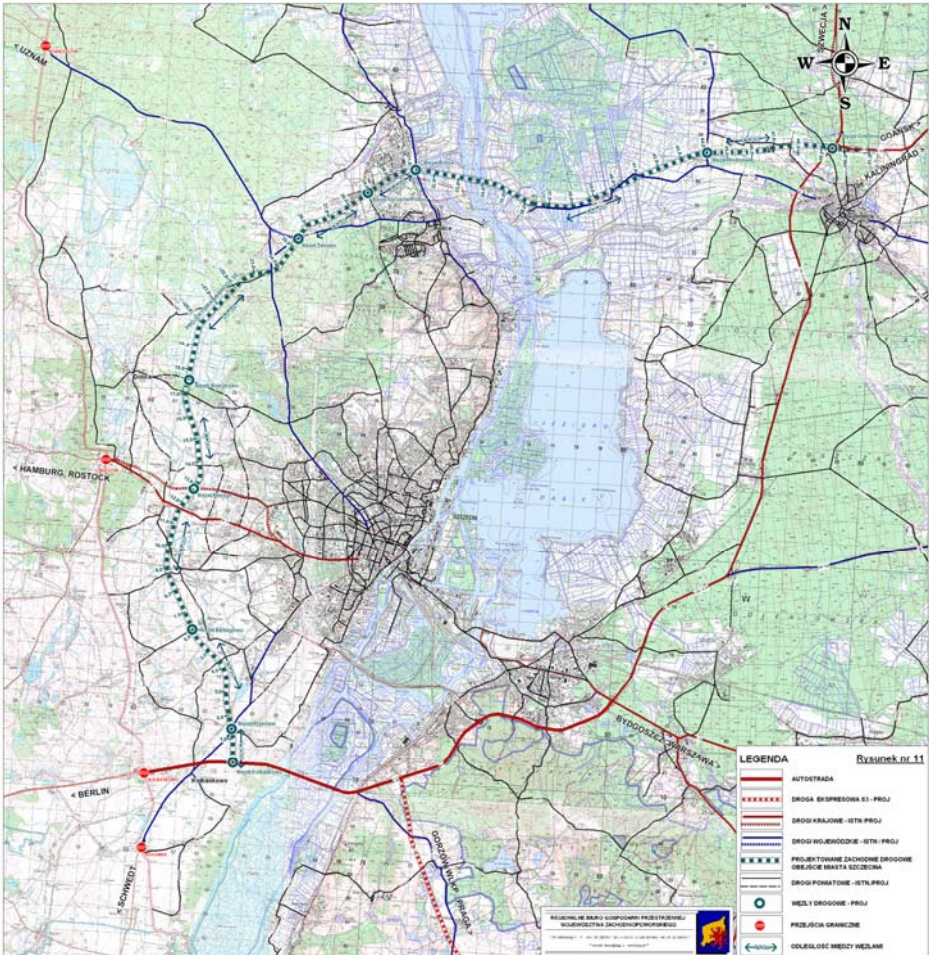
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine A-Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
	Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X			
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				▪
Relevanz für DPERON		X				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine A-Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 33: Westliche Umfahrung der Stadt Stettin

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
<p style="text-align: center;">ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE MIASTA SZCZECINA - AKTUALIZACJA KONCEPCJI POWIĄZANIA Z UKŁADEM DRÓG ZEWNĘTRZNYCH - STAN 2006 SKALA 1 : 50 000</p>  <p style="text-align: right;">LEGENDA Rysunek nr 11</p> <ul style="list-style-type: none"> ——— AUTOSTRADA - - - - - DROGA EKSPRESOWA -ISTN-PROJ ——— DROGI KRAJOWE -ISTN-PROJ ——— DROGI WOJEWÓDZKIE -ISTN-PROJ - - - - - PROJEKTOWANE ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE MIASTA SZCZECINA ——— DROGI POWIATOWE -ISTN-PROJ ○ WZŁY DROGOWE -PROJ ● PRZEJŚCIA GRANICZNE → CIEKLOŚC MIĘDZY WZŁAM 	
PROJEKTTITEL	WESTLICHE UMFABHRUNG DER STADT STETTIN
KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Westliche Umfahrung der Stadt Stettin ○ Abschnitt: 49,50 ○ Umsetzung ca. bis 2015 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasse GP (Ziel S) ○ mittl. freie Geschw. 100 km/h ○ zul. Achslast 115 kN ○ Fahrbahnen 2 x 7,0m ○ befestigte Seitenstreifen 2x2,0 ○ Erdrandstreifen 2 x 0,75 ○ Trennstreifen mind. 3,5 m – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Sonderbauwerke: <ul style="list-style-type: none"> ○ Brücken ○ Überfahrten – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verkürzung der Fahrzeit aus Police, den grenznahen Orten sowie der nördlichen Stadtteile von Stettin in Richtung des nord-östlichen Teils der Region und Polens – wirtschaftliche Aktivierung der Flächen an der Strecke – Verkehrsverteilung für 4 Grenzübergänge – Reduzierung des Transitverkehrs und Transports von Gefahrgut durch Stettin sowie des Verkehrs zum/vom Grenzübergang Lubiszyn-Linken – Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbeentwicklungsflächen 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ul. Szczecińska 31 75-122 Koszalin • Ansprechpartner: zu klären 			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung des Konzepts der westlichen Umgehung der Stadt Stettin • Analyse der Schifffahrtsanforderungen für die Brücke Police-Święta Zur Erarbeitung <ul style="list-style-type: none"> • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: <ul style="list-style-type: none"> – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	• k.A.			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 890 bis 1.055 Mio. PLN • Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.			


LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung		X			
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)				X	
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)				X	

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	
Relevanz für DPERON	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	X				
Defizite und Handlungsbedarf						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 				X	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bislang nicht ermittelt 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**Projekt 317: Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin-Swinoujście**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
 <p>ANALIZOWANY ODCINEK</p>	
PROJEKTTITEL	AUSBAU DER BAHNLINIE E59 POZNAŃ-SZCZECIN- SWINOUJSCIE
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbau der Bahnlinie E59 Poznań-Szczecin- Swinoujście ○ Streckenabschnitt: 304 km km ○ Umsetzung 2008 bis 2015 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h ○ max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achlast 221kN v=120 km/h ○ zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. prioritäres Projekt			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań 				
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionsplanung 				
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzungsbeginn: 2008 				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 1.790.000 EUR Finanzierung: TEN-T Fonds - 50 % Poln. Staatshaushalt 50 % 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 				
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				▪
Relevanz für DPERON		X				▪
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 					▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf 				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**INHALTSVERZEICHNIS**

A2.6 Projektbeschreibungen - LUBUSKIE	2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze	2
Projekt 166: Autobahn A-2 Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl.....	6
Projekt 180: Ortsumfahrung Kostrzyn N31	10
Projekt 181: Ortsumfahrung Słubice N29.....	14
Projekt 190: Neubau W 158 im Zuge Nordumfahrung Gorzów Wlkp.	18
Projekt 248: Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 KM 0+000,00 BIS KM 5+303,20	21
Projekt 251: Bau Ortsumfahrung KUNOWICE W (L) 137.....	25
Projekt 256: Umbau W 282, 315 und 278 ALS ERSATZSTRASSEN 32N.....	29
Projekt 257: Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134.....	33
Projekt 334: Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	37
Projekt 336: Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	41
Projekt 337: Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek	44

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**A2.6 Projektbeschreibungen - LUBUSKIE****Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
PROJEKTTITEL	NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 – Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> o Klasse S o Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h o zul. Achslast 115 kN o 2 Fahrbahnen o Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m o Trennstreifen 4 m o Randstreifenbreite 2 x 1,50 o Fahrbandecke -Asphaltdecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke: Brückenbauwerke – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur <p>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</p>
PROJEKTRÄGER	Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	<ul style="list-style-type: none"> nach Abschnitten Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt 			
GEPLANTER ZEITABLAUF	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung bis 2013 geplant. 			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A. 			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN


BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)						
		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 	X				▪
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 	X				▪
Relevanz für DPERON		X				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung 		X			▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	▪ k.A.					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ k.A.					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
Projekttitel	AUTOBAHN A-2 ABSCHNITT ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Bau der Autobahn A2 mit 4 Fahrstreifen (zweibahnig) mit Standstreifen – Straßenkategorie: Autobahn • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Erreichbarkeit entlang des paneuropäischen Verkehrskorridors – Erhöhung der Verkehrssicherheit – Verringerung der beiderseits der Grenze vorhandenen Staus (abhängig vom Beitritt Polen zum Schengener Abkommen) • Einordnung in übergeordnete Strategie: u. a. Polnisches Autobahnprogramm • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze formulieren die Verbesserung der überregionale n Erreichbarkeit der Grenzregion. Die Priorität liegt hier auf den Paneuropäischen Verkehrskorridoren und auf grenzüberschreitenden Verbindungen. – Vor diesem Hintergrund ist das Projekt leitbildkonform. – Das Projekt ist als prioritäre Maßnahme in diese Leitbilder eingeordnet.
PROJEKTRÄGER	Autostrada Wielkopolska SA

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT								
	<p>ul. Dziadoszańska 10 61-248 Poznań tel. +48 61-878 30 50 fax +48 61-878 30 60 email: office@awsa.pl http://www.autostrada-a2.pl/en/</p> <p>Betreibergesellschaft – Autostrada Eksploatacja S.A. ul. Głogowska 431 60-004 Poznań Tel.: + 48 61 8383100 Fax +48 61 8383 109 E-mail: office@aesa.pl http://www.aesa.pl/</p>								
Priorität im Landesmaßstab	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> </table>	• D	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
• D	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering						
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> Die erste verbindliche Standortentscheidung wurde vom Wojewoden 1996 erteilt. Der Konzessionär kündigte an, den gesamten Konzessionsabschnitt (Mautpflichtig) - damals Świecko – Stryków II, d.h. ca. 360 km) bis zum Jahre 2001 in Betrieb zu nehmen. Nach späteren Erklärungen beabsichtigte man, den Bau des westlichen Teils, d. h. 104,5 km Świecko –Nowy Tomyśl im März 2005 zu beginnen und 2008 in Betrieb zu nehmen. Die Bauarbeiten wurden bis heute nicht aufgenommen. Ende August 2006 kam eine Wende in den Gesprächen zwischen dem Konzessionär, der staatlichen Generaldirektion GDDKiA und dem Wojewoden von Lubuskie: Es wurde vereinbart, dass Autostrada Wielkopolska SA sog. „punktuelle“ Änderungen zu der bereits ausgelaufenen Standortentscheidungen (Trassenbestimmung) beantragen wird. [Veränderte Trasse ist u. a. mit neuen Abfahrten, Torzym, Anschlussstelle A2-S3, verbunden], anstatt die Trassenentscheidung völlig neu, inkl. UVP, beantragen zu müssen. Wenn dies erfolgt muss der Konzessionär entsprechende UVP vorlegen und den Kostenplan mit der Regierung abstimmen. Vorbehaltlich der Mobilisierung von erforderlichen Mitteln wird der Konzessionär den Bau 2007 beginnen und den Autobahnabschnitt 2009 in Betrieb nehmen können. 								
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 								
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtlichen Gesamtkosten: 637,5 Mio. EUR Finanzierung als PPP-Modell 								
PLANUNGSPROZESS									
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) 								
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein								
Planungs-/Realisie-	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 								

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
rungshemmnisse	
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • k. A.

