



MINISTERIUM FÜR
INFRASTRUKTUR
UND ENTWICKLUNG



WOIWODSCHAFT
DOLNOŚLĄSKIE



WOIWODSCHAFT
LUBUSKIE



WOIWODSCHAFT
ZACHODNIOPOMORSKIE



Studie der räumlichen Integration des deutsch – – polnischen Grenzraums

Warszawa, Wrocław, Zielona Góra, Szczecin
2014





Studie der räumlichen Integration des deutsch – – polnischen Grenzraums

Die vorliegende Studie wurde durch die Lenkungsgruppe genehmigt, die nach dem Abkommen über die Aufnahme gemeinsamer Arbeiten an der Studie der Integration des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums – IPPON Projekt“ eingerichtet wurde.

Warszawa, den 21. Juni 2013

Abbildungen: Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern (RBGPWZ)

Technische Bearbeitung, Satz und Layout: Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern (RBGPWZ), Karolina Piórkowska

Übersetzung: Invenire GTC AMG sp. z o.o., Rolnastr. 155a, 02-729 Warszawa

© Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung

Warszawa 2014

Herausgeber:

Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung

ul. Wspólna 2/4

00-926 Warszawa

www.mir.gov.pl

Abteilung für Räumliche Politik

tel.: 22 273 76 50

fax: 22 273 89 11

e-mail: sekretariatdpm@mir.gov.pl

Die elektronische Version der Studie ist abrufbar unter: e-ippon.net

ISBN 978-83-7610-471-3



MINISTERIUM FÜR
INFRASTRUKTUR UND
ENTWICKLUNG



WOJEWODZKAFT
DOLNOŚLĄSKIE



WOJEWODZKAFT
LUBUSKIE



WOJEWODZKAFT
ZACHODNIOPOMORSKIE

Autorenkollektiv:**Mietglieder der Lenkungsgruppe:**

Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz	Die Vorsitzende der Lenkungsgruppe, Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung
Jerzy Tutaj	Mitglied des Vorstands der Woiwodschaft Dolnośląskie
Roman Bąk	Leiter des Departements für Geodäsie, Immobilien und Raumplanung der Woiwodschaft Lubuskie
Dr. Wojciech Drożdż	Stellvertretender Marschall der Woiwodschaft Zachodniopomorskie
Dipl. – Arch. Stanisław Dendewicz	Leiter des Regionalbüros für Raumwirtschaft WZ
Dipl. – Arch. Izolda Buzar	Die Vorsitzende der Lenkungsgruppe bis 13.08.2012, Ministerium Transport, Bauwesen und Seewirtschaft
Dipl. – Arch. Elżbieta Szelińska	Die Vorsitzende der Lenkungsgruppe bis März 2013, Ministerium für Regionalentwicklung

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

Anna Świąteczka-Wrona	Die Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung
Dipl. – Arch. Stanisław Dendewicz	Koordinator der Arbeit an der Studie, Leiter des Raumplanungsbüros der Woiwodschaft Westpommern
Dr. Maciej Zathay	Leiter der Abteilung für Regionalentwicklung, Marschallamt der Woiwodschaft Dolnośląskie
Przemysław Malczewski	Stellvertretender Direktor des Instituts für Territoriale Entwicklung, Wrocław
Mariusz Goraj	Leiter des Departements für Raumplanung, Departement für Geodäsie, Immobilien und Raumplanung des Marschallamts der Woiwodschaft Lubuskie
Aleksandra Lewicka	Departement für Raumplanung, Departement für Geodäsie, Immobilien und Raumplanung des Marschallamts der Woiwodschaft Lubuskie
Dipl. – Arch. Justyna Strzyżewska	Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern
Dipl. – Arch. Janusz Korzeń	Mitglied der Arbeitsgruppe bis 31.07.2012, ehemaliger Direktor des Woiwodschaftsbüros für Urbanistik in Wrocław
Ryszard Polus	Mitglied der Arbeitsgruppe bis 31.05.2011, Woiwodschaft Lubuskie
Tomasz Zieliński	Mitglied der Arbeitsgruppe bis Oktober 2012, Woiwodschaft Zachodniopomorskie
Paweł Makuch	Mitglied der Arbeitsgruppe bis 26.02.2013, Woiwodschaft Lubuskie

Woiwodschaft Dolnośląskie – Institut für Territoriale Entwicklung in Wrocław: dr inż. Dipl. – Arch. Maciej Borsa (Direktor des IRT, Wrocław), Dr. Arch. Magdalena Belof (stellvertretende Direktorin des IRT, Wrocław), Przemysław Malczewski (stellvertretende Direktorin des IRT, Wrocław), dr Jan Blachowski, Karolina Drewnicka, Marzenna Halicka-Borucka, Aleksandra Kotkowska, Weronika Kumorek-Kazimierska, Kamila Lesiw-Głowacka, Wojciech Maleszka, Ewa Markowicz-Judycka, Rajmund Nowicki, Dominika Ochlik, Dipl. – Arch. Marzena Pasak, Magdalena Pormańczuk, Jakub Rosowski, Aleksandra Sieradzka-Stasiak, Ewa Skoczeń, Elżbieta Strzelczyk, Ilona Szarapo, Dipl. – Arch. Agnieszka Wałęga, Małgorzata Wolańska, Dariusz Zięba.

Woiwodschaft Lubuskie - Departement für Geodäsie, Immobilien und Raumplanung der Woiwodschaft Lubuskie: Anna Drzewiecka, Jolanta Cygan-Bieleń, Mariusz Goraj, Elżbieta Jaworska, Aleksandra Lewicka, Paweł Makuch, Marta Stamirowska.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie – Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern: Dipl. – Arch. Stanisław Dendewicz (Direktor des RBGPWZ), Marta Czerniejewska-Krupińska, Mirosław Izdebski, Tomasz Jaksina, Dipl. – Arch. Leszek Jastrzębski, Mieczysław Jaszczuk, Milena Nowotarska, Dipl. – Arch. Dorota Nowoświecka, Dipl. – Arch. Małgorzata Oyarce-Yuzzelli, Dipl. – Arch. Karolina Piórkowska, Magdalena Racinowska-Ratajska, Irena Skrzyszowska-Jaksina, Jan Smutek, Dipl. – Arch. Justyna Strzyżewska, Michał Urbański, Jerzy Urban, Marek Wiśniewski, Tomasz Zieliński.

Inhaltsverzeichnis

1. ZIEL, UMFANG UND METHODEN DER STUDIES	9
1.1. Hauptziel und operative Ziele	9
1.2. Der räumliche Bereich und Problemumfang	10
1.3. Arbeitsmethode der Studie	10
1.4. Einsatz der Studie in der räumlichen und regionalen Politik	12
1.5. Bisher entstandene Fallstudien	12
2. KONDITIONALITÄTEN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG	20
2.1. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums auf der europäischen und nationalen Ebene	20
2.2. Bevölkerung und Lebensstandard	36
2.3. Natur- und Kulturbereich	42
2.4. Siedlungsstruktur	60
2.5. Kommunikationsbezogene, technische und soziale Infrastruktur	78
2.6. Wirtschaftlicher Bereich	100
2.7. Raumplanungsprioritäten im polnischen und deutschen Grenzraumteil	115
2.8. Gebiete, in den besondere Maßnahmen konzentriert werden	121
3. RICHTUNGEN DER RAUMORDNUNGSPOLITIK IN AUSGEWÄHLTEN BEREICHEN DER KONZENTRATION VON SPEZIFISCHEN MAßNAHMEN	125
3.1. Mitteleuropäischer Verkehrskorridor – Gebiet der sozialökonomischen Entwicklung und ein wichtiger Verkehrskorridor	125
3.2. Hafenstädte der Odermündung – Bedeutungssteigerung im Ostseeraum und in Mittel- und Osteuropa	136
3.3. Die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin – überregionales Entwicklungszentrum	141
3.4. Funktionaler Raum Wrocław – überregionales Zentrum für sozioökonomische Entwicklung und Innovationstransfer	147
3.5. Nationale Wachstumszentren: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski	156
3.6. Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra	161
3.7. Grenzstädte (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – vielseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Raumplanung	173
3.8. Die Oder – die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum vor dem Hintergrund des Ökosystems	193
3.9. Grenzüberschreitende Infrastruktur – und Kommunikationsverbindungen – Kohärenz und räumliche Erreichbarkeit	203
3.10. Die wichtigsten touristischen Gebiete – sozialökonomische Aktivierung	221
3.11. Hochwassergefährdete Gebiete – Umfang und mögliche Schutzungsmaßnahmen	233
4. GRUNDSÄTZE DER ÜBERREGIONALEN ZUSAMMENARBEIT UND INSTRUMENTE DER RAUMORDNUNGSPOLITIK IM GRENZRAUM	244
4.1. Grundsätze der Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung auf regionaler Ebene	244
4.2. Instrumente der Raumordnungs- und Regionalpolitik im Rahmen der neuen Finanziellen Vorausschau (2014-2020)	248
4.3. Standarisierung der Planungsfestlegungen auf regionaler Ebene	255
4.4. Das Geodatenystem und Überwachung der Raumplanungsziele	257
4.5. Umsetzung der Ergebnisse des IPPON – Projekts in strategische und raumplanerische Maßnahmen auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene	262
4.6. Zusammenfassung	264
Beilagen:	266

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. Der deutsch-polnische Grenzraum nach dem Konzept von Stolpe und Willers.....	14
Abbildung 2. Teilung des Gebiets Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze	16
Abbildung 3. Teilung des Grenzraums in der Aktualisierten Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze und im Deutsch-Polnischen Haus	17
Abbildung 4. Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze, Warszawa 2005.....	19
Abbildung 5. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums in Polen und in Europa.	21
Abbildung 6. Perspektive der territorialen Entwicklung des Ostseeraums 2030 (nach dem Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030).....	23
Abbildung 7. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums	34
Abbildung 8. Richtungen der Maßnahmen der räumlichen Politik zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Stadtzentren (laut Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030).....	36
Abbildung 9. Bevölkerungsdichte 2010.....	39
Abbildung 10. Kennzahl der Entwicklung territorialer Gemeinschaften.	41
Abbildung 11. Geomorphologische Teilung des Grenzraums (nach J. Kondracki).....	43
Abbildung 12. Hydrographische Aufteilung.....	46
Abbildung 13. Die wichtigsten Grundwasserkörper.....	47
Abbildung 14. Mineralische Bodenschätze.....	48
Abbildung 15. Naturschutzsysteme.	53
Abbildung 16. Die wertvollsten Denkmäler und Denkmalanlagen.....	59
Abbildung 17. Netz der Städte und Bevölkerungszahl in den Jahren 1995-2010	64
Abbildung 18. Konzepte für die Festlegung des Metropolengebiets von Wrocław und der Agglomeration von Wrocław nach 1998.	68
Abbildung 19. Das Metropolengebiet (SOM) und die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin.	70
Abbildung 20. Kommunikationsnetz	81
Abbildung 21. Meeresautobahnen.....	85
Abbildung 22. Energieversorgung.....	89
Abbildung 23. Hochwasserschutz	97
Abbildung 24. Dynamik des BIP-Niveaus pro Einwohner in Unterregionen im Vergleich zum Durchschnittswert für das jeweilige Jahr für Polen in den Jahren 2000-2009.	102
Abbildung 25. Die Investitionsattraktivität für Industrietätigkeit, Dienstleistungen und fortschrittliche Technologien nah Unterregionen (2011 r.).....	102
Abbildung 26. Arbeitslosigkeit im Jahr 2010.....	104
Abbildung 27. Hauptzentren und –Bereiche der wirtschaftlichen Aktivität	107
Abbildung 28. Attraktivität des Naturraums und der Kultur für den Tourismus	116
Abbildung 29. Geplantes hierarchisches System der Raumplanung in Polen	247
Abbildung 30. IPPON in der SIPDO – Struktur.	259
Abbildung 31. Modul des SIPDO – Systems, Zugriff auf IPPON – Modul, Wahl der Länder.	260

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1. Ausgewählte Daten zum polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums (2012)	20
Tabelle 2. Woiwodschaften des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums auf dem Hintergrund der Nachbarregionen – ausgewählte Daten.....	24
Tabelle 3. Ausgewählte Daten zur Bevölkerungszahl im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums 2012. .	37
Tabelle 4. Grundlegenden Daten zum Netz der Städte im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums (GUS, 2012)	63
Tabelle 5. Einteilung der Städte in Kategorien und Klassen (GUS, 2012)	65
Tabelle 6. Gewählte Informationen zur ländlichen Siedlungsstruktur im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums	74
Tabelle 7. Ausgewählte Daten über das Kommunikationsnetz des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums (2011)	78
Tabelle 8. Frachttransporte mithilfe der Binnenschifffahrt im Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie nach dem Verhältnis von Transporten im Jahre 2008.....	82
Tabelle 9. Installierte Leistung der erneuerbaren Energiequellen in MW (30. September 2012)	90
Tabelle 10. Ausgewählte Angaben über die Wasser- und Abwasserwirtschaft und die Abfallwirtschaft im polnischen teil des polnisch-deutschen Grenzraums (Jahr 2010).....	92
Tabelle 11. Ausgewählte Daten zum Stand der wirtschaftlichen Entwicklung im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums im Jahr 2010.	101
Tabelle 12. Technische Merkmale der Wasserstraße der Oder	194

Beilagen:

Graphische Darstellungen nach der IPPON – Studie und Darstellungen auf deutscher Seite – Übersicht.
Vorschlag für die Arbeiten auf der nächsten, beiderseitigen Etappe der Umsetzung des Projekts

Karte „Kommunikationsverbindungen und die Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets“

Karte „Naturschutzgebiete im Untersuchungsgebiet“

1. ZIEL, UMFANG UND METHODEN DER STUDIES

Die Grundlage für gemeinsame Arbeiten an der *Studie* zur räumlichen Integration des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums stellt ein Abkommen dar, das am 28. Juni 2010 vom Infrastrukturminister, Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Woiwodschaft Lubuskie und Woiwodschaft Dolnośląskie unterzeichnet wurde. Das Abkommen wurde von Vertretern der Vertragsparteien unterschrieben. In den Gründen für diese Initiative wird im Abkommen auf den Artikel 13 des Vertrags zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit vom 17. Juni 1991 hingewiesen. Zusätzlich wurde auf den Bedarf der richtigen Vorbereitung Polens auf Arbeiten an der gemeinsamen polnisch-deutschen Vision der Entwicklung des deutsch-polnischen Grenzraums sowie auf die Notwendigkeit hingewiesen, die räumliche Kohärenz von Westpolen durch die Bewältigung der Integrationsherausforderungen in der Europäischen Union zu verbessern.

In der Anlage Nr. 1 zum Abkommen wurden Bestimmungen des Gesetzes über Raumplanung und -bewirtschaftung vom 27. März 2003, die für Bauwesen, Raumbewirtschaftung und Wohnwirtschaft sowie für Regionalentwicklung zuständigen Ministern Befugnisse gewähren, eine grenzübergreifende und grenzraumbezogene Zusammenarbeit im Bereich der Raumbewirtschaftung zu betreiben, sowie Bestimmungen in Bezug auf den Raumordnungsplan der Woiwodschaft, der u.a. Leitlinien der grenzüberschreitenden Verbindungen berücksichtigen soll, herangezogen.

1.1. Hauptziel und operative Ziele

Im Abkommen werden das Hauptziel sowie operative Ziele der *Studie* festgelegt.

Das Hauptziel besteht darin, Entwicklungsrichtungen für den deutsch-polnischen Grenzraum zur Verbesserung seiner räumlichen Kohärenz für die Bewältigung der Integrationsherausforderungen in der Europäischen Union zu zeigen.

Zu den operativen Zielen der *Studie* zählen:

1. Erarbeitung einer kohärenten räumlichen Politik für den polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums,
2. Erarbeitung innovativer Regeln für die interregionale Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung,
3. Entwicklung unterstützender Instrumenten zur Erstellung von Planwerken und Programmdokumenten für die finanzielle EU-Vorausschau im Zeitraum 2014-2020,
4. Erarbeitung eines Standards für Planungsaufzeichnungen sowie eines Informationssystems über Raumplanung.

Aus den obengenannten Zielen folgt, dass obwohl die Erarbeitung der *Studie* zu Integrationsmaßnahmen in der Europäischen Union gehört, die Aufgabe dieser Initiative vorrangig darin besteht, eine kohärente Politik und Regeln der Zusammenarbeit der drei Woiwodschaften, die im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums liegen, im Bereich der räumlichen Politik, Programmierung der Entwicklung und Koordination der Maßnahmen sowie der Gestaltung einer gemeinsamen Planungssprache zu formulieren. Die Integrationsmaßnahmen in der EU, d.h. – unter Berücksichtigung der geographischen und geopolitischen Konditionalitäten des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums – Aufnahme einer verantwortlichen Zusammenarbeit mit der deutschen Seite, bedarf von der polnischen Seite einer entsprechenden inhaltlichen Vorbereitung und eines gegenseitigen Verständnisses der im Grenzraum liegenden Woiwodschaften und der zentralen Behörden bezüglich der Prioritäten der räumlichen Entwicklung.

Zur Erreichung des Hauptziels der *Studie* wurde es notwendig, die Konditionalitäten der räumlichen Entwicklung des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums zu beurteilen, Richtungen und Prioritäten der räumlichen Politik zu bestimmen sowie Instrumente zur Durchführung der räumlichen Politik auf diesem Gebiet zu definieren.

Die *Studie* stellt eine Fortsetzung der früher von den Woiwodschaften ergriffenen Maßnahmen zur

Entwicklung des gesamten polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums dar. Sie ist auch eine Antwort auf die Bestimmungen der Nationalen Strategie für Regionalentwicklung und des Raumbewirtschaftungskonzepts für Polen 2030, die auf spezifische Entwicklungsherausforderungen der Woiwodschaften aus dem deutsch-polnischen Grenzraums hinweisen. Die *Studie* berücksichtigt auch die Voraussetzungen für die Entwicklungsstrategie Westpolens.

1.2. Der räumliche Bereich und Problemumfang

Die *Studie* umfasst drei an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Woiwodschaften: Dolnośląskie, Lubuskie und Zachodniopomorskie. Die Gesamtfläche dieses Raums beträgt 56 827 km² und wird von beinahe 5,6 Mio. Personen bewohnt.

Dem Abkommen über die Aufnahme gemeinsamer Arbeiten an der *Studie* zufolge soll ihre Bearbeitung insbesondere folgende Aspekte berücksichtigen:

- Konditionalitäten der räumlichen Entwicklung,
- Richtungen und Prioritäten der räumlichen Politik,
- Durchführungsinstrumente für die räumliche Politik.

Der Teil der *Studie*, der Konditionalitäten der räumlichen Entwicklung beinhaltet (Kapitel 2), ist eine synthetische Beschreibung des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums in der europäischen, nationalen und regionalen Perspektive. Die Konditionalitäten umfassen sowohl diejenigen Elemente der Raumbewirtschaftung, die für das Gesamtgebiet der *Studie* gemeinsam sind, als auch die regional unterschiedliche Elemente, die keine gemeinsamen oder miteinander verbundenen Strukturen bilden. Die Konditionalitäten umfassen u.a. Bestimmungen der Raumordnungspläne für die Woiwodschaften sowie Prioritäten der Raumbewirtschaftung der Grenzwoiwodschaften und –bundesländer in der Bundesrepublik Deutschland. Am Ende dieses Kapitels wurden räumliche Strukturen (Konzentrationsgebiete für spezifische Maßnahmen) genannt, die für die Durchführung der Integrationsmaßnahmen prädisponiert wurden.

Im Kapitel 3 der *Studie* wurden Leitlinien für die räumliche Politik in den Konzentrationsgebieten für spezifische Maßnahmen einzeln bestimmt. Sie umfassen Prioritätsmaßnahmen, die von grundlegender Bedeutung für die Erreichung des Hauptziels der *Studie* sind, sowie sonstige Maßnahmen. Hier wurden auch grenzüberschreitende Maßnahmen aufgelistet.

Im Teil über die Durchführungsinstrumente für die räumliche Politik (Kapitel 4) wurden Regeln zur interregionalen Zusammenarbeit im Bereich der Raum- und Regionalplanung, die die Durchführung der Maßnahmenrichtungen ermöglichen, sowie solche Instrumente der Raumplanung, wie Standardisierung der Planungsaufzeichnungen, die regionale und räumliche Politik (darin finanzielle Vorausschau) für den Zeitraum 2014-2020 und ein vereinheitlichtes Informationssystem über Raumplanung und Überwachung für das Gesamtgebiet der *Studie*, besprochen.

Die *Studie* beinhaltet auch einen separaten graphischen Teil (Karten), der vorwiegend Leitlinien für die räumliche Politik in Bezug auf die einzelnen Konzentrationsgebiete für spezifische Maßnahmen veranschaulichen.

1.3. Arbeitsmethode der Studie

Die als Hauptziel der *Studie* definierte Verbesserung der Kohärenz des polnischen Teils des deutsch-polnischen Raums weist auf den Charakter der Maßnahmen hin, die innerhalb der räumlichen Politik der drei Woiwodschaften ergriffen werden sollen. Es sollen Maßnahmen sein, deren Ergebnisse das gesamte Gebiet der *Studie* umfassen und die von den einzelnen Woiwodschaften oder von den zentralen Behörden unter gegenseitiger Koordination durchgeführt werden. Das Instrument zur Koordination dieser Maßnahmen sollte die vorliegende *Studie* sein.

In der räumlichen Politik gibt es jedoch Bereiche, die entweder in den regionalen Regelungen wegen der

Verteilung der Zuständigkeiten nicht inbegriffen werden oder, im Gegenteil, nur von Regelungen auf der Woiwodschaftsebene oder sogar auf einer tieferen Ebene geregelt werden dürfen, ohne dass dabei Einfluss auf die makroregionale Ebene ausgeübt wird. In diesem Fall ist eine *Studie* zur überregionalen räumlichen Integration deswegen kein wirksames Koordinationsinstrument.

Gestützt auf die obengenannten Voraussetzungen wurde in dieser *Studie* vom Standardmodell für räumliche *Studien* abgesehen, wo in der Regel Maßnahmen für alle Raumbewirtschaftungsbereiche ohne Bezug auf ihre Wirksamkeit formuliert werden. Es wurde angenommen, dass Integrationsmaßnahmen im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sich auf ausgewählte räumliche Strukturen beziehen sollen, und zwar diejenigen, die solcher Maßnahmen dringend bedürfen und bei welchen ihre Durchführung die besten Ergebnisse geben kann. Diese Strukturen – Konzentrationsgebiete für spezifische Maßnahmen – wurden auf der Grundlage einer Analyse der Konditionalitäten des Gebiets der *Studie* festgelegt. Zu den Hauptkriterien für die Auswahl gehören:

- räumliche Kohärenz, d.h. Streben nach der Bewältigung der Erreichbarkeitsbarrieren in den Randgebieten und Gebieten mit einem geringeren Entwicklungsgrad durch eine bessere Anbindung an zentrale Gebiete (vorwiegend Ausbau und Umbau von Verkehrssystemen und anderer technischer Infrastruktur),
- soziale und wirtschaftliche Kohärenz, d.h. Streben nach einer nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Gebiets durch Abschaffung von Missverhältnissen im Entwicklungsbereich (Entwicklung und Stärkung wirtschaftlicher Aktivierungszentren und -gebieten, Eingriffe in Krisengebieten),
- Kohärenz zwischen den Identitäten und Zielen, die als Identifikation mit geopolitischen, Natur-, Kultur- und Sozialkonditionalitäten und mit auf ihrer Grundlage definierten gemeinsamen Entwicklungszielen für das gesamte Gebiet zu verstehen ist (Bestimmung gemeinsamer Entwicklungsziele und Vorbeugung potenzieller interregionaler Konflikte).

Mit der gewählten Methode wurden 11 Konzentrationsgebiete für spezifische Maßnahmen ausgesondert, für die Prioritäten und sonstige Maßnahmen im Bereich der Raumbewirtschaftung sowie grenzüberschreitende Maßnahmen formuliert wurden. Diese Maßnahmen sollen die Schlüsselprobleme im Bereich der Entwicklung des Gebiets abbauen oder die mit der Raumbewirtschaftung verbundenen Fragen optimieren.

Im Abkommen über die Aufnahme gemeinsamer Arbeiten an der *Studie* haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, bei ihrer Bearbeitung unter Berücksichtigung der Zuständigkeitsvoraussetzungen und bei Beibehaltung inhaltlicher und technischer Standards zusammenzuarbeiten. Mit der Bearbeitung der *Studie* wurden Raumplanungsorgane der drei Woiwodschaften (das Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern, das Woiwodschaftsamt für Stadtplanung, die Abteilung für Raumplanung in der Abteilung für Geodäsie, Immobilienwirtschaft und Raumplanung beim Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie) sowie die Raumentwicklungsabteilung des Infrastrukturministeriums beauftragt. In der Studie wurden von Gebietskörperschaften der drei Woiwodschaften überreichte Anmerkungen im angemessenen Ausmaß berücksichtigt.

Bei den Arbeiten an der *Studie* wurden GIS-Instrumente sowie befindliche Informationssysteme über Raumplanung benutzt. Aus diesem Grund hat die *Studie* einen innovativen Charakter und geht in der methodologischen Hinsicht über die Rahmen routinemäßiger Planungsstudien hinaus. Eine solche Einstellung beeinflusst auch die Möglichkeit, Ergebnisse der Arbeit an der *Studie* durch eine verbesserte Erreichbarkeit von Planauskünften zu nutzen.

Darüber hinaus ist zu betonen, dass das Ziel dieser *Studie* nicht darin liegt, den „Grenzraum“ als solchen zu teilen, sondern lediglich das Gebiet der drei an drei Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Woiwodschaften zu untersuchen und analysieren. Dieses Dokument soll unter anderem räumliche Prioritäten nennen und Beschlussfassung bezüglich der Gestaltung einer gemeinsamen kohärenten räumlichen Politik für den polnischen Teil des westlichen Grenzraums ermöglichen. Erst in einer weiteren Perspektive soll die *Studie* als grundlegendes Werkzeug zur Erstellung einer mit deutschen

Partnern gemeinsamen „Studie der räumlichen Integration“ dienen, wo ein Versuch unternommen wird, den östlichen Grenzraum Deutschlands und Westpolens räumlich zu bestimmen. Bevor jedoch eine Zusammenarbeit mit Partnern auf der deutschen Seite aufgenommen wird und eine gemeinsame *Studie* bearbeitet wird, in der Konditionalitäten für die räumliche Entwicklung, Leitlinien und Prioritäten für die räumliche Politik sowie Durchführungsinstrumente für die räumliche Politik des deutsch-polnischen Grenzraums festgelegt werden, haben die Partner des Abkommens vereinbart, eine kohärente/homogene Planungsstudie für das Gebiet der drei Woiwodschaften zu bearbeiten. Dies wurde eben durch ein solches Instrument ermöglicht, das ohne Zweifel die *Studie zur räumlichen Integration des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums* darstellt.

1.4. Einsatz der Studie in der räumlichen und regionalen Politik

Die *Studie zur räumlichen Integration des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums* ist eine ergänzende Arbeit zu anderen vorhandenen und rechtlich vorgesehenen Planwerken. Sie ergänzt ihre Bestimmungen und unterstützt ihre Einführung. Die *Studie* ist ein Ausdruck für einen politischen Willen, Entwicklungsrichtungen und eine räumliche Integration der Gebiete, die sie beschreibt. Dieses Dokument greift nicht in Zuständigkeiten und Wahl der Entwicklungsziele von Regierungsorganen, Gebietskörperschaften und Privatsubjekten ein.

Die *Studie* hat vorwiegend einen informativen Charakter. Dadurch dass Informationen über die wichtigsten Richtungen und Prioritäten der Entwicklung des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums zur Verfügung gestellt werden, sollen neue Ideen und eine breitere Zusammenarbeit im Bereich der Entwicklungsplanung und Raumplanung zustande kommen. Die *Studie* soll der Optimalisierung des Prozesses einer räumlichen Integration des Gebiets dienen, indem gemeinsame Ziele festgelegt werden, die von den drei Woiwodschaften und der Regierungsseite akzeptiert werden.

Die *Studie* kann auf verschiedenen Ebenen genutzt werden:

- europäische Ebene – als Postulatmaterial für die räumliche Politik der Europäischen Union zur Unterstützung der Entwicklung von Gebieten, die außerhalb des sog. Pentagons – des am meisten entwickelten Gebiets Europas – liegen,
- nationale Ebene – als Grundlage und Empfehlungen für Regierungsdokumente und –programme zur Entwicklung des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums, insbesondere für die Entwicklungsstrategie Westpolens,
- regionale Ebene – als Hinweise für die von den Woiwodschaften geführte Entwicklungs- und räumlichen Politik, koordiniert im gesamten Gebiet der *Studie*,
- subregionale und lokale Ebene – als Grundlage für Planung und Durchführung von Entwicklungs- und Integrationsmaßnahmen, u.a. mit grenzüberschreitendem Ausmaß.

Die Vertragsparteien des Abkommens vom 28. Juni 2010 erwarten, dass eine ähnliche *Studie* für den deutschen Teil des Grenzraums entsteht. Die *Studie* soll in der Zukunft eine Zusammenarbeit der polnischen Woiwodschaften mit deutschen Partnern an einer gemeinsamen deutsch-polnischen Vision der Entwicklung des Grenzraums erleichtern.

1.5. Bisher entstandene Fallstudien

In der Nachkriegszeit stellten die Grenzgebiete kein getrenntes Handlungsfeld in strategischen Dokumenten und Planwerken dar und die Grenze an sich war eine Barriere, die jeden Kontakt und eine Aufnahme einer Zusammenarbeit mit den an der anderen Seite der Grenze liegenden Gebieten unmöglich gemacht hat. In Raumordnungsplänen für den Staat sowie in Raumordnungsplänen für die Woiwodschaften erschien der Grenzraum lediglich im Zusammenhang von Problemen von ganzen Woiwodschaften.

Nach der Wende 1990 wurde das Komitee für Raumwirtschaft bei der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit berufen.

In dieser Zeit haben sich deutsche Politiker bemüht, einen Kontakt mit lokalen Behörden auf der polnischen Seite aufzunehmen. Obwohl eine Bestimmung grundlegender Rahmen für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf zahlreiche Probleme gestoßen ist, wurden bis 1992 fünf Raumordnungspläne für den deutsch-polnischen Grenzraum von der deutschen Seite bearbeitet. Zu diesen gehörten:

- Europäisierung des Oder-Neiße-Gebiets. Die Hauptvoraussetzung dieser Initiative war, in Szczecin einen exterritorialen Hafen und eine Freihandelszone unter Einsatz des polnischen und deutschen Kapitals aufzubauen.
- Deutsch-polnische grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Der Plan hat Gedanken und Schlussfolgerungen inbegriffen, die u.a. eine Verbesserung der Eisenbahn- und Straßeninfrastruktur sowie eine engere Zusammenarbeit der polnischen und deutschen regionalen Partner vorausgesetzt haben. Es sollten Ausschüsse zur Koordinierung der Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzraum berufen werden, und zwar: ein Hauptausschuss, der alle Maßnahmen im gesamten Raum koordinieren soll, und ein Unterausschuss für Probleme der miteinander benachbarten Gebiete. Die östlichen Bundesländer in Deutschland und die westlichen Woiwodschaften in Polen könnten eine unmittelbare Zusammenarbeit nach Unterschreibung entsprechender Verträge ausüben¹.
- Maquiladora-Programm. Das Ziel war, die Erfahrungen aus dem Grenzraum der USA und Mexico im deutsch-polnischen Grenzraum zu nutzen. Unternehmen vom Typ Maquiladora auf der mexikanischen Seite (98% mit amerikanischem Kapital) haben die billige Arbeitskraft genutzt, aus den USA stammende Materialien bearbeitet und die meisten wieder nach den USA exportiert haben.
- Konzept der Förderung der Oder-Region (Stolpe-Plan).
- Der deutsch-polnische Grenzraum als Frage der regionalen Politik (Willers-Plan).

1.5.1. Stolpe-Plan

Das *Konzept der Förderung der Oder-Region* war am meisten umstritten und wurde am meisten in Frage gestellt. Ministerpräsident Brandenburgs Manfred Stolpe hat im Juli 1991 der polnischen Seite ein Dokument überreicht, das auf Initiative des Bundeslandes Brandenburg entstanden ist und wo er Aufbau einer Sonderwirtschaftszone beiderseits der deutsch-polnischen Grenze unter dem Namen Oderraum vorgeschlagen hat². Sie sollte eine Fläche mit der Breite von 50 km auf der deutschen Seite und 100 km auf der polnischen Seite, mit beinahe 5 Mio. Bewohner umfassen. Der Plan sollte Unterstützung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Industrie und Handwerk, Handel und Dienstleistungen, Tourismus, Kommunikation und Telekommunikation auf den beiden Seiten der Grenze gewähren.

Viele von diesen Unternehmungen wurden nur allgemein (z.B. Bau eines Oder-Donau-Kanals oder Autobahn Nord-Süd auf der polnischen Seite) dargestellt, andere wurden mehr konkret (z.B. Sonderwirtschaftszone beiderseits der Grenze in der Schwedt-Frankfurt-Region, Markt- und Einkaufszentrum Frankfurt-Słubice, japanisch-koreanische Industriesiedlung in der Szczecin-Region) gezeichnet. Dem Vorschlag zufolge sollte die landwirtschaftliche Produktion (außer Anbau von Industrierohstoffen in der gesamten Zone) abnehmen und Forstwirtschaft, Industrie, Handwerk und Dienstleistungen, u.a. Tourismus sollten sich entwickeln. Szczecin – ein freier Hafen – und die freie Wirtschaftszone sollten Investoren locken. Es wurde auch eine wichtige Rolle für die Entwicklung des polnischen Grenzhandels vorgesehen, der durch Kreditsystem Investitionen in Gastronomie- und Hotelanlagen anspornen sollte³. Dem Vorschlag zufolge sollten die meisten Investitionen von privaten Unternehmern mithilfe von einer Deutsch-Polnischen Entwicklungsbank gewährten Krediten getätigt werden. Die Entwicklungsbank sollte von den Regierungen Polens und Deutschlands mit dem Kapitalverhältnis 70:30 für die deutsche Seite aufgebaut

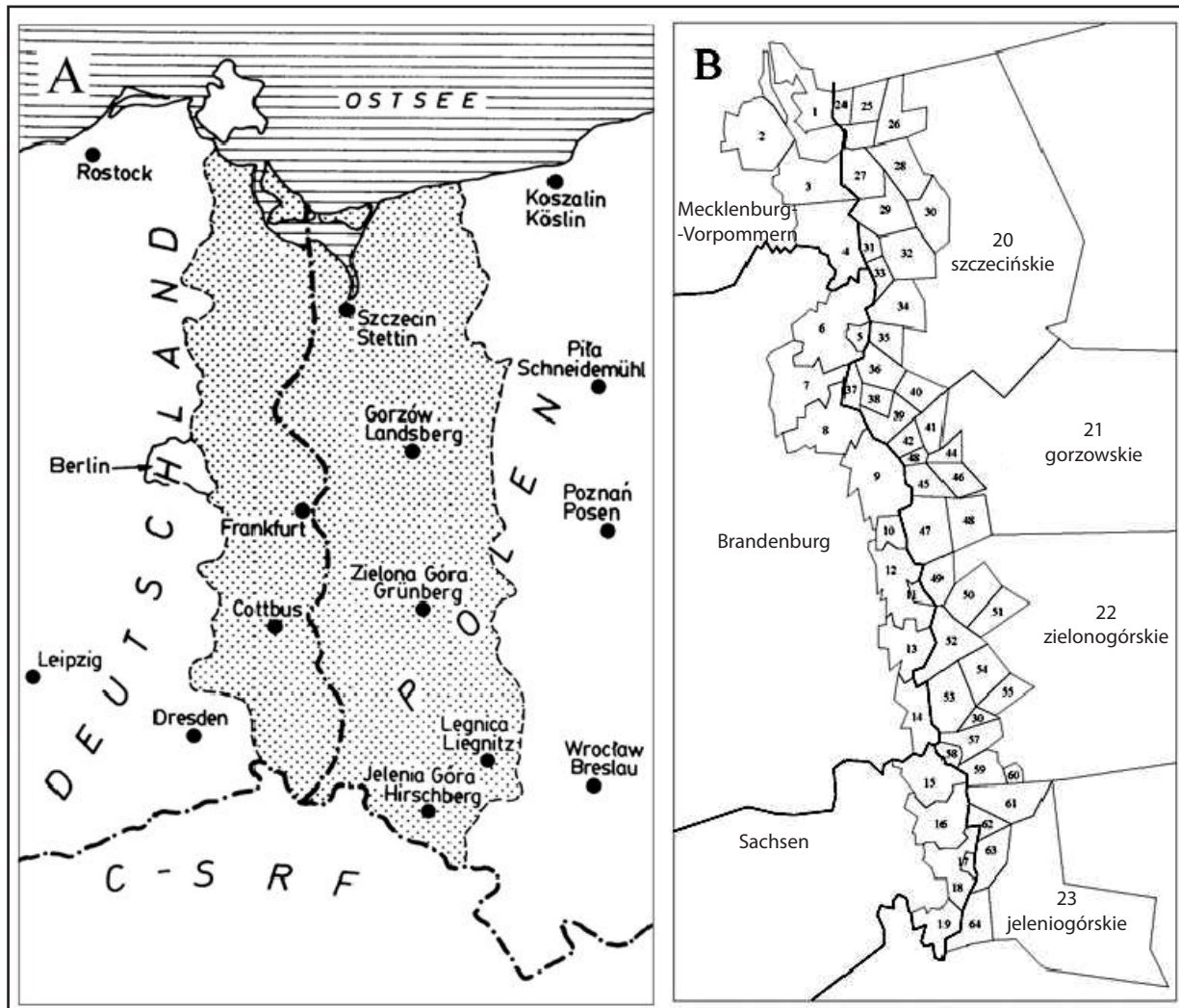
¹ Vgl. W. Malendowski, M. Ratajczak, *Euroregiony. Polski krok do integracji*, Wrocław 2000, S. 85.

² Siehe Antwort des Außenministers auf die Frage Nr. 845 bezüglich der Stellungnahme des Außenministers zu deutschen Programmen für Zusammenarbeit im Grenzraum mit Polen, die von der deutschen Seite nach 1989 veröffentlicht wurden, Warszawa, 16. August 1999, S. 4.

³ M. Guz-Vetter, *Polsko-niemieckie pogranicze. Szanse i zagrożenia w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2002, S. 15.

werden; der Sitz der Bank sollte in Berlin sein, sein Vorstandsvorsitzender sollte ein Deutscher sein und die Abrechnungswährung sollte die deutsche Mark sein.⁴ Dem Dokument wurde ein kühler Empfang von der Seite der polnischen Regierungs- und Regionalkreise zuteil und es wurden keine Arbeiten daran aufgenommen.

Abbildung 1. Der deutsch-polnische Grenzraum nach dem Konzept von Stolpe (A) und Willers (B).



Quelle: *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec*, Stanisław Ciok, Wrocław-Universität.

1.5.2. Willers-Plan

Der nächste Vorschlag der deutschen Seite – Der deutsch-polnische Grenzraum als Frage der regionalen Politik (Willers-Plan) betonte meist Schaffung günstiger institutioneller wirtschaftlicher und politischer Bedingungen für eine schnelle Entwicklung der Grenzräume. Der Plan umfasste neunzehn deutsche Kreise aus Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen sowie einundvierzig Gemeinden aus den

⁴ Im Oktober 1991 hat die polnische Seite im Rahmen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit der deutschen Seite kritische Anmerkungen überreicht. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Konzept auf der polnischen Seite als Ausdruck für eine neue deutsche Expansion in den Osten empfangen wurde und dass es mindestens deutsche einseitige wirtschaftliche Prioritäten betont hat, ohne dabei polnische Interessen hinreichend zu berücksichtigen. Es wurde hervorgehoben, dass bei den Arbeiten an der regionalen Politik Polens langfristig keine Aussonderung westlicher Grenzregionen weder als eine getrennte administrative Einheit noch als eine sog. Funktionsregion vorgesehen wird.

vier damals existierenden Woiwodschaften: Woiwodschaft Szczecińska, Gorzowskie, Zielonogórskie und Jeleniogórskie. Die Fläche hatte 17,2 Tausend km² und beinahe 1,9 Mio. Bewohner. Die Verfasser des Plans haben auf die deutliche Kluft in der finanziellen Förderung des polnischen und deutschen Teils des Grenzraums hingewiesen. Der deutsche Teil hat damals Förderung aus den Bundesmitteln, EWG-Mitteln (Mitteln aus den Programmen Aufschwung des Ostens und Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur), Steuererleichterungen und Kreditmöglichkeiten zu sehr günstigen Bedingungen erhalten, während dem polnischen Grenzraum keine finanzielle Unterstützung vom Staat gewährt und aus den EWG-Mitteln lediglich geringe Mittel aus den Programmen Uwertura und PHARE zugeteilt wurden.⁵

1.5.3. Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze (1995)

Eine Antwort auf die deutschen Konzepte haben Regionalisten aus Szczecin, Zielona Góra und Wrocław gegeben, die einen dringenden Forschungsbedarf in diesem Bereich sahen. Es sind einige erste Teilfallstudien entstanden.⁶ Nach 1992 wurden zentrale Arbeiten am Konzept der Bewirtschaftung des Grenzraums aufgenommen, was eine Bearbeitung der Gerichteten Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze von 1995 zur Folge hatte.

Ein charakteristisches Merkmal dieser Studie ist die doppelte Teilung des Grenzraums. Die erste Teilung, bei der die abnehmende Kraft der gegenseitigen Einflussnahme der Grenzkontakte ein Kriterium dargestellt hat, war eine Einteilung in eine Grenzzone, eine regionale Zone und eine überregionale Zone. Die andere Teilung hat Strukturstreifen zustande gebracht, und zwar: einen südlichen, mittleren und nördlichen Streifen (im Unterschied zum Stolpe-Plan und anderen Plänen umfasste dieses Konzept auch Berlin und Poznań). Einen großen Wert des Konzeptes hat eine detaillierte Analyse der Konditionalitäten sowie des Potentials und Entwicklungsbarrieren beiderseits der Grenze dargestellt. Die Hauptziele und Entwicklungsrichtungen wurden in drei Punkten zusammengefasst und hatten folgenden Umfang:

- Umweltschutz und Sanierung verseuchter Gebieten, Tourismusentwicklung in Naturgebieten, Verbesserung der Wasserwirtschaft, Umstrukturierung der Landwirtschaft,
- Entwicklung von Siedlungsstrukturen – von wichtigen Zentren mit überregionaler und europäischer Bedeutung (Szczecin, Poznań, Wrocław) sowie von solchen mit regionaler Bedeutung (Wałbrzych, Jelenia Góra, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Koszalin),
- Entwicklung der technischen Infrastruktur, Verbesserung der Funktion aller Verkehrszweige, Notwendigkeit der Verminderung ihrer Einflussnahme auf die Umwelt, Verbesserung der Erreichbarkeit der subregionalen Zentren.

Die Haupteinheiten der räumlichen Struktur sollten Entwicklungstreifen des westpolnischen Städtetetzes und städtische Servicezentren sein. Der Hauptstreifen verlief von Nord nach Süd über Szczecin, Zielona Góra und Jelenia Góra und der unterstützende Streifen umfasste Koszalin, Poznań, Legnica, Wrocław und Wałbrzych. Breitenkreisstreifen verlief entlang der geplanten Autobahnen A2 und A4. Ein getrennter Streifen stellt ein Grenzstädtetetz dar, die – wie die Verfasser der Studie vorausgesehen haben – in der Zukunft zu Kreisstädten werden sollten: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin und Zgorzelec.

Obwohl Poznań und Wrocław auf dem Gebiet der vorgeschlagenen Entwicklungstreifen lagen, wurden sie nicht – im Unterschied zu Berlin – unmittelbare Empfänger der Bestimmungen der Studie, weil sich die Studie in ihrem Inhalt auf die damaligen Grenzwoiwodschaften konzentrierte.

Im Bereich der Entwicklung der technischen Infrastruktur haben die Verfasser der Studie einen großen Wert auf die Eisenbahn und Förderung der Zugverbindungen als ein schnelles und umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Vergleich zu Autoverkehr gelegt. Sie forderten eine höhere Geschwindigkeit der Verbindungen,

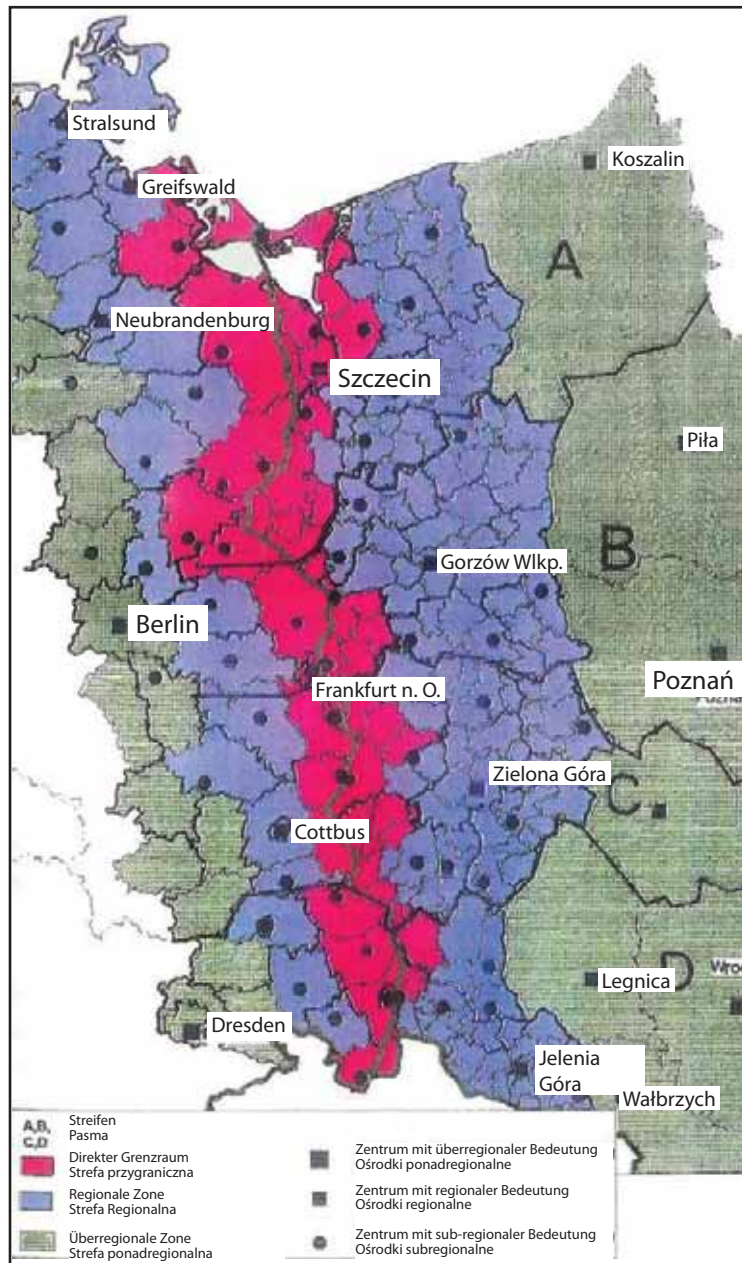
⁵ Bednarski R., *Superregion polsko-niemiecki jako próba reaktywacji planu Stolpego-Willersa*, „Ekonomia i Zarządzanie”, Band 2, Nr. 2. Wydział Zarządzania Politechniki Białostockiej, Białystok 2010, S. 13-14.

⁶ A. Nowakowski, W. Olejniczak (Szczecin): *Współpraca graniczna z Niemcami. Opcja szczecińska*; Marian Ekert (Zielona Góra): *Problemy rozwoju obszarów przygranicznych. Środkowe Nadodrze*; S. Ciok (Wrocław): *Problematyka obszarów przygranicznych Polski Południowo-Zachodniej. Studium społeczno-ekonomiczne*.

was in der weiteren Perspektive die Eisenbahn vor einem Abfluss von Passagieren schützen soll.

Die Bestimmungen der Studie haben Empfehlungen für Verwaltungsbehörden und Privatsubjekte auf allen Ebenen dargestellt.

Abbildung 2. Teilung des Gebiets Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze



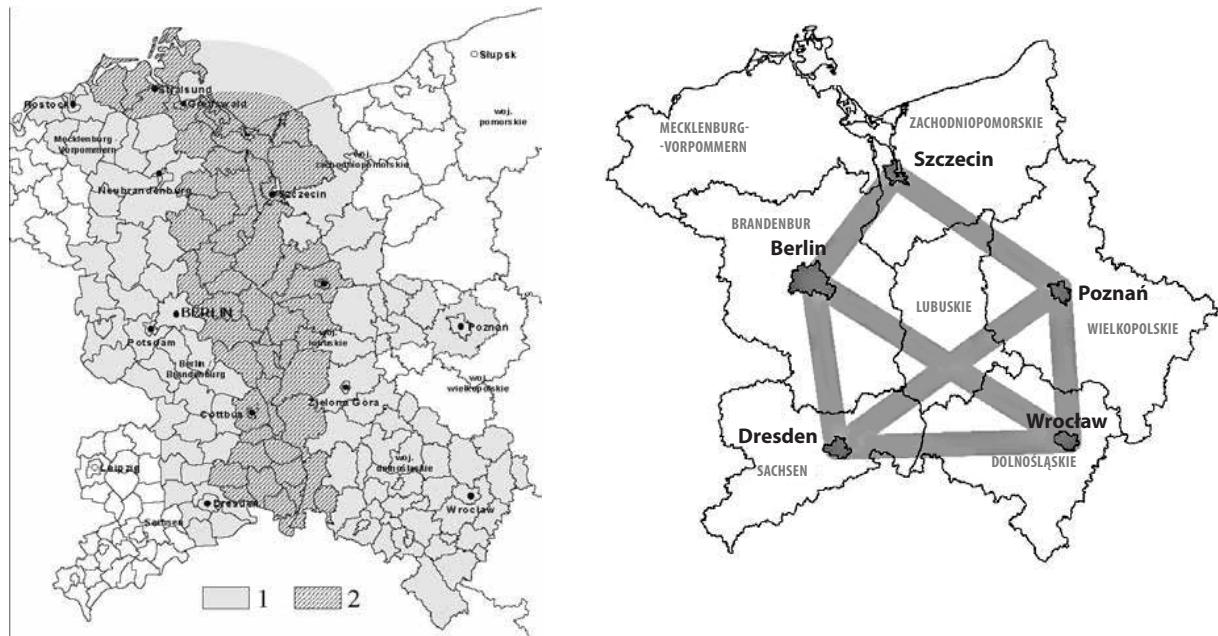
Quelle: Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze, Warszawa 1995.

1.5.4. Aktualisierung der Studie; das deutsch-polnische Haus

Zusammen mit der geänderten Konditionalitäten (Gebietsreform, erwartete Erweiterung der Europäischen Union nach Osten) musste die Studie aktualisiert werden. Die Aktualisierte Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze wurde im Mai 2002 veröffentlicht. Im Dokument wurden die meisten nicht durchgeführten Postulate aus der Studie von 1995 wiederholt, darüber

hinaus sind auch neue Themen wie Sanierung von Bergbauflächen und Hochwasserschutz (das Interesse an diesem Thema ist nach 1997 deutlich gestiegen) zugekommen. Das von der Studie besprochene Gebiet wurde um große Verwaltungs- und Wirtschaftszentren erweitert und umfasste jetzt Rostock, Poznań, Dresden und Wrocław.⁷

Abbildung 3. Teilung des Grenzraums in der Aktualisierten Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze (links) und im Deutsch-Polnischen Haus (rechts)



Quelle: Stanisław Ciok, *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec*, Wrocław-Universität

Die Aktualisierung der Studie ist mit einem neuen Konzept der deutschen Seite zusammengefallen, das der Erweiterte Deutsch-Polnische Grenzraum oder das Haus der Deutsch-Polnischen Zusammenarbeit genannt wird. Die Initiative hat – ähnlich wie das polnische Dokument – eine Erweiterung des Gebiets der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit um Dresden, Wrocław und Poznań vorausgesetzt.

1.5.5. Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze (2005)

Die Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze wurde 2005 vom Team des Instituts für Geographie und Raumbewirtschaftung an der Polnischen Wissenschaftsakademie in Warszawa unter der Leitung von Prof. hab. Dr. Grzegorz Węclawowicz auf Auftrag des Infrastrukturministeriums bearbeitet. In der Studie wurden zwei Skalen der Teilung des Grenzraums angewandt: eine lokale (an der Grenze liegende Gemeinden) und eine überregionale Skala (an der Grenze liegende Woiwodschaften oder ihre Teile). Der Umfang der Studie ist wesentlich größer als bei den früheren Bearbeitungen und ihre Analyse der Konditionalitäten erscheint als vollständig. Zu den Hauptzielen der Studie gehören:

- Sicherung einer räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Kohärenz des deutsch-polnischen Grenzraums mit dem restlichen Teil des Landes und den östlichen Regionen Deutschlands.
- Angabe von Formen und Richtungen des Wandels der ungünstigen Randlage in der nationalen Perspektive in eine günstige Lage in der breiteren europäischen Perspektive,

⁷ Aktualizacja studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast in Warszawa und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin, 2002.

- Abschaffung der Peripheriemerkmale durch Integration wirtschaftlicher und sozialer Maßnahmen und Diffusion der Innovationen über die Grenze sowie Nutzung der Lage der Grenzgebiete in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in der Nähe der sich stärker integrierenden Metropolregionen von Szczecin, Poznań und Wrocław auf der polnischen Seite und der Berlin- und Dresden-Metropolen auf der deutschen Seite.

Im Dokument wurde ein neues Entwicklungsparadigma, gestützt auf ein Netzwerk von Metropolen und eine Stärkung ihrer Verbindungen, dargestellt.

Von Entwicklungstreifen oder Streifen der schnelleren Entwicklung wurde zugunsten einer Diffusion von Entwicklungsimpulsen aus den Metropolzentren abgesehen. In der Studie wurde festgestellt, dass bei der Erreichung der Hauptziele man sich auf Stimulierung des endogenen Potenzials des Grenzraums konzentrieren soll, dessen wichtigstes Element die Metropolverperspektive Szczecin-Poznań-Wrocław darstellt. Um diese Perspektive herum soll eine wirtschaftliche Integration geschehen und von dort aus sollen Innovationen in das gesamte Grenzgebiet überführt werden. Es ist notwendig, infrastrukturelle Verbindungen zwischen den Metropolen zu stärken; als Erstes sollte eine Stärkung der Verbindungen des gesamten Gebietes und der Regionalzentren mit den polnischen nationalen Metropolen, und erst später auch mit den deutschen angestrebt werden.

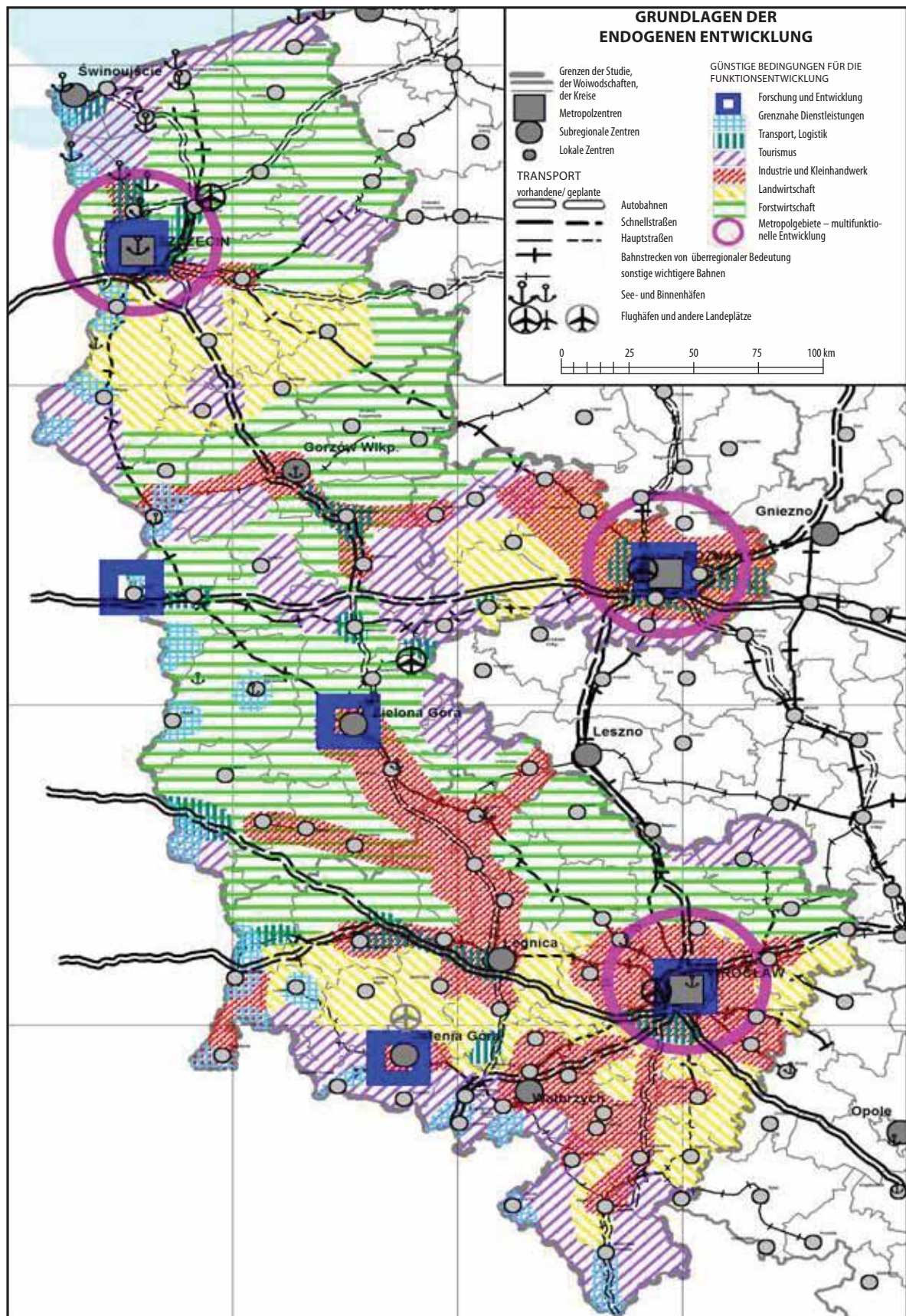
Trotz der geänderten Darstellungsweise des Entwicklungspotenzials des Grenzraums in der Studie wurde ein Entwicklungstreifen des mitteleuropäischen Verkehrskorridors (das Konzept wurde seit 2004 von den Woiwodschaften: Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie zusammen mit Auslandsregionen durchgeführt) inbegriffen. Der Verkehrskorridor würde die S3-Straße, E59-Eisenbahnroute und die Oder-Wasserstraße umfassen. Zu den Hauptargumenten für Verkehrsinvestitionen im Gebiet des Korridors zählen: Erweiterung der Hafenbasis Szczecin-Świnoujście, Reaktivierung der Binnenschifffahrt an der Oder als der einzigen polnischen Wasserstraße, die die Verkehrsfunktion entwickeln könnte, und Verbesserung der Verkehrserreichbarkeit der regionalen Zentren: Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra.

In der Zusammenfassung haben die Verfasser allgemeine oder mehr detaillierte Richtlinien für künftige Planwerke bestimmt. Zu diesen zählen:

- ein kohärentes Verkehrs- und Kommunikationssystem als Element, die die wirtschaftliche Entwicklung und Grundlage für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region stimuliert,
- Entwicklung von Fachdienstleistungen in Metropolgebieten und mittelgroßen Städten sowie in manchen Grenzzentren,
- keine inhaltlichen Prämissen für Verschiebung eines Teils der Verkehrsfunktionen der Hafenanlage Szczecin-Świnoujście zu kleinerem Ostsee-Häfen und Binnenhäfen an der Odra (Schwedt),
- Verhinderung einer übermäßigen Einschränkung der wirtschaftlichen Entwicklung im polnischen Grenzraum wegen zu restriktiven ökologischen Normen, z.B. im Zusammenhang mit Natura 2000-Gebieten,
- Verhinderung der Abwälzung auf die polnische Seite von lästigen Anlagen, was unmittelbar aus dem wirtschaftlichen und finanziellen Überlegenheit Deutschlands folgt.

Die deutsche Seite hat auf die *Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze* mit einer Erklärung über die Aufnahme von Arbeiten an einer ähnlichen Studie für das Gebiet auf ihrer Seite der Grenze geantwortet. Bisher ist eine solche Studie noch nicht entstanden.

Abbildung 4. Gerichtete Studie zur Raumbewirtschaftung im Gebiet längs der deutsch-polnischen Grenze, Warszawa 2005.



2. KONDITIONALITÄTEN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG

2.1. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums auf der europäischen und nationalen Ebene

Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, der der Gegenstand der Studie ist, umfasst folgende Woiwodschaften: Dolnośląskie, Lubuskie und Zachodniopomorskie. Im Norden ist der Raum von der Ostseeküste begrenzt, im Osten grenzt er an die Woiwodschaft Pomorskie, Wielkopolskie und Opolskie, im Süden an folgende Kraje der Tschechischen Republik: Olomoucký, Pardubický, Královéhradecký und Liberecký und im Westen an folgende Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland: Sachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern an. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch die Nähe zu Berlin, der die räumliche Politik gemeinsam mit Brandenburg betreibt.

Die Lage an der Ostsee ist entscheidend dafür, dass Polen, und dadurch auch der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, zum Ostseeraum gehören. Gegenüber der westpommerschen Küste liegt an der anderen Seite der Ostseeküste die dänische Hauptstadtregion (Kopenhagen und Bornholm) sowie die schwedischen Regionen Skåne und Blekinge.

Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums liegt im Gebiet der Nordeuropäischen Tiefebene und der Böhmisches Masse. Vom Norden nach Süden streckt sich dieser Raum über beinahe 500 km, was in Verbindung mit unterschiedlichen physiografischen Bedingungen sich in verschiedenen Raumbewirtschaftungsweisen innerhalb der Region widerspiegelt und eine Grundlage für wirtschaftliche Tätigkeiten mit sehr unterschiedlichen Profilen bildet. Ein räumliches Element, das den Raum unter verschiedenen Aspekten vom Norden nach Süden zusammenschweißt, ist der Fluss Oder.

Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums macht 18,2% der Landfläche aus und wird von 14,6% der polnischen Bevölkerung bewohnt. Die Region steht für 14,4% des Bruttoinlandsprodukts.

Tabelle 1. Ausgewählte Daten zum polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums (2012)

Merkmal	Woiwodschaft			Von der Studie umfasstes Gebiet	Polen
	dolnośląskie	lubuskie	zachodniopomorskie		
Fläche in km ²	19 947	13 988	22892	56 826	312 679
in %	6,4	4,5	7,3	18,2	100,0
Bevölkerung in Tausend	2 914,4	1 023,3	1 721,4	5 659,1	38 533,3
in %	7,6	2,7	4,5	14,7	100,0
Bevölkerungs- -dichte in Personen pro 1 km ²	146	73	75	100	123
Urbanisierung in %	69,6	63,3	68,8	68,2	60,6
Bruttoinlands- -produkt pro Einwohner in % (2010 r.)	112,5	84,5	87,0	99,7	100,0

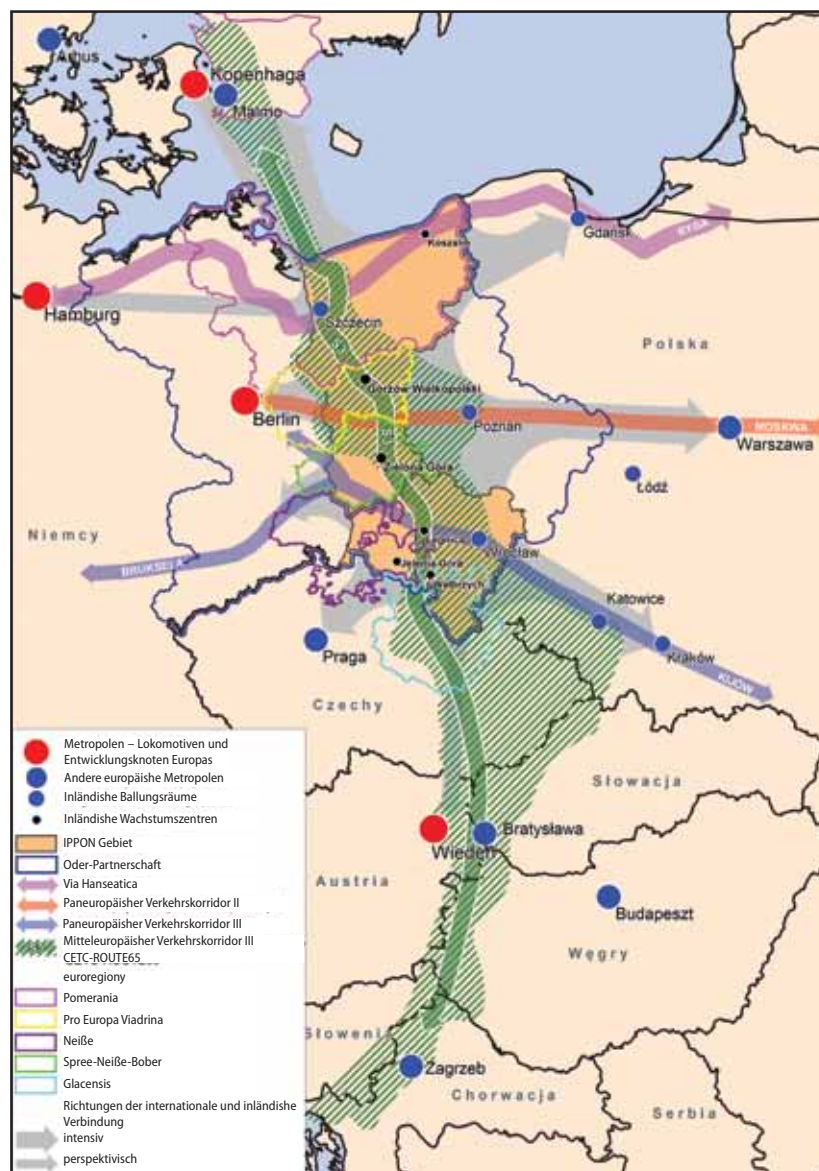
Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

2.1.1. Die europäische Ebene

2.1.1.1. Geopolitische Lage in Beziehungen Osten-Westen und Norden-Süden

Dank seiner Lage in Mittel- und Osteuropa hat Polen Verbindungen zu verschiedenen europäischen Gebieten. Die Mitgliedschaft in der Europäischen Union verbindet das Land mit den Ländern Westeuropas. Ein formales und faktisches Ergebnis dieser Mitgliedschaft sind Integrationsprozesse, die in den EU-Ländern geschehen. In diesem Bereich ist die Einflussnahme Deutschlands besonders stark, das seine wirtschaftlichen Interessen u.a. über Polen nach Osten betreiben. Die Lage an der Ostsee zieht hingegen Polen automatisch in den Kreis der Länder aus dem Ostseeraum ein. Zu Verbindungselementen zählen Verkehrsverbindungen über die Ostsee in der Achse Norden-Süden sowie die internationale und interregionale Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Umwelt und Ufergebiete. Der südliche Teil des Landes ist in gewissem Ausmaß auf Zusammenarbeit mit den Ländern aus dem Einzugsgebiets der Donau eingestellt. Im deutsch-polnischen Grenzraum haben alle diese Faktoren unterschiedlich starke Auswirkungen mit unterschiedlichen räumlichen Umfängen. Am schwächsten oder gar nicht spürbar sind Verbindungen mit Osteuropa – mit den Gebieten von außerhalb der Außengrenze der EU.

Abbildung 5. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums in Polen und in Europa.



Der deutsch-polnische Grenzraum ist, ähnlich wie das meiste Gebiet Polen, ein Bereich, wo Einflüsse aus West- und Osteuropa durchdringen. Dieser an der Grenze zwischen den slawischen und germanischen Völkern gelegene Raum befand sich in seiner Geschichte unter verschiedenen Regierungen. Diese geschichtlichen Konditionalitäten, wie auch die Wechselhaftigkeit und Unsicherheit der Grenzen haben die Dynamik seiner Entwicklung sowie seine Kultur beeinflusst. Den größten Einfluss auf die aktuelle geopolitische Lage des deutsch-polnischen Grenzraums hatte die neuste Geschichte, insbesondere der polnische Beitritt der Europäischen Union 2004 und des Schengen-Raums 2007. Infolge dieser Veränderungen waren die Grenzen des Landes kein Hindernis mehr und ein freier Verkehr von Personen, Dienstleistungen und Waren wurde möglich. Dies hat den Weg zur verbesserten territorialen Kohärenz der Grenzräume eingeräumt. Das hat eine Emigrationswelle aus Polen verursacht. Andererseits wurden die Arbeitsplätze an Grenzübergängen abgeschafft. Der Grenzraum wurde zu einem Transitgebiet und nicht ein Ziel von Touristenreisen.

Die grenznahe Lage an der See verbindet sich mit dem Transitcharakter des Gebiets. Hier kreuzen sich internationale Verbindungen Westen-Osten – aus Westeuropa nach Osteuropa, u.a. in die Ukraine, nach Weißrussland, Russland und in die baltischen Staaten – sowie Verbindungen Norden-Süden, aus der Skandinavischen Halbinsel nach Südeuropa. Während der Vorbereitungen der Länder aus Mittel- und Osteuropa zum EU-Beitritt wurden zwei paneuropäische Verkehrskorridore in Richtung Westen-Osten, die aus der Sichtweise der Interessen der politisch und wirtschaftlich stärkeren Länder der Europäischen Union wichtiger ist, bestimmt: PEK 2 (Brüssel-Berlin-Warszawa-Moskau) und PEK 3 (Berlin-Dresden-Wrocław-Kiew). Beide führen durch den polnischen Teil des Grenzraums und sind intensiv genutzt; die Verkehrsachse des 2. PEKs ist die A2-Autobahn, die meridional über Woiwodschaft Lubuskie in der Świebodzin-Region, symmetrisch zwischen Gorzów und Zielona Góra, verläuft. PEK 3 in Form von der Landstraße Nr. 4 und 18 (Jędrzychowie-Olszyna-Wrocław-Kraków) stellt eine zur Oder parallele Entwicklungsachse von Dolny Śląsk dar.

In der Richtung Norden-Süden führt der paneuropäische Verkehrskorridor 4 über Zentralpolen, er geht doch nicht über den polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums oder die Häfen der Odermündung. Die dynamische wirtschaftliche Entwicklung und Innovationskraft der Regionen Skåne und Øresund einerseits, und die Aufnahmefähigkeit der Wirtschaften in den Ländern südlich von Polen begünstigen eine Intensivierung der meridionalen Verbindungen. Die Lücke, die sich aus dem Verlauf des paneuropäischen Verkehrskorridors über dieses Gebiet ergibt, wird von der Initiative der europäischen Regionen – dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65 – gefüllt.

2.1.1.2. Der polnische Teil des Grenzraums auf dem Hintergrund der Ostseeregionen

Polen gehört zu den Ländern im Ostseeraum, doch im polnischen Teil des Grenzraums ist nur die Woiwodschaft Zachodniopomorskie eine Woiwodschaft mit einem Zugang zur See. Von entscheidender Bedeutung für die Verbindung des Raums mit der Ostseeküste sind Häfen der Odermündung, geleitet von Szczecin und Świnoujście. Über die grenznahen Woiwodschaften verlaufen Hauptverkehrsrouten, die zu den Häfen führen. In der Verlängerung dieser Routen auf der anderen Seite der Ostsee liegen schwedische und dänische Regionen: Skåne und Blekinge, Kopenhagen und Bornholm.

Verkehrs- und Funktionsverbindungen des Grenzraums in der Richtung Norden-Süden konzentrieren sich um den Mitteleuropäischen Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65 herum. Teile des Verkehrskorridors verbinden die wichtigsten Wirtschaftszentren des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums über die Ostsee mit den Ländern der Skandinavischen Halbinsel. Ein effektives Ergebnis dieser Verbindungen ist die Fährverbindung Świnoujście-Ystad, über die jährlich 760 Tausend Passagieren und 380 Tausend Personen- und Lastwagen, ca. 20 Tausend Zugwagen und 3,3 Mio. Tonnen Frachtgüter befördert werden. Ein anderes Beispiel für die Ostsee-Zusammenarbeit ist die Euroregion Pomerania.

Die Zusammenarbeit im Ostseeraum wird vom Programm für europäische territoriale Zusammenarbeit für die Ostseeregion für den Zeitraum 2007-2013 und vom Programm der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Südostsee 2007-2013 gefördert. Einen Einfluss auf die Entwicklung dieser Zusammenarbeit

hat auch die Konferenz der Subregionen des Ostseeraums (Baltic Sea States Subregional Co-operation, BSSSC). Sie hat einen politischen Charakter und zu den Teilnehmern gehören außer der Behörden der Ostseeregionen auch Vertreter der regionalen Verwaltung und Institutionen, die mit dem Ostseeraum verbunden sind.

Es gibt jedoch keine Zusammenarbeit der Woiwodschaft Zachodniopomorskie mit dänischen Regionen. Kopenhagen und die grenzübergreifende schwedisch-dänische Region Øresund gehören zu den sich am besten entwickelnden Regionen im Ostseeraum und eine solche Zusammenarbeit könnte mit Nutzen für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie und mit ihrer Vermittlung – für den gesamten Grenzraum erfolgen.

Abbildung 6. Perspektive der territorialen Entwicklung des Ostseeraums 2030 (nach dem Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030).

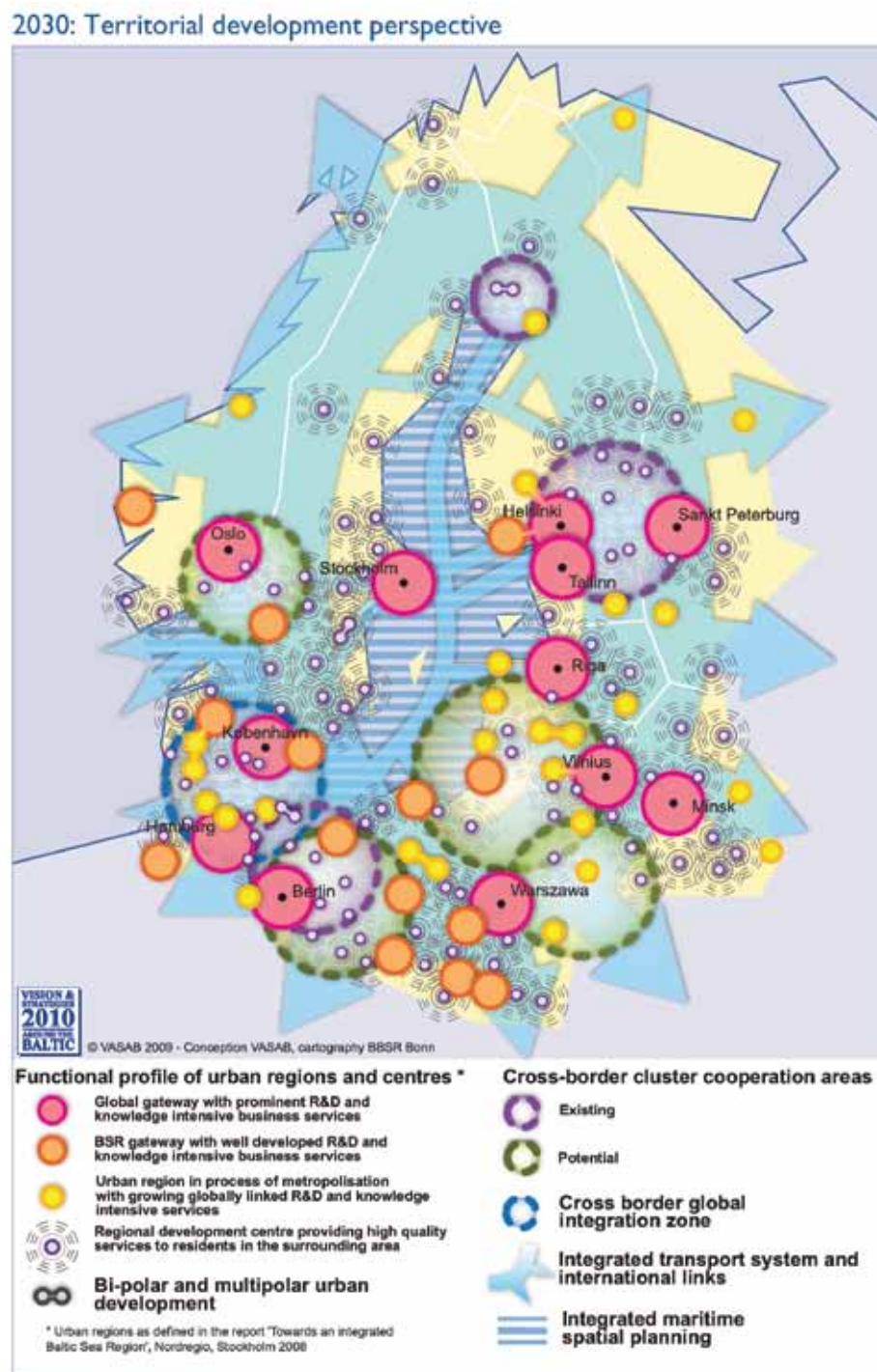


Tabelle 2. Woiwodschaften des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums auf dem Hintergrund der Nachbarregionen – ausgewählte Daten.

Woiwodschaft/Region	Fläche in km ²	Bevölkerung in Tausend Personen	Geburtenzuwachs pro 1000 Bewohner	BIP pro 1 Bewohner lt. Kaufkraftparität EU=100	Anteil der Landwirtschaft im Brutto-Mehrwert in %	Anteil der Dienstleistungen im Brutto-Mehrwert in %	Anteil Studenten in der Bevölkerung im Alter 20-24 in %	Öffentliche Straßen mit Belag in km pro 100 km ²
Jahr	2010	2010	2009	2008	2008	2008	2010	2008
POLEN	312 679	38 200	0,9	52,3	3,7	65,3	52,2	83,6
Grenzraum auf der polnischen Seite (IPPON-Projekt)	56 826	5 581	0,3	55	2,6	63,1	56,1	69,6
Dolnośląskie	19 947	2 877	-0,4	60	1,8	59,9	73,3	91,5
Lubuskie	13 988	1 011	1,7	48	3,6	61,8	35,2	58,3
Zachodniopomorskie	22 892	1 693	0,9	51	3,6	70,1	62,5	57,5
Opolskie	9 412	1 031	-0,4	48	4,3	57,7	44,4	89,3
Pomorskie	18 310	2 230	3,5	53	2,5	67,3	56,2	64,6
Wielkopolskie	29 827	3 408	2,7	59	5,1	59,8	64,9	87,9
Grenzraum auf der deutschen Seite	71 971	11 799	-2,7	88	1,1	74,9	47,6	50,5
Berlin	892	3 443	0,0	99	0,1	81,6	64,9	41,8 ^I
Nordöstliches Brandenburg	29 477	2 512	-3,1	75	2,4	71,8	31,8	42,9 ^I
Südwestliches Brandenburg				88	1,6	73,7		
Meklemburg-Vorpommern	23 186	1 651	-4,8 ^{II}	81	2,8	77,5	31,9	27,9 ^I
Sachsen	18 416	4 193	-1,9 ^{II}	86	1,0	68,9	b.d.	73,7
Südschweden – Skåne und Blekinge	2 561	1 381	2,6	107		71,0	79,0	136,6
Hauptstadtregion Dänemarks – Kopenhagen und Bornholm	13 968	1 714	2,9	152	0,3	84,3	108,0	Keine Daten
Liberecký kraj	3 163	448	2,0	65	1,8	53,0	34,0	Keine Daten
Hradecký kraj	4 758	561	0,6					
Pardubický kraj	4 519	518	1,2					
Olomoucký kraj	5 267	641	0,7	64 ^{III}	1,8 ^{III}	49,2 ^{III}	39,6 ^{III}	Keine Daten

^I Nur überlokale Straßen, ohne Gemeindestraßen.^{II} 2008 r.^{III} Zusammen mit dem Moravskoslezský kraj

Quelle: Eigenbearbeitung auf der Grundlage der Daten des Hauptstatistikamts und Eurostat.

Dem Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 geht die Gestaltung des Ostseeraums in Richtung von globalen Knoten, deren Platz Metropolen nehmen, die bereits heute in diesem Gebiet dominierend sind, sowie von anderen Knotenzentren mit gut entwickelten Geschäfts-, Innovations- und Wissenschaftsfunktionen. Zu den letzteren werden im polnischen Teil des Grenzraums Wrocław und Szczecin gehören. Gorzów Wlkp. und Zielona Góra, bei denen eine systematische Konzentration der Metropolfunktionen auftritt, haben auch eine große Chance, sich an dieses Netzwerk der Zusammenarbeit anzuschließen. Der deutsch-polnische Grenzraum wird innerhalb von einem von manchen grenzübergreifenden Clustern und Kooperationsgebieten liegen, wobei sein Hauptzentrum Berlin sein wird.

2.1.1.3. Das europäische Netzwerk der Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sind ein Bestandteil des europäischen Netzwerks von Naturschutzgebieten. Die ökologischen Strukturen von internationaler Bedeutung sind von folgenden Einrichtungen geschützt:

- das Netzwerk ECONET,
- das Netzwerk Natura 2000, die besondere Vogelschutzgebiete (sog. Vogelhorste), besondere Erhaltungsgebiete (sog. Siedlungshorste) sowie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) umfasst,
- Biosphärenreservate aus dem UNESCO-Programm Man and Biosphere (MaB),
- die Helsinki-Konvention zum Schutz der Umwelt des Ostseeraums von 1974 und die von ihr proklamierte Kommission für den Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum (HELCOM),
- die Ramsar-Konvention von 1971,
- das Europäische Landschaftsübereinkommen.

Der polnische Teil des Grenzraums liegt im Streifen der Flachländer, der sich von der Nordsee über Holland, Norddeutschland, Polen, Weißrussland und Russland bis zum Ural erstreckt. Die Landschaft dieses Raums war vorwiegend von Vergletscherungen gestaltet. Die Fort- und Zurückbewegungen des Eisschildes hat ein Reichtum an verschiedenen Formen hinterlassen. Auf das Gebiet der Sudeten und des Sudetenvorlands hat zusätzlich die Gebirgsbildung einen Einfluss ausgeübt.

Die nördliche Grenze der Woiwodschaft Zachodniopomorskie ist die Küste der Ostsee mit einer komplexen Physiografie in der Odermündung. Die Woiwodschaft Zachodniopomorskie und der nördliche Teil der Woiwodschaft Lubuskie sind Gebiete mit einer bedeutenden Anzahl Seen. Dort gibt es zahlreiche Seeplatten und große Einzelseen. Der nördliche Teil der Woiwodschaft Dolnośląskie umfasst hingegen das Sudetenvorland und -gebirgsketten: Góry Izerskie (Isergebirge), Karkonosze (Riesengebirge), Góry Sowie (Eulengebirge), Góry Stołowe (Heuscheuergebirge), Góry Złote (Reichensteiner Gebirge). Zu den typischen Merkmalen des polnischen Teils des Grenzraums zählen auch die vielen Wälder, die vor allem in der Woiwodschaft Lubuskie vorkommen.

Die wertvollsten Naturgebiete sind der Meerbereich, die Täler der Oder, Warthe und Netze, Sudeten und Sudetenvorland. Die Gebirgsketten auf der polnischen, tschechischen und deutschen Seite machen einen einheitlichen Teil solcher Gebiete aus. Das Oder-Tal, das im 19. und 20. Jahrhundert als Wasserstraße genutzt wurde, hat Funktionen eines paneuropäischen Biotopverbunds beibehalten.

Im polnischen Teil des Grenzraums gibt es fünf Nationalparks (Woliński (Wolliner Nationalpark), Drawieński (Nationalpark Drawa), Ujście Warty (Warthemündung), Karkonoski (Riesengebirge-Nationalpark), Góry Stołowych (Nationalpark Heuscheuergebirge) sowie 25 Landschaftsparks.

2.1.1.4. Metropolisierungsprozesse

Die Europäische Union setzt voraus, dass nachhaltige Entwicklung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Europas durch Schaffung einer polyzentrischen Siedlungsstruktur im europäischen Gebiet bedingt ist. Einen entscheidenden Einfluss darauf haben städtische Ballungsräume und Metropolen – die Hauptzentren für globales Netzwerk für Informations-, Menschen- und Warenaustausch und -fluss, die

gleichzeitig Wissenschafts-, akademische und Geschäftszentren sind. Vom Rang dieser Zentren entscheiden nicht nur ihre Größe und ihr Verbindungsnetz, sondern auch der Wandelgrad der umliegenden Gebiete (Wohngebiete, Industrie-, Dienstleistungsgebiete, akademische Zentren und andere mit Stadtfunktionen zusammenhängende Raumgestaltungen).

Metropolisierungsprozesse und Netzwerkverbindungen der Städte sind am weitesten in Westeuropa fortgeschritten.

Laut der EU-Klassifizierung⁸ gibt es in Polen nur eine Metropole (eine potenzielle MEGA) – Warszawa. Sie hat einen gleich hohen Rang wie Prag, Bratislava, Budapest, jedoch einen kleineren als Berlin, Kopenhagen, Wien oder Stockholm, die zu „Lokomotiven Europas“ gehören. Sieben andere polnische Städte sind sog. schwache MEGA-Städte, d.h. Metropolen in der Anfangsphase des Wachstums; zu diesen zählen Wrocław und Szczecin. Nach dieser Klassifizierung zeichnet sich noch Zielona Góra im deutsch-polnischen Grenzraum als ein funktionales Stadtgebiet mit einer nationalen Bedeutung. Andere Großstädte – Gorzów Wielkopolski, Koszalin, Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych – sind funktionale Stadtgebiete mit einer regionalen Bedeutung.

Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 „verbessert“⁹ die EU-Klassifizierung (Warszawa ist hier eine Entwicklungslokomotive mit einer europäischen Bedeutung, 11 andere polnische Metropolen sind starke MEGA-Städte und Zielona Góra und Gorzów Wlkp. – potenzielle MEGA-Städte)¹⁰ und stuft 10 Zentren, u.a. Wrocław und Szczecin, als Metropolen ein. Die Metropolisierungsprozesse in diesen beiden Städten verlaufen unterschiedlich dynamisch und proportional zu ihrer Größe sowie ihrem demographischen, wissenschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Potenzial. Unabhängig davon, dass Wrocław und Szczecin Metropolenzentren sind, befinden sie sich gleichzeitig selbst im Einflussbereich größer ausländischer Metropolen. Besonders stark ist der Einfluss Berlins, was einen Ausdruck im Druck findet, günstige Verkehrsverbindungen zwischen den Städten des polnischen Grenzraums und der Hauptstadt Deutschlands zu bilden. Positive Ergebnisse der Nachbarschaft mit dem Berliner Ballungsraum sind an Einkünften aus Dienstleistungen für den Ballungsraum und Tourismus sichtbar. Ein negatives Ergebnis sind eine Drainage hochqualifizierter Arbeitskräfte und Dämpfung einiger Metropolenfunktionen in den schwächeren Zentren.

Die Eigentümlichkeit der größten Städte im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums kann jedoch im größeren Umfang die Richtung beeinflussen, in die die Metropolenfunktionen gestaltet werden. Szczecin soll wegen seiner Lage und Funktion eine nähere Beziehung zu Kopenhagen und der Øresund-Region suchen und die Rolle einer Ostsee-Metropole anstreben. Wegen der unmittelbaren Grenzlage reichen die Einflüsse Szczecins in die Gebiete auf der deutschen Seite, weswegen man von einer Bildung einer grenzüberschreitenden Metropolregion sprechen kann. Wrocław ist hingegen ein starkes wissenschaftliches, wirtschaftliches und Kulturzentrum, das einen bedeutenden Teil Mittel- und Osteuropas beeinflusst. Für Wrocław ist eine andere naheliegende Metropole Prag, wie auch das Gebiet des „Sächsischen Dreiecks“ (Dresden-Leipzig-Chemnitz). Die beiden Städte sollen Zentren einer wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und logistischen Zusammenarbeit mit Dänemark, Südschweden, Deutschland und Tschechien. Die Entwicklung der Zusammenarbeit wird u.a. von der Teilnahme Wrocław und Szczecins am Europäischen Netzwerk der Ballungs- und Großräume METREX unterstützt.

Auf der regionalen Ebenen beeinflussen die Metropolisierungsprozesse der zwei größten Städte die Entwicklung des gesamten Gebiets. Zielona Góra und Gorzów Wlkp. verfügen auch über ein Potenzial, die Entwicklungsprozesse in diesem Teil des Landes zu gestalten und verbreiten. Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski haben im Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 keinen Status von Metropolstädten, sondern einen Status von nationalen Zentren, die einige Metropolfunktionen (besonders in der sozialen Sphäre) wahrnehmen.

In der Woiwodschaft Lubuskie und in den Randgebieten der Woiwodschaft Zachodniopomorskie und

⁸ ESPON-Atlas, Oktober 2006.

⁹ Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 wurde vom Ministeriat am 13. Dezember 2011.

¹⁰ Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030, Abb. 12, S. 57.

Dolnośląskie ist eine Einflussnahme eines anderen starken Metropolzentrums Poznań spürbar.

Ein Entwicklungsproblem für Szczecin, Wrocław, Zielona Góra, Gorzów Wlkp. stellt die geringe Erreichbarkeit Zentralpolens, insbesondere von Warszawa und Łódź, sowie schlechte Verkehrsverbindungen zwischen diesen Städten dar.

2.1.1.5. Erreichbarkeit und grundlegende Verkehrsverbindungen

Die Erreichbarkeit des polnischen Raums, gemessen an der Dichte der Straßen und Eisenbahnrouuten, ist geringer als die durchschnittliche Erreichbarkeit des europäischen Raums, besonders des am stärksten entwickelten Teils entlang des Rheins. Auf dem Hintergrund des ganzen Landes zeichnet sich Westpolen, insbesondere der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, positiv aus (80-100% des europäischen Durchschnitts), er weicht jedoch vor der höheren Erreichbarkeit der benachbarten Bundesländer zurück¹¹. Besonders auffallend ist der Unterschied in der Dichte des Autobahnnetzes.

Das grundlegende Verkehrsnetzwerk der Europäischen Union ist das Trans-European Transport Network (TEN-T), das ausgewählte Landstraßen, Eisenbahnrouuten, Binnenwasserstraßen, Schifffahrtswege samt Häfen und Flughäfen umfasst. Polen wird von zwei TEN-T-Prioritätsachsen durchquert: die Straßenachse Gdańsk-Wien und die Zugachse Tallin/Gdańsk-Warszawa-Žilina; beide führen nicht über den polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums. In diesem Teil gehören zum TEN-T-Netzwerk Straßen und Eisenbahnrouuten, die innerhalb der paneuropäischen Verkehrskorridore und des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65 liegen, wie auch eine Strecke der Eisenbahnroute Wrocław-Brno (über Międzyzlesie), die Oder-Wasserstraße von der Mündung der Lausitzer Neiße bis Szczecin, die Seehäfen in Szczecin und Świnoujście sowie die Flughäfen Wrocław Strachowice und Szczecin-Goleniów.

Der 2. paneuropäische Verkehrskorridor führt von Brüssel und Berlin über Poznań, Warszawa nach Moskau und Nischni Nowgorod. Zu diesem Verkehrskorridor gehören:

- die internationale Straße E30 (Autobahn A2) Berlin-Poznań-Warszawa,
- die internationale Eisenbahnroute E20 Berlin- Poznań- Warszawa,
- der 3. paneuropäische Verkehrskorridor führt von Dresden und Berlin über Wrocław und Kraków nach Kiew. Zu diesem Verkehrskorridor zählen:
- die internationale Straße E40 (Autobahn A4) Brüssel-Dresden-Wrocław-Kiew,
- die internationale Straße E36 (Landesstraße Nr. 18/A18) Berlin-Krzyżowa,
- die internationale Eisenbahnroute E30/C-E30 Dresden-Wrocław-Kiew.
- Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65 wurde entlang der Straße E65 aus Skåne in Schweden nach Kreta in Griechenland (zurzeit in der Praxis zu Zagreb und Triest) abgesteckt. Verkehrszüge in diesen Korridor sind wie folgt:
- die internationale Straße E65 (Landesstraße Nr. 3, zum Teil Schnellstraße S3) Świnoujście-Szczecin-Gorzów Wlkp. -Zielona Góra-Legnica-Jakuszyce/Lubawka-Prag-Bratislava,
- die internationale Straße E261 (Landesstraße Nr. 5 und Schnellstraße S5) Poznań-Wrocław-Prag,
- die internationale Eisenbahnroute E59 (Priorität für Passagierverkehr) Świnoujście – Szczecin – Poznań-Wrocław-Opole-Chałupki,
- die internationale Eisenbahnroute C-E59 (für Passagier- und Warenverkehr, ein Abzweig der E59-Route) Świnoujście-Szczecin-Zielona Góra-Wrocław-Międzyzlesie,
- die internationale Wasserstraße E30 (Oder).

Dieser Verkehrskorridor ist der einige Teil der Verkehrsinfrastruktur mit einer internationalen Bedeutung, der über das Gebiet der drei Grenzwoiwodschaften führt. Aus diesem Grund ist die Durchführung der mit ihm verbundenen Unternehmungen besonders wichtig für eine vollständige räumliche und funktionelle Integration des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums.

¹¹ ESPON-Atlas, s.o.

Der deutsch-polnische Grenzraum ist schlechter mit Verwaltungs- und Wirtschaftszentren Zentralpolens als mit Berlin, Dresden und Hamburg kommuniziert. Dies ist vor allem durch die Qualität der Zug- und Straßenverbindungen bedingt, was eine relativ lange Zufahrtzeit zu Warszawa mit sich bringt. Am schlechtesten sieht es bei weiter von zentralen Städten entfernten Gebieten aus. Der mittlere Teil von Vorpommern und Sudeten, und insbesondere Glatzer Kessel, gehören zu den Gebieten, die am schwierigsten vom Zentrum des Landes erreichbar sind.

2.1.1.6. Wettbewerbsfähigkeit und wichtigste Wirtschaftsbeziehungen

In der wirtschaftlichen Hinsicht sind die westeuropäischen Länder der Länder, die 2004 und später der Europäischen Union beigetreten sind, deutlich überlegen. Zu den Gebieten, wo das Bruttoinlandsprodukt um 25% und mehr den EU-Durchschnitt überschreitet, umfassen das Rhein-Einzugsgebiet und große Metropolen: Paris, London, Mailand, München. Das ist das Gebiet in Europa, wo das Potenzial der Wirtschaft, Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit am meisten konzentriert ist. Im Osten, Westen und Süden liegen Bereiche mit stufenweise abnehmendem BIP; in Polen, und dadurch auch im deutsch-polnischen Grenzraum, liegt das BIP unter 75% des EU-Durchschnitts. Besonders gering ist bei diesem Hintergrund die Innovationskraft der polnischen Wirtschaft.

Die Innovationskraft ist der Motor der Veränderungen und die Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit der modernen Wirtschaft. In der Beurteilung der Europäischen Union schließt Polen die Gruppe der Länder, die „mäßige Innovatoren“ sind, (6. Platz vom Ende) ab. Der Haupt- und Einzignvorteil Polens in diesem Bereich sind humane Ressourcen: wissenschaftliche Arbeitskräfte und das akademische Potenzial. Sie sind in großen Stadtzentren, besonders in Metropolen, konzentriert. Das größte wissenschaftliche und akademische Zentrum des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums ist Wrocław, danach folgt Szczecin; Hochschulen gibt es auch in Zielona Góra, Koszalin und Słubice, Berufshochschulen gibt es in Gorzów Wielkopolski, Wałbrzych, Jelenia Góra, Legnica, Wałcz, Sulechowo, Żary, Kostrzyn nad Odrą. Filialen für Hochschulen aus größeren Städten liegen in kleineren Zentren. Der Transfer des Wissens und der Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen, die in akademischen Zentren durchgeführt werden, in die Wirtschaftswelt erfolgt u.a. durch Vermittlung von Zentren für Technologietransfer und Wissenschafts- und Technologieparks. Deutlich schlechter im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sieht die innere Innovationskraft der Unternehmen aus.

Die Eröffnung des europäischen Arbeitsmarks hat zu einem wesentlichen Abfluss qualifizierter Arbeitskräfte aus Polen ins Ausland beigetragen.

Von der Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets entscheiden auch das Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung und die Infrastruktur. Die Wettbewerbsfähigkeit kann durch entsprechende Maßnahmen erhöht werden, wie z.B. Bildung von Sonderwirtschaftszonen, die günstige Besteuerungsbedingungen für Firmen bieten. Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums gibt es 18 Industrieparks: 8 in der Woiwodschaft Dolnośląskie, 4 in Lubuskie und 6 in Zachodniopomorskie. Im Gebiet der Grenzwoiwodschaften liegen auch Sitze und Unterzonen der vier Sonderwirtschaftszonen: Kamiennogórska, Kostrzyńsko-Słubicka, Legnicka und Wałbrzyska. In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie liegen auch Unterzonen der Zonen Pomorska, Słupska und Mielecka.

Ein wichtiger Faktor sind auch spezifische Konditionalitäten des Gebiets: natürliche Ressourcen und die geographische Lage. Der wichtigste Mineralrohstoff im polnischen Grenzraum sind Kupfererze in der Legnicko-Głogowski Kupferbezirk. Sie bilden die Grundlage der Wirtschaft in diesem Gebiet (der Durchschnittslohn beträgt dort ca. 150% des Landdurchschnitts). Zu für die regionale Wirtschaft bedeutenden Ressourcen gehören auch Braunkohlen (in der Woiwodschaft Lubuskie), Steinressourcen (in der Woiwodschaft Dolnośląskie) und Bauressourcen (in allen den Woiwodschaften). In der Woiwodschaft Lubuskie und Zachodniopomorskie haben die Forstwirtschaft und auf ihrer Basis entwickelte Holzindustrie eine große Bedeutung. Eine große wirtschaftliche Bedeutung haben auch Erdöl- und Erdgasflöze in der Woiwodschaft Lubuskie.

Auch die maritime Wirtschaft: Seehäfen, Reedereien, Reparaturwerften, Ostseefischerei, Seetourismus

können helfen, eine wettbewerbsfähige Position für dieses Gebiet aufzubauen. In den Seehäfen sind verschiedene Industrien vertreten, die den Seetransport nutzen. Die See ist ein Verbindungslink des Grenzraums mit den sich dynamisch entwickelnden, hoch innovativen Regionen in Dänemark und Schweden. Wegen der riesengroßen Begrenzung der Tätigkeit der herkömmlichen Sektoren – der Werftindustrie und Fischerei – ist die maritime Wirtschaft auf den Seetransport und -tourismus konzentriert. Nach wie vor sind Schiffreparaturen ein wichtiger Bereich der maritimen Wirtschaft, ein neuer Bereich ist Bau von Offshore-Konstruktionen. Ein potenzieller Wettbewerbsvorteil der Woiwodschaft ist Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaft, verstanden als Industriezweige, die in eine internationale Produktionskette eingebunden sind, in Rahmen von dessen ein Warenfluss durch Seewege erfolgt.

Ein wichtiger geographischer Faktor, der einen Einfluss auf die innovative Stellung des polnischen Teils des Grenzraums potenziell haben kann, ist die durch alle drei Woiwodschaften fließende Oder. Als Seefahrtsstraße wird sie nur auf der Unterstrecke genutzt. Eine Erhöhung und Beibehaltung einer entsprechenden Schiffbarkeit auf der ganzen Oder sowie ein Bau eines Oder-Donau-Kanals in der weiteren Zukunft könnten Maßnahmen sein, die die Investitionsattraktivität des Gebiets und die wirtschaftliche Tätigkeit unterstützen. Ein wesentliches Element der Verkehrsinfrastruktur im mittleren Teil des Grenzraums ist die Wasserstraße E-70 Warthe-Netze, die übers das Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie führt.

Zu betonen ist auch die touristische Attraktivität des polnischen Teils des Grenzraums, die sich auf das sehr vielfältige Tourismusangebot konzentriert, was aus physiografischen Bedingungen: die See im Norden, Gebirge, Wälder und Seeplatten im nördlichen und Mittelteil, Gebirge im Süden, Täler der Hauptflüsse folgt.

2.1.1.7. Interregionale Zusammenarbeit

Der deutsch-polnische Grenzraum war der Bahnbrecher der Entwicklung einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Mittel- und Osteuropa. Hier liegen vier Euroregionen:

- Neiße, die 1991 im polnisch-tschechisch-deutschen Grenzraum gegründet wurde und auf der polnischen Seite aus den Landkreisen Zgorzelecki, Bolesławiecki, Lubański, Lwówecki, Kamiennogórski, Jeleniogórski und der Stadt Jelenia Góra, auf der deutschen Seite aus den Landkreisen Bautzen und Görlitz und auf der tschechischen Seite aus der Gemeinde von Liberecký kraj und Ústecký kraj besteht,
- Spree-Neiße-Bober, die seit 1993 besteht; auf der polnischen Seite umfasst sie den südlichen und zentralen Teil der Woiwodschaft Lubuskie mit folgenden Landkreisen und ihren Gemeinden: Krośnieński, Nowosolski, Świebodziński, Wschowski, Zielonogórski, Żagański, Żarski, und zusätzlich die Gemeinden Cybinka, Torzym und Zbąszyń in der Woiwodschaft Wielkopolskie. Auf der deutschen Seite konzentriert die „Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V.“ sowohl Gemeinden, als auch wirtschaftliche und soziale Institutionen, wie auch Vereine, Verbände, Bildungseinrichtungen und Privatpersonen.
- Pro Europa Viadrina, die 1993 gegründet wurde und aus Gemeinden der Landkreise Sulęciński, Słubicki, Gorzowski, Strzelecko-drezdenecki, Międzyrzecki und der Stadt Gorzów Wielkopolski, und auf der deutschen Seite aus den Landkreisen Märkisch-Oderland, Oder-Spree und Frankfurt an der Oder besteht,
- Pomerania, die seit 1995 im polnisch-deutsch-schwedischen Grenzraum besteht und auf der polnischen Seite Gemeinden aus der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, auf der deutschen Seite die Landkreise Rügen, Nordvorpommern, Ostvorpommern, Uecker Randow, Stralsund, Greifswald, Uckermark und Barnim und auf der schwedischen Seite 33 Gemeinden aus der Region Skåne besteht.

Im Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie besteht im polnisch-tschechischen Grenzraum seit 1996 die Euroregion Glacensis.

Die Ziele der Euroregionen sind Bewältigung der negativen Auswirkungen der nationalen Grenze, Verbesserung des Lebensstandards der Bevölkerung, Entwicklung wirtschaftlicher Potenziale gestützt auf die Zusammenarbeit der Partner beiderseits der Grenze. Im Rahmen der Tätigkeiten der Euroregionen

werden Kooperationen des Grenzdienstes, der Feuerwehr, Polizei (gemeinsame Streifen) und der medizinischen Dienste organisiert.

Die wichtigste Initiative der interregionalen Zusammenarbeit im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzteils ist der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65, an dem folgende Regionen beteiligt sind: Skåne (Schweden), Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Woiwodschaft Lubuskie, Woiwodschaft Dolnośląskie (Polen), Bratislava, Trnava (Slowakei), Hradec Králové (Tschechien), die Landkreise Győr-Moson-Sopron, Vas und Zala, der westliche Teil von Transdanubien (Ungern) und der Landkreis Varaždin (Kroatien). Die Achse des Korridors ist die internationale Straße E65, die in Malmö in Schweden beginnt und bis Chania auf Kreta führt. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Korridors (Straßen-, Eisenbahn- und Wasserinfrastruktur) soll eine Grundlage zur Verengung der interregionalen Zusammenarbeit in ihren verschiedenen Aspekten sein und zusätzliche Entwicklungsimpulse für die Wirtschaft dieses Gebietes geben. In der nächsten Zeit soll die Initiative als der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit fortgesetzt werden.

Ein Bestandteil der interregionalen Zusammenarbeit zwischen polnischen und deutschen Regionen ist die Oder-Partnerschaft. Das ist ein informelles Netzwerk der Zusammenarbeit, das auf der polnischen Seite die Woiwodschaften Dolnośląskie, Lubuskie und Zachodniopomorskie, wie auch die Woiwodschaft Wielkopolskie, die zum Grenzraum nicht gehört, umfasst. Auf der deutschen Seite beteiligen sich Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg und Sachsen daran. Diese Initiative hat zum Ziel, die politische, infrastrukturelle und wirtschaftliche Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Raum zu vertiefen.

Projekte für interregionale Zusammenarbeit Ostsee-Adriatisches Meer-Balkan beziehen sich auf verschiedene Fragen. Projekte im Rahmen der Ostseezusammenarbeit umfassen:

- Verwaltung maritimer Gebiete, darunter Raumplanung (BaltSeaPlan) und Sicherheit im Seeverkehr (Baltic Master II, EfficienSea),
- Umweltschutz durch Schutz der Ostsee vor Eutrophierung (PURE, Baltic MANURE), Entwicklung von Plasmatechnologien (PlasTEP), Entwicklung ökologischer Landwirtschaft (Baltic Green Belt) und Aquakultur (AQUAFIMA), Verminderung der Ausstöße (BSR InnoShip), Reduzierung der Gefahren durch mineralische Abfälle (MIN-NOVATION), Energieerzeugung aus Abfällen (REMOWE), Anpassung an die Klimaveränderungen (Baltic Climate),
- Entwicklung des Verkehrs (TransBaltic, TransLogis, A-B Landbridge),
- Entwicklung des Unternehmergeistes (JOSSEFIN, BSR QUICK), darunter auch durch verbesserte Beschäftigung von Personen über 65 (Best Agers) sowie Entwicklung kreativer Industrien in Städten (Urban Creative Poles),
- Erhöhung der Lebensqualität (NEW BRIDGES).

Projekte im Rahmen der Zusammenarbeit beim Programm für Mitteleuropa 2007-2013 betreffen folgende Fragen:

- verbesserte Verkehrserreichbarkeit, darunter Verbesserung der Verkehrskorridore Norden-Süden (CETC-ROUTE 65, SoNoRa) und Osten-Westen (Via Regia+), verbesserte Erreichbarkeit mit Luftverkehr (CHAMPIONS), verbesserte Erreichbarkeit mit regionalem Zugverkehr (INTER-Regio-Rail),
- Umweltschutz durch Aufbau eines grenzüberschreitenden Netzwerkes für Schutzgebiete (TransEcoNet), zum Schutz der Böden in Städten (URBAN-SMS),
- Anpassung der Regionen an demographischen Wandel (YURA, EURUFU),
- Energieeffektivität des Gebiets (MANERGY, ENERGYREGION),
- Technologietransfer (CERIM, CLUSTERCORD, INTRAMED-C2C), darunter Entwicklung von KMU (SMART FRAME, PROINCOR, InoPlaCe), sowie Wissenstransfer im Bereich der Entwicklung ähnlicher Regionen (AutoNet – Regionen mit entwickelter Automobilindustrie) oder Entwicklung der Bildung (ET-struct),
- Maßnahmen für hohe Qualität der Stadtumwelt (UrbSpace).

- Im Rahmen der interregionalen Zusammenarbeit aus dem Programm INTERREG IV C werden Projekte durchgeführt, die Folgendes betreffen:
- Abbau von Unterschieden in der Beschäftigung von Männern und Frauen (WINNET 8), in der Entwicklung des Unternehmergeistes (ENSPIRE EU) und in den demographischen Veränderungen (DART),
- Evaluierung regionaler Entwicklungsprogramme in der Hinsicht der nachhaltigen Entwicklung (RSC Regions for Sustainable Change) und Informationsgesellschaft (B3 Regions) sowie Entwicklung der Wissensverwaltung in der Entwicklung von Technologieparks (Know-Man),
- Entwicklung der Binnenschifffahrt (Waterways Forward), Nutzung der Grundwasserressourcen (SHARP), Verbesserung der Energieeffektivität in Regionen und Städten (EnercitEE) und verbesserter Schutz der Menschen vor Katastrophen (CivPro).

Die Woiwodschaft Dolnośląskie nimmt an 10 INTERREG IV C-Projekten, Zachodniopomorskie an zwei Projekten und Lubuskie an einem Projekt teil.

2.1.2. Die nationale Ebene

2.1.2.1. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums in den räumlichen Strukturen Polens

Der deutsch-polnische Grenzraum zeichnet sich im polnischen Raum durch spezifische Konditionalitäten aus, auf die in allen Dokumenten zur Gestaltung der Raumbewirtschaftungspolitik Polens hingewiesen sind. Diese Konditionalitäten folgen aus der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Geschichte dieses Gebiets, aus der grenz- und seenahen Lage sowie aus dem Vorhandensein eines natürlichen Bindemittels in Form von der Oder.

Im *Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030* werden folgende wesentliche räumliche Konditionalitäten im Grenzraum genannt:

- zwei Metropolen (Wrocław, Szczecin) und zwei Woiwodschaftszentren, die außer der regionalen Funktionen auch eine Reihe von Funktionen mit einer nationalen Bedeutung wahrnehmen (Zielona Góra, Gorzów Wlkp.) und über ein großes Entwicklungspotenzial, aber schwache Funktionsverbindungen untereinander und – mit Ausnahme von Wrocław – auch mit anderen Zentren im Land verfügen,
- Regionen mit einer sehr schwachen Verkehrserreichbarkeit zu Woiwodschaftszentren, schlecht kommuniziert mit dem Zentrum Polens (der östliche Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, die Insel Uznam (Usedom), die höheren Gebiete der Sudeten, Kotlina Kłodzka (Glatzer Kessel),
- der Grenzstreifen entlang der polnisch-deutschen und der polnisch-tschechischen Grenze, der der Förderung durch subregionale Zentren sowie Maßnahmen zur Integration der Planungssysteme bedarf,
- Zonen mit einem geringen Entwicklungsgrad und keiner großen Erreichbarkeit der Dienstleistungen (der östliche Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, der Grenzstreifen, Sudeten, Kotlina Kłodzka),
- ländliche Räume mit der geringsten Erreichbarkeit der Wachstumszentren (der östliche Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Sudeten, Kotlina Kłodzka),
- Städte, in denen eine besondere Anhäufung von sozialen und wirtschaftlichen Problemen (Stargard Szczeciński, Głogów, Jelenia Góra, Wałbrzych, Świdnica) vorkommt und die die aus der grenznahen Lage folgenden Möglichkeiten nicht völlig ausschöpfen (die meisten Städte mit Ausnahme von Wrocław und seiner Umgebung sowie von Städten, die weiter von der Grenze entfernt sind), wie auch von der Grenze geteilte Städte (Ślubice, Gubin, Zgorzelec),
- nicht hinreichend entwickeltes Stromnetz im Vergleich zu den benachbarten Gebieten Deutschlands

und Tschechiens, obwohl es von den polnischen Standards nicht abweicht,

- Energierohstoffe – Erdöl, Erdgas, Braunkohle – und geothermale Energie,
- Hochwasserrisikogebiete entlang der Oder und Lausitzer Neiße, die einer verstärkten grenzübergreifenden Zusammenarbeit bedürfen,
- Seegebiete innerhalb von den Grenzen der Woiwodschaft Zachodniopomorskie sowie die anliegenden Gebiete und seenahe Zone,
- Gebirgsgebiete in der Woiwodschaft Dolnośląskie,
- Gebiete, wo von der Investitionstätigkeit verursachte räumliche Konflikte mit Schutzzonen auftreten (Modernisierung und Bau von Straßen und Eisenbahnrouen, räumliche Entwicklung von Großstädten).

Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 stellt den deutsch-polnischen Grenzraum als einen funktional schwach verbundenen und mit den Gebieten Zentralpolens nicht hinreichend kommunizierten Raum mit Infrastruktur- sowie sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungsproblemen dar; es weist auch auf seine Lenkung nach Westen hin, insbesondere in Richtung Berlinmetropole. Das Hauptziel der räumlichen Politik ist eine Integration des polnischen Raums mit einer sich mit diesem Prozess überdeckenden äußeren funktionellen Integration mit u.a. deutschen und tschechischen Gebieten und es bezieht sich vor allem auf den polnischen Teil des deutsch-polnischen Raums.

2.1.2.2. Soziale und wirtschaftliche Konditionalitäten der Entwicklung des polnischen Teils des Grenzraums

Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums verfügt über ein demographisches sowie soziales und wirtschaftliches Potenzial, das der Größe dieses Gebiets in den räumlichen Strukturen Polens nicht entspricht. Auszeichnend ist die Woiwodschaft Dolnośląskie, die sowohl die größte Bevölkerung, als auch das größte wirtschaftliche Potenzial hat. Ein demographisches Problem ist die sehr niedrige Zuwachsrage, die in der nationalen Skala 0,3‰ beträgt – auf dem Gebiet der Studie liegt sie nahe null und in der Woiwodschaft Dolnośląskie und Zachodniopomorskie hat sie einen negativen Wert.

Der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts war in den Jahren 2004-2010 im Gebiet der Studie kleiner (34,3%) als der Landwert (37,4%). In dieser Hinsicht zeichnet sich die Woiwodschaft Zachodniopomorskie negativ aus, die eine deutlich kleinere Dynamik (26,2%) als der polnische Durchschnitt aufwies. Im für die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung wichtigen Bereich Forschung und Entwicklung reichen die Woiwodschaften des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums an die polnischen Kennzahlen nicht heran. Der Abstieg der Studentenzahl im Gebiet der Studie war in den letzten sechs Jahren auch größer als der polnische Durchschnitt. In diesem Bereich hat nur die Woiwodschaft Dolnośląskie keine negativen Werte verzeichnet.

Die Hauptzentren, die administrative, soziale und wirtschaftlichen Funktionen im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums konzentrieren, sind Wrocław mit 600 Tausend Einwohnern und Szczecin mit 400 Tausend Einwohnern. Die räumliche Lücke zwischen ihnen füllen Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski mit je über 100 Tausend Einwohnern, die ähnliche Funktionen in Bezug auf den mittleren Teil des Gebietes erhüllen, und in dem regionalen Ausmaß andere Großstädte und Ballungsräume, besonders in den Woiwodschaften Dolnośląskie und Zachodniopomorskie.

Es wird vorausgesehen, dass eine weitere Konzentration der Menschen und der sozialen und wirtschaftlichen Funktionen in den großen Stadtzentren erfolgt. Mit der Konzentration der Menschen ist ein steigendes Entwicklungspotenzial der Städte verbunden, das sich durch eine wirtschaftliche Aktivität und Entwicklung sozialer, kultureller und Bildungsfunktionen und Tätigkeit des Forschungs- und Entwicklungssektors äußert.

Gleichzeitig soll ein weiterer Abfluss der Menschen aus den Randgebieten erfolgen, was einen Bedarf mit sich bringt, verschiedene Sanierungsprogramme aufzubauen. Unter den von negativen wirtschaftlichen Tendenzen bedrohten Gebieten werden Westpolen und der mittlere Teil von Vorpommern genannt.

Szczecin, die größte Stadt im Vorpommern, erlebt zurzeit eine wirtschaftliche Krise und verliert an manchen wesentlichen wirtschaftlichen Funktionen (Werftindustrie, Warenumsatz in Häfen, Warentransit nach Südeuropa). Die Entvölkerung bedroht am meisten den Sudeten und dem zentralen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, der größte Anstieg der Bevölkerungszahl ist in den Landkreisen rund um Woiwodschaftsstädte zu sehen.

Der Beitritt Polen zur Schengen-Zone hat die Entwicklungsprozesse und Zusammenarbeit zwischen grenznahen Gebieten im vorausgesehenen Ausmaß nicht vorangetrieben. Diese Gebiete sind vom Abfließen von Potenzialen bedroht, was von der Erreichbarkeit der Berliner Metropole und den attraktiveren Lebensbedingungen in Deutschland verursacht wird. Die soziale und wirtschaftliche Schwäche des polnischen Teils des Grenzraums folgt auch aus dem schwachen Siedlungsnetzwerk und der kleinen Verkehrserreichbarkeit des Landzentrums. Daraus resultieren die große Arbeitslosigkeit und der Abfluss der Menschen zu größeren Stadtzentren im In- und Ausland. Die vorhandene grenzüberschreitende Zusammenarbeit geht im kleinen Ausmaß über Kultur-, Bildungs- und Tourismusprojekte hinweg und macht aus diesem Grund keinen hinreichenden Impuls für die Entwicklung dieses Gebiets aus.