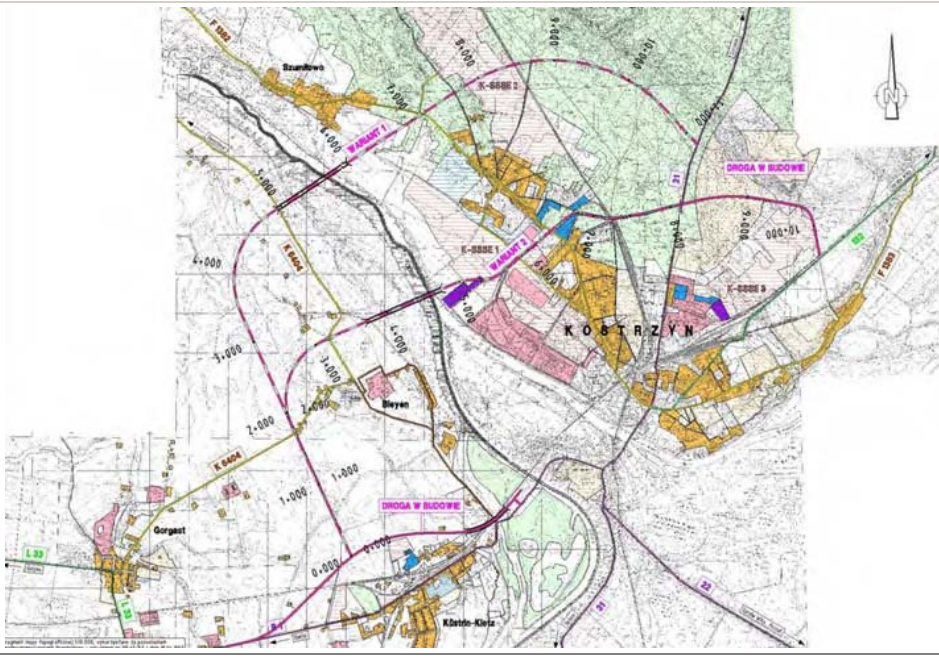
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)		X			
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	
	▪ Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete				X	
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				
Auswirkungen auf andere relevante	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderli-	X				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Infrastruktureinrichtungen	che Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	
Relevanz für DPERON		X				
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern	X				
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	▪ bislang nicht ermittelt					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ kein Handlungsbedarf					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 180: Ortsumfahrung Kostrzyn N31

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
Projekttitle	Ortsumfahrung Kostrzyn N31
<p>Kurzbeschreibung des Projektes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> – Ortsumfahrung Kostrzyn – Länge der geplanten OU: 11,8 km – Umsetzung bis 2015 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> o Klasse G o mittl. freie Geschw. 90 km/h o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnbreite 6,0 - 7,0m o Randstreifenbreite 1,25m o Straßenkronenbreite 8,5-9,5 m – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr – Verkürzung der Ortsdurchfahrzeit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs – Verbesserung der verkehrlichen Verbindungen • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze:

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<p>Zur Erarbeitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP • Machbarkeitsstudie • Entwicklungskonzept • Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: <ul style="list-style-type: none"> – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße • Bauplanung inkl. Baugenehmigung • Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	<ul style="list-style-type: none"> • Da die bisherigen Abstimmungen nicht ganz zufrieden stellend verlaufen sind, ist vorgesehen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die mit Vertretern aus polnischen und deutschen Planungsbehörden (GL, NL Straßenwesen, Landkreis Märkisch-Oderland) besetzt ist. Die Leitung wird voraussichtlich die polnische Seite übernehmen. 			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte keine optimale Planungsabstimmung erfolgen. • Hintergrund: Die Planungen der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin erfolgten in stetiger Abstimmung und im Konsens mit der polnischen Seite. Durch die erfolgte Ausweisung der Sonderwirtschaftszone auf der polnischen Seite haben die Planungen zur Ortsumfahrung Kostrzyn eine neue Dynamik entwickelt und zu dem zeitversetzt durchgeführten Planungsverfahren geführt. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 			


LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
DPERON						relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 				X	▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	verkehrlich <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung eines gemeinsamen Brückenstandortes prozessual <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich ▪ gemeinsame Linienfindung ▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sehr sinnvoll 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**Projekt 181: Ortsumfahrung Słubice N29**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
Projekttitlel	Ortsumfahrung Słubice im Zuge N 29
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Ortsumfahrung Słubice, N 29 – Länge der geplanten OU: 8 km – Umsetzung 2007 – 2010 – Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasse GP ○ mittl. freie Geschw 80 km/h ○ zul. Achslast 115 kN ○ Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m ○ Randstreifenbreite 1,50 – 2,75 m ○ Straßenkronenbreite min. 25 m ○ Fahrbandecke -SMA – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk, Durchlässe – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> – Anbindung an die gepl. OU Kunowice • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – W 137: Ortsumfahrung Kunowice • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> – Vorentwurf • Erteilt: <ul style="list-style-type: none"> – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit • Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße – Bauplanung inkl. Baugenehmigung – Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung für 2008-2010 geplant. 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 60 Mio. PLN • Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)			X		▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)				X	▪
Relevanz für DPERON		X				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung 				X	▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 		X			▪
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN**Projekt 190: Neubau W 158 im Zuge Nordumfahrung Gorzów Wlkp.**

BESCHREIBUNG	INHALT			
PROJEKTBEDESCHEIBUNG				
PROJEKTTITEL	Neubau W 158 Santok- Różanki			
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Nuebau Strassenabschnittes W 158 Santok - Różanki – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 9 km – Umsetzung 2012 – 2013 • Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> – Klasse G – Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h – zul. Achslast 115 kN – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 = 7,00 m – Randstreifenbreite 2 x 1,25 – Straßenkronenbreite 9,5 m – Fahrbandecke -SMA <ul style="list-style-type: none"> ○ ÖPNV vorhanden: k. A. ○ Sonderbauwerke:k.A. ○ sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit – Anbindung an die vorh. N3 • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – S 3: Gorzów Wlkp.- Szczecin • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • In Bearbeitung <ul style="list-style-type: none"> – Vorentwurf (Termin : Februar 2008) • Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

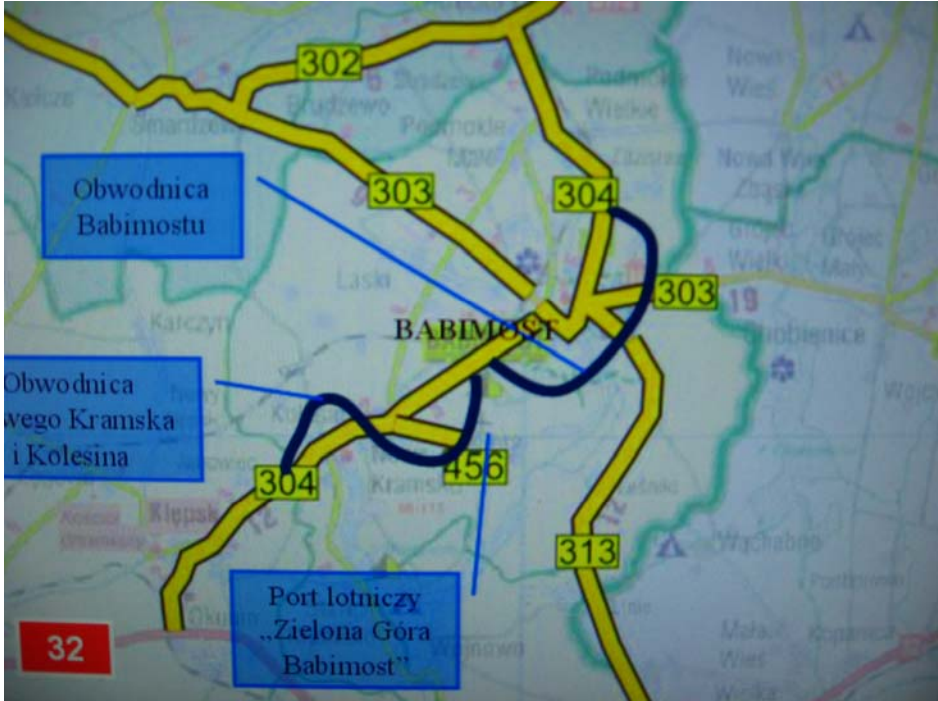
BESCHREIBUNG	INHALT
	<ul style="list-style-type: none"> – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Bauplanung inkl. Baugenehmigung – Ausführungsplanung
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung für 2012-2013 geplant.
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 40 Mio. PLN • Finanzierung: LPRO.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) • Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • k. A.
	<ul style="list-style-type: none"> • k. A.

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 			X		▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪
Relevanz für DPERON			X			
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung	X				▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	▪ k.A.					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ k.A.					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**Projekt 248: Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 KM 0+000,00 BIS KM 5+303,20**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
PROJEKTTITEL	W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Ortsumfahrung Babimost W (L) 303 und 304 km 0+000,00 bis km 5+303,20 – Länge der geplanten OU: 5,3 km – Umsetzung 2007-2010 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasse G ○ mittl. freie Geschw. 70 km/h ○ Fahrbahnbreite 7,0m ○ Seitenstreifenbreite 2 x 2,0 m ○ zul. Achslast 100 kN ○ Bitumenstraßendecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): Niederschlagswasser, Lärm – Sonderbauwerke: Brückenbauwerk Querung des Flusses Gniła Obra, – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Entlastung der Ortslage Babimost vom Durchgangsverkehr – Verkürzung der Ortsdurchfahrtszeit – Stadtentwicklung durch verkehrliche Anbindung von Gewerbegebieten – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrzeugflusses • Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen – Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – Das Projekt wird trotzdem nicht zu den Prioritätsprojekten gezählt. 			
Projekträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> – Technische Dokumentation (2005) – Bauplanung • Erteilt: <ul style="list-style-type: none"> – Linienentscheidung – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit – Baugenehmigung • In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> – Ausschreibungsverfahren 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung für 2007-2010 geplant 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: 33 Mio. PLN • Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • k. A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKT BESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Relevanz für DPERON				X		▪
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 251: Bau Ortsumfahrung KUNOWICE W (L) 137

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
Projekttitle	BAU ORTsumFahRung KUNOWICE IM ZUGe W 137
<p>Kurzbeschreibung des Projektes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Bau Ortsumfahrung Kunowice W (L) 137 – Abschnitt: 4,60 km – Umsetzung: nach 2013 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> o Klasse G o Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h o Fahrbahnbreite 7,0m o Erdrandstreifenbreite 2 x 1,50 m o zul. Achslast 115 kN o Fahrbahnbedeckung – Asphalt – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: keine – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung des geplanten Ortsumfahrung mit gepl. Ortsumgehung Slubice – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Entlastung der Ortslage Kunowice vom Durchgangsverkehr – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> Vorentwurf Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse Entscheidung zur Umweltverträglichkeit Bauplanung inkl. Baugenehmigung Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung nach 2013 geplant. 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. Finanzierung: k.A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN


BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪
Relevanz für DPERON			X			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	▪ k.A.					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ k.A.					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
	
Projekttitel	AKTUALISIERUNG DES VORENTWURFES UMBAU W 282,315 UND 278 ALS ERSATZSTRASSE N 32N.
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Aktualisierung des Vorentwurfes Umbau W 282, 315 und 278 als Ersatzstrasse N 32N, Abschnitt Zielona Góra- Wolsztyn und Konotop- Wschowa – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 72 km – Umsetzung- nach 2013 – Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasse GP ○ Entwurfsgeschwindigkeit: 70 km/h ○ zul. Achslast 115 kN ○ Fahrbahnbreite $2 \times 3,50 + 2 \times 0,5 = 8,00$ m ○ Randstreifenbreite $2 \times 1,25$ ○ Straßenkronenbreite 10,5 m ○ Fahrbandecke -Asphaltdecke – ÖPNV vorhanden: k. A. – Sonderbauwerke: Brückenbauwerke über Stara Odra, Obra, Kanał Południowy i Północny, Brückenbauwerk über vorh. Gleisanlagen und im Zuge einer Gemein- destrasse – sonstige Besonderheiten: k. A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen – Verbindung vorh. Nationalstrassen N 3 und N 12 Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären Abhängigkeit von anderen Projekten: k.A. Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra tel.: (068) 328 03 00 fax: (068) 328 03 32 e-mail: zdw@zdw.zgora.pl 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> In Bearbeitung <ul style="list-style-type: none"> – Aktualisierung des Vorentwurfes Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> – Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: – Entscheidung zur Linienbestimmung der Wojewodschaftsstrasse – Entscheidung zur Umweltverträglichkeit Bauplanung inkl. Baugenehmigung Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung nach 2013 geplant. 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. Finanzierung: k.A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> – Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			


LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen		X			▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
	▪				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung			X		▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit		X			▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)			X		▪
Relevanz für DPERON			X			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)						
		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern		X			▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	▪ k.A.					
Projektbezogener Handlungsbedarf	▪ k.A.					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBE SCHREIBUNGEN**Projekt 257: Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBE SCHREIBUNG	
	
Projekttitle	BAU ORT SUMFAHRUNG URAD W (L) 134
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Bau Ortsumfahrung Urad W (L) 134 – Abschnitt: 1,83 km – Umsetzung: k.A. – Ausbau der bestehenden Straße W134 <ul style="list-style-type: none"> ○ Abschnitt 316 m – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasse G ○ mittl. freie Geschw. 70 km/h ○ Fahrbahnbreite 7,0m ○ Erdrandstreifenbreite 2 x 1,25 m ○ zul. Achslast 100 kN – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: <ul style="list-style-type: none"> ○ Brückenbauwerk 220 m -Querung des Flusses Odra, ○ Brückenbauwerk 10 m -Querung des Flusses Pliszka – sonstige Besonderheiten: k. A.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	<ul style="list-style-type: none"> Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> Anbindung des geplanten Grenzübergangs für Personenverkehr mit der Nationalstraße N29 , Herstellung des Straßenzuges mit der W134 Verbesserung der Verkehrssicherheit Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären Abhängigkeit von anderen Projekten: nicht ermittelt Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Auf der polnischen Seite sind zusätzlich Nord-Süd-Verbindungen zu entwickeln, um das wirtschaftliche und touristische Potenzial zu nutzen 			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitet: <ul style="list-style-type: none"> Technisch-wirtschaftlich-umweltmäßige Analyse inkl. UVP Machbarkeitsstudie Zur Erarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungskonzept Unterlagen für die Linienbestimmungsentscheidung: Entscheidung zur Umweltverträglichkeit Entscheidung zur Linienbestimmung der Nationalstraße Bauplanung inkl. Baugenehmigung Ausführungsplanung 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: k.A. Finanzierung: k. A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> Umweltverträglichkeitsentscheidung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) Entscheidung zur Linienbestimmung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) Entscheidung über die Baugenehmigung (Wojewodschaftsamt Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
Zweckmäßig zum Informationsaustausch				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Relevanz für DPERON		X				▪
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 				X	▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> • k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