2.1.2.3. Richtungen der Raumbewirtschaftung des polnischen Teils des Grenzraums

Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 setzt voraus, dass das strategische Ziel der Politik der Raumbewirtschaftung des Landes eine effektive Ausnutzung des Landraums und seiner territorial unterschiedlichen Entwicklungspotenziale zur Erreichung der allgemeinen Entwicklungsziele – der Wettbewerbsfähigkeit, Steigerung der Beschäftigung, der tüchtigen Funktion des Staates und der Kohärenz in der sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Hinsicht in der langfristigen Perspektive ist.

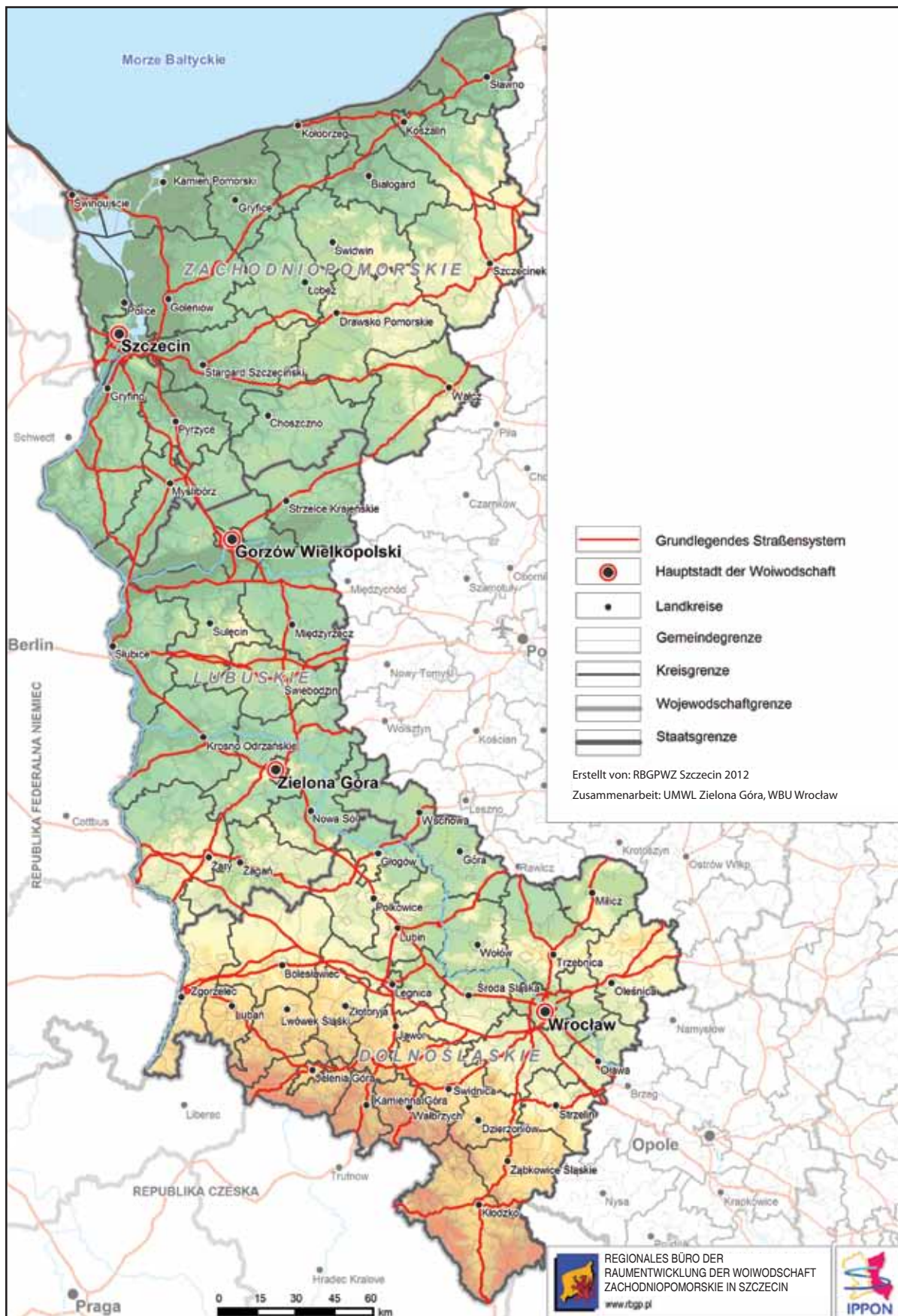
Das Erreichen dieses Ziels soll von den Zielen der Politik der Raumbewirtschaftung des Landes unterstützt werden, die im entsprechenden Ausmaß auch im polnischen Teil des deutsch-polnischen angestrebt werden:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Stadtzentren Polen im europäischen Raum durch ihre funktionale Integration bei Beibehaltung der polyzentrischen Struktur des Siedlungssystems, die eine Kohärenz begünstigt,
- verbesserte innere Kohärenz und territoriale nachhaltige Entwicklung des Landes durch Förderung der funktionalen Integration, Schaffung von Bedingungen für Verbreitung von Entwicklungsfaktoren, Mehrzweckentwicklung ländlicher Räume und Ausschöpfung des Innenpotenzials aller Gebiete,
- verbesserte territoriale Erreichbarkeit des Landes in verschiedenen räumlichen Skalen durch Entwicklung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur,
- Gestaltung der räumlichen Strukturen, die Erreichung und Beibehaltung der hohen Qualität der Umwelt und Landschaftsvorteile Polen unterstützen,
- Steigerung der Widerstandsfähigkeit der räumlichen Struktur des Landes gegen Naturgefahren und drohenden Verlust der Energiesicherheit sowie Gestaltung der räumlichen Strukturen, die Abwehrmöglichkeiten des Staates unterstützen,
- Wiederherstellung und Einprägung der Raumordnung.

Laut des Raumbewirtschaftungskonzeptes des Landes 2030 soll die Grundlage der räumlichen Entwicklung Polens bis 2030 eine polyzentrische Netzwerkmetropole sein, zu der 10 Hauptstädte, unter anderem Wrocław und Szczecin, gehören. Das Metropolenzentrum, das sie verbindet, soll Poznań sein. Dieser polyzentrische Organismus wird von Städten mit nationaler Bedeutung Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski und den wichtigsten regionalen Zentren: Koszalin, Legnica und Jelenia Góra ergänzt. Eine funktionale Anbindung dieser Städte an die Hauptzentren des sozialen und wirtschaftlichen Lebens des Landes gibt den Randgebieten: Zentralpolen und der mittlere Teil von Vorpommern einen Impuls zur Entwicklung.

Die polyzentrische Netzwerkmetropole soll ein offenes System sein, das in die europäische Netzwerkmetropole sowohl in Westeuropa, als auch im Ostseeraum eingebunden wird.

Abbildung 7. Der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums



Im Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 bedeuten ausländische Beziehungen bei den Städten im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums engere Verbindungen zwischen Wrocław und Prag, Brno, Dresden und Berlin, zwischen Szczecin, Gorzów Wlkp. und Zielona Góra und Berlin, zwischen Szczecin und der Øresund-Region sowie zwischen Zielona Góra und Dresden. Unter den ausländischen Metropolzentren wird eine besondere Rolle Berlin zugeteilt – in der Zukunft wird diese Stadt die Funktionen der Metropolzentren Westpolens ergänzen.

Ein Aufbau einer polyzentrischen Netzwerkmetropole bedarf einer verbesserten Erreichbarkeit der polnischen Metropol- und Regionzentren. Es sollen die Erreichbarkeit nach Warszawa und die Verbindungen auf der Strecke Gdańsk-Szczecin und Wrocław-Poznań verstärkt. Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 setzt voraus, dass bis 2030 ein Verbindungskernnetz mit einem Autobahnstandard zwischen den wichtigsten Stadtzentren in Polen entsteht.

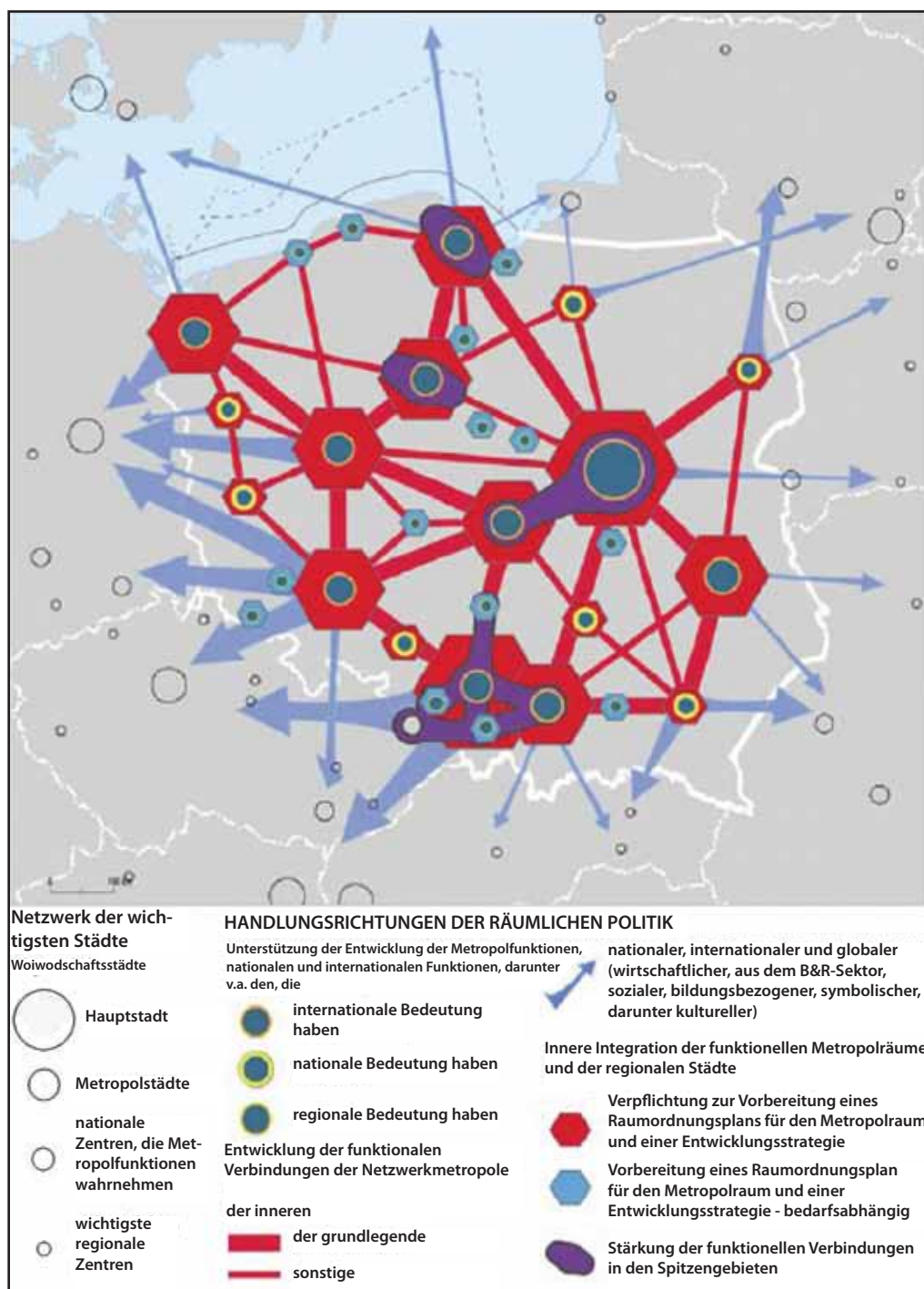
Bei dieser Voraussetzung fehlt die Strecke Zielona Góra-Wrocław, was einen wesentlichen Einfluss auf die Verbesserung der Verkehrserreichbarkeit zwischen diesen Zentren und in der gesamten Achse Norden-Süden (Świnoujście – Szczecin, darunter Häfen der Odermündung – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Wrocław) hat.

Um die Kohärenz von Zentralpolen und Westpolen und des mittleren Teils von Vorpommern zu sichern, sollen Infrastrukturverbindungen zwischen den wichtigsten Stadtzentren (Metropolen und Woiwodschaftsstädte mit einer nationalen Bedeutung), die in den Randgebieten liegen, und den grundlegenden Knoten des Netzwerkes der funktionalen Verbindungen der Städte im zentralen Teil Polens ausgebaut werden. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit werden ausgewählte lokale Investitionen gefördert, wie der Bau des Übergangs zwischen den Inseln Wolin und Uznam. Das Verkehrssystem Polens wird so umgebaut, dass die zeitliche Erreichbarkeit der Woiwodschaftsstädten nirgendwo 120 Minuten überschreiten wird. Bis 2030 ist ein Aufbau eines Kernnetzes schneller Zugverbindungen (mit der Geschwindigkeit von 120-200 km/h) und modernisierter Zugverbindungen (mit der Geschwindigkeit von 100-120 km/h) zwischen den Hauptzentren des Landes geplant. Geplant wird ein Bau von Eisenbahn mit großen Geschwindigkeiten (bis 300 km/h) aus Warszawa nach u.a. Poznań (mit Verlängerung nach Berlin) und Wrocław (mit Verlängerung nach Prag). Das Dokument sieht keine Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Szczecin voraus.

Die Oder-Wasserstraße wurde als Prioritätsinvestition in der Binnenschifffahrt erkannt. Bis 2030 soll die Klasse III (mit Beibehaltung der vorhandenen Strecken mit Klasse IV und höher) auf der Strecke Szczecin-Kanał Gliwicki (Gleiwitzer Kanal) mit den Verbindungen Oder-Spree und Oder-Havel mit Berlin und mit dem europäischen Wasserstraßensystem beibehalten werden. Die Klasse IV kann wegen unzureichender Wasserressourcen nicht erreicht werden. Ähnliche Einschränkungen gibt es auf der Strecke Warthe-Netze. Erforderlich sind integrierte Maßnahmen im Bereich Hochwasserschutz im deutsch-polnischen Grenzraum.

Das Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030 setzt voraus, dass das grundlegende Flughafenetz um den Flughafen in Wrocław erweitert wird und die Flughäfen in Szczecin – Goleniów und Zielona Góra-Babimost dieses Netz ergänzen werden. Je nach der Marktlage werden Kommunikationsflughäfen in der Region von Koszalin und Jelenia Góra entstehen.

Abbildung 8. Richtungen der Maßnahmen der räumlichen Politik zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Stadtzentren (laut Raumbewirtschaftungskonzept des Landes 2030).



Quelle: Ministerium für Regionalentwicklung

2.2. Bevölkerung und Lebensstandard

Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums leben über 5,5 Mio. Personen – 14,6% der gesamten polnischen Bevölkerung. Die bevölkerungsstärkste Woiwodschaft ist Dolnośląskie, wo 51,5% der Bevölkerung des von der Studie umfassten Gebiets wohnt. In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

(die wiederum die größte Fläche von den im Grenzraum liegenden Woiwodschaften hat) wohnen 30,4% der Gesamtbevölkerung des Gebiets und in der Woiwodschaft Lubuskie, deren Fläche und Bevölkerung am geringsten sind, 18,1%. Eine solche räumliche Verteilung der Bevölkerung wurde beeinflusst von historischen Faktoren – Dolny Śląsk, unter der Leitung von Wrocław, war seit Jahrhunderten ein Expansionsgebiet für die umliegenden Staatskörper – wie auch von wirtschaftlichen und sozialen Faktoren, die auf natürliche Ressourcen, Entwicklung der Wirtschaft und damit einhergehende menschliche Entwicklung zurückzuführen sind.

Im nördlichen Teil des polnischen Gebiets des deutsch-polnischen Grenzraums haben die Gebiete um die Warthemündung und der Küstenstreifen ein bedeutendes demographisches Potenzial. Auch hier waren historische und wirtschaftliche Aspekte entscheidend, insbesondere Aspekte, die sich mit der wirtschaftlichen Nutzung der Ostsee verbunden haben.

Beim demographischen Potenzial soll auch die Lebensqualität beurteilt werden, die außer der wirtschaftlichen, im nächsten Kapitel besprochenen Faktoren auch vom Lebensstandard und Entwicklungsgrad der sozialen Infrastruktur determiniert wird. Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sind diese Aspekte im großen Maße mit dem demographischen Potenzial identisch, das sich in der Bevölkerungszahl widerspiegelt.

Das demographische Potenzial ist innerhalb von einzelnen Regionen und auch von Region zu Region sehr unterschiedlich.

2.2.1. Bevölkerungszahl, demographische Tendenzen

Tabelle 3. Ausgewählte Daten zur Bevölkerungszahl im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums 2012.

Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Von der Studie umfasstes Gebiet	Polen
Bevölkerungszahl	2 914,4	1 023,3	1 721,4	5 659,1	38 533,3
Bevölkerungsdichte (in Personen pro 1 km ²)	146	73	75	100	123
Geburtsrate pro 1000 Bewohner	-0,6	0,8	-0,1	-0,2	0,3
Abhängigkeit im Alter* in %	54,4	54,0	53,9	54,2	56,6
Erwarteter Anstieg/Rückgang der Bevölkerungszahl in den Jahren 2010-2030	-189 560	-27 408	-72 073	-299 041	-1 404 107

* Abhängigkeit im Alter – Anteil der Menschen im nicht erwerbsfähigen Alter und nach dem erwerbsfähigen Alter pro 100 Personen im erwerbsfähigen Alter.

Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

Die größte Bevölkerungsdichte kommt in denjenigen Gemeinden vor, die innerhalb von den größten Ballungsräumen liegen: in den Gemeinden Wrocław, Szczecin, Gorzów und Zielona Góra, aber auch in anderen großen städtischen Gebieten: Lubin, Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Koszalin. Zu bevölkerungsstarken Gebieten gehören auch: der südliche Teil der Woiwodschaft Dolnośląskie, besonders Kotlina Kłodzka (Glazer Kassel) und Kotlina Jeleniogórska (Hirschberger Tal), und der mittlere Teil des Küstenstreifens. Unter den Landkreisen hat der Landkreis Wałbrzyski die größte Bevölkerungsdichte (347 Personen/km²). In der gesamten Wałbrzych-Subregion werden jedoch ein Rückgang der Bevölkerungszahl und eine steigende Abhängigkeit im Alter sichtbar.

In den Jahren 2002-2009 erfolgten demographische Prozesse im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums ähnlich wie im übrigen Teil des Landes. Es war ein Abfluss der städtischen Bevölkerung in die ländlichen Räume, am häufigsten zu angrenzenden Gemeinden, zu sehen. Der größte Abfluss der städtischen Bevölkerung erfolgte in der Woiwodschaft Dolnośląskie (beinahe 49 Tausend) merkbar, gefolgt von der Woiwodschaft Zachodniopomorskie (ca. 16 Tausend) und Lubuskie (beinahe 7,6 Tausend). In dieser Zeit haben sich ca. 42 Tausend Personen in ländlichen Räumen angesiedelt: die meisten sind in die Woiwodschaft Dolnośląskie (21 Tausend) und die wenigsten in Lubuskie (9,5 Tausend) umgezogen. Die allgemeine Bilanz der Bevölkerungszahl im Gebiet der Studie ist ungünstig. In der Woiwodschaft Dolnośląskie ist die Bevölkerungszahl um 28 Tausend Personen und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie um 4,5 Tausend zurückgegangen. Die Bevölkerungszahl ist stabil nur in der Woiwodschaft Lubuskie, und die relativ hohe Geburtsrate im Zeitraum 2002-2010 (1,4‰ im Vergleich zum Durchschnitt des Landes 0,9‰) hat einen Anstieg der Bevölkerungszahl um 2,8 Tausend mit sich gebracht.

Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, wie überall in Polen, ist eine Alterungstendenz der Gesellschaft zu sehen. In den Jahren 2002-2009 ist die Zahl der Menschen vor dem erwerbsfähigen Alter um 13% zurückgegangen und die Zahl der Menschen nach dem erwerbsfähigen Alter ist angestiegen (in den Woiwodschaften Zachodniopomorskie und Lubuskie erfolgte ein Anstieg um ca. 12% und in der Dolnośląskie um 8%). Die Kennzahl der Abhängigkeit im Alter ist niedriger als im übrigen Teil Polens, sie zeigt jedoch eine steigende Tendenz.

Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums kommen Entvölkerungsgebiete mit einer zurückgehenden Bevölkerungszahl vor. Außer der obengenannten Wałbrzych-Subregion ist der zentrale Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie mit den Landkreisen: Drawski, Białogardzki, Choszczeński das größte Gebiet von diesem Typ. Solche Gebiete treten auch lokal in den Sudeten und in den südöstlichen Randteilen der Woiwodschaft Zachodniopomorskie auf.

Der demographischen Prognose des Hauptstatistikamts zufolge soll die Bevölkerungszahl in allen in der Studie besprochenen Woiwodschaften zurückgehen. In den Jahren 2010-2030 soll dieser Rückgang 300 Tausend Personen betragen und in dem 5 Jahre längeren Zeitraum – fast 440 Tausend Personen. Von dem größten Rückgang der Bevölkerungszahl werden die Woiwodschaft Dolnośląskie und die großen Städte in allen den Woiwodschaften betroffen. Bis 2035 verlieren sie sogar 20% der aktuellen Bevölkerung.

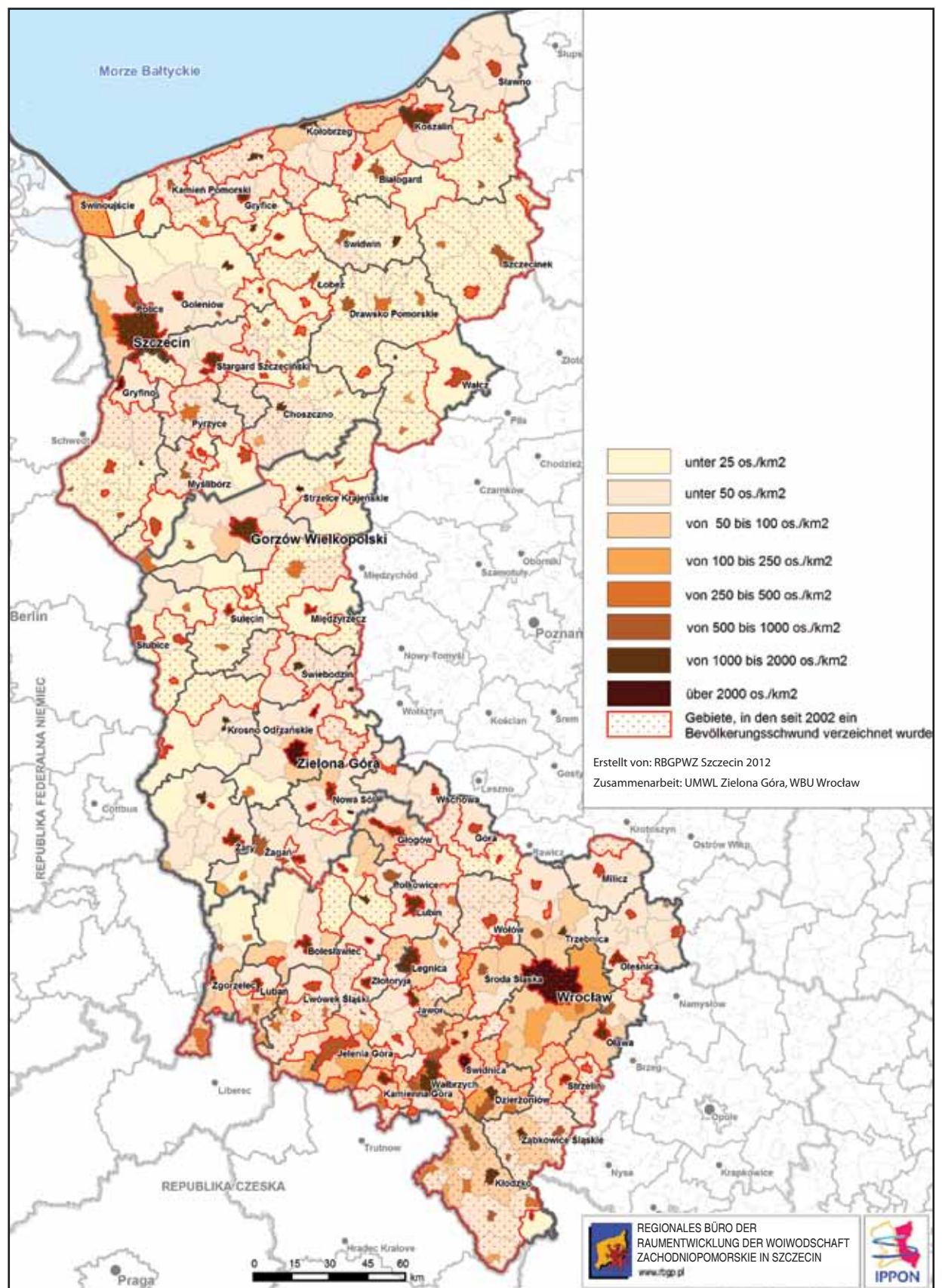
2.2.2. Lebensstandard

Eine messbare Kennzahl für den Lebensstandard der Einwohner ist die Kennzahl der Entwicklung territorialer Gemeinschaften. Sie zieht folgende Faktoren in Betracht (umgerechnet pro Einwohner):

- Anteil der Eigeneinkünfte der Gemeinde zum totalen Einkommen der Gemeinde in derselben Zeitperiode,
- Anteil der Investitionsausgaben an allen Ausgaben der Gemeinde in einer gewissen Zeit,
- Armutsquote (Anzahl Bewohner der Gemeinde, die Hilfe von kommunalen Sozialhilfediensten unterstützt werden),
- Arbeitslosenquote (Anteil angemeldeter Arbeitslose in der Gemeinde im Verhältnis zu den Erwerbstätigen).

Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums kommen Gebiete mit einer hohen und niedrigen Kennzahl der Entwicklung territorialer Gemeinschaften vor. Die höchste Kennzahl tritt in den Gemeinden aus den Ballungsräumen Wrocław und Szczecin auf; sie ist hoch auch im Kupferbezirk von Legnica und Głogów, im Zielona Góra-, Gorzów Wlkp.- und Świebodzin-Gebiet, wie auch im engen Küstenstreifen. Im allgemeinen ist die Kennzahl höher in großen Städten und ihrer Nachbarschaft sowie in wirtschaftlich sehr aktiven Gebieten. Die niedrigste Kennzahl kommt im zentralen und östlichen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie vor; sie ist niedrig im größten Teil der Woiwodschaft sowie im nördlichen und südlichen Teil der Woiwodschaft Lubuskie.

Abbildung 9. Bevölkerungsdichte 2010.



Quelle: Daten des Hauptstatistikamts. Eigenbearbeitung.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** betrug der Durchschnittslohn im Jahre 2011 3 587 PLN. Am wohlhabendsten sind die Bewohner des Wrocław-Metropolengebiets (die Stadt Wrocław und der Landkreis Wrocławski), der Landkreise im Kupferbezirk von Legnica und Głogów (Polkowicki und Lubiński), wie auch der Landkreise Wałbrzyski, Złotoryjski und Zgorzelecki. Einkünfte im Landkreis Lubiński sind die höchsten in Polen. Den niedrigsten Lohn erhalten die Bewohner der Landkreise Górowski und Milicki (ca. 2,7 Tausend PLN).

Sichtbar ist die gegenseitige Abhängigkeit des Durchschnittslohnes mit dem Anteil Personen, die Sozialhilfeleistungen in Anspruch nehmen. Den größten Anteil Bewohner, die Sozialhilfe beziehen, gibt es in den Landkreisen Górowski (ca. 16%), Wołowski und Ząbkowicki. Zu den Gebieten, wo die wenigsten Bewohner Sozialbeihilfen bekommen, zählen Wrocław und der Landkreis Wrocławski, der Landkreis Zgorzelecki und die Städte Lubin und Głogów. Durchschnittliche Haushaltsausgaben pro Person betrug im Jahre 2010 1 018,93 PLN (der vierte Platz polenweit).

Die höchsten Einkünfte pro 1 Bewohner im Jahre 2011 wurden in den Gemeinden Bogatynia (7,9 Tausend), Polkowice (7,8 Tausend), Jerzmanowa (5,6 Tausend), Stara Kamienica (5,6 Tausend) und Wrocław (5,6 Tausend) verzeichnet. Die niedrigsten Einnahmen im kommunalen Haushalt haben Pieszyce (2,0 Tausend), Syców, Chocianów, Oborniki Śląskie und Kowary (je 2,1 Tausend) eingeholt.

Die Bewohner der **Woiwodschaft Lubuskie** zählen nicht zu den Wohnhabenden. Der Durchschnittslohn im Jahre 2011 betrug 3 074 PLN (der polnische Durchschnitt beträgt 3 625 PLN). Die Woiwodschaft nimmt in dieser Hinsicht den dreizehnten Platz in Polen. Im Bereich der durchschnittlichen Ausgaben pro 1 Person im Haushalt hat die Region 2010 den achten Platz mit dem Betrag von 972,39 PLN polenweit (beim nationalen Durchschnitt von 991,44 PLN) genommen.

Wenn es sich um die Einkünfte der kommunalen Haushalte handelt, sind Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski 2010 in die Führung (mit über 400 Mio. PLN) gegangen, gefolgt von den Städten Nowa Sól, Żary sowie Sulechów und Świebodzin. Umgerechnet pro 1 Bewohner war die Gemeinde Lubrza am reichsten (6,5 Tausend PLN pro 1 Bewohner), der Landkreis Świebodziński. Relativ große Einkünfte verzeichnen Gemeinden, die im von Norden nach Süden verlaufenden Streifen im mittleren Teil der Woiwodschaft sowie im nördlichen und südlichen Teil in der Achse Osten-Westen liegen. Die Kennzahl betrug 3 961 PLN pro 1 Bewohner in Zielona Góra und 3 443 PLN pro 1 Bewohner in Gorzów Wielkopolski.

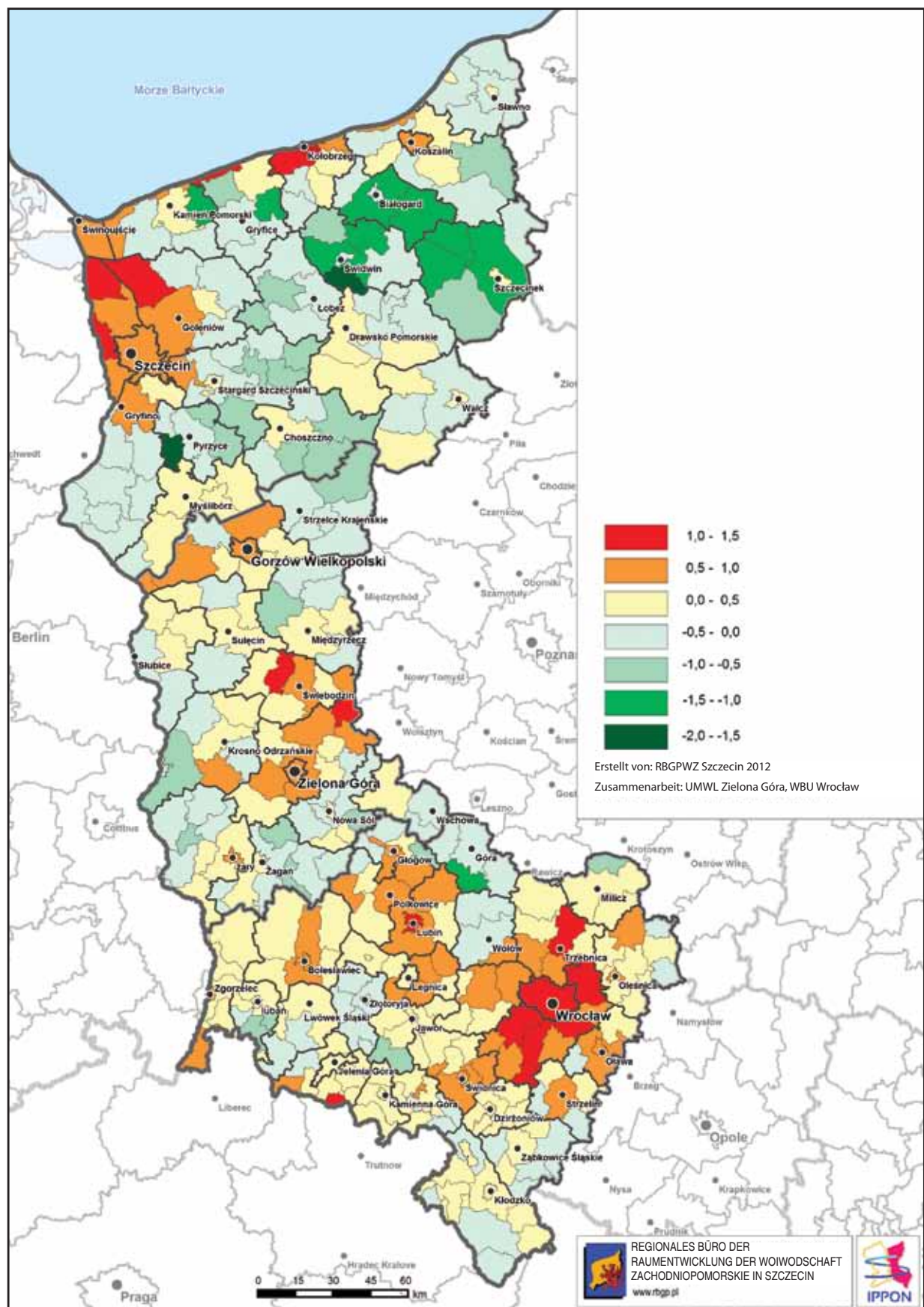
Die Woiwodschaft Lubuskie steht auf dem dritten Platz hinsichtlich der Anzahl Personen, die Sozialhilfeleistungen in Anspruch nehmen, obwohl diese Zahl von fast 100 Tausend im Jahre 2000 auf 71,4 Tausend Personen im Jahre 2010 gesunken ist.

Die **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** kann in 3 Gruppen von Gemeinden mit unterschiedlicher Entwicklungsdynamik eingeteilt werden. Die sich am schnellsten entwickelnden Gemeinden liegen im Ring um den Szczecin-Ballungsraum, an der Ostsee und im südwestlichen Teil der Woiwodschaft (Barlinek und Dębno). Das sind Gemeinden mit verhältnismäßig großen Einkünften und einer kleinen Arbeitslosigkeit. Zur zweiten Gruppe gehören Gemeinden mit keinem eindeutigen Charakter. Je nach der wirtschaftlichen Lage können sie sich entwickeln oder von einer Stagnation oder einem Konjunkturrückgang betroffen sein. Die Gemeinden aus dieser Gruppe sind räumlich ziemlich gleichmäßig über die ganze Woiwodschaft zerstreut.

Zur dritten Gruppe gehören Gemeinden, die mit ausgesprochenen Entwicklungsproblemen kämpfen. Die größte Anhäufung entwicklungshemmender Faktoren bei fehlenden Entwicklungssignalen kommt in den Landkreisen Świdwiński, Białogardzki und Szczecinecki vor.

Die reichste Gemeinde der Woiwodschaft ist Rewal. Ihre Haushaltseinkünfte im Jahre 2010 haben 13 Tausend PLN pro Einwohner überschritten, 2011 hat jedoch die Gemeinde Nowe Warpno das größte Einkommen verzeichnet (21 Tausend pro Einwohner – was mit dem einmaligen Einholen rückständiger Einkünfte aus der Grundstückssteuer verbunden war. Die Gemeinden im Küstenstreifen zeichnen sich durch eine relativ hohe Grundstückssteuer aus). Die Gemeinden im Küstenstreifen haben verhältnismäßig große Haushaltseinnahmen, die 5 Tausend PLN pro Einwohner überschreiten. Doppel so niedrig ist diese Kennzahl in den meisten Gemeinden im zentralen, östlichen und südlichen Teil der Woiwodschaft.

Abbildung 10. Kennzahl der Entwicklung territorialer Gemeinschaften.



Quelle: Daten des Hauptstatistikamts. Eigenbearbeitung.

Der Durchschnittslohn in der Woiwodschaft betrug im Jahre 2011 3290 PLN, wodurch er niedriger als der polnische Durchschnitt ausgefallen ist. Das höchste Einkommen gab es in Szczecin und Szczecin-Ballungsraum sowie in Koszalin, das niedrigste Einkommen – 900 PLN weniger im Vergleich zum nationalen Durchschnitt – wurde in den Landkreisen Drawski, Gryficki, Świdwiński, Sławieński, Pyrzycki und Łobeski berechnet. Umgekehrt sieht die räumliche Verteilung der Nutzung von Sozialhilfeleistungen aus: am häufigsten erhalten die Bewohner des Landkreises Świdwiński Beihilfen – über 18% und über 15% der Bewohner der Landkreise Drawski, Łobeski und Sławieński. Die wenigsten Bewohner nutzen diese Unterstützungsform in Koszalin, Szczecin, Świnoujście und in den Landkreisen Kołobrzesci und Policki. Durchschnittliche Monatsausgaben pro Person im Haushalt betragen 964,94 PLN (der neunte Platz in Polen).

2.3. Natur- und Kulturbereich

2.3.1. Räumliche Naturstrukturen

2.3.1.1. Geomorphologische und Naturcharakterisierung im polnischen Teil des Grenzraums

Das von der Studie beschriebene Gebiet umfasst 20 ganze geomorphologische Makroregionen oder Teile davon, die zu folgenden zwei Provinzen gehören: der Nordeuropäischen Tiefebene und der Böhmisches Masse (die Grenze zwischen ihnen verläuft durch die Woiwodschaft Dolnośląskie). Es sind Einheiten mit insbesondere meridional vorkommenden differenzierten natürlichen geologischen, Landschafts-, Klima-, Boden-, Wasser- und Bodenschatzbedingungen. Verhältnismäßig am wenigsten differenziert ist die Tier- und Pflanzenwelt.

2.3.1.2. Landschaft

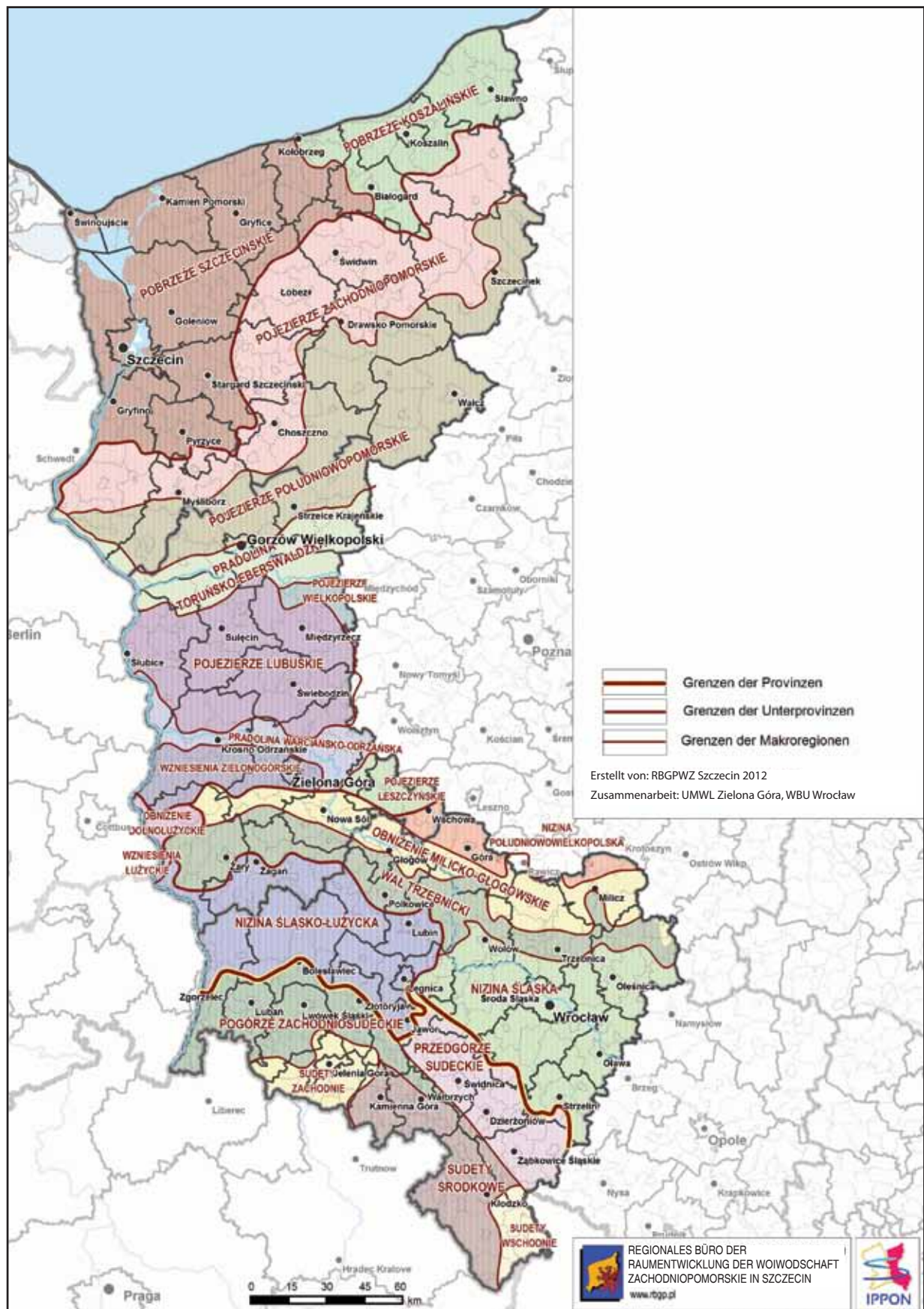
In der Landschaft des polnischen Teils des Grenzraums sind Tiefebene an der Ostseeküste dominierend, die schrittweise meridional Endmoränenhöhen mit vielen Seen Platz machen. Im mittleren Teil des Gebietes kommen wechselweise Urstromtäler und Höhenstreifen vor, weiter in die südliche Richtung treten postglaziale Ebenen und Endmoränenhöhen und schließlich Vorland und Vorberge auf. Vom Süden wird das Gebiet von den Sudeten abgegrenzt. Der am tiefsten gelegene Punkt befindet sich auf der Wiese am Dąbie-See (–0,7 m u.d.M.), am höchsten liegt die Riesengebirgskette mit dem Gipfel Śnieżka (Schneekoppe) (1601,5 m ü.d.M.).

Ein typisches Merkmal der Landschaft im polnischen Teil des Grenzraums sind Wälder. Die größten Waldflächen liegen im südlichen und südöstlichen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, in der Woiwodschaft Lubuskie sowie im nördlichen Teil und im Gebirge in der Woiwodschaft Dolnośląskie. Zu wichtigen Landschaftselementen gehört auch Oberflächenwasser: das Meer und seine naheliegenden Gewässer, Seen auf den Seeplatten der Woiwodschaft Zachodniopomorskie und Lubuskie sowie Flüsse, unter denen die größten die Oder und ihre Zuflüsse Warthe und Netze sind.

2.3.1.3. Klima

Das Klima in diesem Gebiet ist mäßig mit Einflüssen des See- und Kontinentalklimas. Die Einflüsse des ersten (mäßige Winter, kühle Sommer, starker Wind) sind vor allem an der See spürbar. Im südöstlichen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie kommen Merkmale des Seeklimas jedoch fast nicht mehr vor. In der Woiwodschaft Lubuskie balancieren sich die Einflüsse der beiden Klimatypen (mäßige Winter, warme und lange Sommer). In der Woiwodschaft Dolnośląskie ist der kontinentale Einfluss stärker und die Klimabedingungen sind hier stark durchs Relief des Gebietes bedingt. Der im Tiefland liegende Teil der Woiwodschaft Dolnośląskie und die Ślubice-Gebiete in der Woiwodschaft Lubuskie gehören zu den wärmsten Regionen in Polen.

Abbildung 11. Geomorphologische Teilung des Grenzraums (nach J. Kondracki).



2.3.1.4. Böden

Im polnischen Teil des Grenzraums kommen Böden der Bodenklassen von I bis VI vor. Die größten Flächen mit den meist fruchtbaren Böden sind in der Woiwodschaft Dolnośląskie anzutreffen. In allen drei Woiwodschaften tritt eine räumliche Differenzierung der Böden mit verschiedenen Bodenklassen auf.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie**, und zwar in ihrem nördlichen und besonders nordwestlichen Teil, kommen vorwiegend schwache Rostpodsol- und Podsolböden (meist bewaldet) vor. In Senkungen und Tälern gibt es gleyhaltige Schwemmböden und Sumpfböden. Im mittleren Teil der Region und in Gebirgskesseln dominieren Luvisolen Erden, die mosaikartig mit neutralen und alkalischen (Endoeutric Cambisols) Braunerden auftreten. Südlich von Wrocław zeichnet man ein geschlossenes Gebiet mit schwarzen Wrocław-Böden aus und im Gebiet des breiten Odertals sind hingegen Schwemmböden dominierend. Im Vorland und in den Sudeten kommen vorwiegend (meist saure) Braunerden mit mosaikartig zerstreuten Podsolböden vor.

Der größte Teil der **Woiwodschaft Lubuskie** wird von Polsolböden und Pseudo-Bleicherden der Klasse V und VI, meist mit Wäldern, bedeckt. In einem kleinen Teil der Woiwodschaftsfläche gibt es Braunerden der Klasse II, III und IV, die im südlichen Teil der Woiwodschaft vorkommen. Schwarzerden der Klasse II und III kommen in tiefer liegenden Gebieten der ganzen Woiwodschaft neben Braunerden vor. Schwemmböden, die zu derselben Bonitätsklasse zählen, sind hingegen in Urstromtälern und Flusstälern anzutreffen und spielen eine wichtige Rolle als Dauergrünland. Im Netze-Urstromtal, im Sprotte- und Odertal sowie im nördlichen Teil des Landkreises Wschowski gibt es Sumpfböden.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** kommen vorwiegend mittlere Böden der Bodenklasse IVa und IVb vor. Sie decken über die Hälfte der gesamten Ackerlandfläche. Eine weitere Gruppe sind schwache und sehr schwache Böden. Eine relativ kleine Fläche ist von guten Böden bedeckt, vor allem im Pyrzyce- und Stargard-Gebiet, westlich und südlich von Szczecin und westlich von Koszalin.

2.3.1.4. Oberflächen- und Grundwasser

Der fast ganze polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums liegt im Einzugsgebiet der Ostsee, d.h. im Flussgebiet der Oder und der an der Ostsee liegenden Flüsse. Lediglich kleine Sudetenteile gehören zum Einzugsgebiet der Nordsee und des Schwarzen Meeres. Im Studiengebiet liegen viele Flüsse und im nördlichen und mittleren Teil des Gebiets auch viele Seen. Wasserressourcen sind im polnischen Teil des Grenzraums ungleichmäßig verteilt. Die reichsten Wasserressourcen kommen in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie vor, die gleichzeitig eine am Meer liegende Woiwodschaft ist. Die wenigsten Wasserressourcen gibt es in der Woiwodschaft Dolnośląskie. Gleichzeitig ist diese Woiwodschaft von der größten Überschwemmungsgefahr betroffen.

In den drei Woiwodschaften gibt es 39 Hauptgrundwasserkörper: 18 in der Woiwodschaft Dolnośląskie, 16 in Lubuskie und 11 in Zachodniopomorskie (Abb. 13).

Die unregelmäßige Wasser- und Abwasserwirtschaft hat einen negativen Einfluss auf die Wasserqualität in allen Woiwodschaften, was sowohl Oberflächen- als auch Grundwasser betrifft. Eine bedeutende Rolle spielen dabei die landwirtschaftliche Tätigkeit des Menschen und nicht richtige Nutzung von Düngemitteln sowie eine intensive Tierproduktion.

Woiwodschaft Dolnośląskie: Außer der Flüsse besteht das Wassersystem der Woiwodschaft aus 12 großen Mehrzweckspeicherbecken (über 1 700 Anlagen) und Kleinspeicherbecken (ca. 200 Behälter mit einer Fläche von über 1 ha und zahlreiche kleinere Behälter). Das Wasser steht für 1,5% der Woiwodschaftsfläche. Zu den Hauptflüssen der Woiwodschaft gehören: die Oder, die Lausitzer Neiße, der Bober, der Queis, die Katzbach, die obere Strecke der Glatzer Neiße sowie die Bartsch, die Weistritz und die Ohle. Die Wassersauberkeit ist im allgemeinen schlecht, ausschlaggebend ist dafür die Einstufung der chemischen Zusammensetzung, die grundsätzlich von Verbindungen aus der PAK-Gruppe beeinflusst ist, deren Vorhandensein jedoch auf keine konkrete Ausstoßquelle zurückzuführen ist. Der ökologische Zustand der im Tiefland liegenden Flussstrecken ist in der Regel mäßig oder schwach. Die beste Wasserqualität haben

die Gebirgsflüsse (die Iser, die Adler, die Wittig, Bäche im Riesengebirge) auf ihren Anfangsstrecken und Flüsse mit einem kleineren anthropogenen Druck (die Katzbach an der Odermündung, die Jezierzycza, die Oder im mittleren Teil).

Die **Woiwodschaft Lubuskie** zeichnet sich durch ein gut entwickeltes hydrographisches Netz aus. Die Hauptflüsse der Woiwodschaft sind die Oder und die Warthe, die Netze, die Lausitzer Neiße, der Bober und die Odra, die hier ihren Mündungsbereich haben. In der Woiwodschaft liegen insgesamt einige Hundert Seen, wovon zig Seen eine größere Fläche als 50 ha haben. Die größten Seen sind: der Ślaskie-See, der Osiek-See, der Niesłysz-See und der Liebucher See (Lubikowskie). Die Wasserqualität in der Woiwodschaft ist spezifisch durch Abwasser der Zellstoff- und Papierindustrie gefährdet.

Die **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** zeichnet sich durch ein Reichtum an Oberflächenwasser aus; das Oberflächenwasser steht für 5,7% der Fläche der Woiwodschaft. Ein solch großer Anteil der Wasseroberfläche ist auf folgende Seenplatten in diesem Gebiet zurückzuführen: Drawskie, Myśliborskie, Ińskie und Wałeckie mit zahlreichen, relativ großen Seen, den Dąbie-See und den Miedwie-See sowie Binnenseegewässer (der Szczecin-Stausee und die Oder-Mündungsstrecke).

2.3.1.5. Mineralische Bodenschätze

Durch die Nachbarschaft der Ostsee im Norden und der differenzierte geologische Aufbau des polnischen Teils des Grenzraums, die besonders im südlichen Teil verschiedene geologische Einheiten umfasst, tritt hier eine Vielfalt folgender mineralischer Bodenschätze auf: Energierohstoffe (Erdöl, Naturgas, Braun- und Steinkohle), Metallrohstoffe (Kupfer- und Silbererz), Gesteine (verschiedene Bruchsteine und Blocksteine, Sand und Kies, Ton-Rohstoffe u.a.), chemische Rohstoffe, Mineralwasser und Heilwasser. Die meisten mineralischen Bodenschätze kommen in den Gebirgs- und Vorlandsgebieten der Woiwodschaft Dolnośląskie vor.

Woiwodschaft Dolnośląskie. Die größte Vielfalt ist unter Gesteinen in den Sudeten und im Sudetenvorland zu sehen. Hier kommen u.a. die einzigen Bruch- und Blocksteine vor, wie z.B.: Granodiorit, Syenit, Gabbro, Dolomitmarmor, Serpentin, Migmatit und auch das meiste Basalt-, Melaphyr- und Porphyrvorkommen. Diese Bodenschätze sorgen für über 90% der polnischen Gesteinproduktion. Hier befinden sich auch die besten polnischen Glassandvorkommen und einzigartige Bentonitvorkommen. In den Oder-, Glatzer Neiße-, Bober- und Katzbachtälern sind höchstqualitative Sand- und Kiesvorkommen zu finden.

Zu Energierohstoffen zählen Braunkohlelagerstätten, die im Bogatynia-Gebiet gewonnen werden und im Legnica-Gebiet dokumentiert sind, Steinkohle (im Wałbrzych- und Nowa Ruda-Gebiet) sowie Erdgas (im Gebiet der Senkung von Milicz und Głogów (Obniżenie Milicko-Głogowskie)).

Dolny Śląsk besitzt die einzigen polnischen Kupfer- und Silbererzvorkommen (Kupferbezirk von Lubin und Głogów), dort kommen auch kleine Mengen von solchen Elementen wie Blei, Gold u.a. vor.

Zu chemischen Rohstoffen gehören: Baryt, Fluorit, Gips und Anhydrit sowie Steinsalz, außer der Gips- und Anhydritvorkommen haben sie jedoch keine wirtschaftliche Bedeutung.

In der Woiwodschaft sind 18 (von 83 in ganz Polen) Mineralwasservorkommen dokumentiert, deren Heilwirkung anerkannt wurde, und zwar: Säuerlinge, Thermalwasser und Radonwasser. Solche Wasserquellen befinden sich hauptsächlich in den Sudeten, in Przerzeczyn-Zdrój und in der Trzebnica-Umgebung.

In der Region treten auch Naturwerk- und Edelsteine auf. Das sind u.a. Quarzminerale (Bergkristall, Rauchquarz, Amethyst), Minerale aus der Chaledongruppe (Achat, Jaspis und Opal), Minerale aus der Gruppe Sedimente und Sedimentgesteine (z.B. Alabaster) und Minerale aus der Gruppe der Naturwerkgesteine (Lydit).

In der **Woiwodschaft Lubuskie** liegen ein sogenanntes gas- und ölführende Vorsudeten- und Wielkopolska-Gebiet mit Erdgas- und Erdölvorkommen sowie Erdöl- und Erdgasgebiete in den Landkreisen Gorzowski, Strzelecko-drezdenecki, Świebodziński und Krośnieński. Braunkohlenflöze treten von Rzepin über Cybinka-Sadów und Gubin zum Flöz Gubin-Zasieki-Mosty auf.

Abbildung 12. Hydrographische Aufteilung.

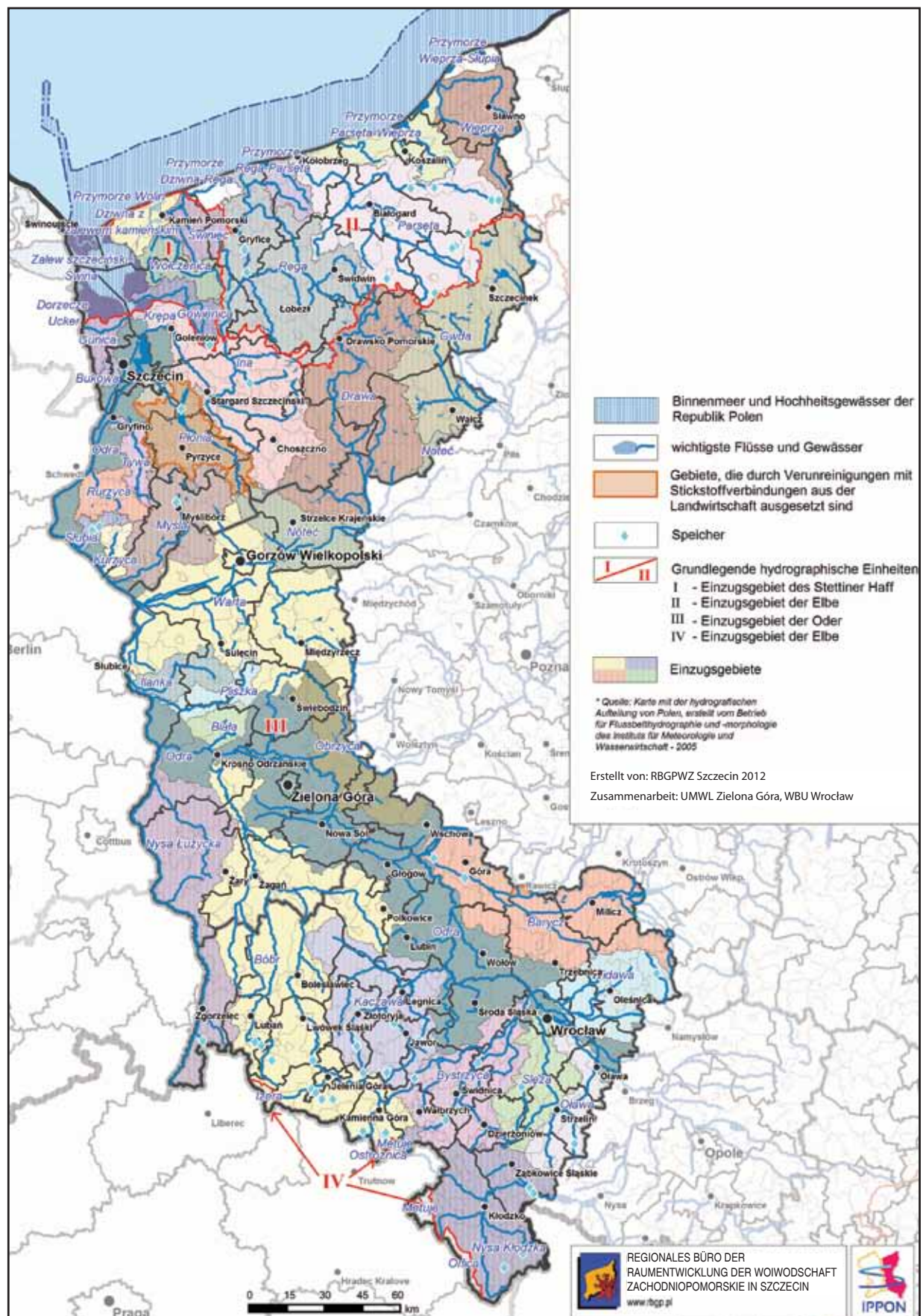


Abbildung 13. Die wichtigsten Grundwasserkörper.