Projekt 334: Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
<p>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</p> <p> ● Przejścia graniczne ● Węzły kolejowe ● Wspólne studia wykonalności Studia wykonalności Dokumentacja projektowa </p>	
Projektstitel	Ausbau der Bahnlinie E20 Abschnitt Kunowice-Rzepin
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Umbau des Haltepunktes Słubice ○ Umbau des Bahnhofs Kunowice ○ Oberbauaustausch auf einem Abschnitt von 15 km ○ Umbau Stromversorgung und automatischer Streckenblock auf 15 km ○ Modernisierung der Steuerungs- und Telekommunikationsanlagen ○ Umbau des Fahrleitungsnetzes im gesamten Streckenabschnitt – In Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bau von Unterführungen für Tiere – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=160 km/h ○ max. Streckengeschwindigkeit Güterverkehr bei der Achslast 225kN v=120 km/h ○ zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. – Sonderbauwerke: Brücke für Tierwechsel, Unterführungen für Tiere • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Anpassung und Bau von Ingenieurbauwerken als Tierwechselstellen – Anbringung von Tierabschreckungsanlagen an bestimmten Stellen – Reduzierung der Lärmemission und Schwingungen – Anpassung der Strecke an die Anforderungen AGC, AGTC – Verbesserung der Durchlassfähigkeit und Verkürzung der Fahrzeit – Verbesserung der Sicherheit auf den Bahnübergängen

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		<ul style="list-style-type: none"> • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. • prioritäres Projekt 			
Projektträger	Bau und Unterhaltung: : (PKP Netz)				
Priorität im Landesmaßstab	D	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Bahnstrecke abgeschlossen • Bau der Wechselstellen im Gange 				
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Bahnstrecke am 22.06.2004 abgeschlossen • Bau der Wechselstellen bis zum 10.2007 				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Bahnstrecke: 18.191.109,56 Euro • Aufsicht: 795.626,00 Euro • Planung und Steuerung Bau von zwei Tierwechselbrücken: 146.280,00 Euro • Planung und Bau von Unterführungen für Tiere: 4.987.23,31 Euro 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	• k.A.				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

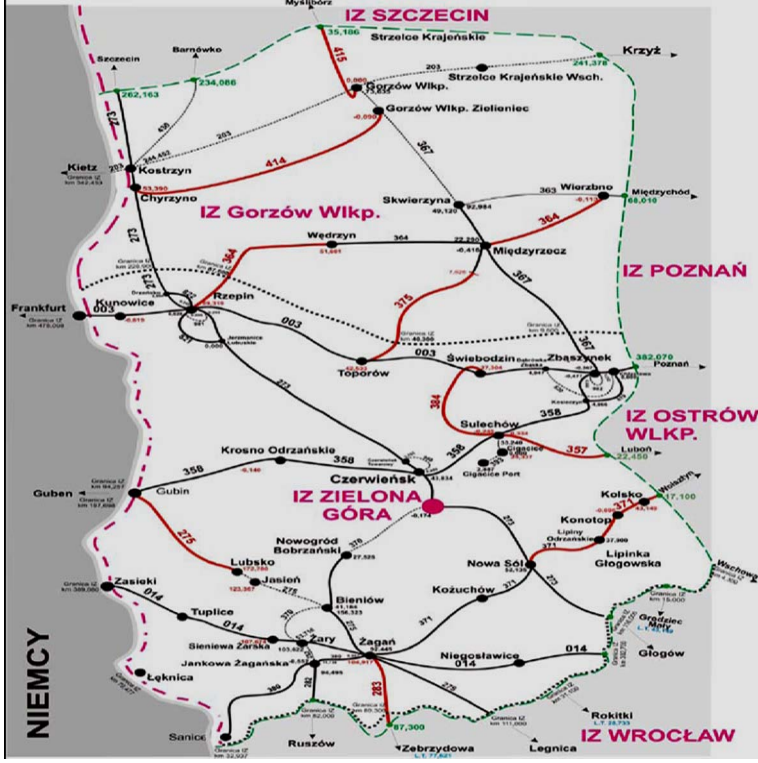
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
lung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/ Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)	X				▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz	X				▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)	X				▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				▪
Relevanz für DPERON		X				▪
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 					▪
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 	X				▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. ○ Streckenabschnitt: 40 km ○ Umsetzung 2007 bis 2010 – Technische Parameter <ul style="list-style-type: none"> ○ max. Streckengeschwindigkeit Personenverkehr v=100 km/h ○ zweigleisiger Ausbau – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Sichtverhältnisse – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung eines Teils der Bahnübergänge • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG		INHALT			
		– prioritäres Projekt			
Projektträger		<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand		• k.A.			
Geplanter Zeitablauf		• Umsetzungsbeginn: 2007			
Kosten und Finanzierung		<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 6,6 Mio. EUR Finanzierung: EU Strukturfonds- 50 % abgesichert als Eigenanteil 25 % 			
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren		• k.A.			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		
Planungs-/Realisierungshemmnisse		• k.A.			
Öffentlichkeitsarbeit		• k. A.			

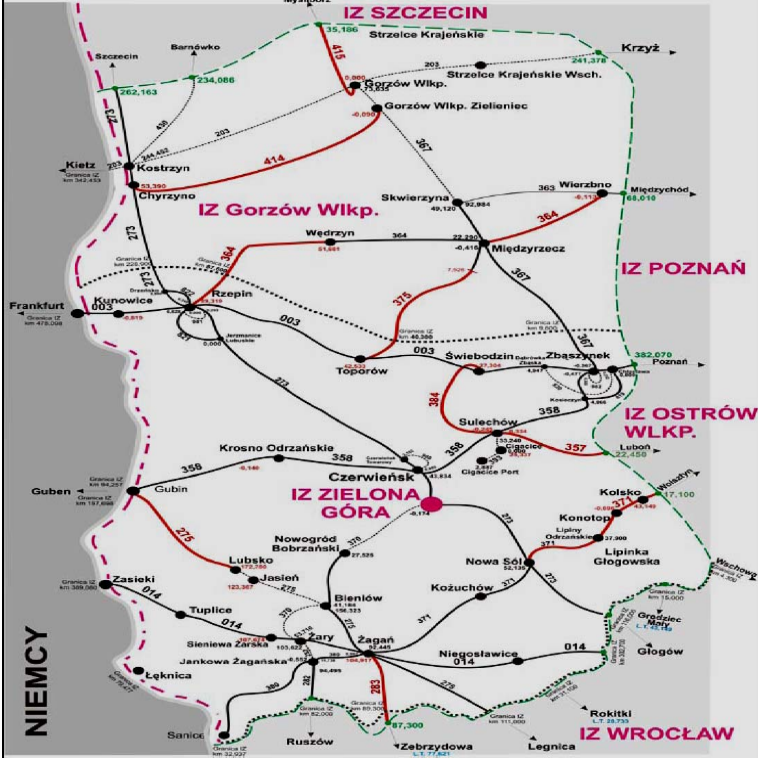
BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze			X		▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		▪
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 		X			▪
Relevanz für DPERON			X			▪
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 					▪
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCHEIBUNG	
	
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk–Zbąszynek
<p>Kurzbeschreibung des Projektes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – In Vorbereitung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bau der Verbindungsbahn mit Elektrifizierung ○ Streckenabschnitt: 44,2 km ○ Länge der Verbindungsbahn 2,243 ○ Umsetzung 2009 - 2013 • Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k.A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung eines Teils der Bahnübergängen • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. – Entsprechend dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform. – prioritäres Projekt

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań 			
Priorität im Landesmaßstab	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> Beginn der Umsetzung: 2009 			
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Gesamtkosten: 20 Mio. EUR Finanzierung: k.A. 			
PLANUNGSPROZESS				
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
	erfolgt:	<input checked="" type="checkbox"/>	ja	nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> k.A. 			
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> k. A. 			

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen			X		▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten		X			▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit		X			▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze		X			▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)			X		▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -				X	▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz 				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)			X		▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)		X			▪
Relevanz für DPERON			X			▪
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern					▪
	▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc.				X	▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	• k.A.					
Projektbezogener Handlungsbedarf	• kein Handlungsbedarf					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE.....	2
Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3 Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – Staatsgrenze	2
Projekte 168-169: BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa.....	6
Projekt 339: Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	10
Projekt 341: Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	13

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCREIBUNGEN**A2.7 Projektbeschreibungen - DOLNOSLASKIE****Projekte 24, 25, 30, 171 bis 179, 195 und 206: NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3**

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

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTBEDESCREIBUNG	
Projekttitel	NEUBAU SCHNELLVERKEHRSSTRASSE S3
KURZBEDESCREIBUNG DES PROJEKTES	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung : <ul style="list-style-type: none"> – Neubau einer Schnellverkehrsstrasse – Länge des geplanten Abschnittes: ca. 469 km – Umsetzung- 2005-2013 • Technische Parameter : <ul style="list-style-type: none"> – Klasse S – Entwurfsgeschwindigkeit, mittl. freie Geschw.: 100 km/h – zul. Achslast 115 kN – 2 Fahrbahnen – Fahrbahnbreite 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Trennstreifen 4 m – Randstreifenbreite 2 x 1,50 – Fahrbandecke -Asphaltdecke • ÖPNV vorhanden: k. A. • Sonderbauwerke: Brückenbauwerke • sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Stärkung des Zusammenhalts des polnischen Verkehrssystems mit Ländern der EU, Verbesserung des wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts Polens und einzelner Regionen im europäischen Raum – Beitrag zur Entwicklung wettbewerbsfähiger wissensbasierter Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung, Verbesserung des sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Zusammenhalts – Integration der Wojewodschaften – Kompatibilität des Verkehrsnetzes mit Nachbarregionen und -ländern – Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Verkehrssystem – Verbesserung der Lebensqualität durch Verbesserung der Infrastruktur <p>Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.</p>
PROJEKTTRÄGER	Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT			
	GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl			
PRIORITÄT IM LANDESMAßSTAB	D	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering
PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND	nach Abschnitten Planung/Realisierungsstand in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt			
GEPLANTER ZEITABLAUF	Umsetzung bis 2013 geplant.			
KOSTEN UND FINANZIERUNG	voraussichtliche Gesamtkosten: : 1009,52 Mio. Euro Finanzierung: k.A.			
PLANUNGSPROZESS				
PLANUNGSVERFAHREN	<ul style="list-style-type: none"> • in Klammern die zuständigen Stellen <ul style="list-style-type: none"> ○ in Abhängigkeit von betrachteten Abschnitt 			
GRENZÜBERSCHREITENDE ABSTIMMUNG	erforderlich: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
PLANUNGS-/REALISIERUNGSHEMMNISSE	k. A.			
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	k. A.			

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
	hoch	mittel	gering	keine Wertung	

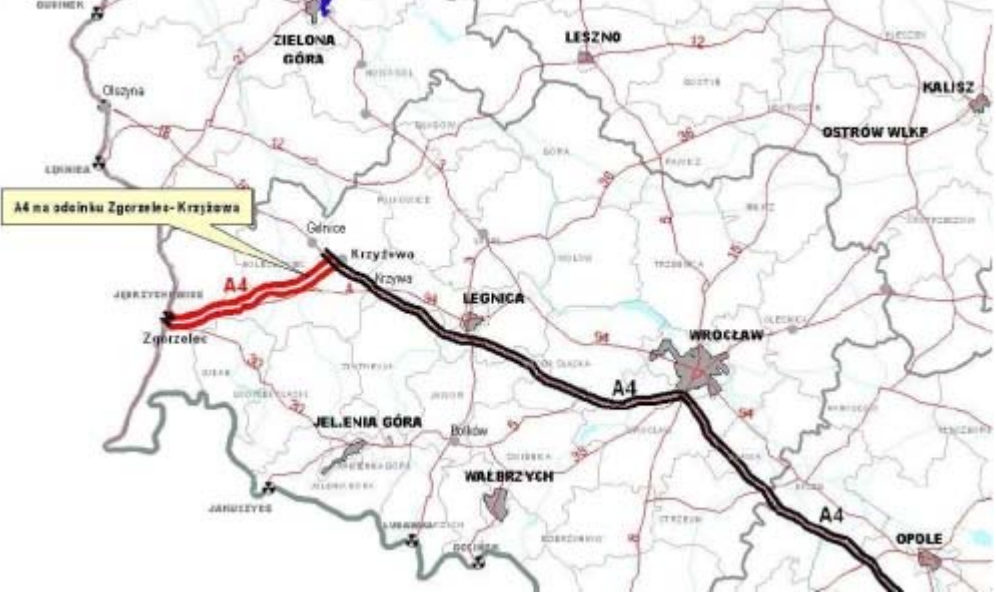
LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen	X				▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten	X				▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit	X				▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze	X				▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)	X				▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung	X				▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV			X		▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)	X				▪
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)			X		▪
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit	X				▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)	X				▪
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)	X				▪
Relevanz für DPERON		X				

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)						
		WIRKUNGEN				BEGRÜNDUNG
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung 		X			▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 		X			▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTDESCHEIBUNGEN**Projekte 168-169: BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa**

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTDESCHEIBUNG	
	
Projektstitel	BAB A-4 Abschnitt Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Das Vorhaben den der Autobahn A4, Abschnitt Zgorzelec (deutsch-polnische Grenze) - Krzyżowa (Anschlussstelle zur Autobahn A18). Teil des europäischen Verkehrskorridors III und der E40 – Länge des Abschnitts 51,3 km – Das Vorhaben umfasst zwei Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> - Grenze - Wykroty: 21,6 km; - Wykroty - Krzyżowa: 29,7 km – Umsetzung: 07.2006-11.2008 – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: <ul style="list-style-type: none"> - Brücken - Überfahrten - Anschlussstellen – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – zu ergänzen
Projektträger	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA ul. Żelazna 59; 00 - 848 Warszawa tel. +48 22 375 88 88 e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl</p> <p>Projektmanagement und -steuerung: SCETAURROUTE S.A. Niederlassung in Polen / DHV Polska Sp. z o.o.</p> <p>SCETAURROUTE S.A. Oddział w Polsce</p>

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

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

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBSCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit					
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze					
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)					
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)					
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete					
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung					
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV					
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)					
	▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser)					
	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit					
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.)					
	▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.)					
Relevanz für DPERON						
PLANUNGSUMSETZUNG (REALISIERUNGSSCHANCEN)						
Finanzierung	▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 					
DEFIZITE UND HANDLUNGSBEDARF						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bislang nicht ermittelt 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Handlungsbedarf 					

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG		INHALT	
PROJEKTBEDESCHEIBUNG			
<p style="text-align: center;">STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDZETU UE 2007-2013</p>			
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz		
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Teilstrecke der Bahnstrecke E30 • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung der Gleise und Weichen • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. 		
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: <ul style="list-style-type: none"> PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław 		
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> gering
		• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • k.A.
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> • k.A.
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • k.A.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> ○ k.A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • k.A.
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				X	▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				X	▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
Erwartete Verkehrs-	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

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

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBEDESCHEIBUNGEN

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

BESCHREIBUNG	INHALT								
PROJEKTBEDESCHEIBUNG									
<p>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</p>									
Projekttitel	Ausbau Linie Nr. 295 Węgliniec - Bielawa - Horka								
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit – Verbesserung der Durchlassfähigkeit – Verbesserung der Sicherheit – Beitrag zum Umweltschutz – Modernisierung der Gleise und Weichen • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. 								
Projektträger	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Unterhaltung: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław 								
Priorität im Landesmaßstab	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td>• <input type="checkbox"/> mittel</td> <td>• <input type="checkbox"/> gering</td> </tr> </table>	• D	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering
• D	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering						
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 								
Geplanter Zeitablauf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 								

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BESCHREIBUNG	INHALT
Kosten und Finanzierung	▪ k.A.
PLANUNGSPROZESS	
Planungsverfahren	○ k.A.
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
	erfolgt: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Planungs-/Realisierungshemmnisse	• k.A.
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Wertung		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪
	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen				X	▪
	▪ Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten				X	▪
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit				X	▪
	▪ Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze				X	▪
	▪ positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.)				X	▪
	▪ Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO ₂ -Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.)				X	▪
	▪ Restriktionen hinsichtlich ▪ Natura 2000 Gebiete ▪ Hochwasserschutz				X	▪
Erwartete Verkehrseffekte	▪ Beitrag zur Verkehrsvermeidung				X	▪
	▪ Beitrag zur Stärkung des ÖPNV				X	▪
	▪ Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen)				X	▪

LOSE 1 UND 2 - PROJEKTBESCHREIBUNGEN

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Wertung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 				X	▪
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	▪
Relevanz für DPERON					X	▪
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesicherte Finanzierung ▪ EU-Förderung 				X	▪
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	▪
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k.A. 					

LOSE 1 UND 2**A3 Projektkommunikation**Tabelle 10:
Expertenbefragung

EXPERTENBEFRAGUNG	SACHSTAND
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Landesamt für Straßenbau Rostock	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Ämter für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern und Mecklenburgische Seenplatte	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Marschallamt Zachodniopomorskie	Workshop am 20.09.2007 in Szczecin z. T. relevante Verkehrsprojekte abgestimmt, z. T. noch offen
Wojewodschaftsstraßenverwaltung Zachodniopomorskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Regionale Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	z. T. relevante Verkehrsprojekte abgestimmt, z. T. noch offen
Bahn PKP PLK Szczecin	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Regionale Planungsgemeinschaften Oderland-Spree und Lausitz-Spreewald	Lfd. Arbeitskontakte, Rückmeldung z. T. noch offen
Landesbetrieb Straßenwesen Cottbus, Frankfurt (Oder)	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Marschallamt Lubuskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Wojewodschaftsstraßenverwaltung Lubuskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Bahn PKP PLK Szczecin	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Sächsisches Staatsministerium des Innern	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Straßenbauamt Bautzen	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Euroregion Neiße-Nisa-Nysa	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Marschallamt Dolnośląskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt

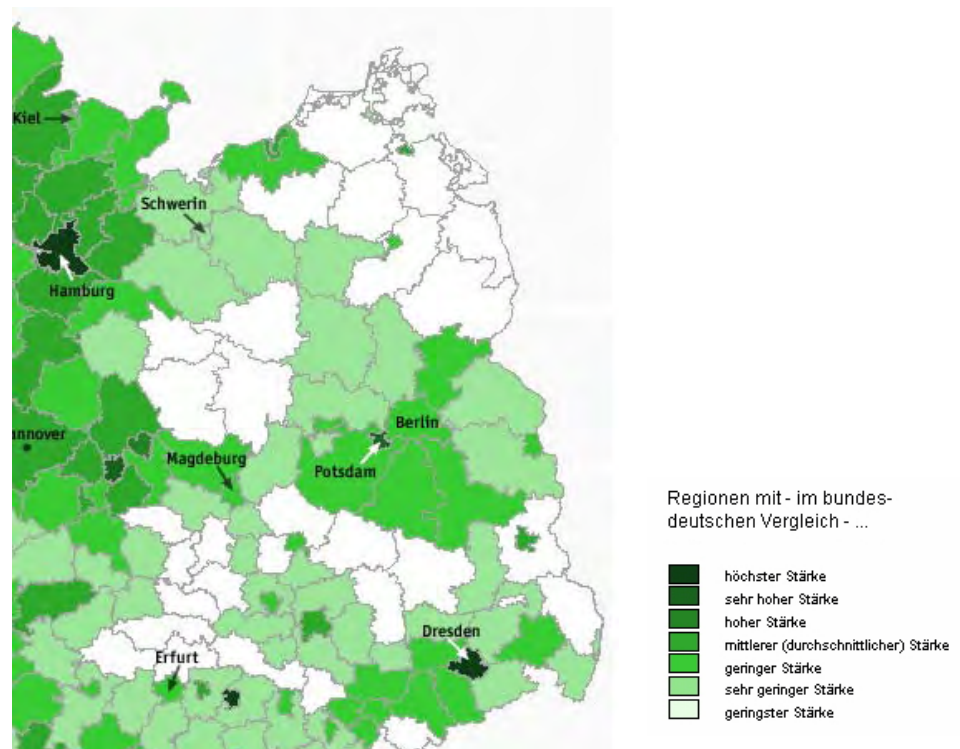
LOSE 1 UND 2

A4 Vertiefung der wirtschaftlichen Entwicklung

Für den deutschen Teil des DPERON kann der „Zukunftsatlas“ herangezogen werden, der aus einer Reihe von Indikatoren Aussagen über die bisherige Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung zulässt sowie Aussagen über das Niveau der Wirtschaftsentwicklung trifft. Hierbei ist vor allem der innerdeutsche Vergleich interessant.

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

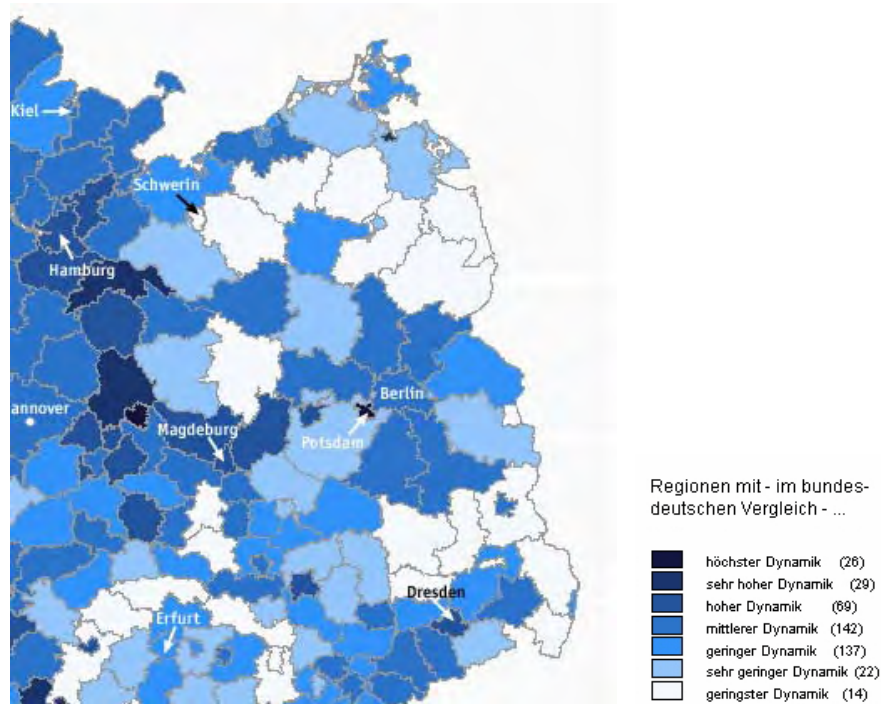
Abbildung 30:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



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

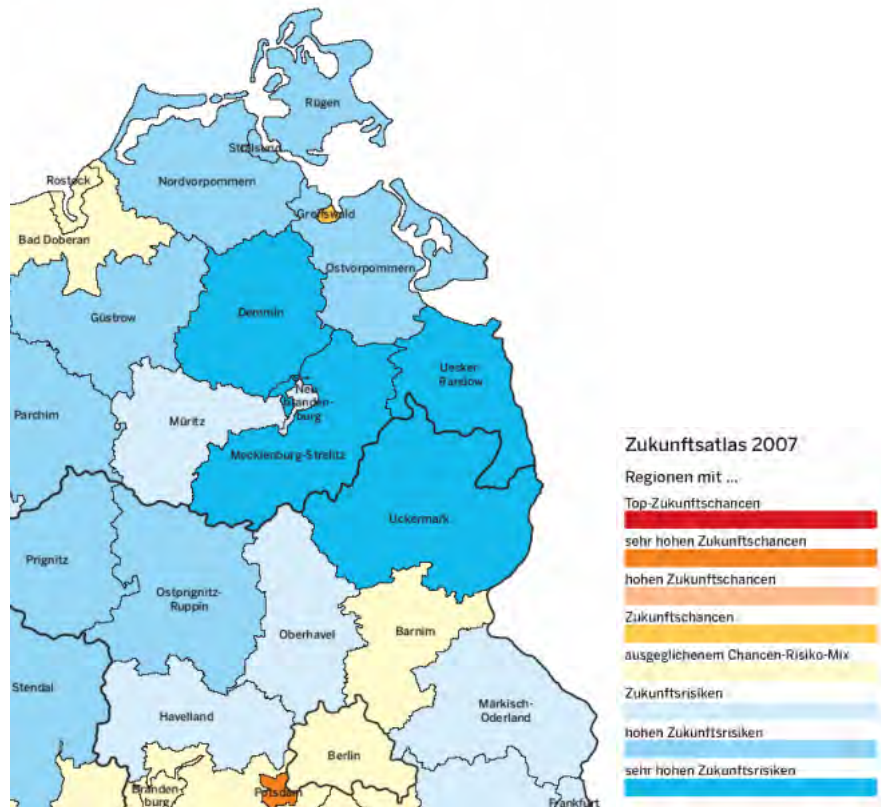
LOSE 1 UND 2

Abbildung 31:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



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

Abbildung 32:
Zukunftsatlas 2007 -
Ergebniskarte Nordraum
[Quelle: Prognos AG]