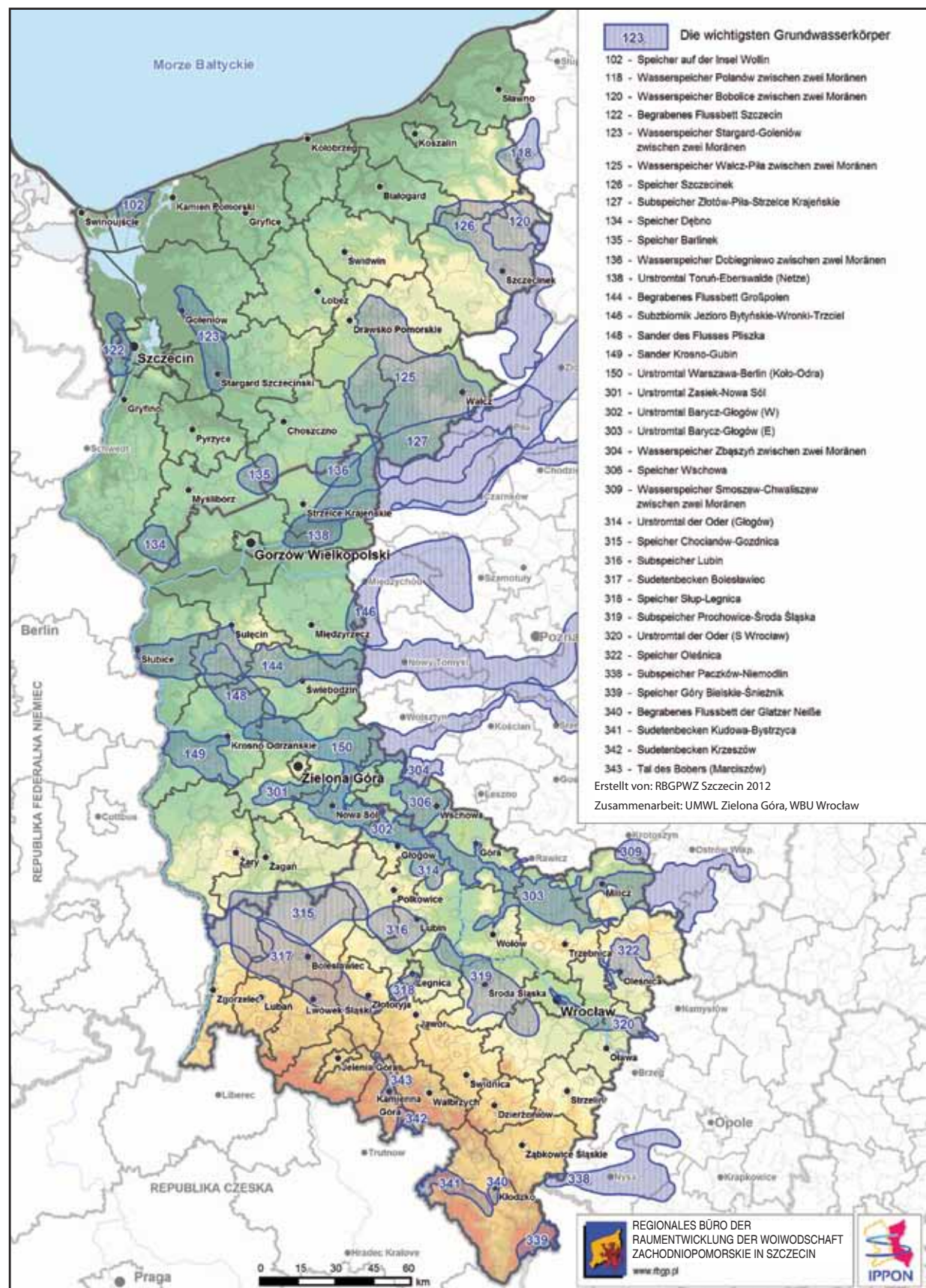
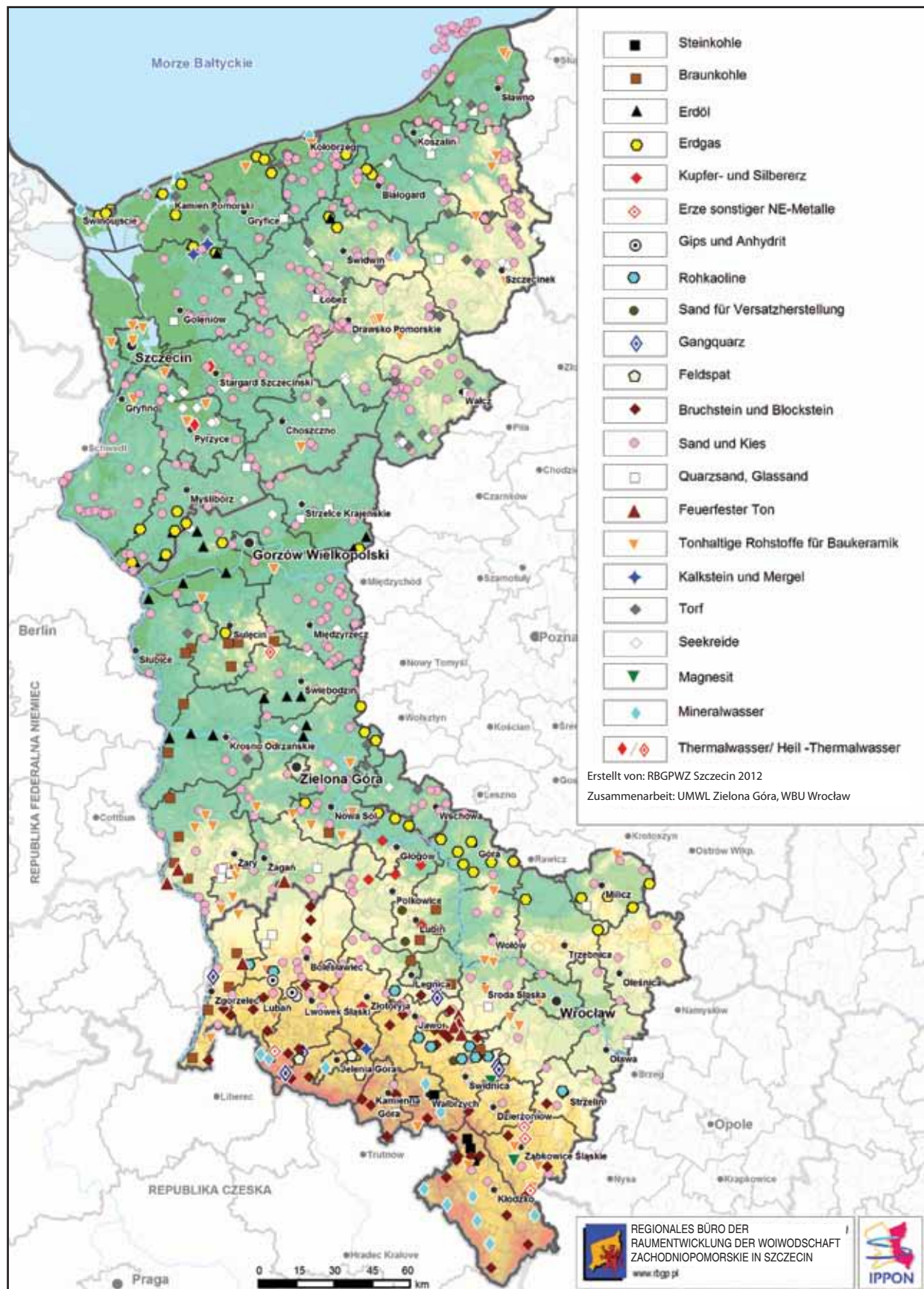


Abbildung 14. Mineralische Bodenschätze.



In der Gruppe der Gesteine zeichnen sich folgende Ton-Rohstoffe aus: Keramikton, feuerfester Ton, Baukeramik-Rohstoffe (im Gebiet des Muskauer Faltenbogens) und natürlicher Zuschlagstoff (im südlichen und nördlichen Teil der Woiwodschaft). Besonders reich und sehr hochqualitativ sind Kiesvorkommen in den Tälern großer Flüsse sowie Sand- und Kiesvorkommen (im Bober-Tal). Im Żary- und Żagań-Gebiet tritt Glassand auf. Seekreide kommt im nördlichen und mittleren Teil der Woiwodschaft vor und in der Gemeinde Łagów gibt es Heil- und Thermalwasser.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** treten Erdgas- und Erdölvorkommen (im Küstenteil und im südwestlichen Teil), Baurohstoffe (Sand und Kies, Lehm), zerstreut über die ganze Woiwodschaft, Torf, Kalkstein, Mineralwasser (an der Ostsee und in Połczyn-Zdrój) und Thermalwasser (Bohrungen in Pyrzyce und Stargard Szczeciński) auf.

2.3.1.6. Tier- und Pflanzenwelt

Die im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums vorkommenden Differenzierung betrifft im Grunde genommen seine Randgebiete im Norden und Süden und folgt aus physiographischen Bedingungen, die für Tiefland- und Küstengebiete im Norden und für Hochland- und Gebirgsgebiete im Süden charakteristisch sind. Darüber hinaus ist die Pflanzen- und Tierwelt von Gattungen dominiert, die sehr verbreitet in diesem Teil des europäischen Kontinentes sind.

Im größten Teil des Gebiets sind Tieflandsiedlungen dominierend und in den Sudeten und im Sudeten-vorland kommen Hochland- und Gebirgssiedlungen vor. Ein bedeutendes Areal der Fläche entfällt auf Forstflächen (einschließlich Wälder), die 37,6% der Gesamtfläche des polnischen Teils des Grenzraums bedecken. Es handelt sich vorwiegend um dichte Kiefernwälder und auch Fichtenwälder im Gebirge. Unter den Laubbaumarten spielen die Eiche und die Buche die größte Rolle, deren dichte Wälder besonders in Küstengebieten auftreten. In Flusstälern und Senkungen mit einer großen Feuchte wachsen Auwälder, *Carpinion betuli* und Erlenwälder. Die Pflanzenlandschaft wird von Wiesen und Weiden mit verschiedenem Feuchtengrad, Torfmooren, Walddünen, Altwässern und sehr zahlreichen Kleinteichen ergänzt. In verschiedenen Teilen dieses Gebiets sind endemische Pflanzenarten anzutreffen, in den Sudeten wachsen beispielsweise für Nordeuropa typische Pflanzen, in den Oder-, Warthe- und Netzetälern – Halbtrockenrasen und an der Ostsee – Dünenpflanzen. Unter fast zwei Tausend Pflanzenarten, die in diesem Gebiet vorkommen, werden 10% als vom Aussterben bedroht angesehen, insbesondere in der Woiwodschaft Dolnośląskie, die am stärksten anthropogen ist.

In der Tierwelt überwiegen Gattungen, die eine hohe ökologische Toleranz und Migrationsfähigkeiten aufweisen. Das sind Hirsche, Rehe, Wildschweine, Füchse, Bober sowie kleinere Säugetiere, die im Wald leben, und Vögel. Die letzte Gruppe ist die zahlreichste Gruppe der Wirbeltiere, im Studiengebiet leben über 350 solche Gattungen, wovon ca. 100 besonders selten vorkommende oder bedrohte Gattungen sind. Vögel leben in Küstengebieten und in breiten Flusstälern (Warthemündung in die Oder, Międzyodrze) sowie an großen Seen und Teichen. Über den nördlichen Teil des Gebiets führen die wichtigsten europäischen Vogelflugrouten.

Im Studiengebiet, in der Woiwodschaft Lubuskie liegt das größte europäische Fledermausreservat. Fledermäuse gehören zu den am meisten vom Aussterben bedrohten Gattungen und alle ihre Gattungen sind geschützt. Andere geschützte, im Studiengebiet vorkommende Tiergattungen sind z.B. der europäische Biber, der Siebenschläfer, der Wolf, der Fischotter, der Wisent, die Kegelrobbe, der gewöhnliche Schweinswal und der Hirschkäfer sowie Amphibien und Reptilien.

Die Fischfauna in diesem Gebiet umfasst über 50 Fischgattungen. Ein typisches Merkmal der Fischfauna ist, dass in Meer- und meernahem Wasser doppelbelegige Gattungen vorkommen, die teilweise im Salz- und teilweise im Süßwasser leben. Im Odertal lebt die Flussneunauge.

2.3.1.7. Zerstörte und geschädigte Gebiete

Das Thema von zerstörten und geschädigten Gebieten ist gemeinsam für alle Woiwodschaften, sie unterscheiden sich lediglich durch seine Skala. Das Problem ist relativ am geringsten in der Woiwodschaft

Lubuskie (795 ha zerstörter Flächen und 715 ha geschädigter Flächen). Das Aufkommen von Umweltschäden ist hier vorwiegend auf die Braunkohleförderung durch Tagebau zurückzuführen. Die größte Fläche der zerstörten und geschädigten Gebiete liegt in der Woiwodschaft Dolnośląskie (8 2471 ha), hier hat auch der Bergbau die größte Verantwortlichkeit für diesen Prozess. In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie gibt es 2 164 ha zerstörter Flächen und 605 ha geschädigter Flächen.

Gemeinsam für die Woiwodschaften Dolnośląskie und Zachodniopomorskie ist das Problem der Industriebrachen. Es betrifft vor allem Großstädte. Eine bedeutende Fläche umfasst auch zerstörte Gebiete ehemaliger Truppenübungsplätze (z.B. im Przemków-Gebiet in der Woiwodschaft Dolnośląskie oder im Borne Sulinowo-Gebiet in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie) oder heute tätiger Truppenübungsplätze. Im Hintergrund des gesamten Gebiets zeichnen sich auch Braunkohletagebaugelände in der Bogatynia-Region, der Behälter für Abfälle nach dem Flotationsverfahren „Żelazny Most“ und zahlreiche, häufig konzentrierte große Tagebau- und Steinbrucharanlagen, und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie auch Phosphorgipshalden in Police und Aschenladen aus dem Kraftwerk „Dolna Odra“ in der Gemeinde Gryfino aus.

2.3.2. Umweltschutz und Schutz der Hauptkomponenten der Umwelt

Die Natur- und Raumstrukturen im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums gehören zum größeren europäischen Zusammenhang. Die Seeküste ist ein Teil der südlichen Ostseeküste. Wegen der Lage am Meer sind auch Naturverbindungen der Woiwodschaft mit Skandinavien sichtbar, was z.B. an Vogelflugrouten zu sehen ist. Eine weitere großflächige Naturstruktur ist der im südlichen Ostseeraum liegende Streifen mit Seenplatten. Er erstreckt sich von Norddeutschland über Polen und führt entlang der Ostseeküste weiter. Im mittleren Teil der Woiwodschaft liegt das Thorn-Eberswalder Urstromtal (Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka) mit besonderen, für Tiefland typischen Natur- und Landschaftsvorteilen. Das Sudetenvorland und die Sudeten erstrecken sich auch entlang der Breitenkreislinien. Ein geographisches und Naturelement, das das Gebiet von Norden nach Süden integriert, ist die durch alle Woiwodschaften fließende Oder. Sie ist gleichzeitig der wichtigste Biotopverbund des polnischen Teiles des deutsch-polnischen Grenzraums.

Im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums liegen 17,08 km²-große Gebiete, die zum Europäischen Netz Natura 2000 – zu Europäischen Vogelschutzgebieten (SPA), besonderen Erhaltungsgebieten (BEG) und Gebieten von Bedeutung für die Gemeinschaft (SCI) gehören. Natura 2000-Gebiete mit einer Fläche von 3,45 Tausend km² umfassen auch Teile der Ostsee.

2.3.2.1. Naturschutzgebiete

Im polnischen Teil des Grenzraums beanspruchen rechtlich geschützte Naturgebiete – ohne Natura 2000-Gebiete – nach den Daten des Hauptstatistikamts für 2011 eine Fläche von 14 Tausend km², was ein Viertel der Gesamtfläche des Studiengebiets und 13,8% der Gesamtfläche der Schutzgebiete in Polen ausmacht. Hier sind alle Kategorien von Schutzgebieten vertreten: Naturreservate (268 km²), Nationalparks (391 km²), Landschaftsparks (4 026 km²), Landschaftsschutzgebiete (9 057 km²), ökologische Flächen (148 km²), Natur- und Landschaftsanlagen (274 km²) u.ä. Solche Gebiete haben die größte Fläche in der Woiwodschaft Lubuskie (38,9% ihrer Fläche), gefolgt von der Woiwodschaft Zachodniopomorskie (21,2%) und Dolnośląskie (18,5%).

Die regionalen Unterschiede im Umweltschutz sind natürliche Folgen der physiographischen Bedingungen in den einzelnen Woiwodschaften.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** liegen:

- 2 Nationalparks – der Riesengebirge-Nationalpark (Karkonoski Park Narodowy) (5 562,4 ha), der gemeinsam mit dem Riesengebirge-Nationalpark auf der tschechischen Seite das bilaterale Biosphärenreservat Karkonosze/Krkonose bildet, und der Nationalpark Heuscheergebirge (Park Narodowy Górze Stołowych) (6 340 ha),

- 66 Naturreservate, u.a.: Torfmoore des Isertals (Torfowiska Doliny Izery), der Glatzer Schneeberg (Śnieżnik Kłodzki), die Felsenhöhle Jaskinia Niedźwiedzia, das Naturreservat Wąwóz Myśliborski, Łęg Korea, das Naturreservat Uroczysko Wrzosy, das Naturreservat Łacha Jelcz, das Naturreservat Skarpa Storczyków, das Naturreservat Stawy Milickie, das Vogelreservat Stawy Przemkowskie, das Reservat Torfowisko pod Węglińcem,
- 99 Natura 2000-Gebiete,
- 12 Landschaftsparks, u.a.: der Landschaftspark des Bartschtals (Park Krajobrazowy Doliny Baryczy), der eines der wertvollsten Naturgebiete von Dolny Śląsk ist, der Landschaftspark Chełmy (Park Krajobrazowy Chełmy) mit vielen einzigartigen geologischen Formen, der Ślęża-Landschaftspark (Ślężański Park Krajobrazowy) mit dem Zobtengebirge, der Glatzer Schneeberg-Landschaftspark (Śnieżnicki Park Krajobrazowy), der Landschaftspark Sudety Wałbrzyskie (Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich), der Landschaftspark Eulengebirge (Park Krajobrazowy Gór Sowich), der Landschaftspark des Bobertals u.ä.,
- 25 Landschaftsschutzgebiete,
- 2 Schutzgebiete im Rahmen der Ramsar-Konvention – Torfmoore im Riesengebirge-Nationalpark und Gebiete innerhalb des Stawy Milickie-Reservats im Landschaftspark des Bartschtals.

Zu den wichtigsten polnischen Biotopvernetzungen, die das Dolny Śląsk-Gebiet mit anderen Naturgebieten in Polen und Europa verbinden, zählen:

- der westliche Biotopverbund, der Waldgebiete Westpolens verbindet und sich vom den Sudeten über die Niederschlesische Heide (Bory Dolnośląskie) und die Wälder von Zielona Góra zum Rzepin-Urwald (Puszcza Rzepińska) und Nationalpark Warthemündung erstreckt,
- der südliche und zentrale Biotopverbund, der Roztocze, das Urwald Puszcza Sandomierska, das Urwald Puszcza Świętokrzyska, die Waldgebiete Lasy Lublinieckie und Bory Stobrowskie, das Bartschtal (Dolina Baryczy) und die Niederschlesische Heide (Bory Dolnośląskie) miteinander verbindet.

Woiwodschaft Lubuskie: Die Naturvorteile der Woiwodschaft sind eng mit der größten Waldbedeckung in Polen, den variierenden geologischen Eigenschaften und dem Vorhandensein der zwei großen Flüsse – der Oder und der Warthe – verbunden.

Rechtlich geschützte Gebiete umfassen folgendes:

- 2 Nationalparks (13 642,8 ha) – der Nationalpark Drawa (Drawieński) und „Warthemündung”,
- 61 Naturreservate (3 776,3 ha), u.a. folgende: Nietoperek (Fledermaus-Winterhabitat), Wielkie-See (Brutbiotop für 120 Vogelgattungen), Dębowiec (Habitat des Hirschkäfers),
- 78 Natura 2000-Gebiete,
- 8 Landschaftsparks (77 750 ha), u.a. der in die UNESCO-Welterbeliste eingetragene Geopark Muskauer Faltenbogen (Łuk Mużakowa) und die Parks Łagowsko-Sulęciński, Pszczewski, Barlinecko-Gorzowski, Przemycki, „Warthemündung”, Gryżyński, Krzesiński,
- 38 Landschaftsschutzgebiete (438 453,4 ha).

In der Woiwodschaft wurden 4 überregionale und 17 regionale Biotopvernetzungen abgesteckt. Sie umfassen u.a. die Oder-, Warthe-, Netze- und Obratälern, die wichtigsten Waldflächen, die Myśliborz-Seenplatte und die Pszczew-Seen, und verbinden innerhalb des Landes liegende Gebiete mit den wichtigsten Biotopvernetzungen, wobei sie verschiedene Varianten der Tiermigration zur Verfügung stellen.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** liegen:

- 2 Nationalparks (mit einer Fläche von 13 423 ha im Woiwodschaftsgebiet) – der Wolliner Nationalpark (Woliński) und der Nationalpark Drawa (Drawieński),
- 114 Naturreservate (12 535 ha) mit dem Świdwie-Reservat, das in der Ramsar-Liste der Feuchtgebiete aufgenommen ist,
- 82 Natura 2000-Gebiete (die sich häufig überlappen),

- 7 Landschaftsparks (mit der Fläche von 118 808 ha im Woiwodschaftsgebiet) – der Szczecin-Park „Bukowa-Urwald“, Unteres Odertal (Dolina Dolnej Odry), Cedyński, „Warthemündung“, Barlinecko-Gorzowski, Iński und Drawski,
- 23 Landschaftsschutzgebiete (328 271 ha im Woiwodschaftsgebiet).

Auf den die Woiwodschaftsgrenzen angrenzenden Ostseeteilen liegen auch Natura 2000-Gebiete.

In der Woiwodschaft wurden vier überregionale und sieben regionale Biotopvernetzungen ausgesondert. Zu den wichtigsten Biotopvernetzungen, die das Gebiet der Woiwodschaft mit anderen Naturgebieten in Polen und Europa verbinden, zählen:

- der Biotopverbund des Oder-Tals mit einer sehr differenzierten Landschaft,
- der nördliche Biotopverbund, der das Augustów-Urwald (Puszcza Augustowska), die Iława-Seenplatte (Pojezierze Iławskie), die Tucheler Heide (Bory Tucholskie), die Gollnower Bürgerheide (Puszcza Goleniowska) und die Ueckermünder Heide (Puszcza Wkrzańska) miteinander verbindet.

2.3.2.2. Umweltrisiken und -bewirtschaftungsregeln

Der gesamte polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums ist von gleichen Risiken im Zusammenhang mit der Wasserqualität betroffen, die hauptsächlich durchs Abführen von ungereinigten oder unzureichend gereinigten Industrie- und Haushaltsabwässern sowie das Abfließen chemischer und biologischer Substanzen aus dem Ackerland verursacht werden. Der Anteil gereinigter Industrie- und Haushaltsabwässer, die einer Klärung bedürfen, ist im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums höher als der polnische Durchschnitt (92,3%). Die höchste Kennzahl (99,3%) wurde in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie verzeichnet, eine etwas geringere Kennzahl haben die Woiwodschaft Dolnośląskie (97,6%) und Lubuskie (98,3%).¹²

Zu gemeinsamen Problemen des gesamten Studiengebiets gehören auch Verunreinigung von Oberflächenwasser durch häusliches Abwasser aus ländlichen Gebieten (u.a. touristischen Gebieten), das auf eine unorganisierte Art und Weise abgeführt wird, Verunreinigungen aus Landwirtschafts- und Forstgebieten sowie Straßen und Eisenbahnlinien.

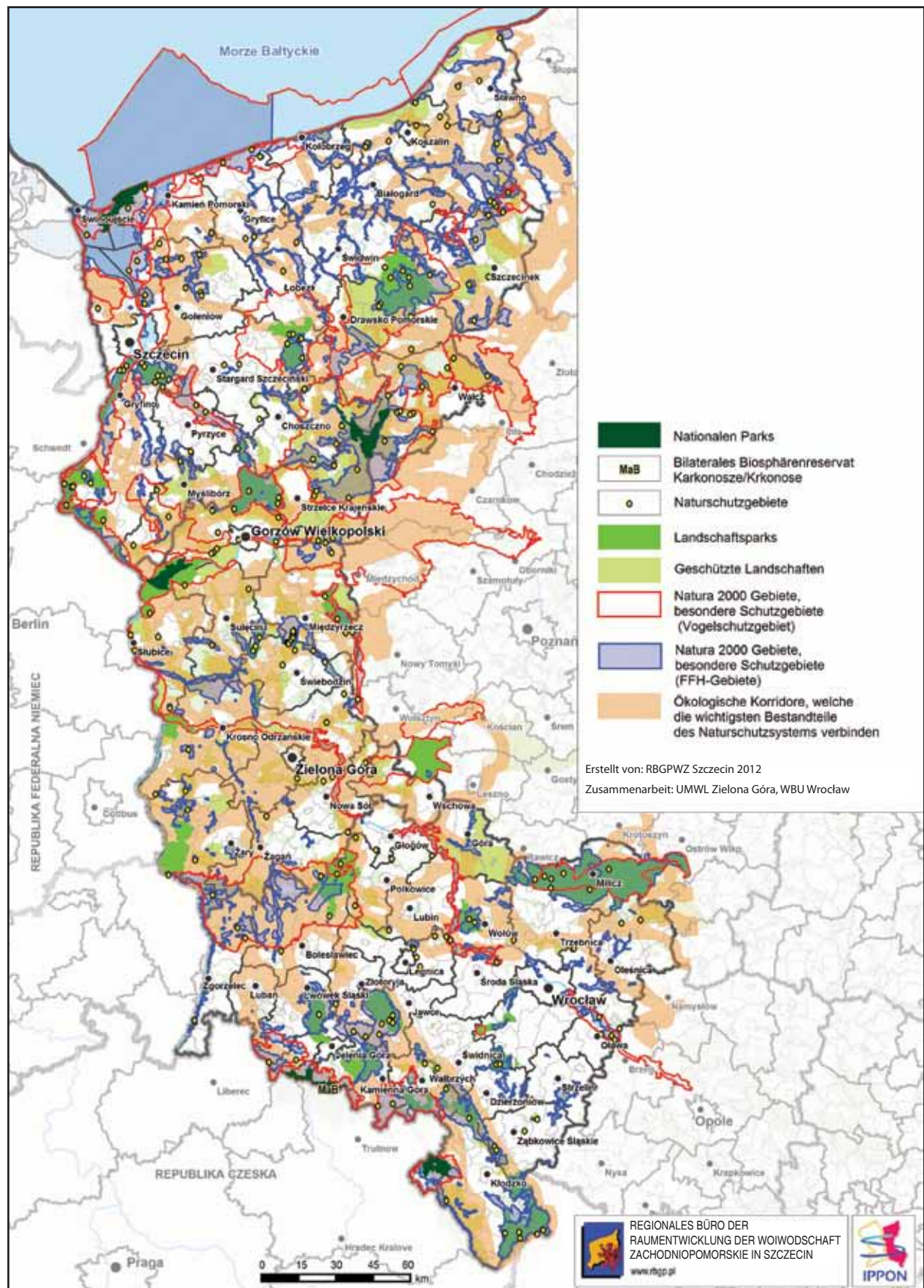
Bei Seen sind Entwicklung der touristischen Infrastruktur und Tourismusdruck in der unmittelbaren Nachbarschaft, Fischerei und Nutzung von Wassermeliorationseinrichtungen sowie Uferzerstören durch Umgestaltung natürlichen Kliffe in mehr zugängliche, was das Abfließen von Oberflächenwasser wesentlich beschleunigt und Aufnahme biogener Substanzen durch Pflanzen begrenzt, wichtige Faktoren, die die Wasserqualität beeinflussen.

In der Woiwodschaft Dolnośląskie werden negative Erscheinungen bemerkt, die aus den verminderten Oberflächenwasserressourcen und ungünstigen Veränderungen in der Funktion von Oberflächenwasser im nördlichen, südlichen und südwestlichen Teil der Woiwodschaft folgen. Ein ähnliches Problem, das jedoch in einer kleineren Skala auftritt und auf den westlichen, mehr industrialisierten und urbanisierten Teil der Woiwodschaft begrenzt ist, kommt im Westpommern-Gebiet vor. Dort besteht ein Schutzbedarf des Einzugsgebiets des Miedwie-Sees, der für Trinkwasser für Szczecin sorgt. In der Woiwodschaft Lubuskie bedarf der Obrzyca-Flussbereich hingegen einer organisierten Wasser- und Abwasserwirtschaft. Der Fluss ist der wichtigste Trinkwasserversorger von Zielona Góra.

Die größten Gefahren für die Böden sind Erosion, chemische Verunreinigungen und Verbreitung der Bebauung in ländlichen Flächen. Die größte Erosionsgefahr durch Wind- und Wassereinwirkung tritt in der Woiwodschaft Dolnośląskie auf, wo sie 25% der Landwirtschafts- und Forstflächen überschreitet. Diese Erscheinung kommt vor allem in Gebirgsgebieten vor, etwas schwächer ist sie im Vorland und im Streifen der Trzebnica- und Dalków-Hügel (Wzgórza Trzebnickie i Dalkowskie). Es ist schwierig, hochqualitative Böden zu schützen, wenn sie an Großstädte angrenzen, wie es z.B. der Fall mit Szczecin ist. Der Druck, sie anders als landwirtschaftlich zu nutzen, ist dann besonders groß und die Fläche solcher Böden wird ständig reduziert.

¹² Auf der Grundlage des Statistischen Jahrbuchs „Ochrona Środowiska 2011“ Tabelle 32(85).

Abbildung 15. Naturschutzsysteme.



Überall erfolgen touristische Bewirtschaftung und Massenbebauung durch Urlaubshäuser in attraktiven Gebirgs- und wassernahen Gebieten, die in Raumordnungsplänen nicht geordnet ist und über keine entsprechende technische Infrastruktur verfügt.

Umweltschäden entstehen auch wegen Gewinnung von Bodenschätzen, insbesondere durch Tagebau, der zur Degradation der Gebietsoberfläche führt. Gewinnung natürlicher Zuschlagstoffe verursacht eine große Umwandlung von Flusstälern (z.B. des Bober-Tals). Durch Tagebaubetrieb zerstörte Gebiete stellen ein Hindernis für die Entwicklung städtischer und ländlicher Zentren dar. Diese Probleme sind besonders spürbar in der Woiwodschaft Dolnośląskie – im Bogatynia-Gebiet, wo eine Braunkohlengrube mit Tagebau betrieben wird, in Steinbrucharanlagen in Gebirgs- und Vorlandsgebieten, im Kupferbezirk von Legnica und Głogów – aber auch in der Woiwodschaft Lubuskie (Łęknica-Umgebung) sowie, am schwächsten, in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, wo Bauzuschlagstoffe gewonnen werden. Die bereits abgeschlossene Steinkohlenförderung im Dolny Śląsk-Kohlenrevier hat auch einen negativen Einfluss auf die Umwelt und Landschaft ausgeübt.

Die Luftqualität wird von allem von Verunreinigungen aus Energie- und Industriequellen, Haushaltssektor (sog. kleiner Ausstoß), Wagenverkehr und Landwirtschaft beeinflusst. Motorisierung und in einem kleineren Ausmaß auch Industrie, Eisenbahn- und Luftverkehr entscheiden hingegen über den steigenden Lärmdruck in der Umwelt. Die meisten Verunreinigungen werden in die Luft in den Industriegebieten in der Woiwodschaft Dolnośląskie (Kupferbezirk von Lubin und Głogów, Wrocław-Ballungsraum, Landkreis Zgorzelec) und im Szczecin-Ballungsraum ausgestoßen. Im allgemeinen wird ein großer Teil der Verunreinigungen in dicht bevölkerten und industrialisierten Gebieten ausgestoßen. Wegen des im Studiengebiet überwiegend westlichen Winds gelangen hier Verunreinigungen aus Industriezentren in Deutschland und Tschechien.

Erhöhte Konzentrationen von Verunreinigungen werden in Großstädten und in in Gebirgskesseln liegenden Ortschaften verzeichnet. Ein hoher Gehalt an partikelförmigen Verunreinigungen, Kohlenoxiden und Stickstoffdioxiden wird entlang der Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen gemessen.

Luftverunreinigungen sind der Hauptfaktor, der zur Zerstörung von Forstflächen führt. In der Woiwodschaft Dolnośląskie liegt über die Hälfte der Forstflächen in der 1. Zone der Industrieschäden. Trotz der sich verbessernden Lage wird der Zustand des Baumbestands schlechter durch in die Luft ausgestoßene Verunreinigungen, Schädlingsangriffe und Brände. Brände stellen auch die Hauptgefahr für die waldreichen Gebiete der Woiwodschaft Lubuskie dar.

Ausgestoßene Abgase, Lärm und Schwingungen, Degradation von Natur- und Landschaftsvorteilen (u.a. Fragmentierung von Biotopvernetzungen) sind wiederum negative Verkehrseinflüsse auf die Natur. Der Lärm und Abgasausstoß erfolgen entlang der Landesstraßen, in Stadtzentren bei der dichten Bebauung und an Grenzübergängen, wo der Transitverkehr konzentriert ist.

Aus der obigen Beschreibung der Umweltgefahren folgt, dass diese Probleme am größten in der Woiwodschaft Dolnośląskie sind. Im Entwurf des Raumordnungsplans für die Woiwodschaft Dolnośląskie wurden Regeln zum Schutz vor Gefahren festgelegt, die für den gesamten Teil des deutsch-polnischen Grenzraums aktuell sind.

Die Raumbewirtschaftungsregeln zur Erhaltung und Sicherung der hohen Wasserqualität umfassen:

- komplexe Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Wassers, das zu strategischen Ressourcen zählt,
- vernünftige Bewirtschaftung der Oberflächen- und Grundwässer mit priorisierten Menschen- und Wirtschaftsbedürfnissen,
- Wasserverwaltung und -bewirtschaftung innerhalb von Einzugsgebieten mit Berücksichtigung des Schutzes hydrographischer Systeme und der Bedürfnisse von Wasser- und wasserbedingten Ökosystemen.

Raumbewirtschaftungsregeln zum Schutz der Bodenoberfläche und der Böden umfassen:

- Einschränkung der Umwandlung des Reliefs des Gebiets bei Bauarbeiten,

- Sanierung von Bergbaugebieten während des Betriebs oder unmittelbar nach abgeschlossener Förderung,
- eingeschränkte Nutzung von Gebieten mit hoher Bodenbonität als Investitionsgebiete,
- Anpassung der Bewirtschaftung und Nutzung der Böden an ihr natürliches, biologisches Potenzial.

Raumbewirtschaftungsregeln zur vernünftigen Bewirtschaftung der Bodenschätze umfassen:

- Umsetzung einer vernünftigen Politik im Bereich von Konzessionen für Bodenschatzsuche und -betrieb,
- Berücksichtigung der Lage dokumentierter mineralischer Bodenschätze als Naturressourcen, die der Gegenstand eventueller künftiger Gewinnung sein können,
- Schutz von Mineral- und Heilwasser, insbesondere in Kurortgebieten im Übereinstimmen mit ihren Satzungen.

Raumbewirtschaftungsregeln zur Verbesserung der Luftqualität und zum Lärmschutz umfassen:

- Beseitigung von Ursachen von Verunreinigungen und Gefahren für die Luftqualität,
- Minimalisierung von Belastungen durch Industriebetriebe und Begrenzung des kleinen Ausstoßes und der Verkehrsausstoße,
- Begrenzung der Ausstoße für in Sondervorschriften bestimmte Gebiete und Zonen,
- Steigerung des Anteils der erneuerbaren Energien in der Energiebilanz der Region,
- Abschaffung von übernormativen Lärmquellen,
- Erkennung von das akustische Klima belastenden Anlagen außerhalb fester Aufenthalts- und Erholungsräumen,
- Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen bei in Sondervorschriften festgelegten überschrittenen Normen.

Raumbewirtschaftungsregeln zum Schutz und zur Erweiterung von Forstressourcen umfassen Gestaltung einer richtigen Struktur des Baumbestands und seine Anpassung an Habitatbedingungen sowie Schutz der Biodiversität der Wälder.

Die grenzüberschreitenden und überregionalen Naturschutzprobleme, die gleich für den polnischen Teil des Grenzraums sind, betreffen vor allem die fehlenden koordinierten Schutzpläne für Gebiete, die ein Teil des nationalen Systems und des Natura 2000-Systems sind, Fragmentierung wertvoller Ökosysteme (besonders Waldgebiete), unzureichende überregionale Zusammenarbeit im Bereich der Nutzung von Flusseinzugsgebieten und Abführung unzureichend geklärter Abwässer.

2.3.2.3. Landschaftsschutz und Schutz der Raumordnung

Im gesamten polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums treten gleiche Probleme des Landschaftsschutzes und Schutzes der Raumordnung auf. Als wichtigste Gefahren für die Landschaft und Raumordnung sollen folgende Risiken genannt werden:

- Investitionswillkür, falsche Planungs- und Projektbeschlüsse im Bereich der Größen und Lage von Objekten,
- Urbanisierungsdruck bei offenen und unter der Naturhinsicht wertvollen Gebieten, die touristisch attraktiv sind,
- Suburbanisierung und einige damit verbundene Probleme: Bebauung von Vorstadtgebieten ohne Pläne, „Austraten“ von Städten, Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Gebiete zur Bebauung, Verunreinigung der Umwelt durch steigenden Verkehr in Vorstadtgebieten, Marginalisierung des ursprünglichen Dorfes,
- Degradierung städtischer Gebiete durch Einführung sekundärer Einteilungen und Konzentrierung der Bebauung,
- fehlende effektive Umstrukturierungsmaßnahmen in Industrie- und Militärbrachen,

- Stören einer deutlichen Silhouette von Städten und Siedlungen sowie aggressive Annektierung des öffentlichen Raums (z.B. durch Werbung, chaotische Investitionen, Versäumnung bei Erhaltung von Grünanlagen),
- Deformation der Landschaft durch großräumliche oder großflächige Investitionen, Höhendominanten an falschen Stellen, (z.B. Windkraftwerke, große Dienstleistungs- und Industrieanlagen),
- Degradation wertvoller Landschafts- und Naturvorteile durch unvernünftige Entscheidungen über den Standort von Windparks.

Der Landschaftsschutz erfolgt hauptsächlich unter Einsatz von Instrumenten, die mit dem Schutz der Natur und des Kulturerbes verbunden sind. Raumordnungspläne der Woiwodschaften beinhalten in einem kleineren oder größeren Ausmaß Festlegungen zum Schutz der Landschaft und Raumordnung.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** wurden zwei Zonen mit differenzierten formell-rechtlichen Bedingungen vorgeschlagen:

- eine integrierte Schutzzone für Natur-, Kultur- und Landschaftsvorteile mit strengsten Schutzgebieten,
- eine Zone der nachhaltigen Entwicklung und des Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzes mit der Entwicklung der Siedlungen und Wirtschaft,

Erhaltung und Wiederaufbau von Natur- und Landschaftsressourcen soll unter Berücksichtigung der Regeln zum u.a. vollständigen Schutz der Ressourcengebiete mit unberührten Natur- und Landschaftsvorteilen, zur Umstrukturierung umgestalteter Gebiete, zur eingeschränkten Bebauung in offenen, landwirtschaftlich genutzten Gebieten und in Flusstälern erfolgen.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** werden u.a. Sonderwirtschaftszonen, Entwicklung der Siedlung in gewünschte Richtungen, Errichtung von Wohnkomplexen mit unterschiedlicher Form, größere Einschränkungen der Bebauungs- und Bewirtschaftungsbedingungen in Flusstal- und Feuchtgebieten, Begrenzung einer unkontrollierten Urbanisierung ohne Wasser- und Abwasserinfrastruktur und Bekämpfung der Zerstreuung der ländlichen Siedlung vorgesehen.

In der Änderung des Raumordnungsplans der Woiwodschaft Lubuskie wird Einrichtung von 50 Kulturparks vorgeschlagen.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** sieht der Raumordnungsplan Erstellung einer Studie zum Landschaftsschutz im gesamten Gebiet der Woiwodschaft vor. Der Plan beinhaltet die Notwendigkeit, Landschaftsstudien für Bergbaugebiete zu erstellen, und empfiehlt, solche Dokumente für den Standort von Windkraftanlagen zu bearbeiten. Vorgeschlagen wird auch Einrichtung von 30 Kultur- und Landschaftsgebieten, die Aufgaben im Bereich Schutz der Natur, Landschaft und des Kulturerbes verbinden, und es wird empfohlen, Einheiten der Gebietskörperschaften in der räumlichen Politik zu berücksichtigen. Im Rahmen dieses Schutzes sollen Landschaftsöffnungen, Aussichtspunkte und Darstellungspunkte wertvoller Kultur- und Naturlandschaften erhalten und hervorgehoben werden. In Kultur- und Landschaftsgebieten sollen Großkubatur-, Großflächeninvestitionen und Höhendominanten ausgeschlossen werden, die Hervorhebung historischer Silhouetten von Siedlungseinheiten und Landschaftsvorteilen verhindern würden.

2.3.3. Kulturerbe und sein Schutz

2.3.3.1. Kulturerbe

Die Kulturlandschaft des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums wurde von der Geschichte dieser Gebiete, besonders von verschiedenen Politik- und Kulturzentren entscheidend beeinflusst. Die Woiwodschaft Zachodniopomorskie gehörte bis zum 12. Jahrhundert teilweise zum Herzogtum Pommern und teilweise zur Neumark, der Landkreis Wałęcki und die Gemeinde Czaplinek waren ein Teil der historischen Wielkopolska. In der Woiwodschaft Lubuskie können u.a. folgende Teile: der Nordteil von Dolny Śląsk (Niederschlesien), der Ostteil von Dolne Łużyce (Niederlausitz), der Südteil von Pomorze Zachodnie (Westpommern) und das westliche Randgebiet von Wielkopolska ausgesondert werden. Dolny

Śląsk wurde von mehreren Zentren beeinflusst, vor allem von Prag, Kraków und Nürnberg, später auch von Dresden, Wien und Berlin. Diese historischen Teilungen und Einflussnahmen sind nach wie vor sichtbar in der modernen Landschaft, u.a. in unterschiedlichen Siedlungssystemen, Bauformen und eingesetzten Baumaterialien, obwohl sie später innerhalb von den Grenzen Deutschlands unifiziert wurden. Der Kulturerbenkatalog ist sehr reich. Er besteht aus geschichtlich gestalteten städtischen und landwirtschaftsarchitektonischen Anlagen, sakralen und säkularen Objekten, Residenzanlagen, öffentlichen Gebäuden, industrie- und militärarchitektonischen Anlagen, Grünanlagen und Friedhöfen. Sie sind im gesamten Gebiet des deutsch-polnischen Grenzraums zu finden.

Im gesamten Studiengebiet gibt es über 90 Tausend Denkmäler, wovon über 83 Tausend in der Woiwodschaft Dolnośląskie liegen. Die Woiwodschaft Dolnośląskie nimmt auch den ersten Platz in Polen, was die Zahl unbeweglicher Denkmäler (8 004 im Jahre 2010) anbelangt. Diese Tatsache widerspiegelt die reiche historische Vergangenheit von Dolny Śląsk und sein dynamischeres Entwicklungsniveau über die Jahrhunderte hinweg. Die wenigsten Denkmäler hat die Woiwodschaft Zachodniopomorskie. In Dolny Śląsk liegen auch die meisten Denkmäler mit den höchsten architektonischen Werten. In der Woiwodschaft Lubuskie gibt es 3 755 unbewegliche Denkmäler (die meisten im südlichen Teil der Region) und fast 10 Tausend bewegliche Denkmäler und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie betragen diese Zahlen entsprechend 3 100 und 13 025.

Die meisten Architektur- und Baudenkmäler liegen in Gebieten historischer Städte mit Wrocław, Środa Śląska, Jelenia Góra, Świdnica und anderen schlesischen Städten an der Spitze.

Typisch für die Kulturlandschaft des Nordteils dieses Gebiets war Feldstein in verschiedenen Farben, der in den vergangenen Epochen als Baustoff eingesetzt wurde. Aus Feldstein wurden Kirchen, Klöster, Gutshäuser, Paläste, Wohn- und Wirtschaftsgebäude errichtet.

In der UNESCO-Liste des Kultur- und Naturwelterbes wurden die Friedenskirchen in Jawor und Świdnica, die Jahrhunderthalle Wrocław und der Muskauer Park (einschließlich des Teils auf der deutschen Seite) aufgenommen. Zu historischen Denkmälern wurden folgende Denkmäler erklärt: die Papiermühle in Duszniki-Zdrój, die Klosteranlagen in Krzeszów und Legnickie Pole, die Festung in Srebrna Góra, die Altstadtplanung und die Jahrhunderthalle in Wrocław, die Domanlage in Kamień Pomorski, die Stiftskirche der Heiligen Jungfrau Maria, Königin der Welt mit den umliegenden Befestigungen in Stargard Szczeciński, die Klosteranlage in Żagań und der Muskauer Park in Łęknica.

Die meisten Städte, die im Studiengebiet liegen, stammen aus dem 13.-14. Jahrhundert. Historisch wurden urbanistische Anlagen in ca. 200 Städten in allen drei Woiwodschaften aufrechterhalten. In einer noch höheren Zahl sind Dörfer vom Typ Runddorf, Angerdorf, Straßendorf, Straßendorf mit einem Markt, Waldhufendorf, Zeilendorf, V-Dorf und Mehrwegsdorf vertreten.

Außer den mit der bürgerlichen Kultur verbundenen Denkmälern gibt es hier zahlreiche Gutshäuser und Palast- und Parkanlagen, die ein materieller Beweis für die Geschichte dieser Gebiete darstellen. Der riesengroße Teil der Residenzarchitekturanlagen wurden nach dem 2. Weltkrieg zerstört und die meisten von ihnen wurden nicht restauriert.

In Dolny Śląsk und Westpommern gibt es Kurorte mit einer kurorttypischen und Gasthausbebauung: in Kotlina Kłodzka (Glatzer Kessel), im Sudetenvorland und im Küstenstreifen.

Von den für die Kulturlandschaft typischen Anlagen sind Umgebinderhäuser in Bogatynia und Zgorzelec, die unter dem Einfluss der sorbischen Bautradition entstanden sind, sowie die Bebauungen im Tirolstil in Mysłakowice und in seiner Umgebung und Relikte ländlicher Fachwerkbauungen in den Oder-, Rega- und Persante-Einzugsgebieten besonders bemerkenswert.

Nach den zahlreichsten Denkmälern mit Wohnfunktion nimmt Sakralbau den zweiten Platz. In hundert Orten im Grenzraum gibt es alte Kirchen und Klöster. Ein Teil der Orte mit solchen wertvollsten Bauwerken liegt entlang der Zisterzienser Route, die das gesamte Gebiet vom Süden nach Norden durchquert und über Bardo, Kamieniec Żąbkowicki, Henryków, Krzeszów, Lubiąż, Trzebnica, Paradyż, Bledzew, Stary Dworek, Rokitno, Cedynia, Kołbacz, Wolin und Koszalin führt.

Verteidigungsbau wird von mittelalterlichen Burgen, Wohntürmen, Eindämmungen historischer Städte und Befestigungen vertreten. In der Woiwodschaft Lubuskie gibt es drei Städte mit erhaltenen Verteidigungswällen: Koźuchów, Ośno Lubuskie und Strzelce Krajeńskie, die entlang des fast gesamten Woiwodschaftsumkreises liegen. Zu den wertvollsten Anlagen gehören hier u.a. die Bolkoburg, die Burg Chojnik, die Burg Tzschocha, das Schloss in Książ sowie die Schlösser in Szczecin und Darłowo. Die Festungen in Kłodzko, Srebrna Góra und Kostrzyn nad Odrą, wie auch die Überreste der Festung Drezdenko sind als außerordentliche Beispiele für Militärarchitektur und -technologie der Neueren Geschichte angesehen. Zur Kulturlandschaft zählen Überreste aus dem 2. Weltkrieg: der Festigungsfront im Odra-Warthe-Bogen und Ruinen des Pommernwalls. Eine besondere Aufmerksamkeit soll auch Denkmälern der Residenzarchitektur geschenkt werden, wie den in der Woiwodschaft Dolnośląskie liegenden Anlagen mit Verteidigungscharakter in Kliczków, Ptakowice und Prochowice, Gutshäusern Czarne und Maciejowiec bei Jelenia Góra sowie Palastanlagen in Biedrzychowice, Gorzanów, Krobielowice, Milicz, Nawojów Łużycki, Pieszyce, dem in der Woiwodschaft Lubuskie gelegenen Wallenstein-Palast in Żagań, dem Schloss Pförten in Brody, dem Dewin-Biberstein-Palast in Żary oder den Palastanlagen in Iłowa Żagańska oder den in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie liegenden Paläste in Cetuń, Brzeziny und Bobrów.

Industrieerbe-Objekte sind in der Regel mit der Entwicklung der Industrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und am Anfang des 20. Jahrhunderts verbunden. Bemerkenswert sind Denkmäler im Bereich Bergbau und Hüttenwesen: die Gruben in Wałbrzych, Nowa Ruda, Złoty Stok, Złotoryja, die Stollen in Kowarz, Kletno, Wałbrzych, Sieniawa (Gemeinde Łagów), Schächte und Glashütten. Zu einer zahlreichen Gruppe gehören Eisenbahninfrastruktur-Anlagen (z.B.: die Schmalspurbahn Gryfice-Trzebiatów), Hydrotechikanlagen, Zuckerfabriken, Brauereien, Windmühlen und -kraftwerke sowie Hafen- und maritime Infrastrukturanlagen.

Diese Landschaft soll noch mit einer bedeutenden Anzahl archäologischer (auch im Denkmalregister eingetragener) Stätten ergänzt werden – Burgen, Grabhügel, Höhlen und Gruben. Einen besonderen Wert haben archäologische Stätten in Wolin, im Zobtengebirge, in den Bober-, Lausitzer Neiße- und Odertälern. In dem ganzen Gebiet gibt es Martyriumsstätten aus der Zeit des 2. Weltkriegs. Es handelt sich vor allem um deutsche Konzentrationslager (das größte war Gross-Rosen in Rogoźnica bei Strzegom), Sonnenburg-Słońsk, Gefangenenlager (Stalag Luft III in Żagań und Stalag IIC Woldenberg in Dobiegniew) und Arbeitslager. An verschiedenen Stellen können auch Kriegsfriedhöfe angetroffen werden.

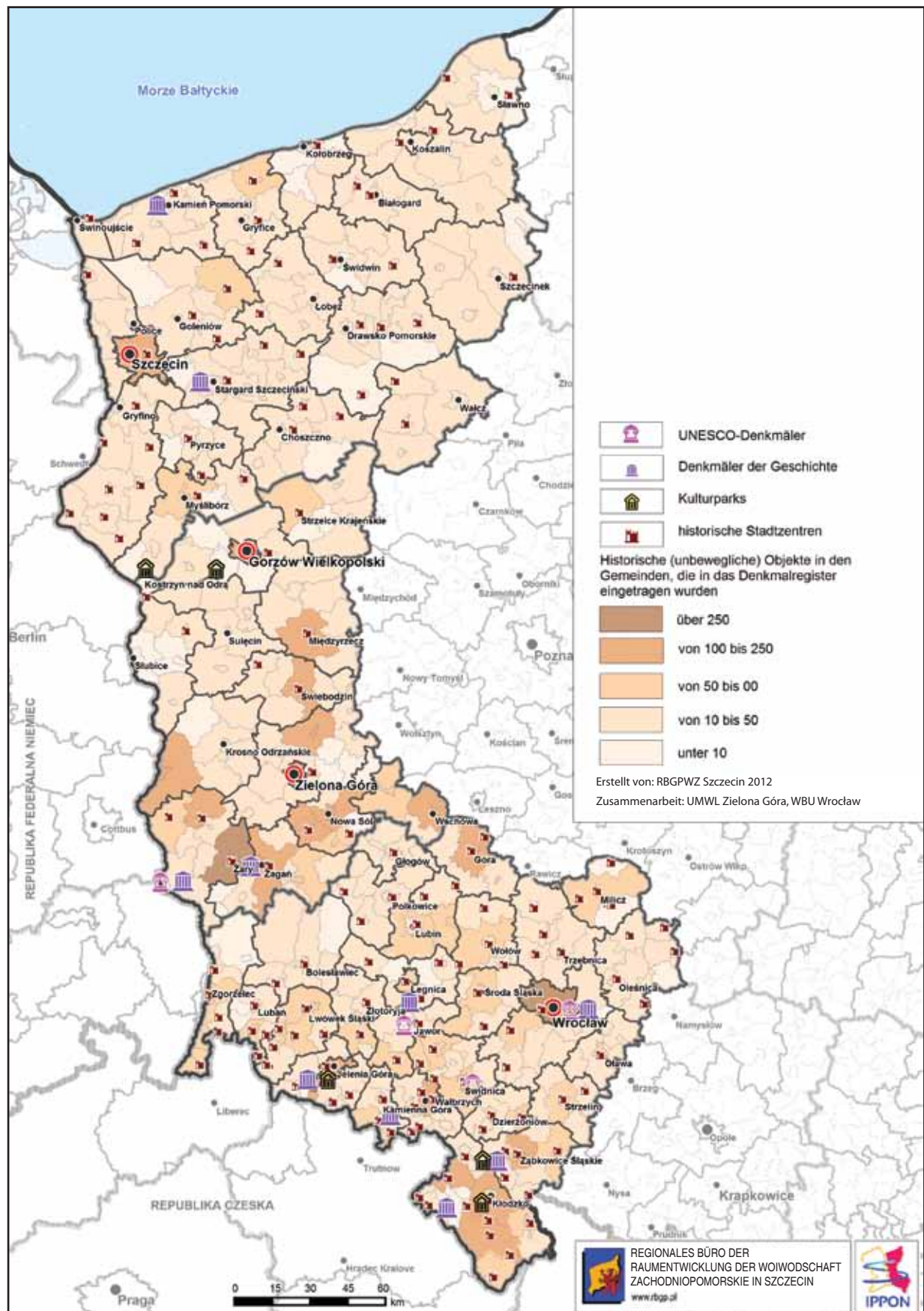
Architektonische Objekte und Anlagen, die Kulturerbe der modernen Kultur genannt werden können, sind räumlich, ästhetisch und technisch auffallende architektonische Bauwerke, Denkmäler, Gedenkstätten, Innenräume und Details aus den Jahren 1945-2000. Es existieren jedoch weder formelle Kriterien zu ihrer Einstufung noch Schutzregeln oder Einheiten, die sich systematisch mit solchen Aufgaben auf der Woiwodschaftsebene beschäftigen. Im Raumordnungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie sind 34 solche Objekte genannt. Zu den bekanntesten gehören u.a. das Denkmal der polnischen Tat (Pomnik Czynu Polaków) in Szczecin, das Sommertheater in Szczecin, das Denkmal der Vermählung mit dem Meer (Pomnik Zaślubin z Morzem) in Kołobrzeg und der Kriegsfriedhof in Siekierki.

2.3.3.2. Gefahren für das Kulturerbe und Regeln zum Schutz des Kulturerbes

In dem ganzen polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums treten gleiche Gefahren für das Kulturerbe auf. Zu den wichtigsten zählen:

- der schlechte technische Zustand der historischen Bauwerke und fehlende ökonomische Impulse für ihre Renovierung,
- negativer Einfluss der wirtschaftlichen Wende nach 1989 auf die Residenzarchitektur (1/3 der Objekte werden nicht genutzt, viele fallen in Trümmer, andere werden zerstört) und den Industrie- und Eisenbahnbau,
- Verlust an der Deutlichkeit der städtischen und ländlichen räumlichen Systeme,
- große Unterhaltungskosten sakraler Denkmäler, die befindliche Möglichkeit überschreiten, besonders in Dörfern,

Abbildung 16. Die wertvollsten Denkmäler und Denkmalanlagen.



- negativer Einfluss des Transitverkehrs auf die Bauwerke, insbesondere in Altstadtbereichen,
- falsch ausgeführte Renovierungen von Denkmalbauten,
- Zerstören archäologischer Stätten durch landwirtschaftliche Tätigkeit, illegale Gewinnung von Zuschlagstoffen und illegale Schatzsuche.

Infolge dieser Maßnahmen wird auch die historische Kulturlandschaft durch Großkubatur-, Großrauminvestitionen und Höhendominanten (z.B. Masten, Türme von Windkraftwerken) oder durch Nichtbeachten der vorhandenen Bebauung mit historischem Wert und Einsatz von räumlichen und architektonischen Lösungen, die der lokalen Tradition fremd sind, zerstört bzw. dekomponiert. Es wird die Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahnlinien und -gebäude) abgeschafft, die zum typischen Merkmal der historischen Landschaft gehört. Es erfolgt eine Degradation wassernaher Gebiete, die in der Zerstörung von Mühlen, hydrotechnischen Bauwerken und in der chaotischen Bebauung der Ufer und Versperrung vom Zugang zum Wasser ihren Ausdruck findet. In den Städten werden Gebiete ehemaliger Festungsgräben durch Bebauung bewirtschaftet.

Die modernen Kulturgüter werden nicht erfasst, es gibt weder eine Einheit, die sich damit systematisch beschäftigen würde, noch ein System zur Identifizierung dieser Güter.

Maßnahmen zur Erhaltung und Nutzung des Kulturerbes sollen vor allem folgendes umfassen:

- Schutz der Kulturlandschaft, Aufbau von Kultur- und Landschaftsgebieten¹³,
- Bestellung neuer historischer Denkmäler und Denkmalanlagen,
- Schutz von Industrie- und Technikdenkmälern, Bahnhöfen und Zughalttestellen, Überführungen und Tunneln,
- Sanierung und Aufwertung städtischer und landwirtschaftsarchitektonischer Anlagen sowie Kurortstellen mit der Möglichkeit, neue Funktionen zu historischen Objekten einzuführen,
- Gestaltung des Images einer Ortschaft durch ein bestimmtes, typisches Merkmal, einen Teil nichtmateriellen Erbes oder eine architektonische Dominante,
- Erweiterung von Angeboten für Touristen auf der Basis des Kulturerbes dadurch, dass die Denkmäler breit zur Verfügung gestellt werden,
- aktive Anziehung von Investoren für Bewirtschaftung von Denkmälern durch Investitionsanregungen, effektive Unterstützung aus der öffentlichen Hand und Gestaltung öffentlich-privater Partnerschaft.

In der Raumordnung sollen der Bedarf, die Vorteile und Merkmale der Kulturlandschaft in Plätzen mit einer besonderen Bedeutung für die Identität der Region zu erhalten und erneuern, sowie Schutz hervorzuheben, moderner, nichtgeschützter architektonischer Objekte (moderner Kulturgüter) und Bewirtschaftung ihrer Umgebung berücksichtigt werden.