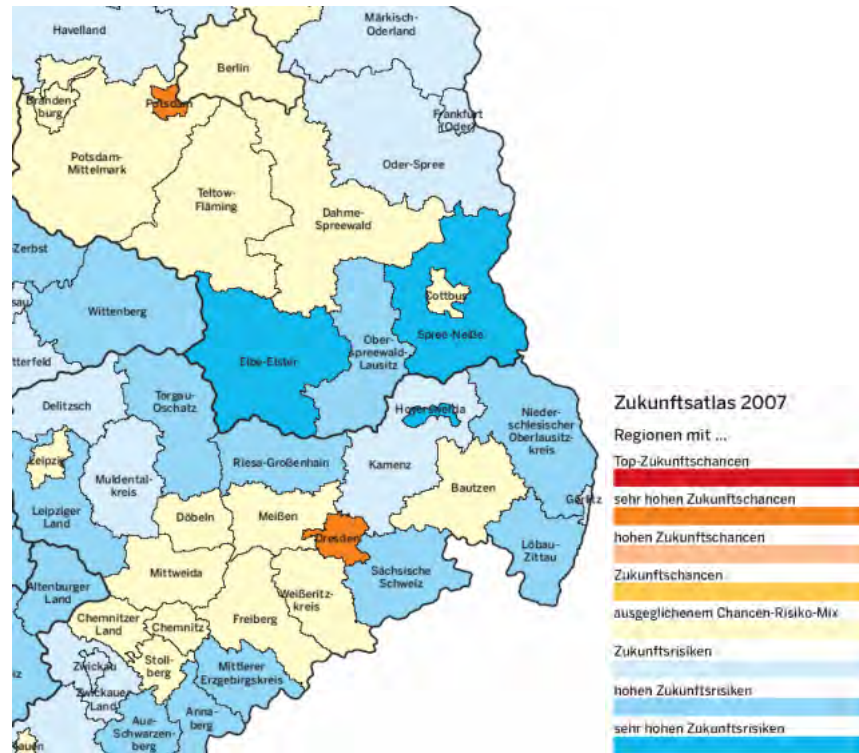
Regionen mit Zukunftsriskien dominieren

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

LOSE 1 UND 2

dem ein ausgeglichener Chancen-Risiko-Mix attestiert wird und die Hansestadt Greifswald, der Zukunftschancen eingeräumt werden. Da die Betrachtung an der Bundesgrenze endet, sind keine möglichen Entwicklungsimpulse von der Metropole Stettin in Richtung Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg berücksichtigt.

Abbildung 33:
Zukunftsatlas 2007 -
Ergebniskarte Südraum
[Quelle: Prognos AG]



Berliner und Dresdener
„Speckgürtel“

Die Landkreise südlich von Berlin weisen größtenteils einen ausgeglichenen Chancen-Risiko-Mix auf - hier kommt deren Lage im „Speckgürtel von Berlin“ zum Tragen. Weitere Kreise mit ähnlicher Einschätzung finden sich westlich von Dresden - außerhalb des Untersuchungsraumes. Lediglich dem Kreis Bautzen wird eine ebensolche Charakteristik zuteil. Der „Zwischenraum“ (zwischen Berlin und Dresden) wird überwiegend durch hohe bis sehr hohe Zukunftsrisiken geprägt. Die Entfernung von der Metropole hat damit unmittelbare Auswirkungen auf die jeweiligen Entwicklungen und Entwicklungschancen in den Regionen.

LOSE 1 UND 2

A5 Vorbereitende Überlegungen zum integrierten Verkehrskonzept

(Ausblick auf Los 4)

Nach der erfolgten Ermittlung der Raumkategorien auf Landkreis- bzw. powiat-Ebene und der Ermittlung der relevanten Verkehrsbeziehungen (s. Kapitel 3.5) werden in den nachfolgenden Arbeitsschritten die verkehrlichen Anforderungsprofile definiert. Aus diesen Profilen und den Eigenschaftsprofilen der Regionen können die sog. Qualitätsprofile abgeleitet werden, die eine Bewertung der vorhandenen sowie der untersuchten geplanten Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen. Dieser Arbeitsschritt erfolgt für den Raum der Pomerania im Rahmen des Loses 4.

Nachfolgend werden die grundsätzlichen Überlegungen hierzu zusammen gestellt.

Die Profile beschreiben die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur differenziert für Relationen zwischen unterschiedlichen Siedlungsräumen bzw. Orten unterschiedlicher Raumkategorien (s. o.) getrennt für den **regionalen Verkehr** (i. d. R. Binnenverkehr der Regionen, d. h. für die Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten der Regionen, einschließlich der grenzüberschreitenden Relationen) und für **den überregionalen Verkehr** (Anbindung der Region an die nationalen bzw. transnationalen Netze bzw. national und international relevante Wirtschaftszentren).

Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft (nur für den überregionalen Verkehr) werden jeweils betrachtet. Das jeweilige Angebot wird durch folgende Kenngrößen quantitativ beschrieben:

Tabelle 11:
Kenngrößen nach
Verkehrsträgern

KENNGRÖßEN	ÖPV	MIV	GÜTER VER- KEHR	FLUG- VER- KEHR
Reisezeit	X	X		X
Bedienungshäufigkeit	X			X
Takt	X			X
Luftliniengeschwindigkeit	X	X		X
Umsteigehäufigkeiten	X			X
Bedienungszeitraum	X			X
Verknüpfungen, Systemübergänge	X			X
Erreichbarkeit	X	X		X
Transportzeit			X	
Netzinfrastuktur			X	
Verladeinfrastruktur			X	

ÖPV: öffentlicher Personerverkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

LOSE 1 UND 2

Die einzelnen Teilprofile enthalten **Basis- und Komfortstandards**, um damit die Darstellung einer Bandbreite bei den verschiedenen messbaren Kriterien (z. B. Reisezeit, Takthäufigkeit etc.) zu ermöglichen. Die Basisstandards sollten in jedem Fall als Mindestanforderung gesehen werden, während Komfortstandards auch Spielräume nach oben zulassen. Damit ist gewährleistet, die nachfolgenden Profile einerseits **sachlich** (z. B. nach der Wichtigkeit der Ziele bzw. Verkehrsträger), **räumlich** (z.B. nach der Entfernung der verschiedenen Verkehrszellen) sowie **zeitlich flexibel** (z. B. stufenweise Anhebung bis zum Komfortstandard im Jahre 2020) anwenden zu können. Andererseits ist durch diese Differenzierung eine gezielte Anwendung der Standards auf unterschiedliche Relationen möglich (bspw. für grenzüberschreitende Verbindungen: Basisstandard, im jeweiligen Inland: Orientierung am Komfortstandard).

PERSONENVERKEHR

Vor allem Reisezeit-, und Geschwindigkeitsvorgaben sind stark entfernungsabhängig. Daher werden diese Anforderungswerte in verschiedenen Entfernungsklassen (extern und intern) angegeben, sowie z. T. auch per Diagramm ablesbar verdeutlicht.

Die Anforderungswerte wurden in der Regel nach den folgenden Verbindungsarten kategorienspezifisch unterteilt:

Tabelle 12:
Verbindungsarten

VON NACH	FERN ZIEL EXT.	MET	OZ	MZ1	MZ2	MZ3	MZ4
Fernziel extern							
MET	FZ-MET	MET-MET					
OZ	FZ-OZ	MET-OZ	OZ-OZ				
MZ1			OZ-MZ1	MZ1/2 - MZ1/2			
MZ2			OZ-MZ2				
MZ3			OZ-MZ3	MZ3/4 - MZ1/2		MZ3/4 - MZ3/4	
MZ4			OZ-MZ4				

MET: Verkehrszelle Metropole

OZ: Verkehrszelle im Verdichtungsraum mit Oberzentrum als Zellschwerpunkt verdichtet

MZ1: Verkehrszelle im Verdichtungsraum und dessen Randzone mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

MZ2: Inhomogene Verkehrszelle mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

MZ3: Verkehrszelle im ländlichen Raum z. T. mit Verdichtungsansätzen

MZ4: Verkehrszelle im ländlichen Raum mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

LOSE 1 UND 2

Für die Betrachtung benachbarter Mittelzentren wurden die Kategorien dabei zu den drei folgenden Verbindungsarten zusammengefasst:

- MZ1/2-MZ1/2: Das sind tangentielle Verbindungen innerhalb von Verdichtungsräumen, die meist um ein Oberzentrum bestehen, bzw. Verbindungen von Verdichtungsräumen zu inhomogenen Räumen.
- MZ3/4-MZ1/2: Dies sind Verbindungen, die vom ländlichen Raum in Verdichtungsräume und Übergangsräume (zwischen ländlichen und verdichteten Räumen) führen.
- MZ3/4-MZ3/4: Das sind in der Regel Verbindungen innerhalb des ländlichen Raumes.

SPV EXTERN**REISEZEITEN UND LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN**

Für den SPV sind folgende Reisezeiten und Luftliniengeschwindigkeiten ausgehend von den Orten der Untersuchungsräume zu den Fernzielen vorgesehen:

Tabelle 13:
SPV extern - Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	3 h	2,5 h
	bis 300 km	4 h	3 h
Mittelzone	bis 400 km	5 h	3,5 h
	bis 500 km	6 h	4 h
Fernzone	bis 600 km	7 h	(4,5 h)
	über 600 km	8 h (Nachtsprung)	(5 h)

Reisezeit (incl. Zu- und Abgangszeit) Basisstandard Komfortstandard

Nachfolgende Tabelle zeigt die Basis- und Komfortstandards für die Luftliniengeschwindigkeit.

Tabelle 14:
SPV extern -
Luftliniengeschwindigkeit

LUFTLINIEN- GESCHWINDIG- KEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittelzone	bis 400 km	80 km/h	115 km/h
	bis 500 km	85 km/h	125 km/h
Fernzone	bis 600 km	85 km/h	135 km/h
	über 600 km	> 85 km/h	> 135 km/h

Die Beförderungsgeschwindigkeit als entfernungsunabhängige Größe sollte einen Wert von 80 km/h nicht unterschreiten. Als Basisstandard wird eine Geschwindigkeitsspanne von 80 bis 140 km/h vorgeschlagen, als Komfortbeförderungsgeschwindigkeit eine Spanne von 140 bis 180 km/h. Die Beförderungsgeschwindigkeit ist u. a. abhängig vom Umwegfaktor (je größer der Umwegfaktor,

LOSE 1 UND 2

desto höher sollte die Beförderungsgeschwindigkeit sein) sowie den zukünftigen technischen Möglichkeiten, die das jeweilige betriebliche System zulässt.

Es ist zu beachten, dass die Reisezeitwerte nur in Kombination mit Aussagen über nachfolgende Komfortgrößen (Takt, Zugfolge, Bedienungszeit etc.) ein vollständiges Anforderungsprofil ergeben.

KOMFORT - BEDIENUNGSZEITRAUM

Zusätzlich zur kurzen Reisezeit muss eine Verfügbarkeit des SPV auch zu Schwachverkehrszeiten vorhanden sein. Die Bedienungszeit (zeitl. Verfügbarkeit des Verkehrsmittels) sollte daher eine Mindestverfügbarkeit von 6-22 Uhr (abzüglich der eigentlichen Reisezeiten) nicht unterschreiten, um somit auch weite Teile der Neben- und Schwachverkehrszeit abzudecken. Komplementär gilt dies für die (internen) Zubringersysteme der externen Verkehre.

KOMFORT - TAKT/ZUGFOLGE

Als weitere Anforderung ist ein integraler, gut merkbarer und dichter Takt zu garantieren.

TAKT /ZUGFOLGE	BASIS	KOMFORT
Takt	2 Stunden	1 Stunde

Der oben genannte Komfortstandard gilt für sämtliche Inlandsverbindungen. Für grenzüberschreitende Verbindungen gilt als Basisstandard zusätzlich ein 2-h-Takt.

KOMFORT - UMSTIEGEHÄUFIGKEIT

ZAHL DER UMSTIEGE	STANDARD	ERGÄNZUNGEN
keiner	Komfort	
einer		zus. Vertaktung und Luftliniengeschwindigkeit > 80 km/h
einer	Basis	
zwei		zus. Vertaktung und Luftliniengeschwindigkeit > 80 km/h sowie mind. 300 km Luftlinie

Die SPV-Verbindung von den Oberzentren zu den externen Referenzzielen soll aus Komfortgründen grundsätzlich mit höchstens einem, in Ausnahmen bis zwei Umstiegen erfolgen. Ein Komfortstandard ist dann gegeben, wenn:

- kein Umsteigen innerhalb der externen Verkehrsbeziehung notwendig wird;
- in Kombination mit einer hoher Luftliniengeschwindigkeit (>80 km/h) und einer Vertaktung (hiermit wird ausgedrückt, dass die Umsteigezeit gering gehalten wird und ein integraler Takt gewährleistet ist) höchstens einmal umgestiegen werden muss.