2.4 Siedlungsstruktur

2.4.1 Die wichtigsten räumlichen Strukturen der Siedlung

In der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes aus dem Jahr 2001* wurde für Polen ein Modell der Ansiedlungsstruktur entwickelt, das in dem letzten Jahrzehnt als Grundlage für Raumordnungsmaßnahmen auf nationaler und regionaler Ebene diente. Im Rahmen des genannten Modells wurden vor allem Gebiete der starken Polarisierung, Entwicklungsräume, Umstrukturierungsgebiete, sowie Interventionsbereiche definiert. Zudem wurden darin auch mögliche Streifen der schnelleren Entwicklung von europäischer Bedeutung im polnischen Teil des Grenzraums genannt, dh.: Berlin – Warszawa, Prag – Warszawa, Berlin – Kraków, sowie die wichtigsten Entwicklungsräume zwischen Wrocław und Poznań, Wrocław und

¹³ Kultur- und Landschaftsgebiete stellen eine neue Schutzform dar, die im Raumordnungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie vorgeschlagen wird und deren Ziel Erhaltung typischer Kultur- und Landschaftsmerkmale durch eine gemeinsame Anwendung von Vorschriften zum Denkmal-, Landschaft- und Umweltschutz im bestimmten Gebiet ist. Für einzelne Kultur- und Landschaftsgebiete sollen Raumbewirtschaftungsstudien erstellt werden.

Szczecin, Szczecin und Bydgoszcz, sowie Szczecin und Gdańsk.

In der derzeit geltenden *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030* wurde auf die Randlage des polnischen Teils des deutsch – polnischen Raums gegenüber den Wachstumsgebieten verwiesen. Bei den letztgenannten handelt es sich um Knoten des Netzes von funktionellen Verbindungen (vor allem Städte) mit Warszawa, als der wichtigsten Metropole des Landes. In der KPZK 2030 wurde auf die Festlegung der Wachstumsbereiche verzichtet. Stattdessen konzentrierte man sich auf das für sozioökonomische und räumliche Entwicklung des Landes wichtigsten Netz der funktionellen Räume der wichtigsten polnischen Städte, die zugleich wichtigste Zentren des Netzes von funktionellen Verbindungen sind (Metropolen, Hauptstädte der Woiwodschaften von nationaler Bedeutung).

2.4.1.1 Funktionell – räumliche Gebiete

Bei funktionell – räumlichen Gebieten handelt es sich um Gebiete mit ähnlichen naturräumlichen Bedingungen, vergleichbarem Stand der Entwicklung, gleichen Entwicklungsproblemen und Funktionen bzw. um Gebiete, in denen interne funktionelle Verbindungen beobachtet werden. In jeweiligen Gebieten können einheitliche Raumordnungsmaßnahmen durchgeführt werden, die sich von Maßnahmen unterscheiden, die in sonstigen Gebieten umgesetzt werden. In Woiwodschaften, die sich im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzgebiets befinden, besteht kein einheitlicher Ansatz für die Festlegung der funktionell – räumlichen Gebiete. Teilweise wird dieser Begriff überhaupt nicht benutzt. In jeder Woiwodschaft wurden andere Kriterien für die Festlegung solcher Gebiete zugrunde gelegt und den genannten Gebieten unterschiedliche Funktionen zugewiesen.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** wurden sie aufgrund der Struktur der Bodennutzung bestimmt. Als landwirtschaftliche Gebiete wurden Gebiete angesehen, in denen der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen an der Gesamtfläche rund 60% übersteigt. Als Waldgebiete gelten dagegen Gemeinden, in denen der Anteil der Waldflächen an der Gesamtfläche über 30% liegt. Laut Analyse bestehen vier wichtigste funktionell – räumliche Strukturen der nichtstädtischen Gebiete der Region:

- landwirtschaftliche Zone - Mittelpolnisches Tiefland,
- landwirtschaftliche und fortwirtschaftliche Zone – Sächsische und Lausitzer Tiefländer,
- landwirtschaftliche Zone - Sudeten-Vorland und Mittelpolnisches Tiefland
- landwirtschaftliche und fortwirtschaftliche Zone – Sudeten – Gebirge und Sudeten-Vorland.

Aufgrund einer Analyse von städtischen Gebieten, die Wohn-, Industrie-, Dienstleistungs- und Erholungsgebiete umfasste, konnte eine Typologie der betreffenden Bereiche nach deren vorherrschenden Funktion erarbeitet werden. Wichtiges Industriegebiet ist das Kupferabbaugebiet Legnica – Głogów (Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy), sowie Wrocław mit benachbarten Gemeinden: Wałbrzych, Świdnica, Bolesławiec und Warta Bolesławiecka.

Im Vergleich zu der ganzen Woiwodschaft herrschen die Wohngebiete in Wrocław und in benachbarten Gemeinden vor: von den am südlichsten gelegenen Gemeinden Kobierzyce und Żórawina bis Trzebnica und Krośnice. Ein erheblich geringer Anteil der Wohngebiete wird in Jelenia Góra und benachbarten Gemeinden verzeichnet, sowie in Wałbrzych, das mit umliegenden Städten: Świebodzice, Boguszów-Gorce, Jedlina-Zdrój, Kamienna Góra und Nowa Ruda eine Agglomeration bildet.

Woiwodschaft Lubuskie: Die räumliche Struktur der Woiwodschaft stützt sich auf folgende Achsen:

- anthropogene Achse (Ost-West-Achse entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors II und III, sowie der Nord-Süd-Achse auf der Strecke Gorzów Wlkp. – Zielona Góra) sowie
- naturräumliche Achse (die Täler der Flüsse Oder, Warthe und Netze).

Als die wichtigsten Bestandteile der räumlichen Struktur der Woiwodschaft Lubuskie wurden Entwicklungsgebiete, Stadtgruppen, städtische Entwicklungszentren und Knotenbereiche definiert. Sie werden in dem der Hierarchie der Städte betreffenden Teil der Studie behandelt. Dabei handelt es sich um naturräumliche Strukturen, ländliche Gebiete, Industriegebiete, die hochwassergefährdeten Gebiete sowie sonstige Bereiche, die den jeweiligen Zonen zugeordnet wurden. Sie werden auch in der Studie erörtert.

In der Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie wurden zudem Gebiete der beschleunigten Verstädterung genannt. Dazu gehören Stadtgruppen (u.a. Lubuskie Dreistadt), grenzüberschreitende Städte, Ballungsgebiet von Gorzów Wlkp., sowie Entwicklungsbereich Kostrzyn nad Odrą – Dresdenko.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Unter Berücksichtigung der soziographischen Merkmale, der demographischen und sozioökonomischen Lage, des Entwicklungsstands und der vorherrschenden Funktionen des Gebiets, wurden fünf funktionelle Zonen definiert:

- Oderraum ((Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński und Umgebung) mit vorherrschender wirtschaftlicher (Dienstleistungen, Industrie, See- und Landwirtschaft) und Verkehrsfunktion und einem erheblichen Anteil der Funktionen im Bereich Tourismus und Umweltschutz: die genannte Zone umfasst den funktionellen Raum Szczecin und die mit ihm verbundene Stadt Świnoujście. Sie befindet sich auf dem Gebiet des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors,
- Ostseeküste (die Gemeinden von Świnoujście bis Koszalin und weiter entlang der Ostseeküste) mit vorherrschender Funktion im Bereich Tourismus und einem erheblichen Anteil der See- und Landwirtschaft, sowie der Industrie. Innerhalb der Zone befindet sich der funktionelle Raum Koszalin – Kołobrzeg.
- Zentralzone (die Gemeinden in Landkreisen: Drawsko, Łobez, Szczecinek, Świdwin, Wałcz mit 6 Städten in diesem Gebiet) mit vorherrschender Funktion im Bereich Tourismus und einer schwächeren Funktion im Bereich Landwirtschaft; es handelt sich dabei um Gebiete, in denen sozioökonomische Stagnation und Entvölkerung beobachtet werden,
- Die Zone Choszczno – Wałcz im südöstlichen Teil der Woiwodschaft mit der wichtigsten Stadt Wałcz. Vorherrschende Funktionen: Umweltschutz, Forstwirtschaft, Tourismus und Landwirtschaft.
- Die Zone Szczecinek im östlichen Teil der Woiwodschaft mit der wichtigsten Stadt Szczecinek. Vorherrschende Funktionen: Land- und Forstwirtschaft, sowie Tourismus.

Die genannten Zonen umfassen das ganze Gebiet der Woiwodschaft und die Grenzen der benachbarten Zonen überschneiden sich.

2.4.2. Hierarchie der Siedlungsstruktur in städtischen Gebieten

Die Festlegungen der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030* werden Grundlage für Raumordnungsplanung in diesem und im nächsten Jahrzehnt bilden. Daher soll die hier beschriebene Hierarchie der Siedlungsstruktur als geltender Ansatz und Leitlinien für die Praxis der Raumordnungsplanung angesehen werden.

Laut KPZK 2030 setzt sich die Siedlungsstruktur im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums aus folgenden Elementen zusammen:

- Metropolen wie Wrocław und Szczecin, Fachdienstleistungen, sowie administrative, politische, wissenschaftliche, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Dienstleistungen erbracht werden,
- Zentren von nationaler Bedeutung, wie Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski, die auch einige Metropolenfunktion wahrnehmen,
- regionale Zentren, wie Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra, die zwar einige Metropolenfunktion wahrnehmen, allerdings mit den Metropolen funktionell verbunden und ihnen in manchen Aspekten unterliegen,

und zweitrangige:

- subregionale Städte – Kołobrzeg, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Głogów, Polkowice, Lubin, Świdnica, die Impulsgeber für die Entwicklung der nichtlandwirtschaftlichen Funktionen und Förderung von Entwicklungsprojekten sind,
- Städte von lokaler Bedeutung,
- Ländliche Räume.

Unter Anwendung der hier dargestellten Hierarchie kann die Ansiedlungsstruktur und insbesondere die Stadtgruppen entsprechend gestaltet werden, sowie Bedeutung einzelner Städte im regionalen und subregionalen Kontext bestimmt werden.

Unabhängig von Festlegungen der Dokumente auf nationaler Ebene, definierten die Woiwodschaften eigene Hierarchien von Städten. Das wichtigste Kriterium für die einzelner Städte war dabei deren Auswirkung im regionalen und lokalen Kontext.

Der Anteil der städtischen Bevölkerung ist im polnischen Teil des deutsch polnischen Grenzraums größer als der landesweite Durchschnitt (68,2% im Vergleich zu 60,6%). Die räumliche Unterschiede in der Siedlungsstruktur sind erheblich, sowohl zwischen einzelnen Woiwodschaften (die größte Bevölkerungszahl und die größte Zahl der Städte hat Niederschlesien, die wenigste dagegen Lebusen Land) als auch innerhalb jeweiligen Woiwodschaften. In dem letzten Fall sind zwei, gegensätzlichen Faktoren ausschlaggebend: Konzentration von Menschen in großen Agglomerationen und deren Umgebung einerseits und geringe Bevölkerungsdichte in Waldgebieten andererseits.

Tabelle 4. Grundlegenden Daten zum Netz der Städte im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums (GUS, 2012)

Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Polen
Dichte der Siedlungsstruktur (Anzahl der Ortschaften /100 km ²)	13,16	9,92	13,77	17,34
Dichte der Städte (Anzahl der Städte/100 km ²)	0,46	0,30	0,28	0,29
Anteil der städtischen Bevölkerung (%)	70,3	63,6	68,7	61,0
Anteil der Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner (%)	3,3	4,8	3,1	4,3
Anteil der mittleren Städte mit Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 100.000 (%)	18,7	9,5	14,0	20,3
Anteil der Kleinstädte mit Einwohnerzahl unter 20.000 (%)	78,0	85,7	82,8	75,3
Anteil der Bevölkerung der Großstädte (%)	42,0	37,6	43,8	46,6
Anteil der Bevölkerung der mittleren Städte (%)	32,5	19,7	27,7	32,1
Anteil der Bevölkerung der Kleinstädte (%)	25,5	42,6	28,4	21,3

Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

Abbildung 17. Netz der Städte und Bevölkerungszahl in den Jahren 1995-2010

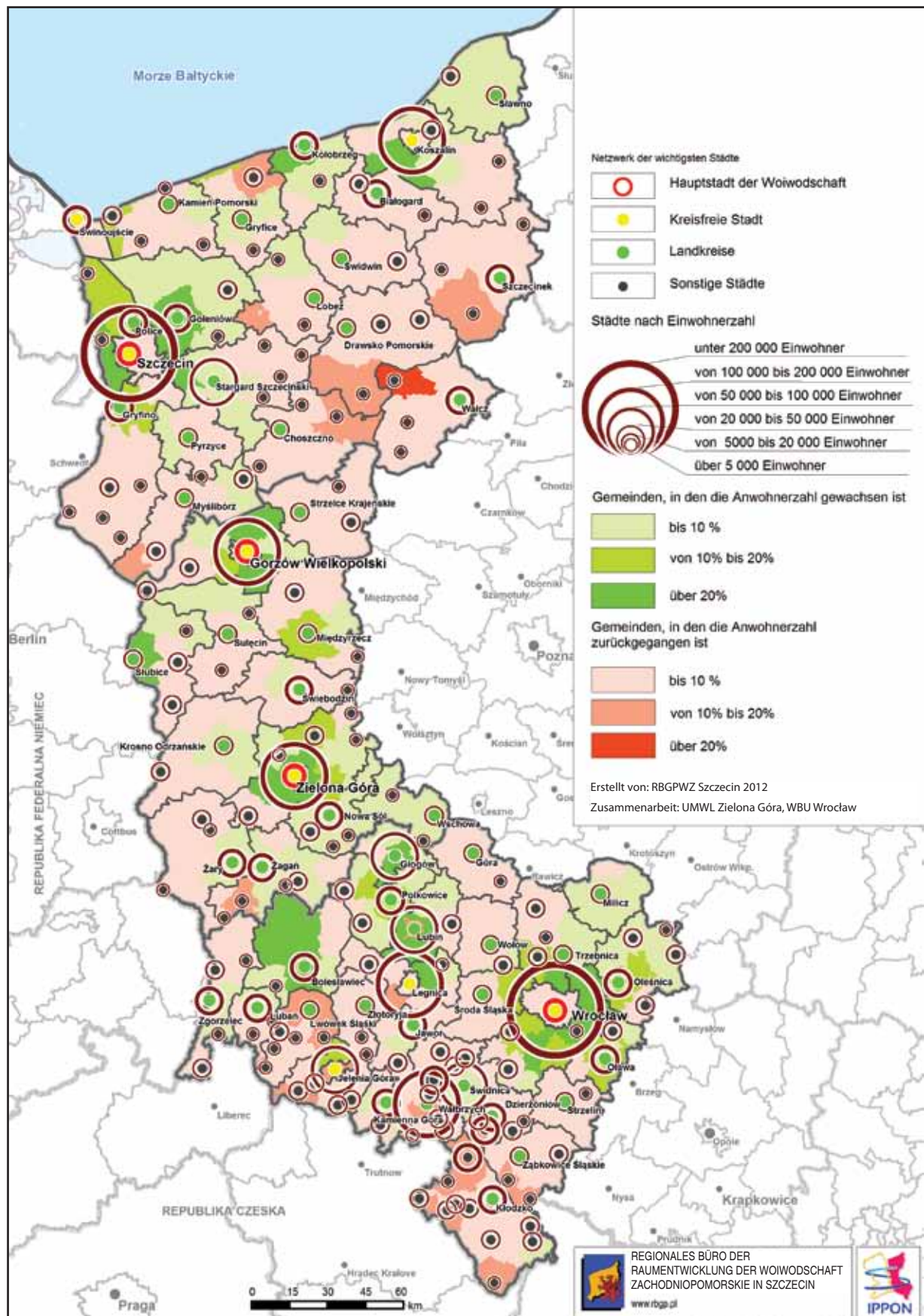


Tabelle 5. Einteilung der Städte in Kategorien und Klassen (GUS, 2012)

Kategorie der Stadt	Klasse der Stadt	Woiwodschaft	Einwohnerzahl in Tsd.	Anzahl der Städte nach jeweiligen Klassen	Anteil der städtischen Bevölkerung nach jeweiligen Klassen (%)
Großstädte	VII	Dolnośląskie	über 200	1	31,1
		Lubuskie		–	–
		Zachodniopomorskie		1	34,5
	VI	Dolnośląskie	100-200	2	10,9
		Lubuskie		2	37,6
		Zachodniopomorskie		1	9,2
Mittlere Städte	V	Dolnośląskie	50-100	4	14,1
		Lubuskie		-	–
		Zachodniopomorskie		1	5,9
	IV	Dolnośląskie	20-50	13	18,3
		Lubuskie		4	19,7
		Zachodniopomorskie		8	21,9
Kleinstädte	III	Dolnośląskie	10-20	17	11,4
		Lubuskie		12	26,7
		Zachodniopomorskie		14	16,2
	II	Dolnośląskie	5-10	29	10,3
		Lubuskie		6	6,7
		Zachodniopomorskie		7	4,3
	I	Dolnośląskie	weniger als 5	25	3,8
		Lubuskie		18	9,2
		Zachodniopomorskie		32	8,0
Insgesamt	Dolnośląskie			91	100
	Lubuskie			42	100
	Zachodniopomorskie			64	100

Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

Woiwodschaft Dolnośląskie: Im Vergleich zum Durchschnitt aller Woiwodschaften in Polen zeichnet sich Niederschlesien durch eine hohe Anzahl der Städte, einen hohen Verstädterungsgrad (69,6%), sowie einen verhältnismäßigen Anteil der Bevölkerung der Groß-, mittleren und Kleinstädte. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt ist sowohl der Anteil der Bevölkerung, als auch die Anzahl der Kleinstädte größer. Geringer ist dagegen der Anteil der Bevölkerung und die Anzahl der Großstädte.

Die Konzentration der Landkreise mit dem höchsten Verstädterungsgrad tritt in vier Bereichen der Woiwodschaft auf. Dabei handelt es sich um die Landkreise des Legnica – Głogów Kupferabbaugebiets (Głogów

und Lubin), Landkreise des deutsch-polnisch-tschechischen Grenzraums (Zgorzelec und Lubań), Landkreise im südlichen Teil der Woiwodschaft (Wałbrzych, Świdnica, Dzierżoniów und Kłodzko), sowie im Osten – der Landkreis Oława. Der niedrigste Verstädterungsgrad wird in Landkreisen um Wrocław beobachtet: Landkreis Wrocław, Środa, Strzelin, sowie in Landkreisen Legnica und Milicz.

Das Netz der Verwaltungszentren hat einen polyzentrischen Charakter und umfasst Gemeinden, Landkreise und die Hauptstadt der Woiwodschaft. Insgesamt gibt es auf dem Gebiet der Woiwodschaft 169 Gemeinden: 36 Stadtgemeinden, 55 Stadt- und Landgemeinden, sowie 78 Landgemeinden. Davon sind 26 Städte Landkreise und 3 Städte, dh. Wrocław, Legnica und Jelenia Góra sind kreisfreie Städte.

Eine besondere Rolle in der Struktur der Städte der Woiwodschaft spielt das Wrocław-Metropolengebiet, das künftig zum Zentrum der Metropolregion Niederschlesien werden kann. Es setzt sich aus folgenden Städten zusammen: Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych und Świdnica mit umliegenden Gebieten. Die Hauptstadt des Niederschlesien hat über 613 Tsd. Einwohner. Außer der Wrocławer Metropole wurden der Kategorie der Großstädte auch zwei Städte mit mehr als 100.000 Einwohner zugeordnet (Wałbrzych und Legnica). Eine besondere Stellung in der Ansiedlungsstruktur der Woiwodschaft nimmt auch Zgorzelec ein, das räumliche Verflechtungen mit dem benachbarten Görlitz aufweist. Die Einwohnerzahl der Zwillingsstädte liegt insgesamt bei über 89.000. Nach der genehmigten Einteilung gehört Zgorzelec zu mittleren Städten.

Die Entwicklung der Städte erfolgt nicht gleichmäßig. An Bedeutung gewinnen dabei vor allem die Städte im nördlichen Teil der Woiwodschaft. Die wichtigste Rolle spielt Wrocław, sowie die Städte des LOGOM (Głogów, Legnica, Lubin, Polkowice) und Bolesławiec.

In der Woiwodschaft Lubuskie hat die Siedlungsstruktur einen polzentrischen Charakter. Ihre Merkmale sind: Mangel an einer vorherrschenden Stadt, eine verhältnismäßig gleichmäßige Verteilung der Städte über das ganze Gebiet, sowie eine relativ gute verkehrstechnische Erreichbarkeit der Region.

In der Woiwodschaft gibt es 83 Gemeinden: 9 Stadtgemeinden, 33 Stadt- und Landgemeinden, sowie 41 Landgemeinden. 12 Städte sind Landkreise (davon Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski sind auch Stadtkreise).

In der **Woiwodschaft Lubuskie** wurden Städte und Gemeinde in Zentren von nationaler (des 1. Grades), regionaler (des. 2. Grades), überlokaler (des. 3 Grades) und lokaler (des 4. Grades) Bedeutung eingeteilt. Zu der höchsten Kategorie gehören Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski und zu den Städten der 2. Grades – die größten Kreisstädte: Nowa Sól, Żary, Żagań, Ślubice, Świebodzin, Międzyrzecz, sowie Gubin und Kostrzyn nad Odrą, die keine Landkreisstädte sind. Der dritten Kategorie wurden Szprotawa, Sulechów, Skwierzyna, Krosno Odrzańskie, Strzelce Krajeńskie, Drezdenko, Sulęcín und Wschowa zugeordnet.

Die zwei wichtigsten Städte der Woiwodschaft nahmen Verwaltungsfunktionen wahr: Zielona Góra ist Sitz der Organe der territorialen Selbstverwaltung und Gorzów Wielkopolski der Regierungsverwaltung. In den beiden Städten gibt es eine starke Konzentration öffentlicher Funktionen von überlokaler Bedeutung. Dabei handelt es sich um stark differenzierte Zentren, deren Wachstum sich die Entwicklung der ganzen Woiwodschaft auswirken wird.

Folgende Elemente der Siedlungsstruktur der Woiwodschaft Lubuskie wurden dabei definiert:

- Entwicklungsbereiche: Die wichtigste Entwicklungsachse der Woiwodschaft: Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Nowa Sól, das Gebiet entlang der Oder und der Lausitzer Neiße, das Gebiet Kostrzyn nad Odrą Gorzów Wlkp. – Drezdenko,
- Knotengebiet bei Świebodzin und Międzyrzecz, davon auch die Kreuzung der Autobahn A2 und der Schnellstraße S3,
- Stadtgruppen: Lubuskie Dreistadt (Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól, Gorzów Wlkp. – Skwierzyna),
- städtische Entwicklungszentren: des 1. Grades von nationaler Bedeutung (Zielona Góra, Gorzów Wlkp.), des 2. Grades von regionaler Bedeutung (Nowa Sól, Żary, Żagań, Gubin, Ślubice, Kostrzyn nad Odrą, Świebodzin, Międzyrzecz), sowie Städte von lokaler Bedeutung (Szprotawa, Sulechów, Skwierzyna, Krosno Odrzańskie, Strzelce Krajeńskie, Drezdenko, Sulęcín, Wschowa),

- Gebiete der beschleunigten Verstädterung. Dazu gehören Stadtgruppen, Entwicklungsgebiet Kostrzyn – Drezdenko, sowie grenzüberschreitende Städte Gubin-Guben, Ślubice-Frankfurt an der Oder., Kostrzyn nad Odrą-Kietz.

Die **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** wird in 114 Gemeinden und 21 Landkreise eingeteilt. Unter 65 Städten in der Woiwodschaft sind 3 kreisfreie Städte. Der Anteil der städtischen Bevölkerung beträgt rund 68,8%, wobei nur in Szczecin fast ein Viertel aller Einwohner der Woiwodschaft lebt.

Die räumliche Verteilung der Städte ist relativ gleichmäßig. Gravierende Unterschiede sind dagegen in Bezug auf die Verteilung der Städte nach der Einwohnerzahl zu verzeichnen. Die größte Stadt Szczecin liegt im westlichen, und die zweitgrößte, Koszalin mit über 100.000 Einwohnern, im nordöstlichen Teil der Woiwodschaft. Relativ wenige mittlere Städte gibt es im zentralen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie; alle liegen am Rande. Die meisten Städte sind Kleinstädte (weniger als 5.000 Einwohner), die beinahe 8% der städtischen Bevölkerung ausmachen.

Bei Szczecin handelt es sich um die Kernstadt des funktionellen Raums Szczecin. Die Auswirkungen der Stadt sind auch in Gebieten auf deutscher Seite zu beobachten; Eine größere räumliche Struktur als der funktionelle Raum Szczecin ist die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin.

Koszalin bildet mit Kołobrzeg, Białogard und einigen kleineren Städten den funktionellen Raum Koszalin – Kołobrzeg. Zu regionalen Zentren gehören zudem: Świnoujście, Stargard Szczeciński, Wałcz und Szczecinek. Keine dieser Städte liegt im Zentrum der Woiwodschaft, wodurch die Einwohner im zentralen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie einen erschwerten Zugang zu vielen Dienstleistungen haben. Die Folge ist auch, dass manche Städte (Wałcz und Szczecinek) verstärkt Bindungen zu benachbarten Woiwodschaften entwickeln.

Die Rolle der subregionalen Zentren wurde größtenteils durch Kreisstädte übernommen. Randlage und schwache verkehrstechnische Erreichbarkeit der Städte, die außerhalb des funktionellen Raums Szczecin und der Agglomeration von Koszalin liegen, kann langfristig zur Entvölkerung und einer demographischen Katastrophe führen. Gefährdet ist dabei vor allem der zentrale Teil der Woiwodschaft.

2.4.2.1 Metropolengebiete

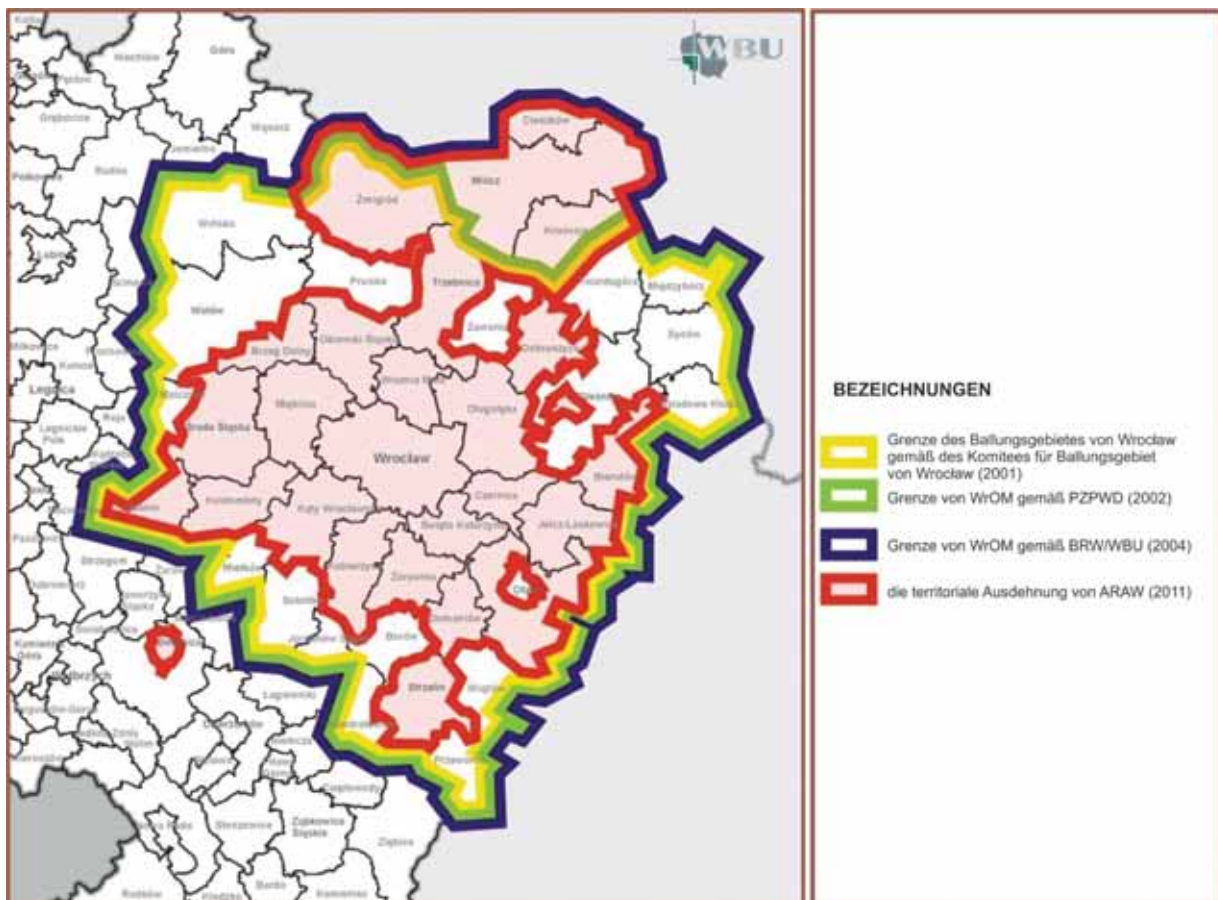
Im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums befinden sich zwei Metropolen: Wrocław und Szczecin. Mit den jeweils umliegenden Gemeinden bilden sie Metropolengebiete.

Das Metropolengebiet von Wrocław

Wrocław ist die wichtigste und die größte Stadt der Woiwodschaft Dolnośląskie. Die Bevölkerung der Stadt macht rund 22% der gesamten Bevölkerung der Woiwodschaft aus. Auch ca. 31,5 aller Beschäftigten lebt in Wrocław. Wrocław gehört zweifellos zu den wichtigsten polnischen Metropolen. Im internationalen Kontext wird Wrocław als eine Stadt angesehen, die sich künftig zu einem Metropolengebiet von europäischer Bedeutung entwickeln kann. Dass dieses Metropolengebiet im ESPON-Programm und im CenSE-Projekt als ein „schwaches MEGA“ MEGA (Metropolitan European Growth Areas) bezeichnet wurde, liegt an Analyse unterschiedlicher Kennzahlen, die sich vor allem auf die Fragen des Verkehrs, Arbeitsmarkt und Wissen (u.a. Zugang zur Bildung und Forschungstätigkeit) bezogen. Die wichtigste Voraussetzung für die Entwicklung des Metropolengebiets von Wrocław ist seine Lage an der Kreuzung wichtiger nationaler und internationaler Verkehrsrouten, davon u.a. des Paneuropäischen Verkehrskorridors III und des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65. Wrocław ist der wichtigste Verwaltungssitz, sowie bedeutender Dienstleistungs- und Produktionsstandort. Die Stadt ist auch einer der wichtigsten Hochschulstandorte in Polen.

Das Metropolengebiet von Wrocław setzt sich aus folgenden Unterregionen NUTS III zusammen: die Stadt Wrocław, sowie Landkreise: Milicz, Oleśnica, Oława, Strzelin, Środa, Trezbnica, Wołów und Wrocław.

Abbildung 18. Konzepte für die Festlegung des Metropolengebiets von Wrocław und der Agglomeration von Wrocław nach 1998.



Quelle: WBU Wrocław

Rund um die Stadt gehen starke Verstädterungsprozesse vor sich, die als Bildung des Metropolengebiets bezeichnet werden können. Analyse der Veränderungen der Einwohnerzahl in den Jahren 1998-2009 zeigt, dass die positive Bevölkerungsentwicklung vor allem in folgenden Gemeinden beobachtet wurde:

- Nachbargemeinden: Czernica, Długołęka, Kobierzyce, Wisznia Mała, Oborniki Śląskie, Miękinia, Kąty Wrocławskie, sowie in der Landgemeinde Siechnica und in der Gemeinde Żórawina,
- Gemeinden im nordöstlichen Teil des Gebiets: Dobroszyce, Zawonia sowie in Landgemeinden: Oleśnica, Syców,
- Gemeinden im südöstlichen Teil des Gebiets (in Landgemeinden Oława und Jelcz-Laskowice).

Aus Analysen der Veränderungen der Einwohnerzahl den Jahren 1998-2009 ergibt sich, dass sich die Bevölkerung von Wrocław insgesamt verringerte, während zu gleicher Zeit in benachbarten Gemeinden die Zahl der Einwohner stieg. Allerdings bleibt Wrocław weiterhin das wichtigste Zentrum der Region.

Das Metropolengebiet und die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin

Szczecin hat rund 409.000 Einwohner (2013) und ist die größte Stadt in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie. Die Stadt ist auch Verwaltungssitz und ein bedeutender Wirtschafts-, Kultur- und Hochschulort. Im europäischen Kontext wird sie als ein „schwaches MEGA“ bezeichnet. Als eine Stadt an der Ostseeküste ist sie auch ein bedeutender Seehafen und Verkehrsknoten, einer der wichtigsten Elemente des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors, das zusätzlich auf der Route Via Hanseatica liegt. Daher soll die Stadt die Kooperation mit anderen Ostseestädten ausbauen, insbesondere mit dänischen und schwedischen Städten auf der anderen Seite der Ostsee, und anschließend diese Zusammenarbeit auf den polnischen

Teil des deutsch – polnischen Grenzraums übertragen.

In dem Bereich der funktionellen Verflechtungen von Szczecin wurden folgende Gebiete abgegrenzt:

- der funktionelle Raum von Szczecin, der sich aus benachbarten Gemeinden zusammensetzt, welche enge funktionelle Verflechtungen mit Szczecin aufweisen,
- die Metropole- Subregion, die sich auf Gemeinden mit schwächeren funktionellen Verflechtungen mit Szczecin erstreckt,
- die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin, die sich auf einen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie und einen Teil des Bundeslandes Mecklenburg – Vorpommern in Deutschland erstreckt.

Aufgrund von theoretischen und tatsächlichen funktionellen Verflechtungen (Pendelverkehr), sowie der Merkmale der Landgemeinden wurde dem funktionellen Raum von Szczecin, außer der Stadt Szczecin, auch neun weitere Gemeinden zugeordnet: Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnewo, Kobylankę, Goleniów, Police, Nowe Warpno und die Stadt Stargard Szczeciński.

Auf dem Gebiet des funktionellen Raums von Szczecin lebt rund 618 Tsd. Menschen. Die derzeitige funktionell – räumliche Struktur hat einen polyzentrischen Charakter, mit der Kernstadt Szczecin, vier mittleren Städten (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński) und der Kleinstadt Nowe Warpno. Ergänzt wird diese Struktur durch Ortschaften im ländlichen Raum. Verändert wird dieses System durch die fortschreitende Bebauung in Richtung Westen, Norden und Osten.

Die Metropole – Subregion umfasst Gemeinden, die außerhalb des funktionellen Raums von Szczecin liegen, davon die Küstenstädte Świnoujście, Międzyzdroje und Dziwnów, die Städte Wolin und Kamień Pomorski, die in der Nähe des Stettiner Hafes gelegen sind, sowie Nowogard und Pyrzyce.

Die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin erstreckt sich noch weiter auf die noch weiter im Osten gelegenen Gemeinden, sowie das Grenzgebiet der Bundesländer Mecklenburg – Vorpommern und Brandenburg, davon die Städte Wolgast, Anklam, Ückermünde, sowie die Gemeinden Heringsdorf, Pasewalk, Gartz und Schwedt. Die Bevölkerungszahl des TRMS liegt bei ca. 1,2 Millionen Menschen. Die funktionellen Verflechtungen mit Szczecin haben einen natürlichen Charakter, da sich dabei um eine historische Hauptstadt von Mecklenburg - Vorpommern handelt. Wie sie allerdings klassifiziert werden sollen, bleibt noch offen.

2.4.2.2 Nationale Wachstumszentren

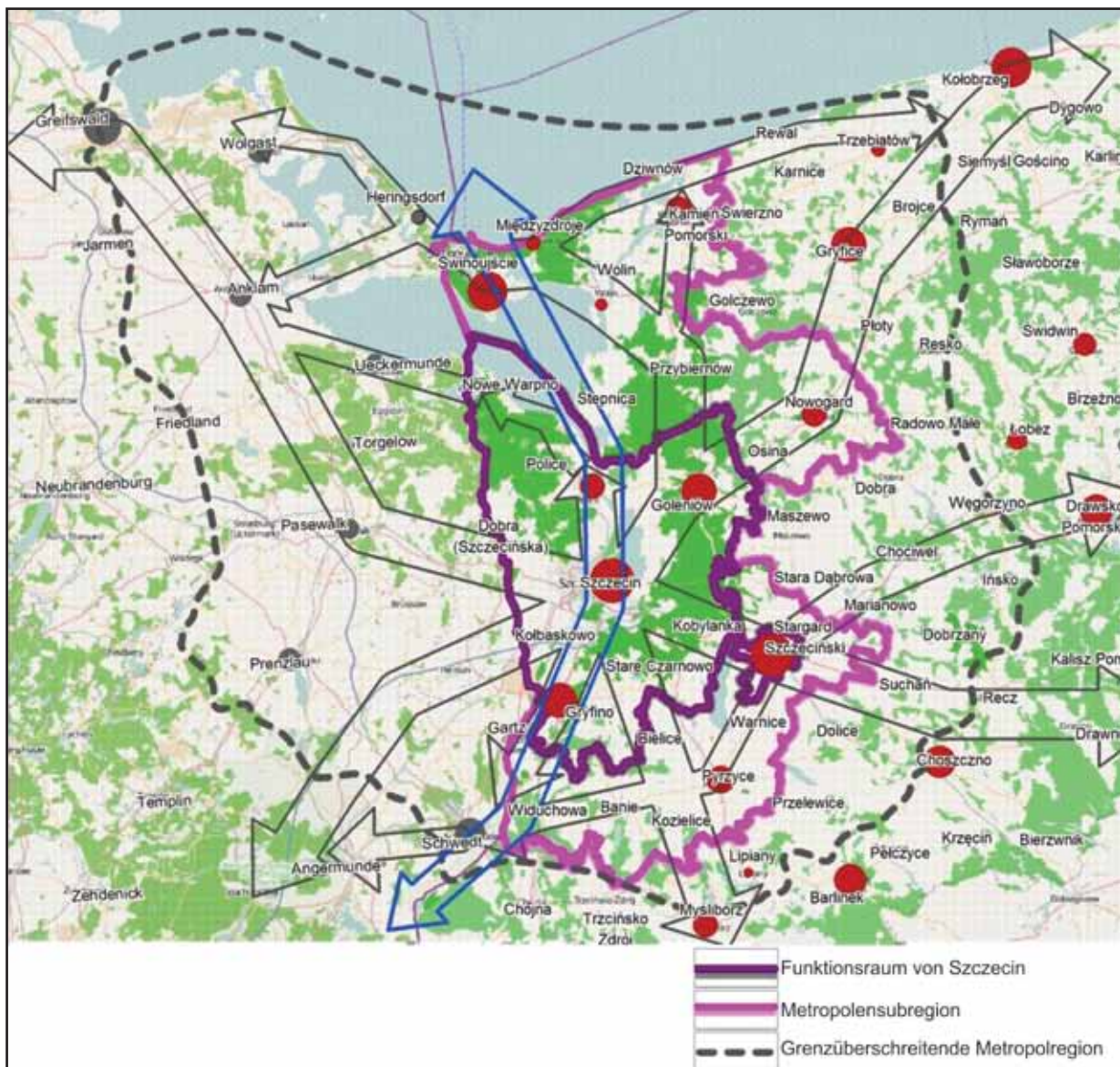
Laut KPZK 2030 gehören Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski zu Landeszentren, die einige Metropolenfunktion wahrnehmen. Ausschlaggebend für deren Bedeutung sind: Größe, Verwaltungsfunktionen (Sitz der Verwaltungsbehörden auf woiwodschaftlicher und staatlicher Ebene), sowie externe Verflechtungen.

Zielona Góra hat 119.000 Einwohner und Gorzów Wlkp. 125.000 Einwohner (2010). Insgesamt wohnt in den beiden Städten rund 38,6% der städtischen Bevölkerung der Woiwodschaft, was fast ein Viertel der gesamten Bevölkerung der Woiwodschaft Lubuskie ausmacht. Es wird erwartet, dass sich die Zahl der Einwohner bis 2020 jeweils um 1000 Personen verringert. In dem nächsten Jahrzehnt soll die Bevölkerungszahl in Zielona Góra um 2,4 Tsd. um Personen und in Gorzów Wlkp. um 3,2 Tsd. zurückgehen. Beide Städte, in denen sich Sitz von Selbstverwaltungs- und Regierungsbehörden befindet, teilen 105 Kilometer. Beide liegen im Mitteleuropäischen Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65 und sind mit der Schnellstraße und einer Eisenbahnlinie verbunden.

Zielona Góra und Gorzów Wlkp. sind die wichtigsten Hochschulstandorte der Woiwodschaft, Kulturstandorte und Zentren der Fachdienstleistungen. In Babimost bei Zielona Góra befindet sich ein Flughafen.

Die Entwicklung von Zielona Góra und Gorzów Wlkp., sowie anderer Städte mit besten Verbindungen mit dem Ausland, wird für die Entwicklung der ganzen Region eine entscheidende Rolle spielen. Hier befinden sich auch Investitionsgebiete der Sonderwirtschaftszone von Kostrzyn – Słubice.

Abbildung 19. Das Metropolengebiet (SOM) und die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin



Quelle: Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie 2010

2.4.2.3 Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung

Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung wurden durch die einzelnen Woiwodschaften definiert. Dabei fehlt es an einem einheitlichen Kriterium für die Festlegung solcher Standorte im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums. Sie decken sich auch nicht mit der Klassifizierung der Städte nach KPZK 2030 (mit Ausnahme von Koszalin). Dabei handelt es sich um Städte mit einem sehr differenzierten demografischen, sozialen und wirtschaftlichen Potenzial, sowie unterschiedlichen Funktionen und Auswirkungsbereich – von kleinen Kreisstädten mit 20 Tsd. Einwohnern bis zu ehemaligen Hauptstädten der Woiwodschaften, deren Einwohnerzahl 100.000 übersteigt. Die Bedeutung der Städte ist allerdings nicht nur durch Einwohnerzahl bedingt. Aufgrund ihres sozioökonomischen Potenzials und der Lage, spielen sie - in einem mehr oder weniger begrenzten Umfang – die Rolle der Wachstumszentren von regionaler und teilweise auch überregionaler Bedeutung.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** wurden 11 Zentren für Aktivierung und nachhaltige Entwicklung

definiert. Die größten davon sind: Wałbrzych (119 Tsd. Einwohner), Legnica (102 Tsd.), Jelenia Góra (83 Tsd.), Stadtgruppe Dzierżoniów-Bielawa-Pieszyce (76 Tsd.), Lubin (75 Tsd.), Głogów (69 Tsd.), Świdnica (60 Tsd.), sowie Städte mit weniger als 50 Tsd. Einwohnern: Bolesławiec, Zgorzelec, Kłodzko und Bogatynia.

Die wichtigsten Städte der Region, dh. Wałbrzych, Legnica i Jelenia Góra, verfügen über ein demographisches und produktionsbezogenes Potenzial mit grundlegender Bedeutung für die sozioökonomische und räumliche Entwicklung der Region, sowie Erbringung der Dienstleistungen für ihre Einwohner. Zudem nehmen die genannten Städte die Funktion der regionalen Dienstleistungszentren.

Die Voraussetzung für Aufrechterhaltung einer gut ausgebauten, polyzentrischen Siedlungsstruktur der Woiwodschaft ist das bessere Funktionieren sonstiger Zentren für Aktivierung und nachhaltige Entwicklung. Głogów, Lubin, Polkowice und Legnica sind eine Gruppe von mittleren Städten und bilden das Kupferabbaugebiet Legnica – Głogów mit einer erheblichen Zahl der Arbeitsplätze.

Wichtige Industriestandorte sind auch Bogatynia, Bolesławiec, Świdnica und Dzierżoniów, in denen der Anteil der im Industriesektor beschäftigten Person über dem Durchschnittswert für die Woiwodschaft liegt.

Ein wichtiger Dienstleistungsstandort ist die Stadt Kłodzko, die in Berggebieten vor allem bestimmte Funktionen im Bereich Tourismus und Kurwesen wahrnimmt.

Ein bedeutender Knotenpunkt und Industriestandort ist Zgorzelec. Die Bedeutung von Zgorzelec ist umso höher, das es mit der fast zwei Mal so großen deutschen Stadt Görlitz die sog. Europastadt bildet. **Woiwodschaft Lubuskie:** Unter den städtischen Entwicklungszentren werden in der Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie 8 Städte des 2. Grades von regionaler Bedeutung genannt. Die größten davon sind Nowa Sól (40 Tsd. Einwohner), Żary (38 Tsd. Einwohner), sowie Żagań (27 Tsd. Einwohner). Weitere Städte sind: Świebodzin, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Międzyrzecz und Gubin (von 17.Tsd bis 22 Tsd. Einwohner). Insgesamt wohnt in den genannten Städten ein Fünftel der gesamten Bevölkerung der Woiwodschaft. Dabei handelt es sich um erheblich kleinere Städte als regionale Zentren der Woiwodschaften Dolnośląskie und Zachodniopomorskie. Damit ist auch ihre Wirkung auf das ganze Studie – Gebiet entsprechend geringer.

Bei Nowa Sól und Żary handelt es sich um Industriestandorte, die sich derzeit stark entwickeln. Świebodzin und Międzyrzecz liegen im Knotenpunkt, an der Kreuzung der Autobahn A2 und der Schnellstraße S3. Żagań ist ein wichtiger Dienstleistungs-, Industrie-, Tourismus- und Bildungsstandort mit gewissen Hochschulfunktionen. In Kostrzyn nad Odrą entsteht ein Cluster der Papierindustrie; die Stadt kann auch die Funktion des Knotenpunktes im intermodalen Verkehr übernehmen.

Kostrzyn nad Odrą, Słubice und Gubin können als grenzüberschreitende Städte angesehen werden. Das größte Potenzial hat dabei die durch die Staatsgrenze geteilte Stadt Słubice-Frankfurt an der Oder mit insgesamt 76 Tsd. Einwohnern.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** ist die Stadt Koszalin (109.000 Einwohner) von überregionaler Bedeutung. Darüber hinaus gibt es noch 5 regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung: Stargard Szczeciński (70.000 Einwohner), Kołobrzeg (47.000 Einwohner), Świnoujście (42.000 Einwohner), Szczecinek (41.000 Einwohner) und Wałcz (26.000 Einwohner). Gemessen an Konzentration des Potenzials bilden Koszalin und Kołobrzeg bilden den zweitgrößten funktionellen Raum der Woiwodschaft. Wegen einer großen Entfernung von der Metropole Szczecin, erfüllt Koszalin überregionale Funktionen im Bereiche Bildung, Wissenschaft, Kultur, Gesundheit und Verwaltung. Bei Kołobrzeg handelt es sich dagegen um den größten Erholungs- und Kurort in der Region (über 250.000 Touristen jährlich).

Stargard Szczeciński ist ein bedeutender Wirtschaftsort und Verwaltungssitz. Am Rande der Stadt befindet sich die Unterzone der Pommerschen Sonderwirtschaftszone. Die Stadt ist das zweitwichtigste Zentrum des funktionellen Raums von Szczecin und erbringt eine Reihe von Dienstleistungen, vor allem für die Einwohner des zentralen Teils der Woiwodschaft.

Świnoujście ist ein Seehafen von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft und wichtiger

Tourismus- und Dienstleistungsstandort mit grenzüberschreitender Reichweite. Die Stadt verfügt über die größten Fähranlagen in Polen, die als Basis für Fährverbindungen über die Ostsee nach Schweden dient. In der Pommerschen Bucht wird der Außenhafen und LNG – Terminal gebaut. Mit dem Bau dieser Anlagen kann die wirtschaftliche Stellung der Stadt gesteigert und die Ladekapazitäten des Hafens verbessert werden.

Szczecinek liegt am östlichen Rande der Woiwodschaft und der Wirkungsbereich der Stadt erstreckt sich auch auf Gebiete, die sich außerhalb der Woiwodschaft befinden. Es handelt sich dabei um einen wichtigen Standort der Holz- und Möbelindustrie.

Als regionales Wachstumszentrum weist Wałcz enge Verbindungen mit Piła (Woiwodschaft Wielkopolskie) auf, indem es funktionelle Verflechtungen zu dieser Stadt entwickelt. Die Stadt ist auch ein Hochschulstandort. Auf dem Gebiet der Gemeinde befindet sich die Unterzone der Sonderwirtschaftszone von Ślupsk.

2.4.2.4 Grenzüberschreitende Städte

Zu dieser Gruppe gehören 7 Städte im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums. Sie liegen direkt an der deutschen Grenze und haben ihre Zwillingsstädte im deutschen Teil des Grenzgebiets. Die grenzüberschreitenden Ständen haben zudem ähnliche Probleme und Entwicklungsvoraussetzungen. Mehr oder weniger arbeiten sie auch zusammen. Unabhängig von der Stärke der Integration, bleiben sie ein Gebiet, in dem sich unterschiedliche Recht-, Steuer-, Verwaltungs- und Wirtschaftssysteme, Mentalitäten der Einwohner zusammentreffen.

Eine Besonderheit stellt die Lage von **Szczecin** dar. Die Stadt erfüllt zwar keine Kriterien der grenzüberschreitenden Städte, dennoch die westliche Grenze des funktionellen Raums ist zugleich die Grenze zwischen Polen und Deutschland. Tatsächlich ist also Szczecin ein Ort, an dem eine direkte, grenzüberschreitende Kooperation stattfindet. Einzelne Aspekte dieser Zusammenarbeit wurden in dem der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin betreffenden Teil behandelt.

Ein wichtiger Integrationsfaktor der grenzüberschreitenden Städte sind die Flüsse Oder und Lausitzer Neiße. Obwohl mit der Lage am Fluss Probleme einhergehen, die sich aus dem Hochwasserschutz und Wartung der Wasserverkehrsanlagen ergeben, besteht in diesem Fall der Mehrwert darin, dass gemeinsame Lösungen dieser Probleme gesucht und neue Kooperationsbereiche gefunden werden.

Bogatynia gehört zum Städteverbund Kleines Dreieck Bogatynia – Hrądek nad Nisou – Zittau.

Die Lage der Stadt an der drei Grenzen und deren „Abgeschiedenheit“ von sonstigen Teilen der Woiwodschaft verleitet dazu, engere Kooperation mit den Städten auf deutscher und tschechischer Seite zu suchen.

Zgorzelec hat auf deutscher Seite die drei Mal so große, Zwillingsstadt Görlitz (60 Tsd. Einwohner). Starke Verflechtungen zwischen den beiden Städten sind sowohl auf ihre Lage, als auch den geschichtlichen Hintergrund zurückzuführen (früher bildeten sie eine Stadt). Wichtig ist dabei auch eine hohe Stellung von Görlitz in der Ansiedlungsstruktur Sachsens. In Zgorzelec kreuzen sich die Straßen und Eisenbahnwege des Niederschlesiens. In demographischer Hinsicht wird in Zgorzelec die Alterung der Gesellschaft beobachtet, denn ein großer Anteil der Bevölkerung befindet sich im nicht mehr erwerbsfähigen Alter und nur ein geringer Anteil der Einwohner entfällt auf Kinder und Jugendliche. Im Vergleich zu sonstigen Städten der Woiwodschaft Dolnośląskie werden hier überlokale Dienstleistungen nicht in ausreichendem Umfang erbracht.

Die Stadt **Pieńsk** hat keine Zwillingsstadt am anderen Ufer der Lausitzer Neiße, so darf sie nach den zugrunde gelegenen Kriterien nicht als eine grenzüberschreitende Stadt betrachtet werden.

Die Stadt **Łęknica** (auf deutscher Seite Bad Muskau) ist touristisch besonders attraktiv wegen des umliegenden Geoparks Muskauer Faltenbogen. In der Stadt befindet sich die Straßengrenzübergang über die Lausitzer Neiße in Richtung Dresden.

Auch in **Gubin** (auf deutscher Seite Guben) befinden sich Straßen- und Eisenbahngrenzübergänge für geringen Verkehr. In der Stadt gibt es eine gemeinsame Kläranlage für beide Städte und die Europaschule

„Marie & Pierre Curie“. Ein gemeinsamer Raumordnungsplan für beide Städte wird gerade erarbeitet. Wichtig ist zudem die Tatsache, dass sich der Sitz der „Euroregion Sprewa – Nysa – Bóbr“ in Gubin und der der „Euroregion Spree – Neiße – Bober“ in Guben befindet. Sehr wichtig für die künftige Entwicklung der Stadt kann Braunkohlelagerstätte sein, die sich auf dem Gebiet der Landgemeinden Gubin und Brody befindet.

In Bezug auf das demographische und soziale Potenzial weicht **Ślubice** nur der deutschen Zwillingsstadt, Frankfurt an der Oder mit rund 60.000 Einwohnern aus. Die Stadt befindet sich im Paneuropäischen Verkehrskorridor II. Durch Ślubice führt die Autobahn A2, sowie die Eisenbahnlinie E20 Berlin – Warszawa. In der Stadt gibt es auch einen Flusshafen, der nach Modernisierung für wirtschaftliche und touristische Zwecke benutzt werden soll. In Ślubice ist auch die Hochschule Collegium Polonicum tätig, die mit der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt an der Oder eng zusammenarbeitet. Es befindet sich hier auch die Kostrzyn-Ślubice Sonderwirtschaftszone. Es wurden auch Maßnahmen mit dem Ziel getroffen, einen integrierten Entwicklungsplan für die beiden Städte zu erstellen.

Bei **Kostrzyn nad Odrą** (auf deutscher Seite Kietz) handelt es um eine Industriestadt mit einem gut entwickelten Industriesektor (vor allem Papierindustrie) und einen wichtigen Verkehrsknoten mit Straßen- und Eisenbahngrenzübergängen. Die Stadt kann sich auch möglicherweise zum Knotenpunkt des intermodalen Verkehrs entwickeln. Hier befindet sich auch der Sitz der Sonderwirtschaftszone von Kostrzyn – Ślubice. Auf der Oder befindet sich ein Seehafen mit Passagieranlegestelle. Das historische Stadtzentrum befindet sich zwar auf polnischer Seite, ist allerdings im 2. Weltkrieg zerstört und muss noch wiederaufgebaut werden.

Wie **Pieńsk** in der Woiwodschaft Dolnośląskie hat auch **Gryfino** keine Zwillingsstadt jenseits der Oder.

Nowe Warpó gehört zum Metropolengebiet von Szczecin ist ein kleiner Fischerei- und Tourismusstandort. Wegen mangelnder Kooperationstradition darf man nicht über grenzüberschreitende Verflechtungen der Stadt mit dem deutschen Altwarp sprechen.

Świnoujście (auf deutscher Seite Anklam, Bansin i Heringsdorf) bedient den touristischen Verkehr sowohl Inland, als auch den immer größer werdenden touristischen Verkehr aus Deutschland. Die Stadt arbeitet auch mit deutschen Gemeinden zusammen, vor allem im Bereich der Tourismusinfrastruktur. Der Mangel an einer festen Verkehrsverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin, auf denen die Stadt liegt, beeinträchtigt die Erreichbarkeit der zentralen Stadtviertel (zwischen den Inseln verkehren Fähren) und stellt ein großes Verkehrsproblem dar. Von Deutschland aus führt in das Stadtzentrum eine touristische Eisenbahn.

2.4.3 Ansiedlungsstruktur im ländlichen Raum

Die Dörfer, wie auch die Städte im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums, wurden oft noch im Mittelalter gegründet. Bis heute sind sehr unterschiedliche Siedlungsstrukturen erhalten geblieben, die sich infolge von Ansiedlungsprozessen sowie wirtschaftlicher und sozialer Entwicklungen veränderten. Die größten Veränderungen in der räumlichen Struktur beziehen sich an Dörfer, die in der Nähe der Städte liegen. Grund dafür ist Suburbanisierung. Die Bebauung ändert sich. Die ehemalige Gehöftbebauung weicht den Einfamilienhäusern aus. Es entstehen dichte Straßennetze, allerdings ohne gut ausgebaute öffentliche Räume und Grünanlagen. Die moderne Bebauung in stadtnahen Gebieten entwickelt sich oft in unkontrollierter und chaotischer Weise. Auch die Bevölkerungsstruktur (der Anteil der städtischen Bevölkerung steigt) und Funktionen des Dorfes ändern sich. Der ländliche Raum verliert allmählich seine landwirtschaftliche Funktionen und wird zu einem multifunktionellen Gebiet. Diese Entwicklungen werden zur gleichen Zeit in allen Woiwodschaften beobachtet.

In vielen Landgemeinden werden verstärkt Entwicklungshemmnisse beobachtet. Sie zeichnen sich zudem durch ungünstige demographische Struktur, verstreute Siedlungsstruktur sowie schwach ausgebaute Infrastruktur aus. Der Beweis für zivilisatorische Rückständigkeit mancher ländlichen Räume ist eine, im Vergleich zu städtischen Gebieten, erheblich schwächere Ausstattung mit sanitären Einrichtungen, modernen Heizungsanlagen und Umweltschutzinfrastruktur. Der Stand der technischen Infrastruktur

verbesserte sich allerdings deutlich in den letzten zehn Jahren. Dies gilt vor allem für den Zugang zum Wasserleitungsnetz. Im Vergleich zu städtischen Gebieten hat die ländliche Bevölkerung allerdings einen schlechteren Zugang zum Kanalisations-, Gasleitungsnetz und Kläranlagen. Die geringsten Fortschritte wurden in Bezug auf die Beseitigung von festem Abfall gemacht.