LOSE 1 UND 2

Ein Basisstandard ist dann gegeben, wenn:

- einmal umgestiegen werden muss, ohne dass die oben genannten Zusatzkriterien erfüllt sind bzw.
- in Kombination mit einer hohen Luftliniengeschwindigkeit (> 80 km/h) und einer Vertaktung sowie einer Luftlinienentfernung von mindestens 300 km höchstens zweimal umgestiegen werden muss.

Durch die Standardisierung werden (für die Verbindung von z. T. weiter entfernten Fernziele) notwendige Umstiege qualitativ aufgewertet, wenn sie innerhalb eines integralen Taktes und eines schnellen und leistungsfähigen Netzes bzw. für Mittel- und Langstrecken ab 300 km stattfinden.

MIV EXTERN

Das Anforderungsprofil für den externen MIV enthält die Basis- und Komfortstandards für Reisezeiten, Luftliniengeschwindigkeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten für die Relationen zwischen den Oberzentren der Untersuchungsräume und den Fernzielen.

REISEZEITEN

Die Reisezeiten für den externen MIV ergeben sich aus der Betrachtung der Reisezeiten vergleichbarer Regionen zu den nächstgelegenen Wirtschaftszentren. Ferner sind die Reisezeiten des SPV (extern) und des Flugverkehrs (extern) insofern einbezogen, als das der SPV für den Entfernungsbereich bis 300 km und der Flugverkehr für den Entfernungsbereich ab 500 km priorisiert wird. Für den MIV sind folgende Reisezeiten zu den externen Referenzzielen vorgesehen:

Tabelle 15:
MIV extern Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	3 h	2,5 h
	bis 300 km	4,5 h	3,5 h
Mittelzone	bis 400 km	6 h	4,5 h
	bis 500 km	7,5 h	5,5 h
Fernzone	bis 600 km	(9 h)	(6,5 h)
	über 600 km	(10,5 h)	(7,5 h)

Nachfolgende zeigt die Basis- und Komfortstandards für die MIV-Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren der Untersuchungsregionen und den externen Referenzzielen:

Tabelle 16:
MIV extern
Luftliniengeschwindigkeit

LUFTLINIEN- GESCHWINDIG- KEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	65 km/h	85 km/h

LOSE 1 UND 2

Mittelzone	bis 400 km	65 km/h	90 km/h
	bis 500 km	65 km/h	90 km/h
Fernzone	bis 600 km	65 km/h	90 km/h
	über 600 km	65 km/h	90 km/h

Die Luftliniengeschwindigkeiten basieren auf dem Anforderungsprofil der Reisezeitwerte und steigen ab der Entfernungsklasse bis 400 km nicht mehr an, weil davon ausgegangen werden kann, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nicht steigt, da sich diese Relationen auf gleichmäßig ausgebauten Straßen vollziehen. Die Spielräume für Geschwindigkeitssteigerungen durch schnellere Pkw oder bessere Infrastruktur sind begrenzt.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT / BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist eine nachfrageorientierte Bewertungsgröße und ist so auszulegen, dass die festgelegten Mindestbeförderungsgeschwindigkeiten für die Verbindungen zwischen den Oberzentren und den Referenzzielen erreicht werden können.

Tabelle 17:
MIV extern
Beförderungsgeschwindigkeit

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	70 km/h	100 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittelzone	bis 400 km	75 km/h	100 km/h
	bis 500 km	75 km/h	100 km/h
Fernzone	bis 600 km	(75 km/h)	100 km/h
	über 600 km	(75 km/h)	100 km/h

Die Beförderungsgeschwindigkeiten sind als Quotient aus der Entfernung und der Beförderungszeit (Reisezeit, ohne Zu- und Abgangszeiten) definiert. Analog zu den Luftliniengeschwindigkeiten gilt hier, dass ab der Entfernungsklasse bis 300 km keine höheren Standards angesetzt werden, weil die Geschwindigkeitssteigerungen im MIV begrenzter sind als im SPV.

LUFTVERKEHR EXTERN**REISEZEIT**

Linienflüge unter 300 km Luftlinie werden aus Umweltgesichtspunkten grundsätzlich nicht befürwortet und sollten durch den SPV übernommen werden. Flüge zwischen 300 und 500 km (Mittelzone) sollten dann vom SPV ersetzt werden, wenn die SPV-Reisezeit zwischen den beiden Oberzentren der Metropolregion weniger als 4 Stunden beträgt.

Tabelle 18:
Luftverkehr extern
Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Mittelzone	bis 400 km	(5 h)	(4 h) wenn SPV > 4h
	bis 500 km		

LOSE 1 UND 2

Fernzone	bis 600 km	6 h	4 h
	über 600 km		

ÖPV INTERN**RELATIONEN OBERZENTRUM - OBERZENTRUM
REISEZEITEN**

Da der ÖPV gegenüber dem MIV priorisiert werden soll, gelten weitestgehend die Komfortstandards des MIV im ÖPV als Basisstandards. Grundsätzlich wird im Anforderungsprofil für den ÖPV von einer um 10 Minuten kürzeren Reisezeit aufgrund verkürzter Zu- und Abgangszeiten durch die qualitative Aufwertung des städtischen und regionalen ÖPNV ausgegangen.

Zwischen allen Oberzentren der jeweiligen Untersuchungsregionen gelten folgende Vorgaben:

Tabelle 19:
ÖPV intern
Reisezeiten
OZ-OZ

REISEZEIT INKL. ZU- UND ABGANGSZEITEN	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	70 min	55 min
	bis 100 km	90 min	70 min
	bis 150 km	110 min	85 min

Die Zu- und Abgangszeiten werden 10 min kürzer als bei der Analyse angesetzt, da davon ausgegangen wird, dass der städtische bzw. regionale ÖPNV als Zubringer einen Qualitätssprung verzeichnet.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Aus den Reisezeitvorgaben ergeben sich folgende Anforderungen an die Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren der Untersuchungsräume:

Tabelle 20:
ÖPN intern
Luftliniengeschwindigkeit
OZ-OZ

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	40 km/h	55 km/h
	bis 100 km	65 km/h	85 km/h
	bis 150 km	90 km/h	110 km/h

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN

Die Beförderungsgeschwindigkeit ist als Quotient aus der tatsächlichen Entfernung und der Beförderungszeit definiert.

Tabelle 21:
ÖPV intern
Beförderungsgeschwindigkeiten
OZ-OZ

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	55 km/h	85 km/h
	bis 100 km	90 km/h	130 km/h
	bis 150 km	120 km/h	160 km/h

LOSE 1 UND 2**RELATIONEN OBERZENTRUM – MITTELZENTRUM (GRENZ-ÜBERSCHREITEND)
REISEZEITEN**

Als grundsätzliche Forderung sollen alle Verkehrszellen (Landkreise) der jeweiligen Untersuchungsräume vom am weitest entfernten Oberzentrum innerhalb von maximal drei Stunden Reisezeit (Basisstandard) bzw. maximal zwei Stunden (Komfortstandard) mit dem ÖPV erreichbar sein.

Nachfolgende Tabelle zeigt für die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren die angestrebten Reisezeiten, differenziert nach Entfernungsklassen, Standardtypus und Kategorie.

Tabelle 22: ÖPV intern Reisezeiten OZ-MZ

REISEZEITEN	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		40 min Zu- und Abgang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	90 min	65 min	100 min	80 min	110 min	90 min	120 min	100 min
	bis 100 km	110 min	80 min	120 min	90 min	130 min	100 min	140 min	110 min
	bis 150 km	130 min	95 min	140 min	100 min	150 min	110 min	160 min	120 min
	bis 200 km	-	-	-	-	170 min	120 min	180 min	130 min

Die Zu- und Abgangszeiten werden 10 min kürzer als im Bestand angesetzt, da davon ausgegangen wird, dass der städtische bzw. regionale ÖPNV als Zubringer einen Qualitätssprung verzeichnet.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Berechnet man die Luftliniengeschwindigkeiten auf der Basis der Reisezeiten, so ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 23: ÖPV intern Luftliniengeschwindigkeiten OZ-MZ:

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		40 min Zu- und Abgang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	35 km/h	45 km/h	30 km/h	40 km/h	30 km/h	35 km/h	25 km/h	30 km/h
	bis 100 km	55 km/h	75 km/h	50 km/h	70 km/h	50 km/h	60 km/h	45 km/h	55 km/h
	bis 150 km	70 km/h	95 km/h	65 km/h	90 km/h	60 km/h	80 km/h	55 km/h	75 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	70 km/h	100 km/h	65 km/h	90 km/h

LOSE 1 UND 2**BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN**

Die Basis- und Komfortstandards für die Beförderungsgeschwindigkeiten zwischen Oberzentren und Mittelzentren berechnen sich aus den tatsächlichen Entfernungen und den Beförderungszeiten

Tabelle 24: ÖPV intern Beförderungsgeschwindigkeiten OZ-MZ:

BEFÖR- DE- RUNGS- GE- SCHWIN- DIGKEIT	ENTFER- NUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Ab- gang		35 min Zu- und Ab- gang		35 min Zu- und Ab- gang		40 min Zu- und Ab- gang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	50 km/h	85 km/h	45 km/h	65 km/h	40 km/h	55 km/h	40 km/h	50 km/h
	bis 100 km	75 km/h	120 km/h	70 km/h	110 km/h	60 km/h	90 km/h	60 km/h	85 km/h
	bis 150 km	90 km/h	140 km/h	85 km/h	140 km/h	80 km/h	120 km/h	75 km/h	115 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	90 km/h	140 km/h	85 km/h	135 km/h

**RELATIONEN MITTELZENTRUM – MITTELZENTRUM (GRENZ-
ÜBERSCHREITEND)
REISEZEITEN**

Die Reisezeiten zwischen den Mittelzentren orientieren sich an den Werten der vergleichbarer Regionen. Ebenfalls berücksichtigt sind die Werte der RAS-N (max. 45 min. Beförderungszeit zwischen benachbarten Mittelzentren). Zwischen benachbarten Mittelzentren sind folgende Reisezeitvorgaben nicht zu überschreiten:

Tabelle 25:
ÖPV intern Reisezeiten MZ-MZ

REISEZEITEN	BENACHBARTEM Z	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2 (45 Min. Zu- und Abgang)	90 min	75 min
	MZ1/2 - MZ3/4 (50 Min. Zu- und Abgang)	110 min	80 min
	MZ3/4 - MZ3/4 (55 Min. Zu- und Abgang)	120 min	90 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Die Basis- und Komfortstandards für die Luftliniengeschwindigkeit ergeben sich aus den Anforderungen an die Reise- und Mindestbeförderungsgeschwindigkeit, wobei von einer bestehenden Luftlinienentfernung von höchstens 50 km ausgegangen wird.

LOSE 1 UND 2

Tabelle 26:
ÖPV intern
Luftliniengeschwindigkeiten
MZ-MZ

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	20 km/h	25 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	15 km/h	25 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	15 km/h	20 km/h

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN

Im Bereich der Beförderungsgeschwindigkeiten der Relationen MZ-MZ zeigt sich deutlich der Einfluss der Zu- und Abgangszeiten. Die Beförderungsgeschwindigkeit ist mindestens doppelt so hoch wie die Luftliniengeschwindigkeit, weil auf diesen relativ kurzen Verbindungen die Zu- und Abgangszeiten einen sehr großen Anteil an den Reisezeiten ausmachen.

Tabelle 27:
ÖPV intern
Beförderungsgeschwindigkeiten
MZ-MZ

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	40 km/h	60 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	30 km/h	60 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	30 km/h	50 km/h

KOMFORT - BEDIENUNGSZEITRAUM

Für die relevanten Verbindungen innerhalb der Untersuchungsräume ist (unabhängig von der Kategorie) folgende zeitliche Verfügbarkeit anzustreben:

Tabelle 28:
ÖPV intern Bedienungszeitraum

ZEITLICHE VERFÜGBARKEIT (erste bis letzte abfahrt)	BASIS	KOMFORT
	18 h	20 h

KOMFORT - VERTAKTUNG / BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT

Für sämtliche internen grenzüberschreitenden Verbindungen (unabhängig von der Kategorie) der Untersuchungsräume wird ein integraler Grundtakt von zwei Stunden angestrebt, der im Bedarfsfall verdichtet bzw. aufgeweitet werden kann.

Für Oberzentren untereinander wird eine Bedienungshäufigkeit von 9 Verbindungen (Basisstandard) und 18 Verbindungen (Komfortstandard) vorgeschlagen. Die geforderten Bedienungshäufigkeiten zwischen den Mittel- und Oberzentren lassen sich in nachfolgender Tabelle ablesen. Die Relation OZ-MZ1 wurde der Relation OZ-OZ gleichgesetzt, weil die Mittelzentren der Kategorie 4 im Verdichtungsraum (räumlich dicht an den Oberzentren) liegen und von ihrer Bedeutung für die Raumentwicklung annähernd die Bedeutung von Oberzentren haben bzw. in der Zukunft bekommen werden. Für die Mittelzentren der Kategorie 1, die im ländlichen Raum liegen, wurde dementsprechend eine geringere Bedienungshäufigkeit angesetzt.