Tabelle 6. Gewählte Informationen zur ländlichen Siedlungsstruktur im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums

Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Von der Studie umfasstes Gebiet	Polen
ländliche Bevölkerung (in Tsd.).	881,9	374,5	536,7	1 793,2	15 152,6
Anteil der ländlichen Bevölkerung (%)	30,4	36,7	31,2	31,8	39,4
Anzahl der Dörfer	2 534	1 346	3 088	6 968	53 297
durchschnittliche Dorfgröße (Einwohnerzahl)	348,0	278,2	173,8	257,3	284,3
Dichte des Dorfnetzes (Anzahl der Dörfer/km ²)	11,8	7,6	7,6	9,1	13,8

Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

Ähnlich wie bei Städten, bewirken die historischen und wirtschaftlichen Aspekte, die u.a durch physiographische Faktoren bedingt sind, dass sich die ländlichen Räume im polnischen Teil des deutsch – polnischen Raum in jeweiligen Woiwodschaften stark voneinander unterscheiden.

im Vergleich zum Landesdurchschnitt weist die **Woiwodschaft Dolnośląskie** einen geringeren Anteil der ländlichen Bevölkerung, eine höhere durchschnittliche Größe der Dörfer und sowie geringere Dichte des Dorfnetzes aus. Die Zahl der ländlichen Bevölkerung steigt seit 1999. Derzeit macht sie rund 30,4% der gesamten Bevölkerung der Woiwodschaft aus. Bis 2030 kann sich diese Zahl um über 10 Tsd. Personen erhöhen, während sich zu gleicher Zeit die städtische Bevölkerung voraussichtlich um 199 Tsd. verringert. In vier Landkreisen der Woiwodschaft wird der höchste Verstädterungsgrad verzeichnet. Dabei handelt es sich um die Landkreise des Legnica – Głogów Kupferabbaugebiets (Głogów und Lubin), Landkreise des deutsch-polnisch-tschechischen Grenzraums (Zgorzelec und Lubań), Landkreise im südlichen Teil der Woiwodschaft (Wałbrzych, Świdnica, Dzierżoniów und Kłodzko), sowie im Osten – der Landkreis Oława. Der niedrigste Verstädterungsgrad wird in Landkreisen um Wrocław beobachtet: Landkreis Wrocław, Środa, Strzelin, sowie in Landkreisen Legnica und Milicz.

Gemeinden mit der höchsten durchschnittlichen Zahl der Einwohner in einem Dorf (über 462 Personen) liegen um Wrocław herum, sowie im südlichen und westlichen Teil der Woiwodschaft. Auch die größte Dichte des Dorfnetzes wird in Gemeinden verzeichnet, die bei der Hauptstadt des Niederschlesiens liegen. 79,9% der Einwohner hat Zugang zu Wasserleitungsnetz und 30,1% zur Kanalisation. Nur 12,6% der ländlichen Bevölkerung ist an das Erdgas angeschlossen, die meisten davon in der Subregion Legnica – Głogów. In dem Landkreis Wołów wird kein einziges Dorf an den Erdgasnetz angeschlossen.

Woiwodschaft Lubuskie: Die ländliche Bevölkerung macht rund 36,7% der gesamten Bevölkerung aus. Bei ca. 95% der Dörfer handelt es sich um sehr schwach besiedelte Gebiete. Die Bevölkerungsdichte im ländlichen Raum beträgt 28 Einwohner pro km², dh. sie ist fast um das Zweifache geringer als im Landesdurchschnitt. Die ländlichen Räume mit der geringsten Bevölkerungsdichte konzentrieren sich im westlichen und nordöstlichen Teil der Region. Die größte Bevölkerungsdichte wird in der Nähe von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra beobachtet.

Die Zahl der ländlichen Bevölkerung ist seit 1995 um rund 3,6% gestiegen, was an einem Bevölkerungszuwachs und einem positiven Migrationssaldo lag. Laut Prognosen von GUS wird sich die Zahl der

ländlichen Bevölkerung bis 2030 um weitere 2% erhöhen, während die Zahl der städtischen Bevölkerung und die gesamte Einwohnerzahl der Woiwodschaft sinken wird.

Bei Gemeinden, in denen die Einwohnerzahl wächst, handelt es sich vor allem um Gebiete bei Gorzów Wlkp. und Zielona Góra, sowie um Gemeinden, die in der Nähe von anderen Städten, wie etwa Ślubice, Międzyrzecz, Żary und Żagań, liegen. Die Gemeinden, deren Bevölkerung schrumpft, bilden dagegen einen kompakten Streifen von Nordosten bis Südwesten der Woiwodschaft.

Zugang zu Wasserleitungsnetz hat rund 78% der ländlichen Bevölkerung der Woiwodschaft und zur Kanalisation – 23,3%. Obwohl seit 2000 die Länge des Erdgasnetzes in ländlichen Gebieten um das Dreifache stieg, sind weiterhin nur 12,3 der Dorfbewohner an das Erdgasnetz angeschlossen.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** macht die ländliche Bevölkerung rund 31,2% der gesamten Bevölkerung aus. Die Verteilung der ländlichen Ansiedlungsstruktur ist relativ gleichmäßig. Es ist allgemein davon auszugehen, dass bei Gemeinden mit einem hohen Wald- und Seeflächenanteil, sowie bei Gemeinden, deren Gebiet entlang der Ostseeküste verläuft, die Dichte der ländlichen Siedlungsstruktur gering ausfällt. Umgekehrt sieht es bei den typisch landwirtschaftlichen Gemeinden mit einem hohen Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche aus.

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in ländlichen Räumen liegt bei 24,6 Einwohnern pro km². Der niedrigste Wert landesweit. Der ländliche Raum der Woiwodschaft ist in dieser Hinsicht stark differenziert: - von 2 Einwohner pro km² in der Gemeinde Nowe Warpno, bis 93 Einwohner pro km² in der Gemeinde Kołbaskowo und 134 Einwohner pro km² in der Gemeinde Dobra (Szczecińska). Die meisten Einwohner haben die Dörfer an der Ostseeküste, hauptsächlich in ihrem zentralen Teil, sowie in der Nähe von Szczecin, vor allem westlich der Stadt. Gemeinden mit der geringsten Bevölkerungsdichte befinden sich im südlichen und zentralen Teil der Woiwodschaft.

Die technische Infrastruktur des ländlichen Raums ist in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie besser ausgebaut als in zwei sonstigen Woiwodschaften. An das Wasserleitungsnetz sind rund 86,0% der ländlichen Bevölkerung und an der Kanalisation 43,8% angeschlossen. Anschluss an das Erdgasnetz haben 17,2% der Dorfbewohner. Der Zugang zur technischen Infrastruktur ist allerdings ganz unterschiedlich und in manchen Gebieten unzureichend. Die höchste Dichte des Wasserleistungs- und Kanalisationsnetzes wird in Erholungsgebieten, Ortschaften an der Ostseeküste, sowie in der Nähe der großen Städte Szczecin und Stargard Szczeciński verzeichnet. Die größten Defizite in dieser Hinsicht werden dagegen im zentralen und östlichen Teil der Woiwodschaft beobachtet.

2.4.3.1 Wirtschaftliche Funktionen des ländlichen Raums, Suburbanisation

Der Anteil der ländlichen Räume an der Gesamtfläche des polnischen Teils deutsch – polnischen Raums liegt bei rund 94%. Die genannten Gebiete erfüllen typische Funktionen, wie etwa land- und forstwirtschaftliche Funktion, sowie industrielle, touristische, naturräumliche, kulturelle, sowie Wohnungsfunktionen. Im Vergleich zu Zentral- und Ostpolen stellte ein großer Anteil der staatlichen Landbetriebe eine Besonderheit dieser Gebiete dar. Neben Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion, organisierten sie auch das soziale Leben im ländlichen Raum und hielten die sozioökonomische Aktivität der kleinen und mittleren Städte aufrecht. Mit Abschaffung des staatlichen Landwirtschaftssystems und Entwicklung des Privatsektors nach 1990 wurden die Funktionen des ländlichen Raums weitgehend verändert. Weiterhin spielt in ländlichen Räumen des polnischen Teils des Grenzgebiets die großräumige Landwirtschaft eine erstrangige Rolle. Relativ gering ist dabei der Anteil der tierischen Produktion. Wegen eines großen Anteils der Waldflächen ist auch die Forstwirtschaft von großer Bedeutung.

Dritter wichtiger Sektor im ländlichen Raum ist Tourismus und Freizeitangebot. Dies gilt vor allem für Ostseeküste und Berggebiete.

In ländlichen Räumen, die in der Nähe der großen Städte liegen, verlieren die traditionellen Funktionen an Bedeutung. Immer wichtiger wird dagegen die Wohn- und Dienstleistungsfunktion. Es findet dort die sog. Suburbanisierung statt. Dies bedeutet, dass die Einwohner der Stadt in die umliegenden ländlichen Gebiete ziehen (Umzug, seltener auch Verlagerung des Arbeitsplatzes). Die Suburbanisierung verläuft

meistens spontan. Ihre Folgen sind räumliche Konflikte, Druck des Menschen auf die Umwelt, steigende Belastung durch Verkehr, insbesondere durch Privatverkehr, Entstehung der zerstreuten Bebauung, sowie Übertragung der städtischen Funktionen auf den ländlichen Raum. Die Suburbanisierung verstärkt sich, wenn gleichzeitig Metropolisierungsprozesse vor sich gehen.

Woiwodschaft Dolnośląskie: Die landwirtschaftlich genutzten Flächen machen rund 59,9% der gesamten Fläche der Woiwodschaft aus. Den größten Anteil, von über 70% der Gesamtfläche, wird in folgenden Landkreisen beobachtet: Strzelin, Środa, Wrocław, Świdnica, Legnica und Złotoryja. Grund dafür sind gute Bedingungen für die Landwirtschaft in diesen Gebieten. Den geringsten Anteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen haben Gebiete mit ungünstigen Bedingungen für Wirtschaft: Sudeten, Bory Dolnośląskie, Tal der Fluss Barycza. Der größte Anteil von Ackerböden wird dagegen in zentralen Landkreisen der Woiwodschaft beobachtet. Die Woiwodschaft Dolnośląskie zeichnet sich durch eine hohe Kennzahl für die landwirtschaftliche Produktion 74,9 Pkt. Den höchsten Wert erreichen die Gemeinden im zentralen Teil der Woiwodschaft und den geringsten Wert die Berggebiete, sowie Gemeinden im nördlichen Teil der Woiwodschaft Dolnośląskie. In den Jahren 2002-2010 erhöhte sich die durchschnittliche Größe der landwirtschaftlichen Betriebe von 7,35 ha auf 8,94 ha.

Umstrukturierungsprozesse und Verstädterung, die in den letzten Jahren auf dem Gebiet der Woiwodschaft beobachtet wurden, tragen erheblich zur Veränderung der Tätigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe bei. Landwirtschaftliche Tätigkeit wird von rund 84. Tsd. Betrieben ausgeübt. Mehr als die Hälfte davon führten ausschließlich pflanzliche und nur 1,6% ausschließlich tierische Produktion.¹⁴

Laut einer Studie von Prof. Barbara Kutkowska¹⁵ und ihrer Mitarbeiter weisen einen hohen Multifunktionalitätsgrad vor allem ländliche Räume mit schwachen Böden, die im nördlichen Teil der Woiwodschaft liegen (Tal des Flusses Barycza, Bory Dolnośląskie, Wzgórza Dalkowskie), sowie Gebiete in Sudeten mit schwachen Boden- und Klimabedingungen. Die Ausnahme sind Gemeinden, die als multifunktionell gelten und zugleich über gute Bodenbedingungen verfügen. Es handelt sich dabei um ländliche Räume, die in der Nähe von großen und mittleren Städten, wie etwa Wrocław, Wałbrzych, Jelenia Góra, Głogów, Zgorzelec, liegen, sowie Gebiete entlang der Landesstraßen zwischen großen und mittleren Städten: Wrocław – Kłodzko, Wrocław – Lubin.

Die Suburbanisation tritt am deutlichsten in dem funktionellen Raum von Wrocław und in seinen stadtnahen Gebieten auf, sowie rund um die Stadt Lubin.

Woiwodschaft Lubuskie: Die landwirtschaftlich genutzten Flächen machen rund 40,7% der Gesamtfläche der Woiwodschaft aus. Den höchsten Anteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen (über 60%) haben die Gemeinden östlichen Teil der Subregion Zielona Góra und im nördlichen Teil der Subregion Gorzów. Aufgrund des Anteils der besten Böden (Qualitätsklassen I-III) wurden auf dem Gebiet der Woiwodschaft 3 landwirtschaftliche Zonen und 5 Unterzonen definiert: südlicher, zentral – östlicher, nördlicher, südöstlicher Kreis und Odermündung. Sie unterscheiden sich voneinander durch den Prozentanteil der besten Böden. Aufgrund des Anteils der mittleren und schwachen Böden wurden dagegen für landwirtschaftliche Kreise mit schlechteren Bedingungen für die Landwirtschaft definiert. Dabei handelt es sich u.a. um Bory Dolnośląskie, das Tal der unteren Bober sowie westliche Teile der Woiwodschaft.

Auf dem Gebiet der Woiwodschaft befinden sich Gebiete, die sich insbesondere für den Anbau von Getreide und Hackfrüchte eignen (im zentralen und südlichen Teil der Region), sowie Dauergrüngebiete (in Urstromtälern, die in Ost-West Richtung verlaufen, sowie potenzielle Obstanbaugebiete (mit den schwächsten Böden, vor allem im nördlichen und westlichen Teil der Woiwodschaft). Im landesweiten Vergleich ist in der Woiwodschaft Lubuskie der Sektor der Geflügelverarbeitung besonders stark. Hier befinden sich auch die größten Herden der Milchkühe. Die Zahl der Betriebe, die Urlaub auf Bauernhof bietet oder ökologisch bewirtschaftet, wird immer größer. Man geht davon aus, dass die Landwirtschaft einen multifunktionellen Charakter haben solle. Neben der landwirtschaftlichen Produktion gewinnt

¹⁴ Landwirtschaftszählung 2010. Bericht über die Ergebnisse in der Woiwodschaft Dolnośląskie, Statistikamt in Wrocław, Wrocław 2011.

¹⁵ Forstwirtschaft 2010. GUS Warszawa 2011.

auch die Verarbeitung j und nichtlandwirtschaftliche Tätigkeit (Handel, Verkehr, Bau) immer stärker an Bedeutung. Die meisten Betriebe gehen bereits einer nichtwirtschaftlichen Tätigkeit nach.

Eine bedeutende Rolle im ländlichen Raum der Woiwodschaft Lubuskie spielt weiterhin die Forstwirtschaft. In den Gebieten bei Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra wurde auch die Suburbanisierung beobachtet.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Im Jahre 2011 machten die landwirtschaftlich genutzte Flächen 49,2% der Gesamtfläche der Woiwodschaft aus. Die höchste Kennzahl für die landwirtschaftliche Produktion wurde im Landkreis Pyrzyce sowie in Gebiete im südwestlichen Teil der Woiwodschaft verzeichnet. In der Theorie sind die schlechten Bedingungen für die Landwirtschaft im südwestlichen Teil der Woiwodschaft. Inwieweit die landwirtschaftlichen tatsächlich genutzt werden, ist allerdings von wirtschaftlicher Lage der Betriebe abhängig.

Die ländlichen Räume der Woiwodschaft wurden in 6 Zonen eingeteilt:

- Zone 1 mit gut ausgebautem Tourismus und Naturschutzgebieten an der Ostseeküste. Landwirtschaft nur als ergänzende Tätigkeit – vor allem Gemeinden an der Ostseeküste,
- Zone 2 – extensive Bewirtschaftung, großer Anteil von Waldgebieten und wertvollen Naturflächen, gute Voraussetzungen für die Entwicklung des ökologischen Landbaus – vor allem Gemeinden auf der Seenplatte,
- Zone 3 – stadtnahe Zone der großen Städte mit extensiver Bebauung, natürliches Hinterland für Gebiete mit starker Verstädterung, vorherrschende Wohn-, sowie Industrie – und Dienstleistungsfunktionen. Ergänzt werden sie durch die (ursprüngliche) landwirtschaftliche und forstwirtschaftlichen Funktion, die weiterhin erhalten bleibt,
- Zone 4 – mit vorherrschender Landwirtschaft – Gebiete mit den besten Bodenbedingungen in der Nähe von Pyrzyce,
- Zone 5 – Produktionsfunktion und großräumige Betriebe – Wysocyzna Łobeska,
- Zone 6 – Gemeinden ohne vorherrschende Funktion – Gemeinden in der Nähe der Ostseeküste und Gebiete östliche der Agglomeration von Szczecin.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe beträgt 48 Tsd. Die meisten davon bewirtschaften auf einer Fläche bis 10 ha, machen allerdings nur 7,6% der gesamten landwirtschaftlichen Fläche aus. Die Zahl der mittleren Betriebe mit einer Fläche 10-50 ha liegt bei rund 10 Tsd. Sie machen 22% der gesamten landwirtschaftlichen Fläche aus. Große Betriebe, mit einer Fläche von mehr als 50 ha, bewirtschaften auf einem Areal von insgesamt 666 Tsd. ha. Obwohl die Zahl solcher Betriebe sinkt (3,1 Tsd.), wird ihr Areal immer größer.

In der Anbaustruktur spielt Getreide (64,3%) die größte Rolle, gefolgt von Industriepflanzen (Zuckerrüben, Raps) – 19,3% der Anbaufläche (im Jahre 2008 war es noch 15,6%) und Futterpflanzen - 8,4%. In der Anbaustruktur der Woiwodschaft Zachodniopomorskie hat Getreide einen zu großen Anteil. Immer größer wird dabei auch der Anteil von Ölpflanzen (Raps).

Eine große Gefahr für die Entwicklung der ländlichen Räume im zentralen, östlichen und südöstlichen Teil der Woiwodschaft ist die Entvölkerung. Der Mangel an einem starken Wachstumszentrum im zentralen Teil der Woiwodschaft, sowie verkommene Infrastruktur, können diese Entwicklungen noch beschleunigen.

Die Suburbanisierung kommt am stärksten in der unmittelbaren Nähe der Agglomeration von Szczecin zum Ausdruck. Westlich von Szczecin, in den Gemeinden Kołbaskowo und Dobra ist innerhalb der letzten 15 Jahren die Zahl der Einwohner fast um das Zwei-, bzw. Dreifache gestiegen. Auch in östlich gelegenen Gemeinden Kobylanka und Goleniów wird eine positive Bevölkerungsentwicklung beobachtet. Suburbanisierung wird zudem in den Gebieten rund um Koszalin und Kołobrzeg verzeichnet.

2.5. Kommunikationsbezogene, technische und soziale Infrastruktur

2.5.1. Verkehrssysteme

Straßen, Eisenbahnlinien und die Oder-Wasserstraße im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sichern Verkehrsverbindungen in zwei Hauptrichtungen Westen-Osten und Norden-Süden. Für die erste Richtung üben sie zum überwiegenden Teil eine Transitfunktion aus. Im Fall von den Woiwodschaften Dolnośląskie und Zachodniopomorskie verbinden die zwei Hauptkommunikationslinien Westen-Osten auch wichtige Regionalzentren. In der Richtung Norden-Süden sieht die Situation umgekehrt aus: die Kommunikationslinien verbinden vor allem Hauptstädte des polnischen Teils des Grenzraums sowie die dazwischen liegenden Stadtzentren, und die Transitfunktion, die mithilfe von Häfen in Szczecin und Świnoujście erfüllt wird, steht immer noch im Hintergrund.

Tabelle 7. Ausgewählte Daten über das Kommunikationsnetz des polnischen Teils des deutsch-polnischen Grenzraums (2011)

Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Von der Studie umfasstes Gebiet	Polen
Dichte der öffentlichen Straßen mit Belag (in km pro 100 km ²)	92,4	58,4	59,2	70,6	87,6
Landesstraßen (in km) einschließlich:	1 400,8	907,5	1 136,6	3 444,9	19 799,2
Autobahnen (in km)	222,3	89,2	21,6	333,1	1 069,6
Schnellstraßen (in km)	13,0	59,4	139,5	211,9	1 069,1
Woiwodschaftsstraßen (in km)	2 360,2	1 592,83	2 113,6	6 066,63	28 412,6
Regelspureisenbahnlinien genutzt (in km)	1 769	967	1 203	3 939	20 228
elektrifiziert (in km)	1 053	328	754	2 135	11 880
Dichte der Eisenbahnlinien (in km pro 100 km ²)	8,9	6,9	5,3	6,9	6,5
Pasagierverkehr in Flughäfen (in Tausend Personen)	1 626	7	262	1 896,0	21 887,0

Quelle: Daten des Hauptstatistikamts.

Ein Teil der Verkehrsinfrastruktur der Region funktioniert im Rahmen des Programmes der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T). Momentan gehören dazu: Autobahnen A2, A4, A6 und die entworfene (im Bau) Autobahn A18, Landesstraße Nr. 3 (im Teil als Schnellstraße S3), Eisenbahnlinien E20 Berlin – Warszawa, E-30 Drezno – Kijów, E59 Szczecin – Poznań – Wrocław, C-E59 Świnoujście – Zielona Góra – Międzyzlesie, Oder von der Mündung der Lausitzer Neiße bis zur Mündung zum Szczecin-Stausee, Seehäfen in Szczecin und Świnoujście und Flughäfen in Wrocław Strachowice und Szczecin-Goleniów. Woiwodschaften bestanden auf die Einbeziehung von weiteren Elementen der Verkehrsinfrastruktur in das TEN-T Netzwerk: von entworfenen Schnellstraßen S5, S6, S10, S11, des Seehafens in Police, der Strecke der Oder-Wasserstraße von Brzeg Dolny bis zur Mündung der Lausitzer Neiße, und im Bereich der externen Verbindungen die Einbeziehung von Meeresautobahnen - Świnoujście – Ystad und Świnoujście – Kłajpeda und des Flughafens Zielona Góra-Babimost. Im Zuge der Revision von EU-Leitlinien in Bezug auf das TEN-T-Netzwerk, die in den Jahren 2010-2013 durchgeführt wurde, werden mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung zu dieser Angelegenheit im Jahre 2014 die oben genannten Schnellstraßen,

grenzüberschreitenden Straßenverbindungen, die Ortschaften verbinden, in das TEN-T-Netzwerk einbezogen: Zittau (BRD)– Porajów (PL) – Hrádek am Nisou (CZ), Flughafen in Police und Meeresautobahn Świnoujście – Ystad/ Trelleborg.

Man braucht Verkehrssysteme des polnischen Teils des Grenzraumes zu modernisieren und ihnen bessere Nutzungsparameter zu verleihen. Das bezieht sich vor allem auf Straßen, Eisenbahnlinien und die Oder-Wasserstraße. Ein wichtiges Element, das bei den Entwicklungsplänen für Verkehrsnetze berücksichtigt wird, sind rechtlich geschützte Naturgebiete, darunter Natura 2000. Die geplanten Kommunikationsinvestitionen kollidieren mehrmals mit diesen Gebieten und sind ökologische Barrieren, die die Migration von lebenden Organismen unmöglich machen. Man soll bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur diese Konflikte in Betracht ziehen und ihren negativen Folgen bereits in der Planungsphase vorbeugen.

2.5.1.1. Straßennetz

Das Grundskelett von Verkehrsstraßen im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sind Straßen, die den meridionalen Verlauf haben:

- Schnellstraße S3/Landesstraße Nr. 3 (E65) Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Jakuszyce,
- Landesstraße Nr. 11 (künftig S11) Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Piła – Poznań,
- Landesstraße Nr. 5 (künftig S5) Poznań – Wrocław – Lubawka

und Straßen, die den Breitenkreisverlauf haben:

- Autobahn A2 (E30) Świecko – Poznań – Warszawa und weiter nach Moskau,
- Autobahnen A4 Jędrzychowice – Wrocław – Katowice und A18/Landesstraße Nr. 18 Olszyna – Golnice – Krzyżowa,
- Autobahn A6/Landesstraße Nr. 6 (künftig S6) Kołbaskowo – Szczecin – Gdańsk,
- Landesstraße Nr. 10 (künftig S10) Lubieszyn – Szczecin – Toruń – Płońsk,
- Landesstraße Nr. 22 Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Tczew,
- Landesstraße Nr. 20, Stargard Szczeciński – Szczecinek – Gdynia,
- Landesstraße Nr. 12 Łęknica – Żary – Szprotawa – Leszno – Jarocin,
- Landesstraße Nr. 8 Warschau – Wrocław – Kudowa Zdrój (künftig S8 auf der Strecke Warschau – Wrocław),
- Landesstraße Nr. 94, Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole.

Dieses Netz wird durch übrige Landes- und Woiwodschaftsstraßen ergänzt.

Die Hauptmängel von Landstraßen sind ihre Parameter, die von der GP Klasse (Hauptstraße mit beschleunigtem Verkehr) und häufig von der G Klasse (Hauptstraße) abweichen, vor allem zu kleine Breite, zu enger oder kein Straßenrand, nicht ausreichende Tragfähigkeit bei dem großen Anteil des Schwerverkehrs sind ein Problem. Nur 50% Landesstraßen sind in einem guten Zustand. Es gibt ungenügend Brücken über die Oder und zu wenig Umgehungsstraßen um Kleinstädte. Auch die technischen Bedingungen von Woiwodschaftsstraßen weichen deutlich von technischen Bedingungen ab, denen sie entsprechen sollen. Die Parameter von den meisten Straßen entsprechen, wie angenommen, der Klasse G-Z (Haupt- und Sammelstraßen), aber es gibt auch Stecken, die sogar der Klasse L (lokale Straßen) nicht entsprechen.

Die wichtigsten Straßeninvestitionen, die geplant oder umgesetzt werden, im Gebiet der Studie, sind:

- Bau der Autobahn A18 Olszyna – Golnice (Umbau der südlichen Fahrbahn),
- Bau der Straße S3 Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – (Knotenpunkt auf A2) – Sulechów,
- Bau der Straße S3 Sulechów – Nowa Sól – Legnica (Knotenpunkt A4),
- Bau der Straße S3 Legnica (Knotenpunkt A4) – Lubawka, nach 2013

- Bau der Straße S5 Strecke Korzeńsko – Wrocław (Knotenpunkt A8),
- Bau der Straße S6 auf der Strecke von Goleniowa bis zur Umgehungsstraße um Słupsk,
- Bau des Dauerübergangs über Świna in Świnoujście (Tunnel), der den östlichen und westlichen Teil der Stadt verbinden wird,
- Bau der westlichen Umgehungsstraße um Szczecin, mit Dauerüberfahrt (hohe Brücke oder Tunnel) über die Oder.

2.5.1.2. Eisenbahnnetz

Das Eisenbahnnetz im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums, ähnlich wie das Straßennetz, bedient zwei Hauptstrecken: die Meridian- und Breitenkreisstrecken. Das Skelett des Eisenbahnnetzes basiert auf Linien, die durch AGC und AGTC-Verträge umfasst wurden. Im Fall von Meridianstrecken sind das die Linien:

- E59 Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław,
- C-E59 Świnoujście – Szczecin – Wrocław – Chałupki, C59/1 Nowa Sól – Żagań – Węgliniec – Zgorzelec – Zawidów und C59/2 Wrocław – Międzyzlesie,

und im Fall von Breitenkreisstrecken sind das die Linien:

- E20/C-E20) – Poznań – Warszawa – Terespol,
- E30 Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka,
- C-E30 Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Medyka und C30 Horka – Zgorzelec.

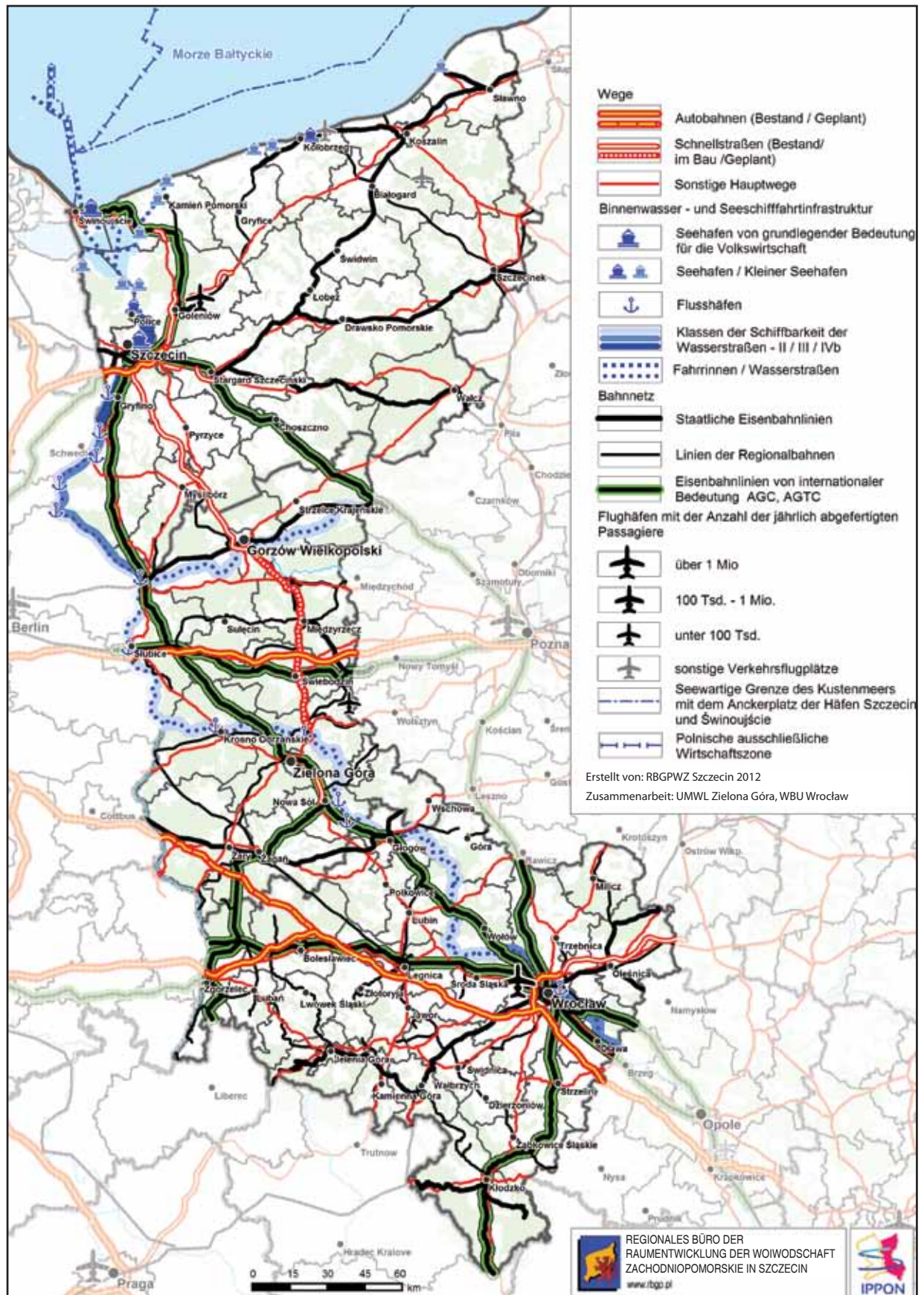
Der Haupteisenbahnnetz enthält auch andere wichtige Strecken von nationaler und internationaler Bedeutung, die von AGC und AGTC Verträgen nicht umfasst werden, u.a. die Strecken:

- Nr. 274 Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec,
- Nr. 14 Łódź Kaliska – Forst,
- Nr. 275 Legnica – Żagań – m. Gubinek,
- Nr. 275 Wrocław Muchobór – Gubinek (auf der Strecke Wrocław Muchobór – Miłkowice, die von AGC- und AGTC-Verträgen umfasste Linie),
- Nr. 358 Gubin – Czerwieńsk – Zbąszynek und 367 Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. (Verbindung Zielona Góra – Gorzów Wlkp.),
- Nr. 203 Tczew – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą,
- Nr. 404 Kołobrzeg – Szczecinek und ihre Verlängerung Nr. 405 Szczecinek – Piła,
- Nr. 403 Piła Północ – Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo,
- Nr. 210 Chojnice – Runowo Pomorskie,
- Nr. 202 Gdańsk – Koszalin – Stargard Szczeciński.

Die deutsche Eisenbahnlinie von 7,8 km, die den westlichen Teil der Stadt mit der deutschen Badeort Heringsdorf verbindet, und die mit der deutschen Bahnnetz verbunden ist, hat in Świnoujście ihre Endstrecke.

Das Grundnetz im Gebiet der Studie wird durch lokale Linien ergänzt. Die seit über 20 Jahren andauernde Dekapitalisierung der Eisenbahninfrastruktur hat dazu geführt, dass das Interesse an den Bahnverkehr unter potenziellen Kunden drastisch zurückgegangen ist und dass Zugverbindungen eingestellt sowie viele lokale Eisenbahnlinien aufgelöst wurden. Nachdem die Woiwodschaften die Rolle des Organisators von regionalen Eisenbahntransporten in 2005 übernommen haben, hat sich die Situation einigermaßen verbessert. Der Verkehr auf einigen von diesen Strecken ist jetzt normal und auf den anderen gibt es nur Güterverkehr. Manche Linien sind aber geschlossen, unbefahrbar oder auseinander genommen. Ungefähr die Hälfte der Kreisstädte im Gebiet der Studie hat keine funktionierende Bahnstation. Nur zwei Touristenstecken von dem ausgebauten Schmalspurbahnnetz (vor allem in Woiwodschaft Zachodniopomorskie) wurden behalten.

Abbildung 20. Kommunikationsnetz



Investitionen und Modernisierungsarbeiten umfassen vor allem Bahnhauptstrecken: E30 (u.a. die Umsetzung des Systems für Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs ERTMS, einschließlich des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ETCS und des Globalen Systems für Mobilfunkkommunikation GSM-R, der Elektrifizierung, des Baus der Brücke über die Lausitzer Neiße), E59 und C-E59. Darüber hinaus sollen die Modernisierungsarbeiten in einzelnen Woiwodschaften die Hauptstrecken, die zwischen-regionalen und interregionalen Verbindungen umfassen: in der Woiwodschaft Dolnośląskie die Strecken Wrocław – Jelenia Góra i Wrocław – Zgorzelec, in der Woiwodschaft Lubuskie die Strecken Czerwieńsk – Gubin, Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski. – Krzyż, in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie die Strecken Kołobrzeg– Goleniów (mit dem Bau der Abzweigung zum Flughafen in Goleniów).

2.5.1.3. Binnenschifffahrtstraßen

Die Hauptbinnenschifffahrtstraße im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums ist die Oder. Bedingungen der Schifffahrt auf der Oder sind differenziert:

- auf der mittleren kanalisierten Strecke, von Kanał Gliwicki (Gleiwitzer Kanal) bis zum Dolny Brzeg – 3. Klasse der Schifffahrt und befriedigender technischer Zustand von hydrotechnischen Anlagen.
- auf der mittleren kanalisierten Strecke von Brzeg Dolny bis zur Warthemündung (617,6 km) – 2. Klasse der Schifffahrt, Zustand der technischen Infrastruktur: sehr schlecht (in einem trockenen Jahr kann die für den Transit erforderliche Tiefe nur sporadisch erreicht werden).
- Im Unterlauf von der Warthemündung bis zum Ognica (697,0 km) - 3. Klasse der Schifffahrt,
- Im Unterlauf aus Ogonica nach Szczecin - 4. Klasse der Schifffahrt.

Alle Hauptbinnenwasserstraßen im Wasserknotenpunkt Szczecin und der See Dąbie haben auch die Klasse 5b der Schifffahrt.

Die Strecke, die für die Seeschifffahrt am einfachsten zugänglich ist, hat eine Verbindung - mithilfe von Kanälen Oder-Havel und Oder-Spree - zu dem System von deutschen und westeuropäischen Wasserwegen, dort findet auch Güterverkehr (von und zu den Häfen in Szczecin und Świnoujście sowie Passagierverkehr) statt.

In der Woiwodschaft Dolnośląskie an der Oder gibt es sechs Häfen (wobei aktiv sind nur zwei Häfen in Wrocław), in der Woiwodschaft Lubuskie gibt es auch sechs Häfen und Anlegestellen, in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie gibt es fünf Verladungskais und einen Seehafen in Szczecin.

Die Frachttransporte mithilfe der Binnenschifffahrt an der Oder sind vor allem mit dem Zuschlagstoffabbau verbunden (75% aller Transporte). Man transportiert auch Kohle aus der Woiwodschaft Śląskie nach Wrocław. Die Personenbeförderung zu touristischen Zwecken ist nur am unteren Lauf des Flusses in Wrocław und Szczecin möglich sowie lokal an seinem mittleren Lauf.

Tabelle 8. Frachttransporte mithilfe der Binnenschifffahrt im Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie nach dem Verhältnis von Transporten im Jahre 2008.¹⁶

Strecke	Tonnen	Tonnenkilometer
	(Tausend)	
Transporte binnen der Woiwodschaft Dolnośląskie	174	1555
Transporte nach/aus der Woiwodschaft Dolnośląskie	282	53827
Transporte durch die Woiwodschaft Dolnośląskie	2	1176
Alle Transporte in der Woiwodschaft Dolnośląskie	632	56558

¹⁶ Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego. (Das Programm für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Kommunikation für die Woiwodschaft Dolnośląskie.) Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa, Wrocław 2006. (Forschungszentrum für die Transportökonomik)

2001 wurde das Programm Oder 2006 angenommen, das die Grundlage für die Investitionsaktivitäten auf der Oder und in ihrem Einzugsgebiet ist. Von größter Bedeutung für den Wassertransport sind die Investitionen in die Komponente „Regulierungsbauwerke“ und ausgewählte Elemente der Komponente „Hochwasserschutzbauwerke“ (vor allem große Staubecken). Unmittelbar kann auch die Komponente „Hochwasserschutzmonitoring“ zur Entwicklung der Schifffahrt auf der Oder beitragen. Die Umsetzung der Komponente „Kläranlagen“ wird die Wasserqualität in der Oder verbessern, was die Entwicklung des Wassertourismus fördern wird. Unter strategischen Investitionen, die im Rahmen des Programms umgesetzt werden, besonders wichtig für die Beibehaltung und Entwicklung der Binnenschifffahrt ist der Bau der Staustufe in Malczyce.

In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie hält man die Modernisierung von hydrotechnischen Anlagen auf der Grenzoder für Prioritätsinvestitionen, und insbesondere die Erreichung der Parameter der Klasse 4. der Schiffbarkeit der Oder-Wasserstraße auf der Strecke Ognica (km 697,0) - Hohensaaten (km 667,2) - Angleichung an die Parameter des Oder-Havel-Kanals, die Modernisierung Wasserknotens Szczecin und den Bau des Flusshafens in Szczecin, der mit dem Seehafen integriert wäre. Das wird die Schiffbarkeitsfunktionalität der Oder auf ihrer unteren Strecke, die am besten zugänglich ist, verbessern.

In den Woiwodschaftsbewirtschaftungsplänen des polnischen Teils des Grenzraumes besteht man auf den zukünftigen Bau des Oder-Donau Kanals.

Die zweite von der Schifffahrt praktisch unbenutzte Wasserstraße ist die Warthe, die bis zur Mündung in die Netze die 2. Klasse der Schiffbarkeit hat und ein Teil des Binnenschifffahrtverbindung w-O ist. Diese Verbindung besteht nicht nur aus der Warthe sondern auch aus dem Unterlauf der Netze die nach Krzyż fließt, aus dem Unterlauf der kanalisierten Netze (Klasse 1b), Kanał Bydgoski (Bromberger Kanal) (Klasse 2), der kanalisierten Brda (Klasse 2). An der Warthe befindet sich ein Passagierhafen in Gorzów Wielkopolski.

Die Lausitzer Neiße von Gubin bis zur Mündung der Oder hat die Klasse 1a. In Gubin und Zasieki gibt es kleine Passagierhäfen.

Das Binnenwassergebiet, das als Binnengewässer eingestuft wurde, ist Szczecin-Stausee, durch den eine Wasserstraße und Schifffahrtwege führen, und der zu einem kleinen Grad für Gütertransporte mit Flusskähnen benutzt wird. Es gibt dort ein paar kleine Seehäfen, die vor allem für die Schifffahrt- und Fische-reizwecken benutzt werden.

2.5.1.4. Luftverkehr

Der größte Flughafen im Gebiet der Studie ist der Flughafen in Wrocław, der ungefähr 10 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt ist und sich in der Nähe des Autobahnknotenpunkts befindet. Der Flughafen bedient momentan 1,5 Millionen Passagiere jährlich und diese Zahl soll langfristig auf 7 Millionen steigen.

Der zweitgrößte Flughafen ist Szczecin – Goleniów, der 45 km vom Zentrum entfernt ist. Er bedient jährlich fast 300.000 Passagiere.

Beide Flughäfen gehören zum TEN-T-Netzwerk.

Der drittgrößte Flughafen Zielona Góra – Babimost (34 km vom Zentrum der Stadt Zielona Góra entfernt) bedient jährlich fast 5.000 Passagiere. Der Terminal könnte technisch sogar 100.000 Personen pro Jahr bedienen.

Die Flughäfen im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums stehen im Wettbewerb mit dem Flughafen in Poznań und vor allem mit dem in Berlin.

Im Gebiet der Studie gibt es auch andere Flughäfen, die nicht zur Kommunikation dienen, sondern die zu Sport-, Dienstleistungs- und Sanitärzwecken verwendet werden. Im Gebiet der Studie gibt es 9 Flughäfen, in der Woiwodschaft Lubuskie zwei und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie vier. Es gibt Pläne den Sanitär- und Sportflughafen in Zegrze Pomorskie, der 30 km von Koszalin entfernt ist, auszubauen und ihn auch die Kommunikationsfunktion zu geben.

Darüber hinaus gibt es in allen Woiwodschaften über zehn Flughäfen und Flughafenobjekten, die zu

Flugzwecken nicht benutzt werden. Sie gehören Privateigentümern oder Gemeinden. Manche von diesen Objekten wurden vollkommen umfunktioniert, die anderen dafür haben noch Elemente der Flughafeninfrastruktur.

2.5.1.5. Seeverkehr

Die Knotenpunkte des Seeverkehrs - Seehäfen- befinden sich nur in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie. Die Häfen von zentraler Bedeutung für die nationale Wirtschaft sind die Häfen in Szczecin und Świnoujście. In den beiden Häfen werden jährlich jeweils etwa 8-10 Millionen Tonnen Güter verladen. Szczecin ist vor allem Stückgut- und Containerhafen, während Świnoujście die größte polnische Frährebasis ist. Der Seehafen in Szczecin erweitert seine Containerverladungskapazitäten, man braucht auch einen Passagierterminal für die Bedienung von großen Ausflugschiffen und einen Stand für die Bedienung von Kähnen auf der Oder. Kapazitäten von Świnoujście werden nach Abschluss des Baus des externen Hafens mit dem LNG-Terminal steigen. Die Landesstraße Nr. 3 (S3) und die Bahnhauptstrecke E59/C-E59 sichern den Zugang vom Festland zum Seehafen in Świnoujście.

Landesstraßen Nr. 3 (S3) und Nr. 6 (A6) sowie Eisenbahnlinien Nr. 273 (C-E59), 351 (E59), 401 (E59/C-E59) sichern den Zugang vom Festland zu Häfen in Szczecin und Świnoujście.

Der Zugang zum Meer wird dank den Wasserstraßen in Zatoka Pomorska (Pommersche Bucht) und Szczecin-Stausee gesichert. In Zatoka Pomorska in der Nähe von der Reede gibt es zwei Aufstiegswege: „Aufstiegsweg nach Świnoujście“ mit der technischen Tiefe 14,5 m, und den „nördlichen Aufstiegsweg in Zatoka Pomorska“ mit der technischen Tiefe 14,3 m, was den Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 13,2 m erlaubt, in den Seehafen in Świnoujście einzulaufen und den Ankerplatz anzusteuern. Aus Świnoujście nach Szczecin über Szczecin-Stausee führt eine Wasserstraße mit einer maximalen technischen Tiefe von 10,5 m, was den Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 9,15 m erlaubt, in den Seehafen in Szczecin einzulaufen.

Da die deutsch-russische Gaspipeline nicht tief genug auf dem Boden gelegt wurde, hat das die Möglichkeit der potenziellen Vertiefung vom jetzigen nördlichen Aufstiegsweg nach Świnoujście (der sich im Gebiet der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone befindet) für Schiffe mit einem maximalen Tiefgang für die Ostsee (15 m) bechränkt, sonst ist es nötig die Nord-Stream-Pipeline an der Kreuzung mit diesem Seefrachtweg tiefer zu legen.

Hauptentwicklungsaktivitäten für den Häfen in Szczecin und Świnoujście umfassen:

- Bau des externen Hafens mit dem LNG-Terminal in Świnoujście,
- Ausbau der Fährebasis in Świnoujście
- Vertiefung des Wasserstraße Świnoujście – Szczecin zu einer Tiefe von 12,5 m,
- Ausbau der Containerbasis im Seehafen in Szczecin
- Ausbau der Infrastruktur in neuen Hafengebieten in Szczecin.

Ein weiterer Hafen im Hinblick auf seine Umsätze ist der Seehafen in Police. Im Hafen werden 2 Millionen Tonnen pro Jahr verladen - fast ausschließlich Massenladungen für Zakłady Chemiczne Police (Chemische Werke Police). Der Zugang zum Seehafen Police ist beschränkt. Man kann ihn über Woiwodschafts- und Kreisstraßen über das Szczeciner Kommunikationsknotenpunkt und Eisenbahnlinie Nr. 406 Szczecin – Trzebież, und vom Wasser von der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin erreichen.

Zu Häfen, die am offenen Meer gelegen sind, zählt auch der Seehafen in Kołobrzeg, der der größte Handelshafen an der mittleren Küste ist. 100.000 Tonnen werden hier jährlich verladen, er ist auch ein großer Fischerhafen. Der Tourismus wird aber von immer größerer Bedeutung - in dem Hafen entsteht ein Meeresbahnhof. Eine lokale Bedeutung hat der Seehafen in Darłowo, er gilt hauptsächlich als Fischerhafen und Übernachtungsmöglichkeit für Touristen. Hier werden auch Güter verladen. Beide Häfen haben Bahnverbindungen vom Festland und einen guten Zugang zu der Landesstraße Nr. 6, und der Seehafen in Kołobrzeg auch zu der Straße nr. 11. Die Häfen in Dziwnów, Mrzeżyno und Dźwirzyno sind kleine touristischen Fischerhäfen.

Abbildung 21. Meeresautobahnen



Quelle: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Flächennutzungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie)

Kleine Seehäfen an Dziwna und Kamieński-Stausee (in Wolin, Kamień Pomorski) und an Szczecin-Stausee und Rostoka Odrzańska (in Trzebież, Lubin, Nowe Warpno, Stepnica) haben keine größere überregionale Bedeutung für die Wirtschaft. Sie sind Fischerhäfen, die das Potenzial für die Entwicklung der lokalen gewerblichen Aktivität haben. Wenn sie ihre touristische Funktion für die Bedürfnisse der Seefahrt im Rahmen der Zachodniopomorski Segelroute (Zachodniopomorski Szlak Żeglarski) behalten sollen, sieht man in ihrem Fall die Umfunktionierung nicht vor, ausgenommen im Fall des Hafens in Stepnica, der als ein Seehafen, vorausgesetzt dass es eine günstige Kommunikationsverbindung geben wird, für die Bedienung des Industrieparks Goleniów benutzt werden könnte.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Flächennutzungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie) empfiehlt anderen Woiwodschaften, darunter den Woiwodschaften, die sich im polnischen Gebiet des deutsch-polnischen Grenzraums befinden: „Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem przez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych”. (Die Stärkung von Verbindungen der Seehäfen mit ihrem Festlandbasis durch den Bau und die Modernisierung von Kommunikationsverbindungen“.)

2.5.2. Energieversorgungssysteme

Nationale Übertragungs- und Distributionssysteme dienen dazu, die Elektroenergie und das Gas an die Einwohner und Wirtschaftsträger zu liefern. In den einzelnen Woiwodschaften gibt es Kraftwerke und Gasbauwerke, die zwar Elemente von nationalen Energiesystemen sind, die aber vor allem die benachbarten Gebiete mit Gas und Energie versorgen. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass die Übertragungs- und Distributionsnetze im Gebiet der Studie ausgebaut und modernisiert werden sollen.

2.5.2.1. Elektrische Energietechnik

Die Hauptquellen der Elektroenergie im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sind:

Elektrownia Turów S.A. (erreichbare Kraft nach der Modernisierung 2106 MW) in der Gemeinde Bogatynia, in der die Braunkohle vom Kohlenbergwerk in Toruszków und von Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. (1750 MW) verwendet wird mit Kraftwerken in Nowy Czarnów in der Nähe von Gryfin und Szczecin, wo die Steinkohle und die Biomasse benutzt werden. Beide Energiefirmen gehören zu den größten Elektroenergieerzeugern in Polen und haben jeweils etwa einen 7-prozentigen Anteil in der Inlandsproduktion.

Andere wichtige Elektroenergieerzeuger sind: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich Kogeneracja S.A. (mit einer elektrischen Leistung von 363 MW), Heizkraftwerke in Gorzów Wielkopolski. (94 MW) und Zielona Góra (222 MW), Kraftwerk der Papierwerke in Kostrzyń nad Odrą (28 MW) und Pumpspeicherkraftwerk Żydowo in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie (156 MW). Heizkraftwerk Pomorzany in Szczecin, Heizkraftwerk Gorzów Wielkopolski und Fortum oder Heizkraftwerk Siechnice in Wrocław sehen die Entwicklung der Energiewirtschaft mithilfe von Gastechnologien vor und können in Zukunft eine bedeutende Empfängergruppe für gasförmige Treibstoffe sein. Darüber hinaus gibt es in Woiwodschaften auch große Windparks, sie sind insbesondere in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie gelegen. Kleinere Elektroenergieerzeuger sind Wasserkraftwerke, die über das ganze Gebiet verstreut sind, Pumpspeicherkraftwerke und Windkraftwerke.

Historisch bedient (Elektroenergieerzeugung, die in Systemquellen stattfand, die vor allem im südlichen Teil Polens standfand, sowie die Energieübertragung und -verteilung an Verbraucher in dem ganzen Land) soll die Elektroenergieinfrastruktur für hohe und höchste Spannungen ausgebaut und modernisiert werden, insbesondere im Norden Polens. Der Beitritt Polens zur Europäischen Union und die anschließenden Verpflichtungen in Bezug auf die Förderung der emissionsarmen Wirtschaft haben dazu geführt, dass neue Rechtsreglungen entstanden, die die Entwicklung der dezentralen Stromerzeugung (darunter insbesondere erneuerbare Energiequellen) fördern. Als Konsequenz braucht man eine neue Konfiguration der Arbeit des Netzes. Die oben genannten Argumente sowie die Abnutzung der Elektroenergieinfrastruktur sowie der steigende Bedarf an Energie weisen darauf hin, dass die Energieinfrastruktur sowohl bei dem Übertragungsnetzbetreiber sowie bei Verteilernetzbetreibern ausgebaut und modernisiert werden soll. Diese Fragen (die mit der Modernisierung, Erstellung und dem Umbau der Infrastruktur verbunden sind) sollen in Flächennutzungsplänen berücksichtigt werden. Manche von diesen Investitionen wurden bereits in die Pläne eingetragen und die anderen sollen bei der Aktualisierung der Pläne berücksichtigt werden. Zum Beispiel weist der Flächennutzungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie darauf hin, dass das Szczecin-Ballungsgebiet einen Energiering braucht. Man plant auch die Modernisierung von Übertragungsnetzen, den Bau von neuen Transformationspunkten NN/110 kV und den Bau von neuen Strecken von Übertragungsleitungen in allen Woiwodschaften. Man plant auch, Verteilungsnetze und vor allem Hochspannungsleitungen 110 kV zu modernisieren und auszubauen. Das wird dazu führen, dass die Sicherheit von Energielieferungen steigt, die Qualität sich verbessert und die Lieferungen auch zuverlässiger werden. Das wird auch helfen, erneuerbare Energiequellen (indem man den Energieanschluss und -aufnahme ermöglicht) fördern, sowie neue Energieverbraucher ans Netz anschließen, was zu mehr wirtschaftliche und kommunale Aktivität der Woiwodschaften führen wird.

Eine richtige und nachhaltige Entwicklung der Industrieenergieinfrastruktur im Hinblick auf die Energieübertragung und -Verteilung ist nötig, um die Pläne für das Gebiet der IPPON-Studie verwirklichen zu können.

Es gibt zwei grenzüberschreitende Verbindungen zwischen dem polnischen und dem deutschen Energiesystem im Gebiet der Studie: Leitungen 400 kV Krajnik – Vierraden, die momentan eine Spannung von 220 kV haben, sowie Mikołowa – Hagenverder mit einer Spannung von 400 kV.

Die Woiwodschaft Zachodniopomorskie zieht man in Betracht im Zusammenhang mit dem Vorschlag für die Lage des Atomkraftwerkes. Im Flächennutzungsplan wurden zwei Lagen vorgeschlagen: in der Nähe von Gryfin und an der Kopań-See in der Gemeinde Darłowo. Der Investor Polska Grupa Energetyczna bevorzugt aber die Lage in der Ortschaft Gąski (Gemeinde Mielno). Die Entstehung des Atomkraftwerkes wird dazu führen, dass man die Elektroenergieinfrastruktur deutlich ausbauen muss, um die Energie aus dieser Quelle auch übernehmen zu können, was auch in den Flächennutzungsplänen der Woiwodschaften berücksichtigt werden muss.

2.5.2.2. Gasindustrie

62,7 Prozent der Einwohner der Woiwodschaft Dolnośląskie, 52,6 Prozent der Einwohner der Woiwodschaft Lubuskie und 60,8 Prozent der Woiwodschaft Zachodniopomorskie verbrauchen das Erdgas, das durch das nationale Übertragungssystem geliefert wird. Hauptquellen der Energieversorgung für das nationale Übertragungssystem sind: nationale Vorkommen des methanreichen und stickstoffreichen Gases (lokal und im Übertragungsnetz im beschränkten Gebiet - vor allem in Wielkopolska und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie verbraucht); Enstickungswerke; die Einfuhr (vor allem aus der östlichen Richtung oder aus Deutschland) durch die Verbundnetze und Anschlüsse an das System vom Jamal-Erdgasleitung (Russland-Westeuropa), LNG-Terminal in Świnoujście (im Bau), der die Differenzierung von Erdgaslieferungen ermöglicht; unterirdische Gaslager. Erdgasvorkommen, die exploitiert werden, gibt es in allen Woiwodschaften: in den Kreisen Górowski und Milicki (Woiwodschaft Dolnośląskie), in der Nähe von Górzycza, Szlichtyngowa, Grochowice und Wilkowa (Woiwodschaft Lubuskie) und in der Nähe von Barnówek und Mosteń, Zielin, Karlin, Gorzysław, Ciechnów und Daszew (Woiwodschaft Zachodniopomorskie). Unterirdische Gaslager gibt es in Woiwodschaft Dolnośląskie in Wierzchowice (Kreis Milicki) und in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie in Daszew (Kreis Białogardzki). Man plant auch ein unterirdisches Lager in der Gemeinde Marianowo zu bauen. Die unterirdischen Lager sind keine eigenständige Erdgasquelle, sie sind aber eine Reserve für das Gassystem für die Zeiten der Spitzengasnachfrage.

Das Gasverteilungssystem ist ein wichtiges Element der Gasinfrastruktur zwischen den Übertragungssystemen und Endverbrauchern. Das Verteilungssystem verteilt das Erdgas in Gasleitungen mit hohem, mittlerem und niedrigerem Druck in der Woiwodschaft, infolgedessen haben die Einwohner einen Zugang zum Netz. Einzelne Gemeinden haben nicht den gleichen Zugang zum Gasnetz, und der Ausbau des Netzes hängt davon ab, ob die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen von Lieferungen und Abnahme des Erdgases erfüllt wurden.

In Świnoujście entsteht ein LNG-Terminal, an den mithilfe von Tankschiffen das Gas in verflüssigter Form geliefert wird, und nach dem Prozess der Wiedervergasung in das Übertragungssystem eingeleitet wird (in die neu gebaute Gasleitung Świnoujście – Szczecin). In der ersten Phase wird der Terminal 5 Milliarden m³ Gas pro Jahr aufnehmen können, künftig können seine Verladungskapazitäten auf 7,5 Milliarden m³ steigen. Im Zusammenhang mit dem Bau des LNG-Terminals wird auch das Netz von Übertragungsleitung geändert. Man plant auch neue Gasleitungen zu bauen: Świnoujście – Szczecin, Szczecin – Lwówek, Lwówek – Odolanów, Szczecin – Gdańsk und die Grenze der Republik Polen (Lasów) – Taczalin – Radakowice – Gałów – Wierzchowice (Kreis Milicki) zusammen mit der Infrastruktur, die für die Bedienung in Woiwodschaft Dolnośląskie erforderlich ist, sowie der Ausbau des unterirdischen Gaslagers Wierzchowice. Im Rahmen der europäischen Initiative der Norden-Süden-Korridor werden viele Verbindungsleitungen entstehen, die die Gasübertragung zwischen den LNG-Terminal in Świnoujście und dem LNG-Terminal in Kroatien ermöglichen werden. Man hat in Polen den Bereich des Investitionsprogrammes in Gasinfrastruktur definiert, die dem freien Durchfluss des Gases auf der Nord-Süd-Achse in beiden Richtungen dienen soll. Man plant auch zwei neue Verbindungen im Süden Polens zu bauen: die Verbindungsleitung Polen-Slowakei und die Verbindungsleitung Polen-Tschechische Republik, eine neue Verbindung Polen-Deutschland und eine Verbindung Polen-Litauen. Die geplanten technischen Parameter für Verbundnetze geben die Möglichkeit, technische Kapazitäten des LNG-Terminals in Świnoujście völlig einzusetzen, vor allem wenn man bedenkt, dass die Zielkapazität 7,5 mld m³ pro Jahr nach dem Ausbau betragen soll.

Die geplante Gasleitung Baltic Pipe, das den norwegischen Gas aus Dänemark nach Polen befördern, soll in Niechorz in der Gemeinde Rewal enden. Im Flächennutzungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie gibt es Gasleitungen, die das polnische Übertragungssystem mit dem deutschen Übertragungssystem verbinden: Bernau – Szczecin (Richtung Police und Gryfino) und Börnicke – Tanowo (Richtung Police).

Über den südlich-westlichen Teil der Woiwodschaft Zachodniopomorskie und nördlich-westlichen Teil der Woiwodschaft Lubuskie verläuft der Erdölleitung Freundschaft (PERN S.A.) aus Russland nach

Deutschland, und die Aufnahme des Erdöls findet in Płock statt.