LOSE 1 UND 2

Tabelle 29:
ÖPV intern
Bedienungshäufigkeit

BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
	BA-SIS	KOM F.	BA-SIS	KOM F.	BA-SIS	KOM F.	BA-SIS	KOM F.
Fahrten pro Werktag und Richtung	9	16	5	7	4	6	3	5

Die Verbindung MZ1/2-MZ1/2 wurde aufgrund der Bedeutung der Mittelzentren dieser Kategorie und den in den Vergleichsregionen nahezu übereinstimmenden Werten dieser beiden Kategorien wiederum der Relation OZ-OZ gleichgesetzt, wobei die Standards nur für benachbarte Mittelzentren gelten. Für benachbarte Mittelzentren gelten folgende Basis- und Komfortstandards:

Tabelle 30:
ÖPV intern
Bedienungshäufigkeit

BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT ZWISCHEN BENACHBARTEN MZ	BASIS	KOMFORT
MZ1/2 - MZ1/2	20 Fahrten pro Werktag und Richtung	30 Fahrten
MZ1/2 - MZ3/4	10 Fahrten	20 Fahrten
MZ3/4 - MZ3/4	7 Fahrten	14 Fahrten

KOMFORT - UMSTIEGHÄUFIGKEIT

Da die Umsteigehäufigkeit großen Einfluss auf die Nutzung eines Verkehrsmittels hat, ist es wichtig, gerade in diesem Bereich hohe Anforderungen zu stellen. Die in der folgenden Tabelle genannten Werte stellen hierzu Zielgrößen dar.

Tabelle 31:
ÖPV intern Umsteigehäufigkeit

ZAHL DER UMSTIEGE	STANDARD	ERGÄNZUNGEN
keiner	Komfort	
keiner	Basis	gilt für alle Verbindungen zwischen den OZ und zwischen benachbarten MZ
einer		gilt für alle Verbindungen zwischen den OZ und MZ der Untersuchungs-räume

Die ÖPV-Verbindungen sollen aus Komfortgründen zwischen Oberzentren, Ober- und Mittelzentren sowie benachbarten Mittelzentren grundsätzlich mit keinem, zwischen Ober- und Mittelzentren mit höchstens einem Umstieg erfolgen.

MIV INTERN**RELATION OBERZENTRUM - OBERZENTRUM REISEZEITEN**

Aufgrund der vorgesehenen Priorisierung des SPV und des ÖPV orientiert sich der Komfortstandard für die Reisezeiten des MIV zwischen den Oberzentren an dem Basisstandard des SPV/ÖPV. Zwischen den Oberzentren der Untersuchungsregionen gelten folgende Reisezeitvorgaben im MIV:

LOSE 1 UND 2

Tabelle 32:
MIV intern - maximale Reisezeit
OZ-OZ

REISEZEIT	BASIS	KOMFORT
bis 50 km (Luftlinie)	80 min	70 min
bis 100 km	120 min	90 min
bis 150 km	160 min	110 min

Die Komfortstandards sind im MIV besonders dann einzuhalten, wenn die Komfort-Reisezeitvorgaben im ÖPV nicht erreicht werden können.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Aus den Reisezeitvorgaben ergeben sich folgende Anforderungen an die Luftliniengeschwindigkeiten:

Tabelle 33:
MIV intern -
Luftliniengeschwindigkeiten
OZ-OZ

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BASIS	KOMFORT
bis 50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
bis 100 km	50 km/h	70 km/h
bis 150 km	55 km/h	80 km/h

**RELATIONEN OBERZENTRUM - MITTELZENTRUM
REISEZEITEN**

Nachfolgende Tabelle zeigt für die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren die angestrebten MIV-Reisezeiten, differenziert nach Entfernungsklassen, Standardtypus und Kategorie.

Tabelle 34: MIV intern - minimale Reisezeit OZ-MZ

REISEZEITEN	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Abgang		25 min Zu- und Abgang		25 min Zu- und Abgang		25 min Zu- und Abgang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	75 min	65 min	75 min	65 min	85 min	70 min	90 min	75 min
	bis 100 km	105 min	95 min	105 min	95 min	120 min	105 min	125 min	110 min
	bis 150 km	130 min	120 min	130 min	120 min	150 min	130 min	155 min	135 min
	bis 200 km	-	-	-	-	170 min	150 min	180 min	160 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

An die Luftliniengeschwindigkeit ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 35: MIV intern - minimale Luftliniengeschwindigkeiten OZ-MZ:

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.

LOSE 1 UND 2

intern	bis 50 km Luftlinie	40 km/h	45 km/h	40 km/h	45 km/h	35 km/h	40 km/h	30 km/h	40 km/h
	bis 100 km	55 km/h	65 km/h	55 km/h	65 km/h	50 km/h	60 km/h	45 km/h	55 km/h
	bis 150 km	65 km/h	75 km/h	65 km/h	75 km/h	60 km/h	70 km/h	55 km/h	65 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	70 km/h	80 km/h	65 km/h	75 km/h

**RELATIONEN MITTELZENTRUM - MITTELZENTRUM
REISEZEITEN**

Zwischen benachbarten Mittelzentren gelten folgende Reisezeitvorgaben bei bestehenden Luftlinienentfernungen, welche 50 km nicht überschreiten:

Tabelle 36:
MIV intern - Reisezeit -
benachbarte MZ

REISEZEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2 (25 Min. Zu- und Abgang)	60 min	55 min
	MZ1/2 - MZ3/4 (20 Min. Zu- und Abgang)	55 min	50 min
	MZ3/4 - MZ3/4 (20 Min. Zu- und Abgang)	65 min	55 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Für die anzustrebenden Luftliniengeschwindigkeiten zwischen benachbarten Mittelzentren ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 37:
MIV intern - minimale
Luftliniengeschwindigkeit -
benachbarte MZ

LUFTLINIENGE- SCHWINDIGKEIT	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	30 km/h	35 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	30 km/h	35 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	25 km/h	30 km/h

LEISTUNGSFÄHIGKEIT / BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist als eine nachfrageorientierte Bewertungsgröße so zu bemessen, dass die in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Mindestbeförderungsgeschwindigkeiten erreicht werden können.

Tabelle 38:
MIV intern -
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

BEFÖRDERUNGS- GESCHWINDIG- KEIT	ENTFERNUNGEN	BASIS	KOM- FORT
intern	bis 50 km	70 km/h	85 km/h
	bis 100 km	70 km/h	100 km/h
	bis 150 km	70 km/h	115 km/h

LOSE 1 UND 2

Tabelle 39: MIV intern - minimale Beförderungsgeschwindigkeiten OZ-MZ:

BEFÖR- DERUNGS- GE- SCHWIN- DIGKEI- TEN	ENT- FERNUN G	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	65 km/h	80 km/h	60 km/h	75 km/h	50 km/h	65 km/h	45 km/h	60 km/h
	bis 100 km	80 km/h	90 km/h	75 km/h	85 km/h	60 km/h	75 km/h	60 km/h	70 km/h
	bis 150 km	90 km/h	100 km/h	85 km/h	95 km/h	70 km/h	85 km/h	70 km/h	80 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	80 km/h	95 km/h	75 km/h	90 km/h

Tabelle 40:
MIV intern - minimale
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

BEFÖRDERUNGS- GESCHWINDIG- KEIT	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	50 km/h	60 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	50 km/h	60 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	40 km/h	50 km/h

GÜTERVERKEHR

Das Güterverkehrs-Anforderungsprofil beschreibt nur eingeschränkt Standards, sondern vielmehr „Eckpunkte“ für eine später mögliche angebotsorientierte Güterverkehrskonzeption, da Ansprüche an den Güterverkehr sehr vielfältig sind. Es hat daher den Charakter eines Leitbildes.

Unter der Prämisse der verstärkten Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Güterverkehrs sollten bei der Konzeption des zukünftigen Güterverkehrssystems die Möglichkeiten zur Verlagerung vom Straßengüterverkehr zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn verstärkt genutzt werden. Besondere Beachtung findet daher die Verknüpfung der Güterverkehrsträger durch die Einrichtung von Güterverkehrszentren und Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs.

LOSE 1 UND 2

Im Güterverkehr sollten folgende Grundsätze und Ziele verfolgt werden:

- Interoperabilität zur Normierung der Transport- und Umschlagbehälter, Stromsysteme, etc., beim Straßenverkehr von Nutzlasten, Fahrzeugbreiten etc;
- Transparente Informationsgestaltung;
- Flexibilität, um auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können;
- Koordinierung durch kundengerechtes Marketing, City- und Regionallogistik;
- Wirtschaftlichkeit: Dies setzt eine gute, überschaubare und damit nachvollziehbare Kostenstruktur voraus;
- Zuverlässigkeit: Sie beinhaltet auch die Transportzeit, die Pünktlichkeit und die Berechenbarkeit (Nachvollziehbarkeit über Kostenstrukturen, Wegeketten der Güter etc.);
- die Qualität von Verknüpfungen und Systemübergängen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

SCHIENE EXTERN

Als hochwertiges Angebot sind schnelle, zum Lkw und Flugverkehr konkurrenzfähige Schienengüterverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren zu fordern. Die externen Referenzziele sollen innerhalb Deutschlands und Polens im Nachtsprung, Ziele zu europäischen Nachbarländern bzw. zu den nächstgelegenen ausländischen europäischen Metropolregionen innerhalb von 24 Stunden, die restlichen europäischen Wirtschaftszentren innerhalb von 48 Stunden erreicht werden.

Ein dichtes Netz von Fahrplanverkehren ist zusätzlich durch bedarfsgerechte Verbindungen zu ergänzen. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit von 60-80 km/h (Basis- bzw. Komfortstandard) sollte nicht unterschritten werden.

Um eine relativ hohe Erschließungsdichte des hochwertigen schnellen Schienengüterverkehrs zu garantieren, sind Verladeeinrichtungen in den Einzugsbereichen der Mittelzentren vorzusehen.

SCHIENE INTERN

Mindestens jeder Zellschwerpunkt (i.d.R. Mittelzentrum) sollte eine Verladeeinrichtung besitzen, die einen Güterumschlag von Schiene auf Straße ermöglicht.

Die Dichte der Schienenverladeeinrichtungen des regionalen Schienengüterverkehrs sollte sich an folgenden Mindestwerten orientieren:

Tabelle 41:
MIV intern - minimale
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

		ZAHL DER VERLADEEINRICHTUNGEN PRO 100 km²
Verkehrszellen OZ/MET	Kategorie	mind. 4 (davon 1 GVZ)

LOSE 1 UND 2

	ZAHL DER VERLADEEINRICHTUNGEN PRO 100 km²
Verkehrszellen Kategorie M Z1	mind. 3
Verkehrszellen Kategorie M Z2	mind. 2
Verkehrszellen Kategorie M Z3	1 bis 2
Verkehrszellen Kategorie M Z4	mind. 1

BINNENSCHIFF

Die Binnenwasserstraßen sollten mindestens die Wasserklasse IV besitzen. Nur so ist ein reibungsloser KLV möglich. Baulich nicht oder nur sehr aufwendig zu verändernde Wasserstraßen (Wasserklasse III und tiefer) sind durch kleine flexible Binnenschiffe (mit möglichst geringer Tauchtiefe) bzw. durch Neuentwicklung solcher Transportgefäße zu befahren.

Durch eine Vielzahl von Netzpunkten als moderne Umschlagzentren, die ein problemloses und schnelles Ver- und Entladen ermöglichen, ist eine lückenlose und zügige Transportkette auch in der Binnenschifffahrt zu schaffen. Die Schnittstellen sind multifunktional (breite Dienstleistungspalette, Distributionen) und multimodal (versch. Transportalternativen) auszulegen.

STRAßE

Bezüglich des Straßengüterverkehrs wird im externen Bereich kein differenziertes Anforderungsprofil erstellt, da der Straßengüterverkehr von den Verbesserungen im MIV profitiert. Für den MIV angestrebte Verbesserungen im Fernstraßennetz und damit verbundene Reisezeitverkürzungen kommen auch diesem Bereich zugute.

Sämtliche externen Referenzziele sind, falls ein adäquates Schienenverkehrsmittel nicht zur Verfügung steht, innerhalb von 24 Stunden zu erreichen. Es bedarf zusätzlich keiner weiteren Transportzeitvorgabe.

Der gezielte Einsatz von Telematik und logistischen Konzepten zur Güterverkehrsvermeidung, Verlagerung bzw. umweltverträglicheren Abwicklung per Lkw ist zu untersuchen. Dabei ist besonders auf eine Verbesserung der Auslastung zu achten.