Im ganzen Gebiet der Studie gibt es deutliche Missverhältnisse zwischen der Gasversorgung in Städten und in ländlichen Gebieten; 5-7 mal mehr Großstadtbewohner als Dorfbewohner verwenden Gas. In allen Woiwodschaften gibt es Regionen, wo es das Netzgas nur in einzelnen Ortschaften gibt, oder es gibt es überhaupt nicht.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** kommt das Gas aus nationalen Quellen, wird importiert (zum großen Teil aus Deutschland) oder kommt aus gespeicherten Vorräten. In der Woiwodschaft wird geplant:

- Umsetzung von Investitionen, die der Entwicklung und Verbesserung des technischen Zustands des Systems vom Hochdruckgasnetzwerk: im Rahmen des Programms der Entwicklung des N-S Korridors (Strecke 3). Man plant dabei den Bau von Gasleitungen: Zdzieszowice – Wrocław, Czeszów – Kielczów, Czeszów – Wierzchowice,
- Entwicklung des Gasversorgungsnetzes, den Bau von Hochdruckgasleitungen samt der Gasstationen in den gewählten Gebieten,
- Anschluss von den nicht mit dem Gas versorgten Städten der Woiwodschaft ans Leitungsgas: von Bierutow, Bogatynia Lubomierz, Mieroszów, Mirsk, Prusice, Ścinawa, Świerzawa, Węgliniec, Wiązów, Wleń, Wojcieszów, Zawidów und Żłoty Stok sowie von ländlichen Gebieten (wenn die Wirtschaftlichkeitskriterien für die geplante Investition erfüllt werden).

Durch die **Woiwodschaft Lubuskie** verläuft die Transitgasleitung Jamal-Westeuropa, die Abnahme des Erdgases findet aber außerhalb der Woiwodschaft in Włocławek und Łwówek (Zębówie) statt. Über den nördlich-östlichen Teil der Woiwodschaft Lubuskie verläuft das Systemerdgasfernleitung Odolanów – Łwówek – Police. Der nördliche Teil der Woiwodschaft wird hauptsächlich mit dem importierten methanreichen Gas versorgt, wobei der südliche Teil mit dem Gas sowohl aus nationalen als auch ausländischen Quellen beliefert wird.

Das Problem mit der Gasversorgung, das bis jetzt auf zu kleine Übertragungskapazitäten des Systems vor allem im nördlichen Teil der Woiwodschaft zurückzuführen war, wird dank der Gasdruckanlage Goleńiów und dank der durch GAZ-SYSTEM S.A. gebauten Gasleitung Polkowice – Żary gelöst. Dank der Umsetzung von den oben genannten Investitionen wird es möglich sein, den Krisensituationen bei Gaslieferungen vorzubeugen.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie wird mit dem importierten methanreichen Gas aus der Richtung Gorzowa Wlkp. (Gazleitung Odolanów – Łwówek – Police) und Piła versorgt. Hauptindustrieannehmer des Erdgases sind Zakłady Chemiczne Police S.A.

Wie in den zwei anderen Woiwodschaften des polnischen Teils des Grenzraumes plant man auch den Ausbau des Gasübertragungsnetzes - von Gasleitungen und Gasstationen - um die Differenzierung von Gaslieferungen aus verschiedenen Richtungen zu sichern, sowie die Gasversorgung in den Gebieten, wo Defizite herrschen, zu verbessern, darunter zu den Gemeinden des zentralen und östlichen Teils der Woiwodschaft.

2.5.2.3. Erneuerbare Energiequellen

Wasser, Wind, Biomasse sowie heißes Wasser aus unterirdischen Quellen gehören im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums gehören zu erneuerbaren Energiequellen. Sonnenenergie wird im sehr geringen Umfang verwendet, weil ihre praktische Nutzung durch Klimaverhältnisse und immer noch hohe Anlagekosten eingeschränkt wird. Aus Studien geht hervor, dass bei aktuellem Stand der Technik und unter unseren Klimabedingungen sich lohnt Sonnenenergie nur im Sommer zu gewinnen. Sie wird dann zur Nutzwassererwärmung oder zum Trocknen von Feldfrüchten verwendet. hinsichtlich des Umfangs und Nutzung von erneuerbaren Energiequellen gibt es große Unterschiede zwischen den Woiwodschaften.

Abbildung 22. Energieversorgung.

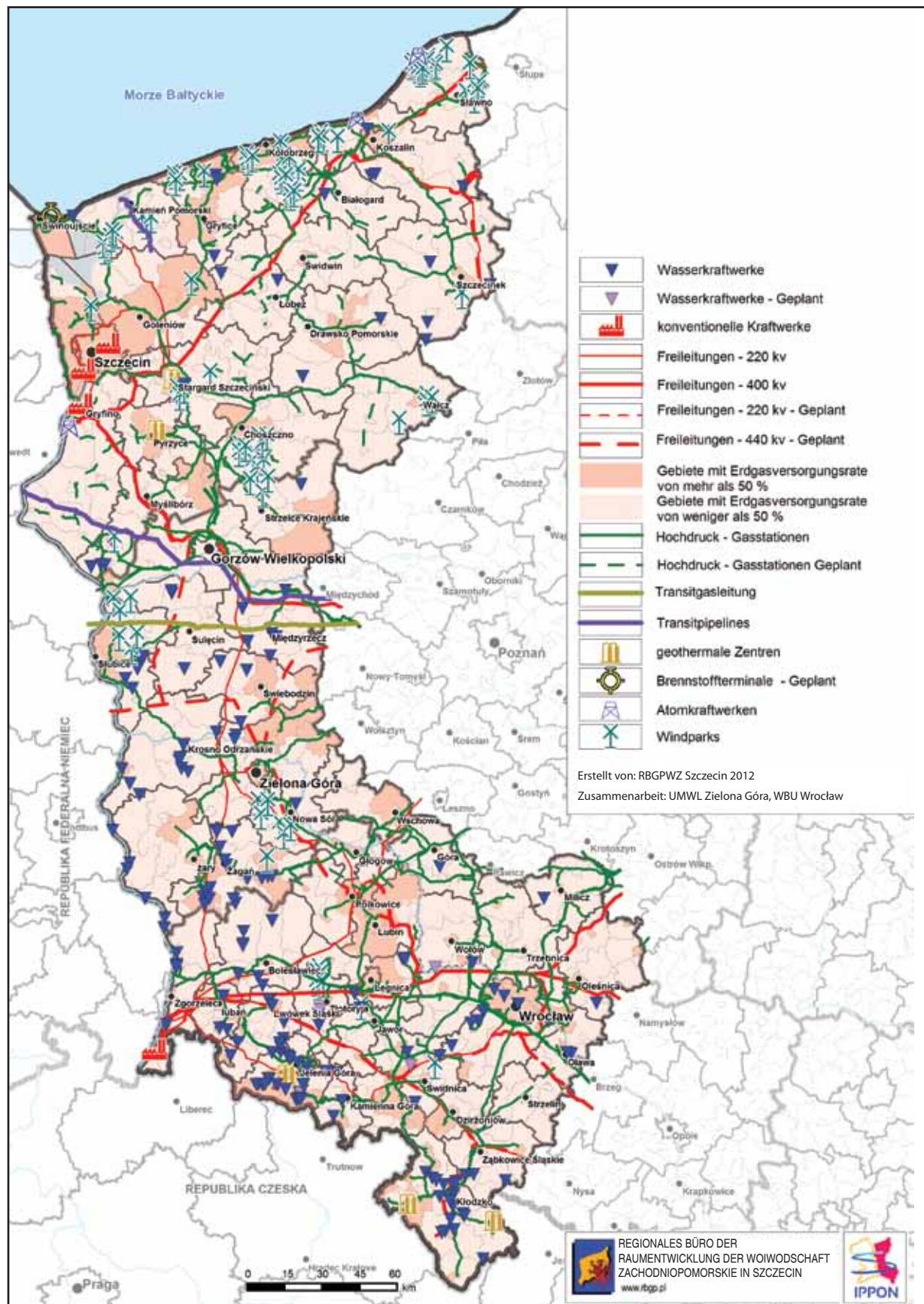


Tabelle 9. Installierte Leistung der erneuerbaren Energiequellen in MW (30. September 2012)

	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Polen
Windkraftwerke	62,3	50,6	726,4	2341,3
Erneuerbare Energiequellen gesamt	235,9	174,6	823,8	3984,1

Quelle: Angaben der Energieregulierungsbehörde.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** haben Wasserkraftwerke den größten Anteil an diesem Sektor –es gibt 50 mit einer Leistung von 100 kW bis 1 MW und 14 Werke mit einer Leistung über 1 MW. Sie befinden sich vor allem im Süden der Woiwodschaft. Bei zehn von ihnen handelt sich um Speicherkraftwerke, die auf Hochwasserrückhaltebecken gebaut wurden.

Windenergie wird lokal benutzt. In der Woiwodschaft werden Windkraftwerke in den Ortschaften Słup (Kreis Jaworski) und Gruszów (Kreis Świdnicki) betrieben. In den Kreisen Złotoryjski und Zgorzelecki laufen Bauarbeiten am vier Windkraftwerkkomplexen - 64 Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 128 MW. Die Bedingungen für eine Entwicklung der Windenergienutzung sind in der Woiwodschaft nicht besonders günstig und zwar wegen der meteorologischen Verhältnisse sowie der räumlichen Konflikte mit Naturschutzräumen. Gebiete, mit der niedrigsten Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Konflikten bei Festlegung des Standorts für eine Windanlage sind: der zentrale Teil der Woiwodschaft von Bolesławiec Richtung Wrocław und Strzelin, entlang der A4 sowie das LGOM-Gebiet.

Die Woiwodschaft verfügt über gute Möglichkeiten für den Anbau und Nutzung der Biomasse. Die Energieproduktion aus kommunalen Abfällen und aus Abwasser, und im geringeren Maße auch aus Abfällen der Lebensmittelindustrie und der Landwirtschaft erfolgt in 11 Biogasanlagen, die sich an Wasserkläranlagen befinden, sowie in 4 Biogasanlagen auf Mülldeponien.

Anlagen, die Sonnenenergie und Geothermie nutzen spielen bei der Energieversorgung der Woiwodschaft keine große Rolle. Sie werden vor allem in individuellen Haushalten sowie in Dienstleistungsanlagen und in öffentlichen Gebäuden eingesetzt.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** gibt es 54 kleine Wasserkraftwerke mit einer Gesamtleistung von 6 MW sowie ein Speichersystem in Dychów (18-90 MW). Hier treten günstige Bedingungen für die Nutzung von Windenergie auf, doch es gibt nur wenige Windkraftwerke.

Im Gebiet der Woiwodschaft gibt es reiche geothermische Lagerstätte. Ihre Temperatur, insbesondere im Norden der Woiwodschaft, weist auf die Möglichkeit ihrer Nutzung zu Heizzwecken hin. Doch eine Einschränkung stellen komplizierte Verfahren bei der Vorbereitung und Umsetzung einer Investition, technologische Gründe sowie hohe Baukosten einer Anlage dar.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** werden in Einzugsgebieten vor allem der Flüsse Rega und Myśl 65 kleine Wasserkraftwerke mit einer Gesamtleistung von ca. 13 MW haben, sowie ein Speichersystem in Żydów betrieben. Potentielle Entwicklungsmöglichkeit bei der Wasserenergieerzeugung weisen die Flüsse Parsęta, Wieprza, Ina aber, aber dort treten starke Verstreuung und geringe Einzelleistungen auf.

Im Gebiet der gesamten Woiwodschaft, und insbesondere um das Stettiner Haff und im Küstengebiet treten sehr gute Bedingungen für die Platzierung von Windkraftanlagen auf. In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie wurde fast ein Drittel der gesamten polenweiten Windkraftanlagenleistung installiert u.a. 14 große Windkraftanlagenkomplexe mit Leistungen von je 20 MW. Für einen Anschluss weiterer Windkraftwerke (3 000 MW) bis zum Jahr 2016 ist neben Modernisierung und Erweiterung des Vertriebsnetzes auch der Ausbau des Übertragungsnetzes erforderlich.

In der Woiwodschaft befinden sich einige Dutzend Wärmequellen, in den Biomasse verbrannt wird. Meistens wird dort Holzabfall verbrannt (vor allem in den Kreisen Białogardzki und Szczecinecki), und auf 6 Mülldeponien werden Biogasanlagen betrieben, die Elektroenergie mit ca. 3 MW Gesamtleistung erzeugen. In Szczecin laufen zwei Biogasanlagen, in den Gas aus Abwasser erzeugt wird. Anlagen in den landwirtschaftlichen Abfall verbrannt wird werden in zwei Ortschaften betrieben, der Bau von sechs weiteren

Anlagen wird geplant. In der Woiwodschaft gibt zwei Betriebe (in In sk und Nowogard), die Bioethanol produzieren.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie hat sehr gute Bedingungen zur Nutzung von Geothermie, insbesondere im Gebiet von Kamie  Pomorski über Szczecin und Stargard Szczeci ski Richtung Gorz w Wlkp. Jetzt wird ein Geothermiekraftwerk in Pyrzyce betrieben, mit einer Spitzenleistung von 48 MW; das zweite seit 2007 betriebene Werk in Stargard Szczeci ski wird aus technischen und wirtschaftlichen Gründen aufgelöst, aber seine Wiedereröffnung ist nicht ausgeschlossen.

2.5.3. Wasserversorgung, Abwassersysteme, Abfallentsorgung

Im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums sind Wasserleitungssysteme sehr gut ausgestaltet und sie versorgen viel mehr Einwohner als es durchschnittlich in Polen der Fall ist. Regel ist, dass Stadteinwohner im weiteren Umfang das Wassernetz nutzen können als die Landeinwohner. Auch der Anteil von Einwohnern, die das Abwassernetz im Studienraum nutzt ist höher als der Landesdurchschnitt - wobei hier der Unterschied zwischen Stadt und Land noch größer ist.

Genauso gut sieht es mit der Klärung von Abwasser aus - nur Woiwodschaft Dolno l skie liegt bei geklärtem Abwasser unter Gesamtabwasser auf dem Niveau des Landesdurchschnitts, in den Woiwodschaften Lubuskie und Zachodniopomorskie ist dieser Faktor höher und kommt auf die 100% zu.

Seit 2004 wird Landesprogramm für Abwasserklärung (KPO K) umgesetzt, das Aufgaben festlegt, die für die Umsetzung des Beitrittvertrages notwendig sind. KPO K ist ein strategisches Dokument, in dem der Bedarf gesch tzt wurde und Maßnahmen für die Ausstattung von Stadt- und Landagglomerationen mit Einwohnergleichwert (EGW) von mehr als 2 000 mit Abwassersystemen und kommunale Kläranlagen festgelegt werden. Das Programm koordiniert Aktivitäten von Gemeinden und Wasser- und Abwasserwerken. Im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums legt das Programm 324 Abwasseragglomerationen mit einem EGW von mehr oder gleich 2 000 fest und beinhaltet gleichzeitig eine Auflistung notwendiger Bau-, Ausbau- oder Modernisierungsmaßnahmen für kommunale Kläranlagen sowie Bau- und Modernisierungsmaßnahmen an Mischkanalisationen, die in diesen Agglomerationen bis Ende 2015 umzusetzen sind. Im Programm wurden 263 vorrangige Agglomerationen für die Erfüllung des Beitrittvertrages (72 in Woiwodschaft Zachodniopomorskie, 61 in Lubuskie, 130 in Dolno l skie) sowie 61 Agglomerationen, die keine Prioritäten sind (23 in Woiwodschaft Zachodniopomorskie, 9 in Lubuskie und 29 in Dolno l skie) festgelegt.

Die meisten Abfälle werden in der Woiwodschaft Dolno l skie erzeugt; es sind hauptsächlich Industrieabfälle. Ein statistischer Einwohner des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums produziert mehr Abfall, als es der Durchschnitt für Polen ist. Die meisten Einwohner werden vom organisierten System der Abfallabnahme und Beseitigung erfasst. Kommunale Abfallbewirtschaftung bedeutet weiterhin meistens, dass die Abfälle unschädlich gemacht werden bevor sie auf die Mülldeponie kommen. In den meisten Gemeinden hat man Mülltrennung eingeführt, doch die Mülltrennung ist vor allem auf Verpackungen (Glas, Plastik, Papier) eingeschränkt, seltener kommt es zu Trennung von Metallen. Der Anteil von getrenntem Müll an der gesamten kommunalen Abfallmasse ist gering, obwohl in den letzten Jahren ein Anstieg zu beobachten ist. Getrenntes Sammeln von Biomüll, Sperrmüll und gefährlichen Abfällen, gebrauchten Elektro- und Elektronikgeräten läuft sehr schlecht. Nicht ausreichend ist die Anzahl von Anlagen zur Bewirtschaftung der kommunalen Abfälle, auch des getrennt gesammelten Mülls, sowie der Abfälle, die aus dem kommunalen Abfall aussortiert wurden. Es fehlen auch Anlagen zur Verwertung von Bioabfall, das aus der Grünflächenpflege und aus der Gastronomie kommt. Zwischen Stadt und Land treten bedeutende Unterschiede in der Abfallwirtschaft auf. In keiner Woiwodschaft gibt es eine Anlage zur Verbrennung der kommunalen Abfälle.

Obwohl Müll organisiert gesammelt wird entstehen immer noch illegale M llkippen, auf die nicht nur kommunale Abfälle, sondern auch Bauabfall, Reifen, gebrauchte Haushaltsgeräte, alte Möbel, Autobatterien, Asbestabfall, gebrauchte Elektrogeräte kommen. Jedes Jahr werden diese illegalen Deponien im Rahmen von Aktionen, die Gemeindeselbstverwaltungen organisieren, beseitigt. Das sichtbare Phänomen, bei dem es zur Verringerung der Anzahl von kommunalen Abfällen kommt, aber keine sichtbare

Verbesserung ihrer Bewirtschaftung zu sehen ist ist beunruhigend, denn es kann bedeuten, dass man sich den Abfall unkontrolliert entledigt, dass illegale Mülldeponien entstehen und Abfälle in hauseigenen Öfen und anderen Anlagen verbrannt werden.

Im Juli 2011 wurde ein Gesetz verabschiedet, das das Gesetz über die Aufrechterhaltung der Sauberkeit und Ordnung in Gemeinden sowie andere Gesetze ändert. Bei diesem Gesetz wurden zum Vorbild Erfahrungen von anderen europäischen Staaten genommen und es ändert die bisherige Abfallwirtschaft. Im neuen System geht man davon aus, dass die Gemeindeselbstverwaltung für das Sammeln und die richtige Bewirtschaftung der Abfälle verantwortlich wird. Im neuen System der kommunalen Abfallwirtschaft wird Gemeinde Einfluss auf alle seine Bestandteile haben, und dadurch wird sie die Abfallwirtschaft in ihrem Gebiet gestalten können.

Tabelle 10. Ausgewählte Angaben über die Wasser- und Abwasserwirtschaft und die Abfallwirtschaft im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums (Jahr 2010)

Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Gebiet der Studie	Polen
Anteil der Bevölkerung, die Wasserleitungen nutzt (in %)	91,6	89,6	93,4	91,8	87,6
Anteil der Bevölkerung, die Abwassersystem nutzt (in %)	69,3	64,4	76,0	70,5	63,5
Anteil vom geklärten Abwasser an der Gesamtzahl von Abwasser, das zu klären ist (in %)	97,0	98,3	99,3	96,8	92,3
Kommunale Abfälle pro Einwohner (in kg)	314,0	292,3	311,8	309,4	255,0
Erzeugtes Abfall insgesamt pro 1 km ² (in kg)	1 682,0	65,4	261,1	711,7	362,9

Quelle: Daten von GUS.

2.5.3.1. Wasser und Abwasserwirtschaft

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** haben alle Städte kommunale Wasserleitungen, aber der Umfang der Abschlüsse an das Abwassersystem ist deutlich geringer, obwohl er ständig steigt. 89 Städte leiten das Abwasser in Kläranlagen ab; ohne Kläranlagen sind Städte Międzybórz und Prusice. Viel schlechter sieht die Situation im ländlichen Raum aus, wo bereits größtenteils Wasserleitungsnetze, aber meistens keine Anlagen zur Aufnahme und Behandlung des Abwassers vorhanden sind. Nur sechs Gemeinden sind zu 100% mit Wasser- und Abwassernetz ausgerüstet: Brzeg Dolny, Jerzmanowa, Kunice, Legnickie Pole, Rudna, Warta Bolesławiecka. Die meisten Kanalisationsanschlüsse besitzt Kreis Lubiński (92,2%), dann Wrocław (91,3%) und Kreis Legnicki (90,5%). Das schlechteste Abwassersystem hat der Kreis Strzeliński (35,8%). In 23 Gemeinden gibt es kein sanitäres Abwassernetz zur Aufnahme des Haushalts- und Betriebsabwasser aus Wohnbebauung.

Im Gebiet der Woiwodschaft arbeiten 13 Gemeindeverbände, die in ihrem Programm Aufgaben zu der Wasser- und Abwasserwirtschaft haben, davon vereinen zwei von ihnen – Gemeindeübergreifender Verband Ländliche Wasser- und Abwasserleitungen in Wschowa [Związek Międzygminny Wodociągów i Kanalizacji Wiejskich] (mit Sitz in der Woiwodschaft Lubuskie) sowie Verband der Gemeinden im

Einzugsgebiet von Górna Barycz in Krotoszyn [Związek Gmin Zlewni Górnej Baryczy] (mit Sitz in der Woiwodschaft Großpolen) –Gemeinden aus beiden Woiwodschaften.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** ist das Wasserleistungsnetz am schwächsten ausgebaut, was aus einem niedrigen Index für ländlichen Raum resultiert. Der Anteil der im Jahr 2011 das Netz in den Dörfern nutzenden Bevölkerung betrug in der Woiwodschaft 64,4%, und in den Städten waren das 88,1%. Der größte Anwohneranteil nutzt die Kanalisation in Gorzów (95,3%) und in Zielona Góra (92,0%) sowie in den Kreisen Świebodziński (68,2%) und Międzyrżecki (62,9%). Die meiste Menge von Abwasser wird in den Städten Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra sowie in Ortschaften in den Kreisen Gorzowski und Żarski abgeleitet. Die größte Menge an unbehandeltem Abwasser blieb in den Kreisen Żagański, Świebodziński und Nowosolski.

Im Jahr 2010 wurden im Woiwodschaftsgebiet 98 Kläranlagen für kommunales Abwasser betrieben, davon waren 2 mechanische Kläranlagen, 67 biologische Kläranlagen und 29 Kläranlagen mit weitgehender Nährstoffentfernung. Im Gebiet der Woiwodschaft gab es im Jahr 2010 34 Förder- und Kläranlagen.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie hat die höchsten Richtwerte bei Wasserversorgung aus Wasserleitungen, Abwassersystemen und Abwasserbehandlung. In der Woiwodschaft wurden zwei Projekte beendet: „Verbesserung der Wasserqualität in Szczecin“ sowie „Integrierte Wasser- und Abwasserwirtschaft im Einzugsgebiet von Parsęta.“ Ziel dieser Projekte waren komplexe Umstellung der Wasser- und Abwasserwirtschaft sowie Anpassung des Systems an die Anforderungen der Europäischen Union.

Im Rahmen des Umsetzungs des Landesprogramms für Abwasserklärung wurden in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie 72 vorrangige Abwasseragglomerationen zur Erfüllung der Vorgaben des Beitrittsvertrags, sowie 23 nicht vorrangige Agglomerationen festgelegt; die Umsetzung endet im Jahr 2015.

2.5.3.2. Abfallwirtschaft

Woiwodschaft Dolnośląskie. Im Jahr 2011 kam nur 10% der gesamten Abfallmasse aus der Mülltrennung. Eindeutig herrschen Systeme vor, in den gemischte kommunale Abfälle gesammelt werden, die dann, meistens im unverarbeiteten Zustand, auf 50 Deponien gelagert werden. Um die geforderten Kriterien für Lagerung von behandelten Abfällen erfüllen zu können ist eine Beschleunigung des Baus von Abfallbehandlungsanlagen erforderlich - im Gebiet der Woiwodschaft sind 10 solche Anlagen in Betrieb.

Es ist erforderlich außer den kommunalen Abfällen auch eine große Menge von Produktionsabfällen zu sammeln. Sie werden auf 37 Deponien gelagert. Im Jahr 2011 wurden in der Woiwodschaft 35,1 Mio. Tonnen Industrieabfälle produziert. Sie stammen vor allem aus der Bergbauindustrie und der Energiewirtschaft, und eine besonders große Gruppe bilden Abfälle, die beim Flotationsprozessen in der NE-Metallindustrie entstehen. Im Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie befindet sich die europaweit größte Anlage zur Beseitigung des mineralischen Abfalls „Eiserne Brücke [Żelazny Most]“, die zu KGHM Polska Miedź S.A. gehört. Das jährliche Volumen der gelagerten Abfälle aus Flotationsverfahren schwankt zwischen 20 - 26 Mio. Tonnen.

In Niederschlesien sind 13 Sammelstellen in Betrieb, wo gefährliche Abfälle gelagert werden. Die meisten Deponien gibt es in der Region um Legnica, die wenigsten in der Region um Wałbrzych. 54% der Abfälle werden recycelt, 22% - unschädlich gemacht und 22% werden gelagert. Aufzulösen sind die letzten zwei Atomfriedhöfe.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** wurden im Jahr 2011 die meisten Abfälle in den Kreisen Zielonogórski (401,9 Tsd. t), Żarski (146,8 Tsd. t), Świebodziński (92,1 Tsd. t), die wenigsten im Gebiet der Kreise Wschowski (5,8 Tsd. t) und Międzyrżecki (18,0 Tsd. t) hergestellt.

Im Jahr 2010 wurden in der Woiwodschaft 2,8 Mio. t Industrieabfälle hergestellt. Recycelt wurden über 1,9 Mio. Tonnen, und entsorgt wurden 160 Tsd. t. Unter den Abfällen herrschten Abfälle von der Holzverarbeitung sowie von der Produktion von Platten und Möbeln, Zellulosemasse, Papier und Pappe vor. Gefährliche Abfälle machten ca. 0,5% aus.

Im Jahr 2010 gab es 28 Mülldeponien, davon: 21 Deponien für kommunale Abfälle, die keine

Gefahrenstoff- und Inertstoffdeponien sind. Müll wurde auch auf Deponien außerhalb der Grenzen der Woiwodschaft Lubuskie gelagert.

In der Woiwodschaft befinden sich drei Recyclinganlagen: in Długoszyn, Gorzów Wlkp. und Zielona Góra, die Sortierlinien sowie Anlagen zur Bioabfallbewirtschaftung besitzen. Sortierlinien sind auch in vier weiteren Ortschaften vorhanden, außerdem werden Anlagen zur thermischen Abfallumwandlung betrieben.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie. Wirtschaftabfälle werden von der Chemieindustrie, Energiewirtschaft, Holzindustrie und Baubranche erzeugt. Das Chemiebetrieb Zakłady Chemiczne Police S.A. erzeugte knapp 37% aller Abfälle, vor allem waren das Phosphorgipse sowie Lösungen und Schlamm, und in der Energiewirtschaft ist der Hauptproduzent von Müll das Kraftwerkkomplex Zespół Elektrowni Dolna Odra SA, das ca. 5-6% Abfall erzeugt. Recycelt, entsorgt, mit Ausnahme der Lagerung, und rückgewonnen durch Lagerung wurden 66,4% der Industrieabfälle.

Der Anteil der gefährlichem Abfälle geht zurück und beträgt 1,4%. Es handelt sich dabei vor allem um Industrieabfälle, anorganische chemische Stoffe (Schwefelsäure und schwefelige Säure als Abfall) und Abfallöle.

In der Woiwodschaft befinden sich 114 Deponien, davon sind 41 in Betrieb. 22 von ihnen haben Entgasungsanlagen. Gasverwertung mit Energierückgewinnung findet in 7 Stationen statt.

2.5.4. Hochwasserschutzsysteme

Der polnische Teil des polnisch-deutschen Grenzraums ist eins der am stärksten durch Hochwasser gefährdeten Gebiete in Polen. Die größte Gefahr stellt die Oder dar. Entstehung von Hochwasser wird von physiogeographischen Bedingungen begünstigt: im südlichen Teil tritt Hochwasser an Flüssen, die von den Bergen runter kommen auf und die Hochwasserwelle verschiebt sich entlang der Oder bis zur Mündung, im Nordteil kommt es auch zu sturmbedingten Überschwemmungen, die durch das Vordringen des Ostseewassers in die Oder verursacht werden, sowie zu staubedingten Überschwemmungen, die die Folge der Anstauung von Eisschollen in der Flussmündung sind. An den Odernebenflüssen tritt Hochwasser von unterschiedlicher Intensität auf, schmerzlich wird insbesondere dann, wenn Bergflüsse aus den Ufern geraten. Die Hochwassergefahr bringen auch Flachlandflüsse mit: Warthe, Netze sowie Flüsse des Küstengebiets.

Technischer Hochwasserschutz besteht vor allem aus Rückstaubecken, Polder, Hochwasserdämmen und kleinen Rückstausystemen. Am wirksamsten ist der Rückstau an Gewässern, die von den Bergen in die Oder fließen sowie an der Oder selbst. Je näher man an die Flussmündung zur Ostsee kommt, desto größere Rolle spielen Polder und Hochwasserschutzdämme. Die letzten Anlagen bilden im Flachland den Hauptschutz vor Überschwemmungen. Angesichts der bestehenden Bedarfs gilt der Zustand der Infrastruktur zum Hochwasserschutz als nicht ausreichend.

Die einzelnen Woiwodschaften des polnischen Teils des Grenzgebietes haben ihre besonderen Probleme mit der Hochwassergefahr und dem Hochwasserschutz.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** kommt es normalerweise zum Hochwasseranstieg im Einzugsgebiet der Oder in der Sommerzeit auf. Grund dafür sind intensive Niederschläge in den Bergregionen. Die Oder, die das Gebiet der Woiwodschaft auf einer Länge von 280 km schneidet erzwingt eine Aufteilung der Woiwodschaft in drei Hochwasserregimezonen auf: Flachlandzone (Flüsse Barycz, Widawa, Oława, Ślęza, Bystrzyca, Kaczawa), Vorland und Gebirge (Flüsse Glatzer Neiße, Bober, Kwis, Lausitzer Neiße).

Im Einzugsgebiet der Oder lassen sich Gebiete unterscheiden, in den der Hochwasserschutz besondere Aufmerksamkeit erfordert. Sie zeichnen sich durch Konzentration von sozialen, wirtschaftlichen oder kulturellen Gütern sowie durch physiographische Bedingungen aus, die den hohen Wasserfluss begünstigen (Vorland und Bergland). Regionen mit erhöhtem Hochwasserrisiko sind:

- Ballungszentrum Wrocław wegen seines demografischen, wirtschaftlichen und kulturellen Potentials,
- Glatzer Kessel wegen der äußerst intensiven Gefährdung durch folgenschwere Überschwemmungen (Bergregion),

- Westsudeten, wegen der äußerst intensiven Gefährdung durch folgenschwere Überschwemmungen (Bergregion),
- Zittauerbecken, wegen der Verluste, die durch das Hochwasser im Jahr 2010 erlitten wurden (Grenzgebiet).

Im Gebiet der Woiwodschaft befinden sich 12 große multifunktionelle Rückstaubecken, die für den Hochwasserschutz, Wasserversorgung, Oderzuspeisung, Schifffahrt, hydroenergetische Zwecke, zum Angeln und Erholung genutzt werden. Das Gesamtvolumen der Becken beträgt 283,9 Mio. m³. Dagegen beträgt das Gesamtvolumen der ungefüllten Hochwasserschutzbecken, die in der Woiwodschaft liegen 26,3 Mio. m³. Alle Becken wurden am Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut. Die größte Fläche und Volumen haben Behälter, die im Kreis Jeleniogórski liegen.

Im Odertal befinden sich 4 Polder mit einer Fläche von 5 982 ha und Fassungsvermögen von 48 Mio. m³, die ein Bestandteil des Hochwasserschutzsystems der Ballungszentrums Wrocław sind. Außerdem befinden sich in der Woiwodschaft 3 840 kleine Rückhalteanlagen mit gesamten Fassungsvermögen von 155,4 Mio. m³: Wasserstauanlagen, Wasserbehälter, Fischteiche und sonstige hydrotechnische Anlagen.

Den besten Schutz vor Hochwassergefährdung, die durch Rückstaubecken gemindert wird, bietet das Einzugsgebiet von Bystrzyca (Becken Lubachów, Mietków und Dobromierz) sowie von Bober (Becken Bukówka, Sosnowka, Pilchowice sowie Leśna und Złotniki).

Die gesamte Länge der Hochwasserschutzdämme an allen Flüssen der Woiwodschaft beträgt 1 332,6 km, davon haben Oderdämme und -polder eine Länge von 380 km. Sie schützen vor Hochwasseranstieg ca. 8% der gesamten Woiwodschaftsfläche. Hochwasserdämme entlang der meisten Flüsse sind nicht durchgehend. Bei 575,4 km der Dämme sind Wiederaufbau- und Modernisierungsarbeiten erforderlich. Mit einer Ausnahme werden keine Maßnahmen geführt, die als Ziel eine Vergrößerung des Rückstaus in Flusstälern durch Entfernung der Dämme von den Flüssen haben.

Einfluss auf die Hochwassersicherheit im Gebiet Niederschlesiens hat auch ein Hochwasserschutzsystem das außerhalb der Woiwodschaft im oberen Einzugsgebiet der Oder liegt. Die wichtigste Investition zum wirksamen Hochwasserschutz ist der Bau des Beckens Racibórz in der Woiwodschaft Śląskie. Im Jahr 2002 wurde als erste Bauetappe dieses Beckens Polder Buków in Betrieb genommen.

In der **Woiwodschaft Lubuskie**, die ganz im Einzugsgebiet der Oder liegt, befinden sich hochwassergefährdete Gebiete entlang des gesamten Oderlaufs, sowie entlang der Warthe von Skwierzyna bis zur Mündung in die Oder in Kostrzyn nad Odrą, entlang des gesamten Netze-Abschnitts und entlang des Bobers und der Lausitzer Neiße.

Zu einem Hochwasseranstieg an der Oder und an ihren Nebenflüssen kommt es außerhalb der Woiwodschaftsgrenzen an den Flüssen Bober, Kwis und Lausitzer Neiße, sowie an ihren Bergnebenflüssen. Im Frühling gibt es vor allem Schneeschmelzeüberflutungen. Niederschlagsüberflutungen treten vor allem in Sommermonaten auf, im Winter entsteht Stauhochwasser, obwohl es weniger häufig vorkommt. Sommerüberschwemmungen verlaufen langsam und lang. Ihre Form und Verlauf hängen größtenteils von der Wasserwirtschaft an Staubecken in Sudeten ab. Auch der Ablauf des Wasseranstiegs an der Warthe wird größtenteils durch den Staudamm in Jeziorsko geregelt, der in der Woiwodschaft Łódź liegt. Beim Schutzmaßnahmen vor Stauhochwasser an der Oder wird vor allem Eis gebrochen und so der Abfluss von Einschollen in den Mündungsabschnitt ermöglicht.

Gebiete entlang der Lausitzer Neiße, die besonders dem Hochwasserrisiko ausgesetzt sind, sind die Stadt Gubin, wo es an der polnischen Seite keine Dämme gibt und die Höhe des flussnahen Gebietsstreifens in einigen Abschnitten viel niedriger als der Dämme an der deutschen Seite ist, sowie zwei unterhalb von Gubin liegende Flussabschnitte mit einer Gesamtlänge von 18 km, wo zwar Dämme an der polnischen Seite sind, aber ihre Kronen auf großen Längen mehr als 0,5 m tiefer als an der deutschen Seite liegen.

Das Hochwasserschutzsystem bilden:

- Hochwasserschutzdämme mit einer Gesamtlänge von 815 km,
- Hochwasserpolder im Odertal (Bytom Odrzański-Tarnów Bycki, Połupin, Krzesin-Miłów), Warthe-tal, Netzet,

- breite Flusstäler, die bei Warthehochwasser (Santok – Zakola Santockie, Park Narodowy Ujście War-ty) und Netzehochwasser (Trzebiec – Drezdenko, Gościmiec) überflutet werden,
- Wasserbecken – Seen mit Gesamtvolumen von 7 Mio. m³
- sowie 43 Pumpenwerke in Zielona Góra und Gorzów Wlkp.

Ein Bestandteil zur Einschränkung des Auftretens von Hochwasserfolgen in der Woiwodschaft Lubuskie ist die Umsetzung des Programms für die Oder 2006. Ziel ist u.a. die Beseitigung der Hochwasserschäden aus dem Jahr 2003, bau eines Hochwasserschutzsystems, Naturschutz sowie Erhaltung und Entwicklung von Binnenschifffahrt.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** umfasst das Gebiet der Hochwassergefährdung das Odertal sowie Gebiete um Stettiner Haff, wo alle Hochwasserarten auftreten können (Niederschlaghochwasser, Schneeschmelzhochwasser, Stauhochwasser und Sturmhochwasser). Eine besonders gefährliche Situation im unteren Oderlauf kann dann entstehen, wenn gleichzeitig flussabwärts Wasserwellen von der Schneeschmelze oder von Niederschlag und in die andere Richtung anschwellendes Sturmhochwasser (sog. Rückstau) aufeinandertreffen. Hochwasseranstieg an der Oder führt dazu, dass die Hochwassergefahr auch an den Mündungsabschnitten ihrer Nebenflüsse auftritt. Die Gefahr einer Überschwemmung im mittleren Lauf dieser Nebenflüsse, auch an den sich innerhalb der Woiwodschaftsgrenzen befindenden Nebenflüsse der Netze (Drawa, Gwda mit Piława) hängt vor allem mit dem Abfluss von Schneeschmelze, seltener mit Niederschlagswasser zusammen.

Ähnlich wie im Fall der Oder an den Flüssen im Küstenraum der Woiwodschaft Zachodniopomorskie – Reda, Parsęta, Wieprza – das Auftreten von Hochwasseranstiegs jeder Art möglich. Die meisten Hochwassergefahren in den Mündungsabschnitten dieser Flüsse entsteht durch Stormhochwasser, die gleichzeitig mit aus dem oberen Teil des Einzugsgebietes auftretender Niederschlags- oder Schneeschmelzewelle auftreten können.

In manchen Abschnitten der Ostseeküste kommt es zum allmählichen Rückgang der Küstenlinie infolge von Ufererosion und -abrasion, Erdbeben an den Seeböschungen, Dünen und Kliffen.

Technisches Hochwasserschutzsystem in der Woiwodschaft umfasst:

- 551 km Hochwasserschutzdämme (ohne Międzyzdrze),
- Rückstaubecken (Rejowice, Niedalino, Rosnowo, Połczyn-Zdrój),
- Polder und Uferbefestigungen.

An der Ostseeküste werden Maßnahmen durchgeführt, bei den gefährdete Abschnitte der Seeküste verstärkt werden: man kommt zu künstlichen Befüllung mit Sand, es werden Uferbefestigungen gebaut und modernisiert.

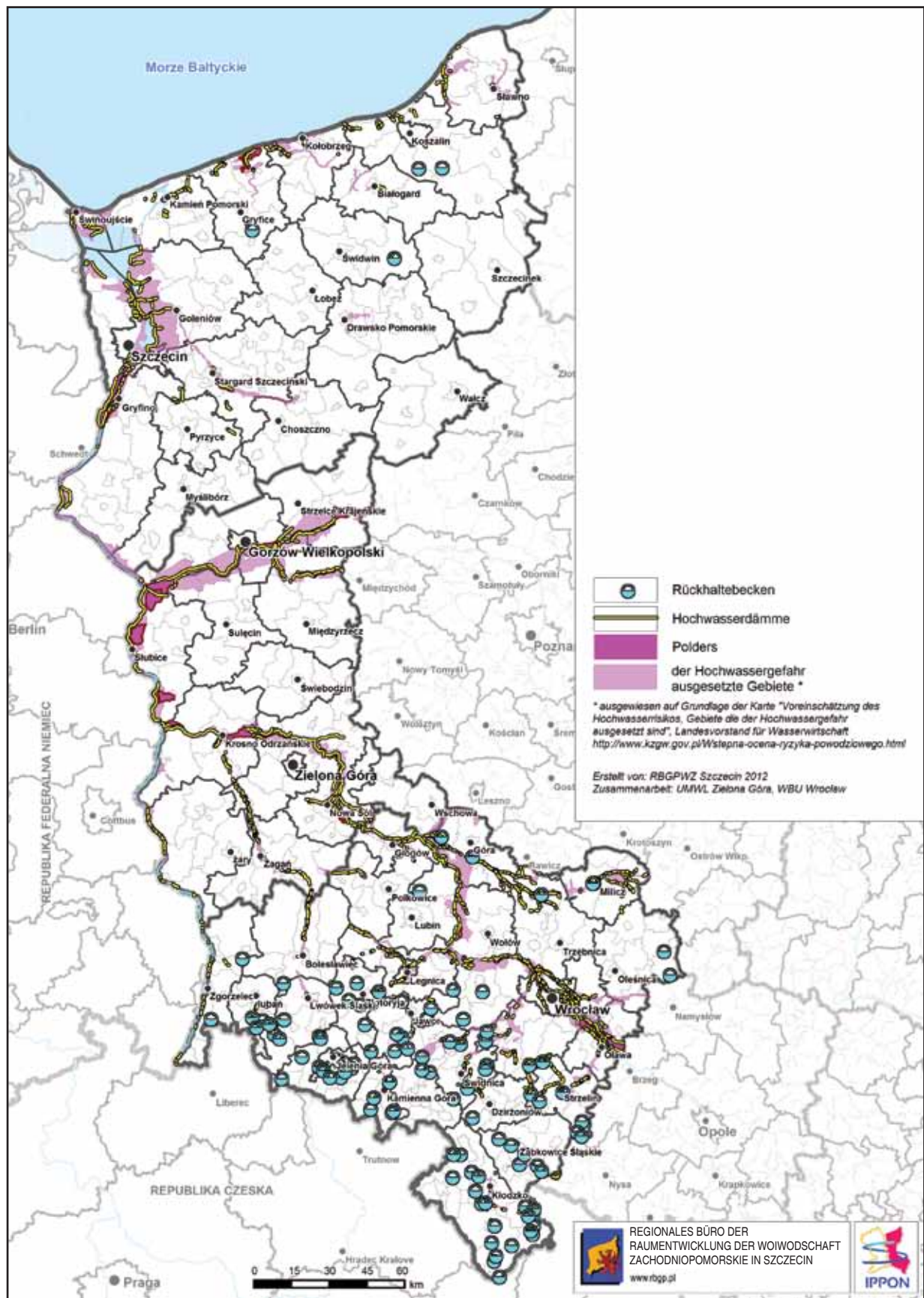
Im Dezember 2012 wurden vom Landesvorstand für die Wasserwirtschaft eine Studie: „Voreinschätzung des Hochwasserrisikos“ erstellt. In Rahmen dieses Dokumentes wurden Karten von Gebieten erstellt, in den „das Auftreten von Hochwasser wahrscheinlich ist“. Für Gebiete, die auf diesen Karten ausgewiesen wurden wurden „Karten der Hochwassergefährdung“ und „Karten des Hochwasserrisikos“ erarbeitet, die Grundlage für die Erstellung von „Plänen für das Hochwasserrisikomanagement“ sind. Diese Gebiete stellt Abbildung 23 dar.

2.5.5. Soziale Infrastruktur

2.5.5.1. Hochschulen

Der Anstieg der Hochschulzahl in den Jahren 2002-2010 im gesamten polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums spiegelte sich nicht in einen Anstieg von Studenten ab. Obwohl an Hochschulen der Woiwodschaft Dolnośląskie ein Anstieg der Studentenzahl verzeichnet wurde hat man gleichzeitig in den Woiwodschaften Zachodniopomorskie und Lubuskie einen Studentenrückgang festgestellt. Aus diesem Grund fällt die Bilanz in den Jahren 2002-2010 negativ aus und beträgt ca. 4 Tsd. Studenten.

Abbildung 23. Hochwasserschutz



Über die meisten Hochschulen, die gleichzeitig sehr gut beurteilt werden, verfügt Wrocław. Nach einer Rangliste der Zeitschrift „Rzeczpospolita“ und des Verlags „Perspektywy“ für das Jahr 2012 befinden sich unter den besten zehn polnischen Hochschulen sowohl die Breslauer Universität als auch die Breslauer Polytechnische Hochschule. Eine Hochschule aus Westpommern, die den höchsten Rang erzielt hat ist die Pommersche Medizinische Universität in Szczecin (Platz 21.).

Im Jahr 2010 gab es in der **Woiwodschaft Dolnośląskie** 38 Hochschulen (davon 24 waren in Wrocław), 16 didaktische Fernabteilungen, Filialen und Konsultationspunkte. Hinsichtlich der Studentenzahl belegt die Woiwodschaft landesweit den vierten Platz. Auf allen Hochschulen Niederschlesiens werden 168,4 Tsd. Studenten ausgebildet (9,2% der gesamten Studentenzahl in Polen). Der Anstieg der Studentenzahl in den Jahren 2002-2010 betrug 11,3% (landesweit waren das 1,6%). Die größten Hochschulen sind: Breslauer Universität, Breslauer Polytechnische Hochschule, Medizinische Hochschule, Naturwissenschaftliche Universität und Wirtschaftsuniversität.

Seit 1999 werden neue Hochschulen und Fernfilialen gebildet; es sind drei akademische Zentren mit sub-regionaler Auswirkung entstanden: Legnica, Wałbrzych und Jelenia Góra. Neue Hochschuleinrichtungen wurden in Lubin, Kłodzko, Głogów, Świdnica, Polkowice und Nowa Ruda gegründet.

Im Jahr 2009 betrug in der Woiwodschaft Dolnośląskie die Zahl von Studenten im Aufbaustudium 14 554, und die Zahl von Doktoranden 3 598 (10,6% aller Doktoranden in Polen).

Woiwodschaft Lubuskie: die größte Hochschule ist die Grünberger Universität. Außerdem hat sich in der Woiwodschaft Fachhochschulwesen entwickelt, wie die staatlichen Fachhochschulen in Gorzów Wlkp. und Sulechów sowie Hochschulen mit unterschiedlichen Richtungen in Zielona Góra, Gorzów Wlkp., Żary, Paradyż und Kostrzyn nad Odrą

Eine Filiale der Adam-Mickiewicz-Universität in Posen ist Collegium Polonicum in Słubice – eine Hochschule, die didaktische Arbeiten und Forschungsarbeiten an wirtschaftlichen, rechtlichen, kulturellen, ökologischen und räumlichen Aspekten der Entwicklung des polnisch-deutschen Grenzgebietes führt. in Gorzów Wlkp. gibt es wiederum die im Jahr 1971 gegründete Filiale der Posener Sportakademie.

In der Woiwodschaft Lubuskie kommt es zum Rückgang der Studentenzahl. Im Studienjahr 2009/2010 waren das 25,7 Tsd., seit 2002 hat sich diese Zahl um 25% verringert.

Im Studienjahr 2010/2011 haben Aufbaustudium 1,7 Tsd. Personen und Doktorstudium 116 Personen gemacht.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** gibt es acht öffentliche Hochschulen: 5 in Szczecin, 2 in Koszalin, und 1 in Wałcz. Die größten Hochschulen sind: Westpommersche Technologische Universität, Stettiner Universität, Pommersche Medizinische Universität in Technische Hochschule von Koszalin.

In der Woiwodschaft befinden sich auch 15 nicht-öffentliche Hochschulen. Die meisten Hochschulen (auch von außerhalb der Woiwodschaft) haben ihre Außenstellen in kleineren Zentren: Kołobrzeg, Świnoujście, Wałcz, Szczecinek, Gryfice, Świdwin, sowie Vorlesungspunkte in Choszczno und Dębno.

Im Jahr 2009 studierten in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie 76,2 Tsd. Studenten, seit 2002 gab es einen Rückgang der Studentenzahl von 17%. In der Zeit 2002-2009 ist auch die Zahl der Doktoranden von 1 168 auf 1 054 geschrumpft.

In allen drei Woiwodschaften wird immer häufiger von Studenten Direktstudium an öffentlichen Schulen gewählt - die Anzahl von Studenten an privaten Hochschulen geht zurück. Die Anzahl von Studenten im Aufbaustudium steigt.

2.5.5.2. Gesundheitswesen

Im Jahr 2010 waren in der **Woiwodschaft Dolnośląskie** 67 Krankenhäuser in Betrieb. Medizinische Fachleistungen werden in den größten Städten: in Wrocław, Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych, Głogów und Bolesławiec erbracht. Im Jahr 2010 betrug die Bettenanzahl in Krankenhäusern der Woiwodschaft Dolnośląskie 14 126 (49 betten auf 10 Tsd. Einwohner). Die meisten Krankenhausbetten pro 10 Tausend Anwohner fallen in den Kreisen Jeleniogórski und Kamiennogórski sowie in Wrocław zu. Die wenigsten

gibt es in den Kreisen: Jaworski, Ząbkowicki, Średzki und Górowski. Die Einwohner der Kreise Polkowicki, Legnicki und Wrocławski finden medizinische Hilfe in Krankenhäusern, die in anderen Kreisen liegen. Zu beobachten ist ein stetiger Anstieg der Bettenzahl in Pflege- und Heilanstalten sowie in Hospizen. Die Erreichbarkeit der medizinischen Leistungen, die mit der Anzahl des medizinischen Personals pro 1 000 Anwohner gemessen wird (Ärzte, Zahnärzte, Apotheker, Krankenschwester) betrug in der Woiwodschaft entsprechend: 1,9, 0,2, 0,7 und 4,9. In der Woiwodschaft war dieser Faktor etwas höher (mit Ausnahme der Ärzte) als der Landesdurchschnitt (entsprechend: 2,1, 0,3, 0,6 i 4,8).

Im Gebiet Niederschlesiens arbeiten sieben Notrufzentralen, geplant ist die Inbetriebnahme von fünf weiteren Einrichtungen.¹⁷ In der Woiwodschaft arbeiten dreizehn Notfallstationen. Ein wichtiges Element der Anwohnerversorgung sind auch Apotheken mit aktuell 943 Einrichtungen im Apothekennetz.

Im Jahr 2010 arbeiteten in der **Woiwodschaft Lubuskie** 19 Krankenhäuser mit 4 191 Betten. Woiwodschaftskrankenhäuser befinden sich in Gorzów Wlkp. und Zielona Góra. In der Woiwodschaft gibt es auch Fachkrankenhäuser, wie das psychiatrische Krankenhäuser für Psychisch und Nervenranke (Cibórz, Międzyrzecz), Lubuski Pulmologisch-Kardiologisches Fachkrankenhaus (Torzym), Rehabilitations- und Heilkrankenhaus für Kinder in Wojnowo (Gemeinde Kargowa). Das Lebuser Zentrum für Öffentliche Gesundheit liegt in Gorzów Wielkopolski. Außerdem befinden sich im Gebiet der Woiwodschaft Pflege- und Erziehungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche mit unterschiedlichen Tätigkeitsprofil, sowie Tagespflegeeinrichtungen und Facheinrichtungen.

Die Erreichbarkeit der medizinischen Leistungen, die mit der Anzahl des medizinischen Personals pro 1 000 Anwohner gemessen wird (Ärzte, Zahnärzte, Apotheker, Krankenschwester) betrug in der Woiwodschaft entsprechend: 3,2, 0,4, 0,5, 4,3. In der Woiwodschaft war dieser Faktor höher als der Landesdurchschnitt (bei Ärzten und Zahnärzten). Die Anzahl von Apotheken, von den die Woiwodschaftsanwohner im Jahr 2010 bedient wurden, betrug 296. Auszubauen sind Einrichtungen der grundlegenden medizinischen Versorgung im ländlichen Raum, insbesondere Einrichtungen für Kinder.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Im Jahr 2009 gab es in 31 allgemeinen Krankenhäusern (ohne Krankenhäuser des Verteidigungsministeriums und des Innenministeriums) 7 952 Betten (47 Betten pro 10 Tsd. Einwohner). Seit 1999 geht die Anzahl von Krankenhausbetten zurück, gleichzeitig steigt die Anzahl von Betten in Einrichtungen für Langzeitpflege und psychiatrische Betreuung. Die Anzahl von Patienten in allgemeinen Krankenhäusern ist von 253,3 Tsd. Personen im Jahr 1999 auf 320,1 im Jahr 2008 gestiegen.

Die höchsten Bettenkennzahlen haben Szczecin (82,7 pro 10 Tsd. Anwohner) und Kreis Gryficki (76,6). Die niedrigsten Kennzahlen gab es in den Kreisen Gryfiński (12,2) und Łobeski (14,4). Anwohner des Kreises Koszaliński werden vom Krankenhaus in Koszalin versorgt. Im Vergleich zum Jahr 1999 ist die allgemeine Zahl des medizinischen Personals von 16,9 Tsd. auf 15,6 Tsd. Personen in allen Kategorien zurückgegangen. Die Erreichbarkeit der medizinischen Grundversorgung ist relativ am niedrigsten in ländlichen Gemeinden, die nicht an große städtische Zentren angrenzen.

Im Jahr 2009 gab es in der Woiwodschaft 5 Notfallstationen für Erwachsene und eine Notfallstation für Kinder. In Ostseegebieten wird das Rettungssystem vom Seesuch- und -rettungsdienst geführt, der über 5 Stationen verfügt.

2.5.5.3. Kultur

Woiwodschaft Dolnośląskie: Wrocław ist eine der Hauptkulturzentren im Land. Hier befinden sich 3 dramatische Theater, eine Bühne für Unterhaltungsmusik, die einzige Oper in der Woiwodschaft (Breslauer Oper) sowie eins von zwei Puppentheatern. Wichtige Kultureinrichtungen und Animatoren arbeiten auch in anderen Zentren der Woiwodschaft. Im Jahr 2010 funktionierten im Gebiet der Woiwodschaft 17 Theater und musikalische Einrichtungen. Im Jahr 2010 betrug die Zahl aller Zuschauer und Zuhörer 965,7 Tsd. In den Jahren 2000-2010 stetig die Anzahl der Plätze in Zuschauerräumen sowie die Anzahl

¹⁷ Quelle: *Rettungsmedizin in der Woiwodschaft Dolnośląskie – Bericht über die Umsetzung des Modernisierungsprogramms in den Jahren 2008-2010. Eine Auswertung des Zustands im Jahr 2009. Änderungsrichtungen.*

von veranstalteten Vorführungen und Konzerten an. Umgekehrte Tendenzen galten für Kinos, deren Zahl ständig rückläufig war; im Jahr 2010 waren in der Woiwodschaft 43 Kinos in Betrieb und fast alle lagen in Städten. Der Rückgang der Anzahl von Kinos und gleichzeitiger Anstieg der Zuschauerzahl hing mit der Entstehung von vielen attraktiveren Multikinos zusammen. In Wrocław wird ein zeitgemäßes Nationales Musikforum gebaut, das polenweit die modernste Anlage dieser Art sein wird.

Im Jahr 2010 waren in der Woiwodschaft 58 Museen in Betrieb, die von 1,690 Mio. Gästen besucht wurden. Die Anzahl von Ausstellungsgalerien und der von ihnen organisierten Ausstellungen ging zurück. 2010 schrumpfte im Vergleich zu 2000 die Zahl von Bibliotheken von 683 auf 639, auch die Anzahl von Bibliothekspunkten ist zurückgegangen. Bibliotheken auf dem Land machten 64,4% ihrer Gesamtzahl aus.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** sind zwei Theater in Betrieb: in Gorzów Wlkp. und in Zielona Góra. In beiden Städten gibt es auch Philharmonien, die 2011 eröffnet wurden. Das Zentrum für Künstlerbildung Philharmonie Gorzów ist eine der modernsten Einrichtungen dieser Art in Polen. Im Jahr 2010 überschritt die gesamte Zuschauerzahl in beiden dramatischen Theatern 97 Tsd. Besucher. Wenn man diese Zahl pro Theater umgerechnet ergibt das den dritten Platz in Polen. Die gesamte Zahl der Zuschauer und Zuhörer belief sich auf 261 Tsd.

Im Jahr 2010 gab es in der Woiwodschaft Lubuskie 258 Bibliotheken, davon waren 173 auf dem Land. Die Anzahl von Bibliotheken ist seit 2000 um 16 zurückgegangen; 9 Bibliotheken wurden im ländlichen Raum geschlossen. Im Jahr 2010 waren in der Woiwodschaft 15 Museen und Museenabteilungen in Betrieb, die von 162 Tsd. Gästen besucht wurden. Das älteste und größte ist das Museum des Lebusener Lands in Zielona Góra.

Man kann beobachten, dass Kinos geschlossen werden. In den Jahren 2000-2010 ist die Anzahl von Kinos von 22 auf 11 zurückgegangen.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: das Hauptkulturzentrum der Woiwodschaft ist Szczecin, wo sich das einzige Musiktheater der Woiwodschaft befindet (Oper am Schloss). Hier sind auch ein Puppentheater, Philharmonie sowie die meisten von den in der Woiwodschaft existierenden dramatischen Theater. Eine Philharmonie und dramatisches Theater funktionieren auch in Koszalin. Die gesamte Zahl von Zuschauer und Zuhörer betrug im Jahr 2010 397 Tausend.

Im Jahr 2010 gab es in der Woiwodschaft 27 Museen; sie wurden von über 440 Tsd. Personen besucht. Die meisten Museen liegen in Szczecin (6 Einrichtungen) sowie in den Kreisen Kamieński (4 Einrichtungen) und Gryfiński (3 Einrichtungen). Am häufigsten wurde das Museum der Polnischen Streitkräfte in Kołobrzeg und das Schloss der Pommerschen Herzöge in Darłowo besucht. In acht Kreisen im zentralen Teil der Woiwodschaft gibt es keine Museen. Die Anzahl von Galerien war rückläufig, sie ist von 22 im Jahr 2005 auf 13 im Jahr 2010 geschrumpft, aber die Zahl der Besucher ist gestiegen.

In der Woiwodschaft sind 21 Kinos in Betrieb, darunter das Kino „Pionier“ in Szczecin, das ununterbrochen seit über 100 Jahren am gleichen Ort existiert (es gilt weltweit als das älteste Kino).

Die Anzahl von Kultureinrichtungen (Klubräume) im ländlichen Raum geht zurück. Die Tatsache, dass immer weniger gelesen wird führt zur Reduktion der Anzahl von Bibliotheken bei einem geringen Anstieg der Filialenzahl im ländlichen Raum. Aktuell gibt es in der Woiwodschaft 470 bibliothekarische Einrichtungen.

2.6. Wirtschaftlicher Bereich

In Polen treten bedeutende Unterschiedlichkeiten im wirtschaftlichen Entwicklungsniveau auf, die mit dem Bruttoinlandsprodukt gemessen werden. Besonders sichtbar sind die vorherrschende Position Warschaus und der größten Städte Polens, die einen Kontrast zu den Regionen mit den niedrigeren BIP bilden. Den Konzentrationsgrad der Herstellung bestätigt die Tatsache, dass in den fünf größten polnischen Städten Polens – Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Poznań – sowie in der Dreistadt über ein Viertel des Bruttoinlandsprodukts erzeugt wird. Wenn man zu diesen Städten die sie umgebenden Unterregionen und Niederschlesien dazuzählt steigt der Anteil des so definierten Gebietes an der BIP- Erzeugung auf

knapp 50%. Der polnische Teil des polnisch-deutschen Grenzraums befindet sich, mit Ausnahme von Wrocław, außerhalb dieses „privilegierten Bereichs“.