LUFTVERKEHR

Das Flugzeug bietet sich v. a. für eilbedürftige, hochwertige Sendungen kleiner Größe über große Entfernungen an. Transportflüge unter 300 km werden aus Umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht befürwortet und sind daher vom Schienengüter-, Binnenschifffahrts- bzw. Lkw-Verkehr zu übernehmen. Transportflüge zwischen 300 und 500 km sollten nur dann erfolgen, wenn ein gleichwertiger Transport mit oben genannten Verkehrssystemen nicht möglich ist.

Es sind darüber hinaus kompatible Schnittstellen und Transportcontainer zu gewährleisten, um z. B. Luftfrachtersatzverkehre per Straße bzw. per Schiene durchführen zu können.

LOSE 1 UND 2**SCHNITTSTELLEN**

Die oben genannten Zu- und Abgangsstellen des Binnenschiff-, Flug-, Straßen und Bahnverkehrs sollten miteinander verknüpft werden. Folgende Schnittstellen sind dabei besonders von Relevanz und bedürfen bestimmter Anforderungen:

GÜTERVERKEHRZENTREN

Ein wichtiges Element der Güterlogistik ist das GVZ. Als Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehren, jedoch auch zwischen Nah- und Fernverkehren untereinander, sind dabei folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- der Einzugsbereich sollte nicht über 50 km Luftlinie betragen,
- es ist eine Verknüpfung mit dem KLV-1.Ordnung (Regional-Terminal) anzustreben,
- Die Akzeptanz bei der Bevölkerung ist sicherzustellen. Um keine Nutzungskonflikte zu provozieren, sind auch dezentrale (evtl. kleinere) Standorte zu priorisieren;
- Es sollte ein Umschlag verschiedener Verkehrssysteme, (z.B. Schiene-Straße) vorgenommen werden;
- GVZ sollten (horizontal) untereinander sowie vertikal (d. h. auf verschiedenen Ebenen) kooperieren, eine GVZ-Vernetzung durch Informations- und Kommunikationsnetze sowie mit zu beliefernden Betrieben bzw. Filialen ist sicherzustellen.

KOMBINIERTER LADUNGSVERKEHR (KLV)

Der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) ist in zwei Hierarchien zu unterteilen:

- KLV 1. Ordnung mit überregionaler Bedeutung (in Kombination mit GVZ) - 50 km Einzugsbereich
- KLV 2. Ordnung (Regional-Terminals) mit 10 km Einzugsbereich kombiniert mit Regional bzw. Citylogistik

Vor allem im Regionalverkehr (KLV 2. Ordnung) sind Systeme zu schaffen, die ein Ver- und Entladen bzw. den Zu- und Abgang ohne Rangieren bewältigen. Der Umschlag von Gütern ist aus Kostengründen personalex intensiv vorzunehmen, was zum einen eine einfache Lösung (ohne Rangieren z. B. in Form von kleinen Portalkränen) sowie eine Kompatibilität der verschiedenen Systeme zwischen Software und Hardware voraussetzt. Die GVZ und KLV-Terminals werden durch regionale und lokale Logistikzentren (als Zusammenschluss- jeweils für die Mittelbereiche) ergänzt.

In der nachfolgenden Tabelle sind zusammenfassend die für einen leistungsfähigen, umweltverträglichen und wirtschaftlichen Güterverkehr notwendig erachteten Einrichtungen nach Gebietskategorien gestaffelt aufgeführt.

LOSE 1 UND 2

Tabelle 42:
empfohlene Einrichtungen für
den Güterverkehr nach
Raumkategorien

EMPFOHLENE EINRICHTUNGEN DES GÜTERVERKEHRS	OZ	MZ1 /2	MZ3 /4
GVZ	ja	bedingt	nein
City-/Regional-Logistik	ja	ja	ja
KLV-Terminal	ja	ja (Regional-terminal)	ja (Regional-terminal)
Güterverladestelle	ja	ja	ja
InterCargo-Anschluss	ja	ja	bedingt
Luftfrachtzentrum	wenn Flughafen vorhanden	nein	nein
Hafen für die Binnenschifffahrt	wenn vorhanden	wenn vorhanden	wenn vorhanden

A6 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE				BESCHÄFTIGUNG						
	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt				Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt			
	Name	Einwohner	Fläche	Einwohner- dichte	Name	Einwohner	Fläche	Einwohner- dichte	2010	2015		2020	Erwerbstätige	Altersgruppe 15-64	Erwerbstätigen- quote	Erwerbstätige	Altersgruppe 15-64	Erwerbstätigen- quote
	[EW]	[km ²]	[EW/km ²]		[EW]	[km ²]	[EW/km ²]	[EW]	[EW]	[EW]	[%]							
ZACHODNIO- POMORSKIE	białogardzki	50.494	845	59,8	Białogard	25.740	26,0	990,0	48.100	48.000	47.700	-5,5%			33.197		0	
	choszczeński	51.259	1.328	38,6	Choszczno	22.735	247,0	92,0	49.900	49.700	49.500	-3,4%			34.559		0	
	drawski	60.771	1.765	34,4	Drawsko Pomorskie	17.179	345,0	49,8	58.300	58.200	58.200	-4,2%			40.385		0	
	goleniowski	82.920	1.617	51,3	Goleniów	32.237	443,0	72,8	79.000	80.000	80.800	-2,6%			54.859		0	
	gryficki	75.444	1.018	74,1	Gryfice	25.001	262,0	95,4	60.500	60.500	60.400	-19,9%			42.250		0	
	gryfiński	84.806	1.870	45,4	Gryfino	31.989	254,0	125,9	83.800	84.400	84.900	0,1%			58.127		0	
	kamieński	50.035	1.007	49,7	Kamień Pomorski	15.354	209,0	73,5	47.800	47.800	48.100	-3,9%			33.715		0	
	kołobrzeski	78.093	726	107,6	Kołobrzeg	44.887	26,0	1.726,4	76.500	77.300	77.800	-0,4%			53.733		0	
	koszaliński	63.956	1.669	38,3	Sianów	13.483	227,0	59,4	65.200	66.600	68.100	6,5%			44.424		0	
	łobeski	38.330	1.066	36,0	Łobez	14.522	228,0	63,7	38.000	37.900	37.900	-1,1%			26.044		0	
	myśliborski	67.965	1.181	57,5	Myślibórz	21.894	328,0	66,8	66.700	66.200	65.700	-3,3%			47.018		0	
	policki	58.025	664	87,4	Police	42.025	252,0	166,8	65.300	68.100	70.200	21,0%			46.706		0	
	pyrzycki	41.250	726	56,8	Pyrzyce	20.132	205,0	98,2	39.500	39.500	39.300	-4,7%			27.614		0	
	ślawieński	60.059	1.044	57,5	Ślawno	14.303	16,0	893,9	57.600	57.400	57.300	-4,6%			39.539		0	
	stargardzki	144.965	1.519	95,4	Stargard Szczeciński	74.362	48,0	1.549,2	119.700	119.300	118.300	-18,4%			84.038		0	
	szczecinecki	81.698	1.765	46,3	Szczecinek	42.011	37,0	1.135,4	77.700	77.700	77.600	-5,0%			52.950		0	
	świdwiński	51.432	1.093	47,1	Świdwin	16.866	22,0	766,6	48.300	47.800	47.100	-8,4%			33.862		0	
	walecki	56.876	1.414	40,2	Wałcz	27.336	38,0	719,4	54.300	53.800	53.300	-6,3%			38.057		0	
	Koszalin	111.618	83	1.344,8					106.400	103.500	99.700	-10,7%			77.929		0	
	Szczecin	416.485	301	1.383,7					405.800	393.900	377.800	-9,3%			293.024		0	
Swinoujście	43.697	195	224,1					39.700	38.200	36.500	-16,5%			29.903		0		
SUMME	1.770.178	22.896	77,3					1.656.200										
LUBUSKIE	gorzowski	63.263	1.217	52,0	Kostrzyn nad Odra	17.713	47,0	376,9	65.218	66.365	67.315	6,4%						
	krośnieński	60.144	1.390	43,3	Krosno Odrzańskie	19.514	211,0	92,5	55.273	54.065	52.889	-12,1%						
	międzyrzeczki	60.659	1.388	43,7	Międzyrzecz	25.870	315,0	82,1	57.890	57.642	57.324	-5,5%						
	nowosolski	127.388	1.395	91,3	Nowa Sól	42.376	22,0	1.926,2	85.869	84.985	83.732	-34,3%						
	ślubicki	47.511	1.000	47,5	Ślubice	20.029	185,0	108,3	47.081	47.172	47.278	-0,5%						
	strzelcecko-drezdenecki	51.411	1.248	41,2	Strzelce Krajeńskie	17.900	318,0	56,3	49.904	49.402	48.957	-4,8%						
	sulęciński	35.954	1.177	30,5	Sulęcín	16.719	319,0	52,4	35.521	35.688	35.850	-0,3%						
	świebodziński	57.864	938	61,7	Świebodzin	30.900	228,0	135,5	55.973	55.824	55.654	-3,8%						
	wschowski	38.978	624	62,5	Wschowa	21.727	198,0	109,7	39.315	39.624	39.889	2,3%						
	zielonogórski	89.442	1.571	56,9	Sulechów	26.432	236,0	112,0	90.564	92.146	93.544	4,6%						
	żagański	85.557	1.131	75,6	Żagań	27.776	40,0	694,4	81.926	81.346	80.660	-5,7%						
	żarski	102.074	1.394	73,2	Żary	40.670	33,0	1.232,4	98.423	97.611	96.477	-5,5%						
	Gorzów Wielkopolski	126.285	77	1.640,1					124.536	122.305	118.616	-6,1%						
	Zielona Góra	118.987	58	2.051,5					117.194	114.695	111.058	-6,7%						
	SUMME	1.065.517	14.608	72,9					989.243									
	DOLNOŚLĄSKIE	bolesławiecki	90.025	1.303	69,1	Bolesławiec	43.608	23,0	1.896,0	88.331	88.472	88.190	-2,0%					
dzierżoniowski		111.681	479	233,2	Dzierżoniów	37.516	20,0	1.875,8	101.968	98.951	95.920	-14,1%						
gólgowski		91.848	443	207,3	Głogów	74.324	36,0	2.064,6	86.918	85.672	83.885	-8,7%						
górowski		38.038	734	51,8	Góra	21.767	269,0	80,9	36.411	36.182	35.934	-5,5%						
jaworski		54.702	581	94,2	Jawor	25.625	19,0	1.348,7	51.255	50.381	49.447	-9,6%						
jeleniogórski		67.030	628	106,7	Karpacz	5.632	37,0	152,2	63.977	64.111	64.341	-4,0%						
kamiennogórski		48.858	396	123,4	Kamienna Góra	22.985	18,0	1.276,9	45.786	44.919	44.026	-9,9%						
kłodzki		180.038	1.643	109,6	Kłodzko	30.194	25,0	1.207,8	163.778	160.193	156.552	-13,0%						
legnicki		54.206	745	72,8	Chojnow	14.426	5,0	2.885,2	52.561	52.550	52.420	-3,3%						
lubański		59.832	428	139,8	Lubań	24.082	16,0	1.505,1	55.916	54.881	53.841	-10,0%						
lubiński		110.046	712	154,6	Lubin	82.368	41,0	2.009,0	104.038	101.831	98.906	-10,1%						
lwówecki		51.302	710	72,3	Lwówek Śląski	19.334	240,0	80,6	47.617	47.251	47.035	-8,3%						
milicki		37.379	715	52,3	Milicz	24.824	435,0	57,1	37.031	37.123	37.138	-0,6%						
oleśnicki		105.076	1.050	100,1	Oleśnica	38.953	21,0	1.854,9	103.373	103.453	103.323	-1,7%						
oławski		72.298	524	138,0	Oława	31.794	28,0	1.135,5	71.710	71.993	71.887	-0,6%						
polkowicki		62.514	780	80,1	Polkowice	26.705	168,0	159,0	61.796	61.958	61.880	-1,0%						
strzeliński		46.090	622	74,1	Strzelin	22.990	171,0	134,4	43.953	43.590	43.265	-6,1%						
średzki		49.412	704	70,2	Środa Śląska	19.355	215,0	90,0	48.932	49.161	49.348	-0,1%						
świdnicki		167.954	743	226,0	Świdnica	64.779	22,0	2.944,5	157.948	155.203	152.044	-9,5%						
trzebnicki		76.553	1.026	74,6	Trzebnica	21.870	200,0	109,4	79.034	80.917	82.643	8,0%						
wałbrzyski		185.399	429	432,2	Wałbrzych	126.465	85,0	1.487,8	178.576	171.383	163.586	-11,8%						
wołowski		49.742	675	73,7	Wołów	23.462	331,0	70,9	47.410	47.233	46.892	-5,7%						
wrocławski		94.785	1.116	84,9	Katy Wrocławskie	17.582	176,0	99,9	102.225	105.162	107.781	13,7%						