In der polnischen Wirtschaft im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums hat die Woiwodschaft Śląskie die vorherrschende Rolle. Sie stellt über 57% des Bruttoinlandprodukt dieses Gebietes her, beschäftigt 54,6% aller Beschäftigten und hat den höchsten BIP-Faktor, umgerechnet auf einen Anwohner, der um 9% höher als das landesweite Niveau liegt. Es ist auch die am stärksten industrialisierte Region.

Tabelle 11. Ausgewählte Daten zum Stand der wirtschaftlichen Entwicklung im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums im Jahr 2010.

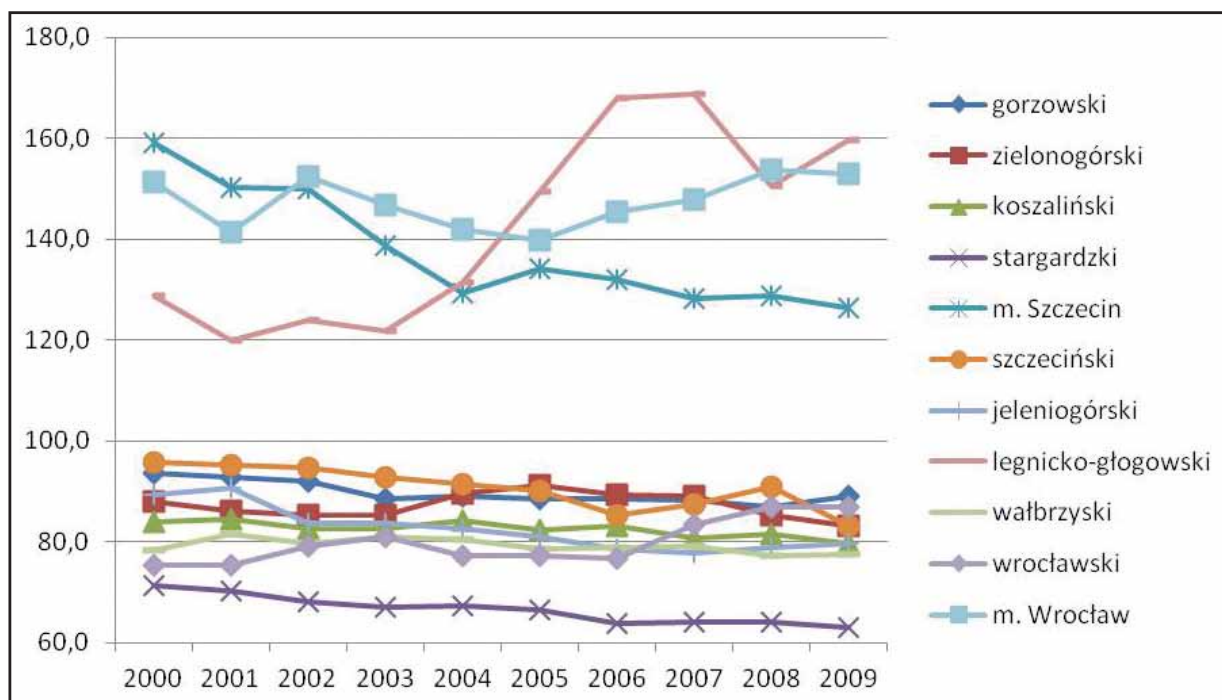
Kennzahl	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Gebiet der Studie	Polen
Bruttoinlandprodukt (in Mio. PLN)	120 120	31 684	54 647	206 451	1 416 586
Anteil am Bruttoinlandprodukt (in %)	8,5	2,2	3,9	14,6	100,0
Bruttoinlandprodukt pro Einwohner (in PLN)	41 750	31 348	32 268	36 985	37 096
Unternehmer nach REGON auf 10000 Anwohner	114	104	128	116	101
Verkaufte Produktion der Industrie auf einen Anwohner in PLN	30 616	24 047	14 969	24 668	25 592

Quelle: GUS-Daten.

In der Entwicklungsdynamik der Regionen des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums treten große Unterschiede auf. Im Metropolangebot von Wrocław und im Kupfergebiet Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy ist in der Zeit 2000-2009 das Bruttoinlandprodukt pro Einwohner im Vergleich zu polenweiten Durchschnitt angestiegen. Anders sieht die Situation in anderen Regionen aus. Dramatisch hat sich die Lage in Szczecin (eine Senkung von 32,7% im Vergleich zu polenweiten Durchschnitt) und in der Unterregion Stargardzki geändert. Es sind auch Unterschiede im Lebensstandard zwischen den städtischen Regionen (Szczecin, Wrocław) und der Region Legnicko-głogowski im Vergleich zum restlichen Gebiet des Grenzraumes zu betonen; hier fällt die Region Stargardzki negativ auf.

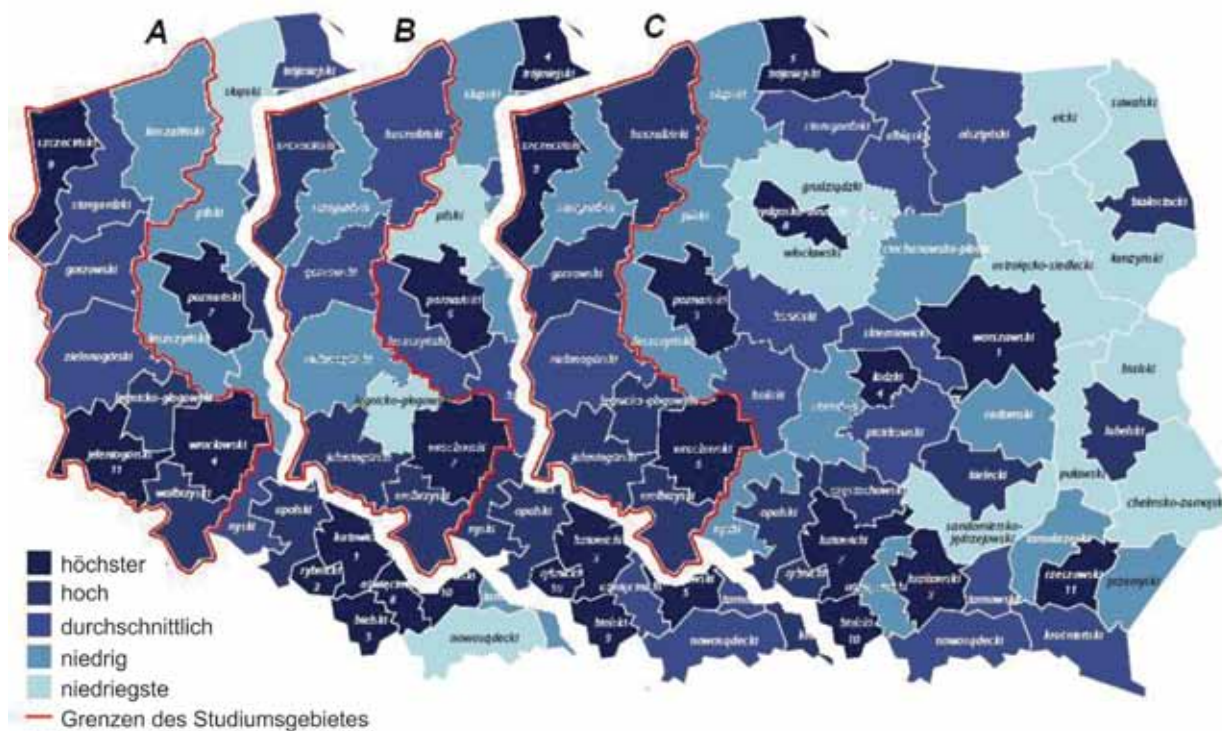
Nach Unterlagen, die von Institut für Marktwirtschaftstudien veröffentlicht wurden zeichnet sich der polnische Teil des polnisch-deutschen Grenzraums durch eine im Landesvergleich z.B. zu Ostpolen oder Zentralpolen relativ hohe Investitionsattraktivität für Industrietätigkeit und für hochentwickelte Technologien; etwas schlechter sieht die Investitionsattraktivität für Dienstleistungen aus. Doch auch in diesen Fällen ist die Regelmäßigkeit sichtbar, dass die höchsten Bewertungen im Bereich der Studie die zwei Metropolen sowie Industriegebiete Niederschlesiens haben.

Abbildung 24. Dynamik des BIP-Niveaus pro Einwohner in Unterregionen im Vergleich zum Durchschnittwert für das jeweilige Jahr für Polen in den Jahren 2000-2009 (Polen = 100).



Quelle: Angaben von GUS. Eigene Bearbeitung.

Abbildung 25. Die Investitionsattraktivität für Industrietätigkeit (A), Dienstleistungen (B) und fortschrittliche Technologien (C) nah Unterregionen (2011 r.)



Quelle: Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski, Institut für Marktwirtschaftsstudien, Gdańsk 2011. eigene Bearbeitung.

2.6.1. Arbeitsmarkt

Im Jahr 2010 arbeiteten im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums über 1 847 Tsd. Personen d.h. 13,3% aller in der nationalen Wirtschaft beschäftigten Personen. Über die Hälfte der allgemeinen Zahl der Beschäftigten (1 011 Tsd.) arbeitete in der Woiwodschaft Dolnośląskie. Diese Woiwodschaft verzeichnete die große Dynamik beim Beschäftigungswachstum. In allen drei Woiwodschaften dominiert die Beschäftigung in den Dienstleistungen, vor allem bei handelbaren Leistungen, und zwar v.a. in Großstädten, wo sie sogar drei Viertel aller dort Beschäftigten ausmacht. Die Beschäftigungsfaktoren sind in den Fremdenverkehrsgebieten bei den Dienstleistungen auch deutlich höher: im Küstengebiet und in den Bergen.

In den Jahren 2002-2011 ist die Beschäftigung im gesamten polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums um ca. 100 Tsd. Personen angestiegen.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** ist Wrocław das größte Zentrum für Beschäftigte mit einem Anteil von 33,3% an der allgemeinen Anzahl von Beschäftigten in Betrieben mit mehr als 9 eingestellten Personen. Auch hier ist der Dienstleistungssektor am stärksten entwickelt. Durch den hohen Anteil der Beschäftigten zeichnen sich auch: Legnica (4,9%), Wałbrzych (4,2%), Polkowice (3,6%), Jelenia Góra (3,3%), Lubin (3,2%) aus. In den Jahren 2002-2011 trat der große Anstieg der arbeitenden Personen in den Kreisen: Wrocławski, Oławski, Trzebnicki, in Wrocław und im Kreis Polkowicki hervor. Der größte prozentuelle Rückgang der Anzahl von arbeitenden Personen wurde in den Kreise Zgorzelecki und Górowski verzeichnet.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** gibt es die höchste Beschäftigung in Zielona Góra (18,4% aller in der Woiwodschaft arbeitenden Personen) und Gorzów Wlkp. (17,4%); kleinere Zentren sind Żary (5,1%), Nowa Sól (4,8%) und Świebodzin (4,4%). In den Jahren 2002-2011 kam es zu einem großen Anstieg der Zahl von arbeitenden Personen in den Kreisen: Świebodziński und Zielonogórski.

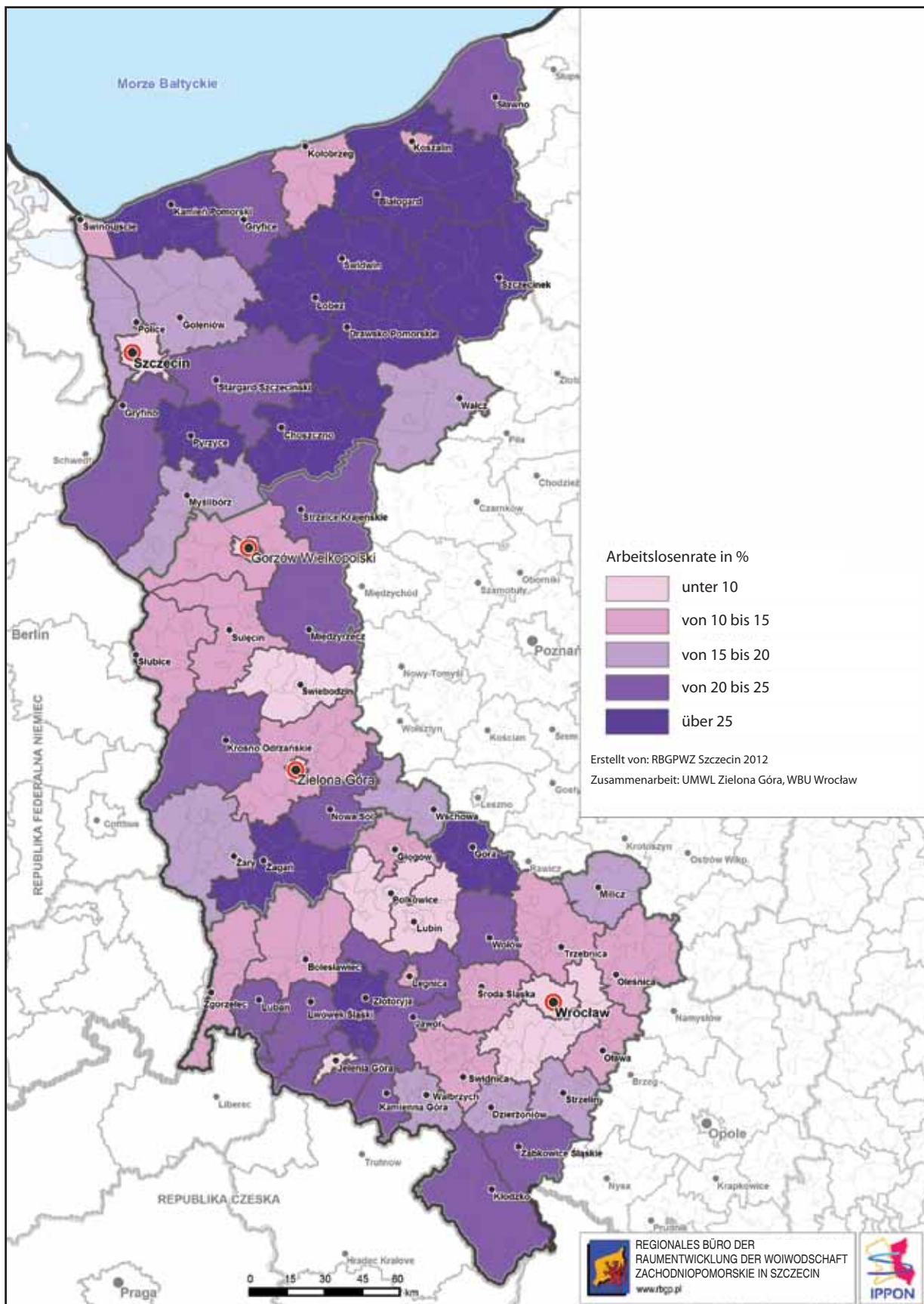
In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** gibt es die höchste Beschäftigung in Szczecin (32,8% aller in der Woiwodschaft beschäftigten Personen) und im Ballungsgebiet Szczecin. Andere sich dadurch auszeichnende städtische Zentren sind Koszalin (9,8%), Stargard Szczeciński (4,4%) und Kołobrzeg (3,6%). In den Jahren 2002-2011 wurde ein hoher Anstieg der Anzahl von arbeitenden Personen in den Kreisen Gryficki, Grawski und Goleniowski sowie in Koszalin verzeichnet.

Die Arbeitslosenrate betrug im Jahr 2012 im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums 16%. Die niedrigste Arbeitslosigkeit gab es in Großstädten und den Kreisen um sie herum, die größte – in Regionen, die von großen städtischen Zentren entfernt sind, keine industrielle Basis besitzen oder sich durch keine Fremdenverkehrattraktionen auszeichneten. In der Woiwodschaft Dolnośląskie sind unter Kreisen mit einer Arbeitslosenrate von mehr als 25% die Kreise Górowski, Złotoryjski, Kłodzki, Lwówecki, in der Woiwodschaft Lubuskie – die Kreise Strzelecko-drezdenecki und Żagański, in Zachodniopomorskie – Łobeski (mit der höchsten Arbeitslosenrate im Gebiet der Studie von 29,0%), Choszczewski, Pyrzycki, Białogardzki, Koszaliński, Ślawieński, Szczecinecki, Kamieński, Świdwiński und Drawski zu nennen.

2.6.2. Räumliche Konditionalitäten für Wirtschaftstätigkeit

Die wirtschaftliche Schlüsselrolle im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums spielen Gebiete und Zentren, in den es zu einer Konzentration der Produktionsfaktoren – des Personals, der Rohstoffressourcen, der Gebiet der Wirtschaftstätigkeit, der technischen Infrastruktur, des Business-Unterstützungsbereiches und anderen Faktoren - gekommen ist. Im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums können solche räumliche Strukturen benannt werden, die sich durch Konzentrations- und Wirtschaftstätigkeitsniveau auszeichnen und Wachstumsgebiete und -zentren sind. Dieses Wachstum erfolgt mit unterschiedlicher Intensität und Dynamik. Bei den Wachstumsgebieten handelt sich um Großstädte (Wrocław, Szczecin, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski) mit ihren stadtnahen Bereichen, um das Hafenkomplex an der Oder-Mündung, sowie um Gebiete in der Woiwodschaft Dolnośląskie, in den Kupfer und Braunkohle abgebaut werden.

Abbildung 26. Arbeitslosigkeit im Jahr 2010



Quelle: Angaben von GUS. Eigene Bearbeitung.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** ist ein solch wichtigstes Gebiet Wrocław und die Umgebung. Die höchste Konzentration von wirtschaftlich aktiven Gebieten tritt in den Gemeinden Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Środa Śląska i Siechnice auf. Gebiete, die sich aufgrund der dort vorkommenden Rohstoffe durch ihr wirtschaftliches Potential auszeichnen sind das Kupfergebiet Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy und das Kohleabbaugebiet in Bogatynia. Zu kleineren wirtschaftlich aktiven Zentren und Gebieten gehören die Regionen Bolesławiec, Zgorzelec und Nowogrodziec sowie die Region Jeleniogórsko-janowicki, sowie die Region Wałbrzych, Świdnica und Świebodzice. Eine Konzentration solcher Gebiete tritt auch entlang der Landesstraßen Nr. 8 (Wrocław – Warszawa) und Nr. 5 (Wrocław – Wałbrzych) auf. Berggebiete sind eine Zone, wo intensive Entwicklung des Fremdenverkehrs stattfindet.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** zeichnen sich durch den höchsten Unternehmertumsstand Gorzów Wlkp., Zielona Góra sowie Kreis Ślubicki aus. Am Ende dieser Aufstellung befinden sich der Kreis Sulęciński und die Kreise aus süd-östlichen Teil der Region: Nowosolski und Wschowski. Zu den Hauptgebieten, in denen eine Konzentration der wirtschaftlichen Tätigkeit stattfindet zählen beide wichtigsten Städte der Woiwodschaft, Żary und Nowa Sól, die Kostrzyńsko-Ślubicka Sonderwirtschaftszone (mit 11 Unterzonen im Gebiet der Woiwodschaft), die Unterzone WSSE INVEST-PARK (Szprotawa) sowie Industrieparks (Lubuski bei Zielona Góra und Międzyrzecz), das entstehende Gorzowski Technologiezentrum, und in einer weiteren Perspektive der intermodale Knotenpunkt, wo sich die Autobahn A2 mit der Straße S3 kreuzt, sowie potentieller Braunkohleabbaugebiet in der Region von Gubin, Lubsk und Brody.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: das Gebiet, mit der höchsten Konzentration der Wirtschaftstätigkeit ist das Ballungszentrum Szczecin. Wegen der Lage ist Szczecin und seine Umgebung für wirtschaftliche Tätigkeit im Zusammenhang mit der Nähe und Nutzung des Meeres prädestiniert: Entwicklung vom Seetransport (Hafen in Szczecin, Świnoujście, Police), Schiffsbaus – und -reparatur (in Szczecin und Świnoujście), Transport, Lagerung und Beförderung von Flüssig- und Gasbrennstoffen, Seefischerei und Fischverarbeitung. Wirtschaftszentren mit einem hohen und wachsenden Industriepotential sind Städte, die im funktionellen Raum von Szczecin liegen: Goleniów, Stargard Szczeciński, Gryfino, Police. Ein schwächerer Pol des wirtschaftlichen Wachstums sind Koszalin sowie seine benachbarten Städte: Kołobrzeg, Karlino, Białogard. Dort entwickeln sich Industrie und Dienstleistungen, und in Kołobrzeg - Tourismus (insbesondere Kurreisen). Zu kleineren wirtschaftliche Zentren, vor allem industriellen Zentren, gehören: Szczecinek, Barlinek, Wałcz. Das Küstengebiet zeichnet sich durch ein hohes Tourismusentwicklungsniveau aus. Die Mitte der Woiwodschaft, die aus früheren Randgebieten der Woiwodschaft Szczecińskie und Koszalińskie besteht, ist dagegen ein Gebiet, wo die niedrigste wirtschaftliche Entwicklung verzeichnet wird.

2.6.2.1. Dienstleistungen

Die Anzahl von Unternehmen, die Dienstleistungen im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums erbringen und in dem REGON-Verzeichnis im Jahr 2012 eingetragen waren belief sich auf über 510 Tsd. Die Unternehmen der Woiwodschaft Dolnośląskie machten 52%, der Woiwodschaft Lubuskie 16%, und der Woiwodschaft Zachodniopomorskie 32% dieser Zahl aus.

Woiwodschaft Dolnośląskie: den Dienstleistungssektor beherrschen handelbare Leistungen, die von 68% aller Unternehmen erbracht werden. Nicht handelbare Leistungen bieten 10% Unternehmen an. Die Dienstleistungstätigkeit ist in den wichtigsten Städten der Woiwodschaft konzentriert, insbesondere in Wrocław, Legnica, Wałbrzych und Jelenia Góra. Eine hohe Dienstleistungskonzentration tritt in den Sektionen: Finanzvermittlung, Information und Kommunikation, professionelle und technische Tätigkeit, Verwaltungsdienstleistungen, Krankenpflege auf. Dienstleistungen, die vor allem für Touristen erbracht werden (Sektion: Unterbringungen und Gastronomie) konzentrieren sich in Jelenia Góra und im Kreis Jeleniogórski, im geringeren Maße im Kreis Kłodzki. Mittelgroße Dienstleistungszentren sind: Głogów, Polkowice, Lubin, Bolesławiec, sowie Świdnica.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** sind die Hauptdienstleistungszentren Gorzów Wlkp. und Zielona Góra (Primäre Entwicklungszentren mit polenweiter Bedeutung). Sekundäre Zentren von regionaler Bedeutung

sind die Städte: Gubin, Kostrzyn nad Odrą, Międzyrzecz, Nowa Sól, Słubice, Świebodzin, Żagań, Żary. In der Änderung des Raumordnungsplans der Woiwodschaft Lubuskie wurden auch drittrangige (mit überregionaler Bedeutung) und viertrangige Entwicklungszentren (mit lokaler Bedeutung) genannt. Die größte Konzentration tritt in den Sektionen: Information und Kommunikation, Finanzvermittlung, sowie professionelle und technische Tätigkeit auf. Die geringste Dienstleistungskonzentration innerhalb der Woiwodschaft tritt in den Sparten: Handel und Reparaturen, Tätigkeit im Zusammenhang mit Immobiliengeschäften, sowie öffentliche Verwaltung auf. Wichtig und perspektivisch sind Dienstleistungen in den Sektionen: Handel und Reparaturen, wo der die Wirtschaft ankurbelnde Sektor von Kleinen- und Kleinunternehmen dominiert, der sich durch relativ hohe Rentabilität auszeichnende Sektor der Immobiliengeschäfte, sowie Bauwesen mit einem hohen Marktanteil. Das Hotel- und Erholungsangebot erhöht sich.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Die Dienstleistungstätigkeit ist vor allem in den Großstädten: Szczecin, Koszalin, Stargard Szczeciński, Kołobrzeg konzentriert. Städte und Küstengebiete zeichnen sich durch eine höhere Anzahl von Unternehmen aus. Die größte Entwicklungsdynamik bei Dienstleistungen hat der Kreis Policki zu verzeichnen, was mit der Einwanderung der Anwohner von Szczecin in die Vororte zusammenhängt. Die schwächste Entwicklungsdynamik bei den Dienstleistungen weisen zentrale Regionen der Woiwodschaft auf.

Die höchste Konzentration von Dienstleistungsunternehmen tritt in den Sektionen: Finanzvermittlung, Immobiliengeschäfte, Bildung und Gesundheitswesen auf. Wirtschaftszentren, in den ihr konzentriertes Auftreten zu verzeichnen ist, sind: Szczecin, Koszalin, Stargard Szczeciński und Kołobrzeg; im geringeren Maße werden diese Dienstleistungen in Świnoujście, Szczecinek und Wałcz erbracht. In der Sektion Hotels und Restaurants ist der Einfluss der Küstenlage (Kreise an der Ostseeküste) und des großstädtischen Wesens (Szczecin und Koszalin) sichtbar. Zahlreiche Natur- und Touristenattraktionen der Seeplattengebiete finden keine Widerspiegelung in einem hohen Anteil von Unternehmen, die Leistungen dieser Art erbringen.

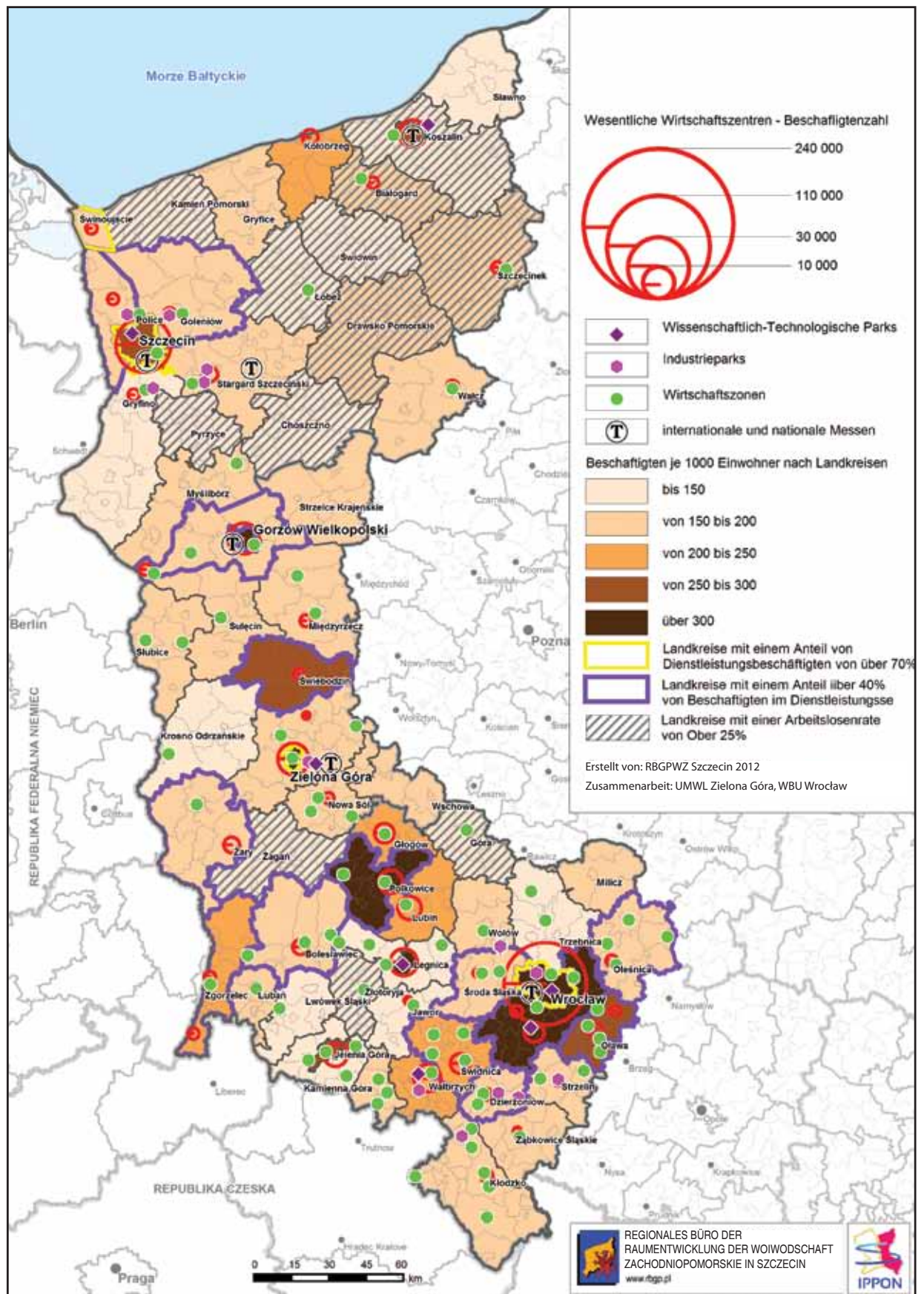
Vor Szczecin und Koszalin steht die Chance, dass sie sich zu Standorten etablieren, an den die Entwicklung von Dienstleistungen, die für Firmen mit Sitz im Ausland erbracht werden, stattfindet. Bestandteile dieser Projekte sind Zentren der telefonischen Geschäftsbetreuung (Call Center), Buchhaltung und Finanzdienstleistungen (Shared Services) und EDV-Zentren (IT) sowie Forschungsarbeiten. Um Investoren aus diesen Branchen anzulocken benötigt eine Stadt angemessene Büroflächen, sowie eine ständig wachsende Qualität und Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte.

2.6.2.2. Industrie

Die **Woiwodschaft Dolnośląskie** gehört zu den industrialisierten Regionen im Land. In dem Industrie- und Bauwesensektor sind 20% aller Unternehmer platziert. Zu den dominierenden Branchen gehören: Elektromaschinenindustrie (hier v.a. die Produktion von Transportmitteln, Maschinen und Geräte), Produktion von Elektrogeräten und optischen Geräten (hier v.a. die Herstellung von LCD-Geräten), Chemieindustrie, Keramikindustrie und Glasindustrie, Leichtindustrie (Textil-, Bekleidungs- Lederindustrie), Energietechnik, Lebensmittelindustrie. In der Zeit 2006-2011 wurde die höchste Dynamik im Bereich der abgesetzten Industrieproduktion bei der Herstellung von Computer und bei der optischen Produktion (über 20-facher Anstieg), Papierproduktion (5-facher Anstieg) sowie bei der Herstellung von Gummiprodukten (2,5-facher Anstieg) verzeichnet. Zurückgegangen ist die Produktion von Getränken (um 50%), Bekleidung (um 30%) und Pharmaprodukten (20%).

Das größte und wichtigste Industriezentrum ist Wrocław. Hier arbeiten in der Industrie und im Bauwesen ca. 50.000 Personen – 19% aller Personen, die in diesem Sektor in der gesamten Woiwodschaft tätig sind. Obwohl diese Zahl sich zwischen 2000 und 2011 halbiert hat ist die Distanz zwischen Wrocław und den anderen Zentren weiterhin bedeutend. Durch hohen Grad an wirtschaftlicher Aktivität zeichnen sich: Wałbrzych sowie drei Zentren des Kupfergebiets Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy: Legnica, Lubin und Polkowice aus. Die Gemeinden Kobierzyce bei Wrocław und Polkowice weisen sehr hohe Aktivität bei der Gewinnung von Auslandsinvestitionen und beim Beschäftigungswachstum auf (fast zweifach in den Jahren 2000-2011). Es wächst das Industripotential von anderen Gemeinden bei Wrocław und von

Abbildung 27. Hauptzentren und –Bereiche der wirtschaftlichen Aktivität



Quelle: Angaben von GUS. Eigene Bearbeitung.

Ortschaften, wo sich Gebiete der Sonderwirtschaftszonen befinden, und den, die entlang der A4 liegen. Zwar stieg die Anzahl der in der Industrie beschäftigten Personen in den letzten Jahren an, doch das Gebiet von Wrocław allein weist eine Beschäftigungsstagnation auf, was auf eine schrittweise Sättigung der Zentren um Wrocław hinweisen könnte, die sich bisher durch bedeutendes Wachstum des industriellen Potentials auszeichneten.

Im Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie befinden sich 3 Sonderwirtschaftszonen: Kamiennogórska (367 ha), Legnicka (1 042 ha), Wałbrzyska (1 685 ha) und Unterzone der Sonderwirtschaftszone Tarnobrzaska SSE. Die Gründe für die Einrichtung der einzelnen Zonen sind unterschiedlich: von Senkung der hohen Arbeitslosenrate (Kamiennogórska SSE), über Diversifizierung der wirtschaftlichen Struktur der Region wegen der industriellen Monokultur im Zusammenhang mit dem Abbau der Kupferlagerstätte (Legnicka SSE), bis zur Auflösung der Steinkohleabbauindustrie und des damit zusammenhängenden Komplexes der Schwerindustrie (Wałbrzyska SSE). Alle Zonen haben in den Jahren 2004-2010 ihr Gebiet sukzessiv erweitert. Durch den höchsten Bewirtschaftungsstand (ca. 68%) zeichnen sich die Wałbrzyska- und Legnicka-Zonen aus, in der Kamiennogórska Zone betrug dieser Faktor 51%.¹⁸

Eine andere Form der wirtschaftlichen Aktivität in der Woiwodschaft sind Industrieparks. Zu den größten Parks gehören: Wrocławski, Bukowice (in Brzeg Dolny), Noworudzki, Wałbrzyski, Świdnicki, Dzierżoniowski, Strzeliński und der Regionale Industrie- und Technologiepark in Polkowice.

In Wrocław wurde ein komplexes Programm zur Förderung der Innovativität und Aufbau der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit initiiert, das auf Wissen basiert und unter dem Namen EIT+. Forschungszentrum Wrocław läuft. EIT+ ist das polenweit größte aktuell umgesetzte Wissenschafts- und Forschungsprojekt. Zu den größten Technologieparks der Region Niederschlesien gehören: Technologiepark Wrocław, Technologiepark der Region Niederschlesien T-Park (in Szczawno-Zdrój und Wałbrzych), Niederschlesischer Innovations- und Wissenschaftspark, Technologiepark LG (in Kobierzyce), Technologischer ChemiPark (in Brzeg Dolny), KGHM Letia Technologiepark Legnicka S.A.

Woiwodschaft Lubuskie: die Hauptindustriebereiche sind die, die mit der Holz- und Möbelindustrie, Papier- und Lebensmittelindustrie zusammenhängen, sowie immer aktivere Branchen: Autoindustrie, Chemie und Herstellung von Kunststoffen, Baustoffen (darunter Baukeramik), sowie Elektro-, Textilbranche und Verlagswesen. In der Woiwodschaft wird Erdgas und Erdöl abgebaut. Die wirtschaftliche Entwicklung der Region kann in der Zukunft vom Abbau der Braunkohle beeinflusst werden (in der Region der Ortschaften Gubin, Brody).

In der Zeit 2006-2011 wurde in der Woiwodschaft die höchste Dynamik bei abgesetzten Industrieprodukten auf dem Gebiet der Herstellung von Metallfertigwaren, Autos und sonstigen Maschinen und Geräten (in jeder Sparte ein zweifacher Anstieg) verzeichnet. Die Möbelproduktion (40%) und Bekleidungsproduktion (o 20%) sind zurückgegangen. Bei der Produktion von Chemieprodukten traten keine größeren Veränderungen auf.

Die Hauptindustrieregionen gehören zur Kostrzyńsko-Słubicka Sonderwirtschaftszone. Die Fläche der Zone beträgt 1 171 ha (seit 2004 ist sie um das 2,5-fache gestiegen), und ihre Unterzonen liegen in Gorzów Wielkopolski, Gubin, Nowa Sól, Zielona Góra, Żary und in 8 weiteren Ortschaften der Woiwodschaft Lubuskie. Investitionsgebiete (Unterzonen) befinden sich auch im Gebiet der Woiwodschaften Zachodniopomorskie und Wielkopolskie. Außerdem liegt in Szprotawa eine Unterzone der Sonderwirtschaftszone Wałbrzych Invest Park, und in Witnica – Industriezone Witnica.

Zu den größten Industriebetrieben gehören in der Woiwodschaft Paper S.A. in Kostrzyń nad Odrą und SE Bortnetze Polska, TPV Displays in Gorzów Wlkp., Kronopol in Żary, Gedia in Nowa Sól. Kleinere, lokal anerkannte Betriebe befinden sich in Zbąszynek und Babimost (Möbelfabriken Swedwood, die ein Teil des IKEA-Konzerns sind), Żary, Nowa Sól. Die Universität in Zielona Góra arbeitete an der Errichtung des Industrieparks und der Wissenschafts- und Technologieparks zusammen und in Gorzów Wlkp. entsteht das Gorzowski-Technologiezentrum.

¹⁸ Bericht *Raport Ministerstwa Gospodarki Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2010* Warszawa, Mai 2011.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** ist die Industrieaktivität größtenteils in den größten städtischen Zentren konzentriert. Szczecin und benachbarte Kreise – Policki, Goleniowski, Gryfiński und Stargardzki – liefern 61% der Industrieproduktion der Woiwodschaft. Im restlichen Gebiet zeichnen sich noch Kreis Szczecinecki und Koszalin mit einem großen Anteil an der Holz- und Möbelindustrie aus. Die Entwicklung der Industrieproduktion ist in den Industrieparks konzentriert, in deren Gebiet sich die Sonderwirtschaftszonen befinden. Ein bedeutender Teil der Industrieproduktion hängt mit der maritimen Wirtschaft und mit der Energietechnik zusammen.

In den Jahren 2006-2011 wurde in der Woiwodschaft die höchste Dynamik der abgesetzten Industrieproduktion bei der Produktion von Maschinen und Geräten, sowie Elektrogeräten und bei polygraphischer Tätigkeit verzeichnet (3-facher Anstieg). Die Computerproduktion und optische Produktion sind zurückgegangen (um 70%). Unabhängig von diesen Angaben ist ein deutlicher Rückfall der Bedeutung der Industrieproduktion für die Seewirtschaft zu betonen, was mit der Auflösung der Werft Szczecin im Jahr 2009 zusammenhängt. Die Werftindustrie der Woiwodschaft gibt es in den Reparaturwerften in Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg und Darłowo, sowie in kleineren Werften, in den Spezialfahrzeuge oder Schiffselemente für andere Werften gebaut werden. In der Region sind auch Yachtwerften tätig.

In den Jahren 2005-2011 ist die Beschäftigung in der Industrie und Bauwesen geringfügig zurückgegangen. Diese Änderungen betrafen hauptsächlich Szczecin, wo fast alle große Industriebetriebe verschwunden sind, sowie den zentralen und östlichen Teil der Woiwodschaft. Ein Wachstum der Beschäftigung in der Industrie erfolgte wiederum in den Kreisen Drawski, Stargardzki, Goleniowski, Wałecki und in Koszalin.

Eine Form der wirtschaftlichen Aktivität, die nach dem Fall von großen Industriebetrieben an Bedeutung gewonnen hat sind Industrieparks und Sonderwirtschaftszonen. In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie sind das: Regionaler Industriepark in Gardno, Industriepark der Modernen Technologien in Stargard Szczeciński, Industriepark Goleniów, Industriepark Police, Industriepark Stargard Szczeciński, Unterzonen der 4 Sonderwirtschaftszonen KSSSE – in Gryfino, Goleniów, Łobza, Karlin und Białogard, SSSE – in Koszalin, Szczecinek, Wałcz, Polanów, Laski Koszalińskie, Tychowo, Karlin und Kalisz Pomorski, PSSE – in Stargard Szczeciński und SSE Euro-Park Mielec in Szczecin. Wissenschafts- und Technologieparks existieren oder werden aktuell aufgebaut in Koszalin (Wissenschaftlich-Technologischer Park der Polytechnischen Hochschule in Koszalin) und Szczecin (Wissenschaftlich- Technologischer Park Szczecin).

2.6.2.3. Gebiete und Richtungen der landwirtschaftlichen Produktion

Woiwodschaft Dolnośląskie: landwirtschaftliche Nutzflächen, die das Gebiet von 1 194,8 Tsd. ha einnehmen, machen knapp 60% des Gebietes der Woiwodschaft Dolnośląskie aus. Pflugland mit Obstgärten und Dauergrünflächen nehmen 1 141,2 Tsd. ha ein, bei dem Rest handelt sich um bebaute landwirtschaftliche Flächen und Flächen mit Teichen und Gräben.

Natürliche Bedingungen für die landwirtschaftliche Produktion sind in der Woiwodschaft sehr günstig. Die Qualität des landwirtschaftlichen Produktionsraumes beweist die Höhe des Aufwertungsfaktors des landwirtschaftlichen Produktionsraums (eine Beurteilung der Qualität und Nutzbarkeit der Böden, des Landklimas, der Geländebeschaffenheit und Wasserverhältnisse), der für die Woiwodschaft 73,2 Pkt. beträgt (bei einem polenweiten Durchschnitt von 66,9 Pkt.). Zu Kreisen mit höchstem Faktor gehören: Strzeliński (97,4 Pkt.), Wrocławski (92,7 Pkt.), Świdnicki (86,6 Pkt.), Oławski (85,3 Pkt.). Der Grund für diesen hohen Faktorwert ist der Anteil von besten Böden, und zwar der sehr guten und guten Weizenböden. Die größten Komplexe dieser Böden treten in der Nizina Śląska (Schlesische Tiefebene) und im nördlichen Teil von Przedgórze Sudeckie (Sudentevorland) auf.

Dagegen zeichnen sich die Gebirgs- und Vorgebirgsgemeinden sowie ein Teil der Flachlandgemeinden, die in südlichen und nördlichen Teil der Woiwodschaft liegen, durch einen niedrigen Wert der Aufwertung des landwirtschaftlichen Produktionsraums aus. Sie gehören zu benachteiligten Gebieten und stellen 33,9% aller landwirtschaftlichen Nutzflächen dar.

Die landwirtschaftliche Produktion, insbesondere Pflanzenproduktion, gehört weiterhin zu den vorherrschenden Funktionen des ländlichen Raums der Woiwodschaft Dolnośląskie, aber ihre Bedeutung geht schrittweise zurück. Die Anbaufläche betrug im Jahr 2010 731,1 Tsd. ha. In der Anbaustruktur überwogen Getreide und Industriepflanzen (vor allem Raps). Die Getreidedominanz tritt in allen Kreisen auf.

In der Tierproduktion der Woiwodschaft Dolnośląskie verzeichnet man seit Jahren schlechtere Ergebnisse als Durchschnittswerte im Land. Die Anzahl der Tiere (Rinder und Schweine) pro 100 ha landwirtschaftliche Nutzfläche ist um mehr als die Hälfte niedriger als der Landesdurchschnitt und weist fallende Tendenz auf.

Eine separate Sparte der Tierproduktion bildet die Fischereiwirtschaft, die in Teichen geführt wird; diese Gewässer haben eine Fläche von 13,2 Tsd. ha. Die Hälfte dieses Areals nehmen die Teiche Stawy Milickie ein. Zu den Gemeinden mit dem größten Teichanteil an der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche gehören: Krośnice, Milicz, Podgórzyn.

In der Woiwodschaft Dolnośląskie, ähnlich wie im restlichen Teil des Landes, kann man seit 2002 eine dynamische Entwicklung der Ökolandwirtschaft, der umweltfreundlichsten Form der landwirtschaftlichen Produktion beobachten. Im Jahr 2006 gab es 178 Betriebe mit einem entsprechenden Zertifikat (0,15% aller Betriebe), im Jahr 2009 ist ihre Zahl auf 541 gestiegen, und fast zweimal so viel Betriebe waren dabei ihre Produktion umzustellen.

In der **Woiwodschaft Lubuskie**, ähnlich wie in den benachbarten Woiwodschaften, dominierte die Großraumproduktion (staatliche landwirtschaftliche Betriebe). Die Auflösung dieser Bewirtschaftungsform ist im Gange, doch dieser Prozess ist vor allem ein soziales und wirtschaftliches Problem. Es ist der Grund für strukturelle Arbeitslosigkeit, insbesondere im ländlichen Raum. Nach Angaben der landwirtschaftlichen Volkszählung aus dem Jahr 2010¹⁹ ist in der Woiwodschaft Lubuski in den Jahren 2002-2010 die Anzahl der Personen, die ausschließlich oder vor allem in landwirtschaftlichen Betrieben arbeiten nur geringfügig zurückgegangen.

Im Lebuser Land wird vor allem Getreide angebaut. Bei der Tierzucht überwiegt Geflügel, das über die Hälfte der Tierproduktion ausmacht; die Woiwodschaft liegt im Landesvergleich an der Spitze der Putzen- und Gänsezucht. In den Jahren 2005-2007 kam es zu einer Reduktion des Rindbestands, darunter der Kühe, Schweine, Schafe und zum Anstieg der Pferdezahl.

Die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe geht zurück, bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Betriebsflächen. Durchschnittliche Pfluglandfläche in einem Betrieb der Woiwodschaft Lubuskie betrug im Jahr 2010 20,32 ha.²⁰ In dieser Hinsicht lässt die Woiwodschaft Lubuskie nur den Woiwodschaften Zachodniopomorskie und Warmińsko-mazurskie den Vortritt, und liegt deutlich (um mehr als 10 ha) über den Landesdurchschnitt.

In dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie kommen sukzessiv neue landwirtschaftliche Ökobetriebe hinzu. In den Jahren 2000-2010 ist ihre Zahl von 16 auf 361 gestiegen.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Gebiete, die sich durch hohe landwirtschaftliche Qualität des Produktionsraums auszeichnen, befinden sich in den Kreisen Gryfiński, Pyrzycki, Kołobrzeski und Policki (westlich vom Szczecin). In der Woiwodschaft gibt es einen hohen Anteil an benachteiligten Gebieten, die 72,6% der Woiwodschaftsfläche einnehmen. Praktisch handelt sich dabei um den gesamten östlichen, zentralen und nord-westlichen Teil der Woiwodschaft, wo Tendenzen zur Aufgabe der landwirtschaftlichen Produktion auftreten.

Die Woiwodschaft Zachodniopomorskie gehört zu einer Gruppe von Woiwodschaften, in den es einen hohen Anteil an Böden gibt, die sich in der öffentlichen Hand befinden (aktuell 68,6% der Böden und 41,2% der landwirtschaftlichen Nutzflächen). In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie ist die Durchschnittsfläche der landwirtschaftlichen Betriebe höher als der Landesdurchschnitt. Einen Einfluss darauf haben große Betriebe mit über 300 ha, von dem es über 400 gibt, und insbesondere Betriebe mit einer

¹⁹ *Powszechny Spis Rolny 2010. Raport z wyników województwa lubuskiego*. Das Statistikamt in Zielona Góra, 2011.

²⁰ Auf Grundlage von Angaben der Agentur für Umstrukturierung und Modernisierung der Landwirtschaft: <http://www.arimr.gov.pl/dla-beneficjenta/srednia-powierzchnia-gospodarstwa.html>, [31. 07. 2013].

Fläche von über 1.000 ha, von dem es in der Woiwodschaft mehr als 30 gibt.

In der Anbaustruktur der Woiwodschaft dominieren Getreidekulturen und Mais zur Körnergewinnung, sowie Industriepflanzen. In Langzeitprognosen wird der Anbau von Getreidepflanzen auf einem unveränderten Niveau bei einem Anstieg des Ertrages und der Ernte vorhergesagt. Eine Chance für eine Stabilisierung des Anbaus ist die Produktion von Biobrennstoffen.

Die Tierzucht zeichnet sich, mit Ausnahme von Geflügel, durch fallende Tendenz aus. Das Tierproduktionsniveau ist in der Woiwodschaft eins der niedrigsten im Land. Die Geflügelzucht ist in der Vorortgebieten von Szczecin, sowie in dem nord-östlichen Teil der Woiwodschaft konzentriert. Die Schweinezucht (vor allem in großen Zuchtbetrieben) tritt konzentriert im zentralen und südlichen Teil der Woiwodschaft auf. Dieser niedrige Stand der Tierproduktion hat negativen Einfluss auf die Qualität des landwirtschaftlichen Produktionsraums. Sollte dieser Zustand aufrechterhalten bleiben, kann das in einigen Gebieten, insbesondere in großflächigen Betrieben mit Monokulturanbau zu Bodenrückgang und zu ihrer notwendigen Wiedernutzbarmachung führen.

2.6.2.4. Forstwirtschaft

Die Forstwirtschaft wird in staatlichen Wäldern auf Grundlage von Zehnjahresplänen für forstwirtschaftliche Betriebe geführt. Diese Betriebe werden von Oberförstereien geleitet. In Privatwäldern wird die Forstwirtschaft auf Grundlage der vereinfachten Forstwirtschaftspläne geführt. Im Rahmen der Forstwirtschaft werden Zucharbeiten geführt, es werden Wälder genutzt u.a. Holzrohstoff gewonnen, es gibt die Jagdwirtschaft, den Schutz der Wälder vor Schädlingen und Feuer, es werden Erholungs- und Übernachtungseinrichtungen geführt und es findet Forstbildung statt.

In den Jahren 1967-2006 sind die Holzressourcen in den staatlichen Wäldern um 75% angestiegen.

Im Gebiet der drei Woiwodschaften funktionieren fünf Waldförderkomplexe: die Urwälder Puszcze Szczecińskie und die Wälder Lasy Warcińsko-Polanowskie in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Hochwälder Bory Lubuskie in der Woiwodschaft Lubuskie, sowie Wälder Lasy Rychalskie und Sudechy Zachodnie (Westsudeten) in der Woiwodschaft Dolnośląskie. Sie dienen den modernen Formen der Forstwirtschaft, die Wirtschaftsziele mit den Zielen des aktiven Ökosystemschatzes vereinbaren, sowie die umweltfreundliche Technologien und Forschung fördern.

Woiwodschaft Dolnośląskie: die Größe der Waldflächen in der Woiwodschaft beläuft sich auf 608,4 Tsd. ha, und der wald- und buschbedeckten Flächen – auf 13,9 Tsd. ha. Schutzwälder machen 65,9% der allgemeinen Waldfläche aus, Schutzgebietwälder 0,7%, bei den sonstigen Wäldern handelt sich um Wirtschaftswälder. Gegenüber 1999 ist die Waldfläche in der Woiwodschaft um ca. 6,8% angestiegen. In der Eigentumsstruktur dominieren Wälder der Staatskasse (96,2%). Der Anteil der Privatwälder beträgt 2,9%, was die Woiwodschaft in die Gruppe von Regionen Polens mit dem niedrigsten Anteil an Privatwäldern stellt (Landesdurchschnitt beträgt 18,7%). Staatliche Wälder werden von den Regionaldirektionen in Wrocław, Poznań und bei kleinen Arealen von Direktionen in Katowice und Zielona Góra verwaltet. Auf über 200 ha Böden werden Waldschulen geführt; von der Erneuerung und Bewaltung werden jährlich ca. 4 Tsd. ha erfasst.

Die Wälder in der Woiwodschaft Dolnośląskie sind bei wachsenden Holzressourcen polenweit an der achten Stelle. Weniger vorzuweisen haben hier Privatwälder. Das Durchschnittsalter des Baumbestands in den staatlichen Wäldern betrug im Jahr 1999 57 Jahre, und in privaten Wäldern 40 Jahre. Die Holzgewinnung belief sich im Jahr 2011 insgesamt auf 3 Mio. m³. Bei der Gewinnung von Derbholz aus 100 ha (483,8 m³) belegte die Woiwodschaft im Jahr 2011 den dritten Platz in Polen.

Woiwodschaft Lubuskie belegt in Polen den ersten Platz bei der Bewaldung. Waldland nimmt eine Fläche von 707,8 Tsd. ha ein, davon wachsen Wälder auf 686,0 Tsd. ha. In der Unterregion Gorzowski beträgt die Bewaldung 49%, in Zielonogórski 48,9%. Fast alle Wälder der Woiwodschaft Lubuskie werden von den Staatlichen Wäldern verwaltet (4 regionale Direktionen, 41 Oberförstereien).

Unter den Waldbaumarten überwiegen Kiefer und Lärche (88,1%). Es treten auch Buchenwälder

(insbesondere in den Urwälder Puszcza Drawska und Barlinecka, sowie in der Nähe von Łagów und Żary), sowie Eichenbestände (Urwälder Puszcza Barlinecka/ Gorzowska, Umgebung von Gubin) auf. Eine geringe Fläche nehmen Eichen- und Hainbuckenhäuser ein. In Tälern von großen Flüssen kommen Auwälder vor, die zu den aussterbenden Ökosystemen Europas gezählt werden; ihre Teile sind insbesondere neben Nowa Sól und Zielona Góra geblieben. Ein Viertel des Baumbestandes bilden Bäume im Alter von 21-40 Jahren, 22,9% - von 41-60 Jahren, von älteren Baumbeständen gibt es 37,2%.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: Die Wälder nehmen eine Fläche von 808 Tsd. ha ein, was über 36% der Gesamtfläche der Woiwodschaft ausmacht. Die Waldfläche steigt kontinuierlich. Die meisten Wälder gibt es im süd-östlichen Teil der Woiwodschaft, in der Równina Drawska (Drage-Ebene), Ebene Równina Wałecka und Pojezierze Wałeckie (Wałeckie Seeplatte) (bis zu 72% der Gesamtfläche). Andere geschlossene Waldkomplexe sind: die Urwälder Puszcza Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, Piaskowa, Drawska, Barlinecka, Wälder von Wollin und Usedom, Wälder um Mieszkowice.

Über 30% der gesamten Waldfläche nehmen in der Woiwodschaft Schutzwälder ein, deren Aufgabe u.a. der Schutz der Böden vor der Abtragung, Schutz der Gewässerufer, Einschränkung der Entstehung oder Ausbreitung von Treibsand, Schutz der Lebensräume der Tiere ist. Das Durchschnittsalter des Waldbestandes in der Woiwodschaft beträgt 55-62 Jahre (je nach der Region) und gehört zu den niedrigsten im Land. Fast 60% der Waldflächen nehmen Hochwald-Lebensräume ein, davon sind 36,6% gemischtes Hochwald und 18,4% Frischhochwald. Das hängt mit Podsolböden zusammen. Frischer Mischwald nimmt 21,6% der Waldfläche der Woiwodschaft und der Frischwald 11,9% ein. Größtenteils treten sie auf Braunböden auf. Erlenbruchwälder nehmen 3,2% der Waldfläche ein.

2.6.3. Fremdenverkehr

Im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums entwickeln sich folgende Formen des Fremdenverkehrs:

- Stadt- und Kulturtourismus in kulturell interessanten Zentren,
- Aktivtourismus (Wander-, Rad-, Reit- und Wassertourismus), in unterschiedlichen Tourismus- und Erholungsregionen und -zentren, die von den lokalen Begebenheiten abhängig sind,
- Business-tourismus (hängt mit Geschäftstreffen zusammen), konzentriert sich in großen städtischen Zentren, sowie in Fremdenverkehrsorten - und Kurorten,
- Kurtourismus, in Kurorten in den Woiwodschaften Dolnośląskie und Zachodniopomorskie,
- Landtourismus, im touristisch attraktiven ländlichen Raum, insbesondere in der Umgebung der Großstädte,
- Transittourismus, im Einwirkungsbereich der Haupttransitstrecken und der Bahnstrecken,
- Grenzraumtourismus,
- See- und Küstentourismus an der Küste der Ostsee und im Stettiner Haff.

2.6.3.1. Haupttourismusgebiete

Im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums treten zwei Haupttourismusgebiete auf, die sich durch physischgeografische Vorzüge und Naturvorzüge auszeichnen. Sie liegen in Nord- und Südteil der Woiwodschaft: es sind die Ostseeküste sowie die Sudeten mit Vorgebirge. Das Tourismusbild der Region wird durch Seeplatten (in den Woiwodschaften Lubuskie und Zachodniopomorskie), sowie durch Landrücken, die im südlichen Teil zu Vorgebirge werden, ergänzt. Ein großes Potential stellen zahlreiche Waldkomplexe in der Woiwodschaft Lubuskie dar.

Die Tourismusvorzüge des Gebietes, auf das sich die Studie bezieht, sind seine Geschichte und sein Kulturerbe. Was die Anzahl und den Wert der historischen Sehenswürdigkeiten im gesamten Gebiet angeht, so zeichnet sich da eindeutig Niederschlesien aus.

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** handelt sich bei den Haupttourismusgebieten um drei natur- und

landschaftlich differenzierte Züge:

- Gebirgszüge der Sudeten mit Pogórze Sudeckie (Sudetenvorland) im Süden der Region,
- Flachlandzug von Nizina Śląska (Schlesische Tiefebene) und Nizina Śląsko-Łużycka (Schlesisch-Lausitzer Tiefebene) mit dem Odertal und dem Urwaldkomplex Bory Dolnośląskie im zentralen Teil der Region,
- Dolina Baryczy (Barycz-Tal) mit Moränenhügeln des Wał Trzebnicki (Trebnitzer Landrückens) im Norden der Woiwodschaft.

Internationale und nationale Bedeutung haben die Sudeten und das Odertal; die übrigen Gebiete haben entweder überörtliche oder lokale Bedeutung.

Die Haupttourismuszentren der Woiwodschaft befinden sich im südlichen und nördlichen Teil. Außerdem entwickelt sich der Tourismus in kulturell attraktiven Orten, die mit den Transitstrecken zusammenhängen. Wichtigstes Fremdenverkehrszentrum der Woiwodschaft ist Wrocław, wo die größte Anzahl von heimischen und ausländischen Touristen empfangen wird. Außer Wrocław sind von internationaler und nationaler Bedeutung:

- in den Sudeten: Jelenia Góra, Szklarska Poręba, Karpacz, Kłodzko, Kurorte Niederschlesiens, Krzeszów und Książ,
- im Sudetenvorland: Jawor, Henryków und Kamieniec Ząbkowicki,
- im Nizina Śląska (Schlesische Tiefebene): Legnica und Świdnica sowie Legnickie Pole,
- im Odertal – Lubiąż,
- im Trebnitzer Landrücken – Trzebnica.

Im Jahr 2008 wurden von der Selbstverwaltung der Woiwodschaft 13 Tourismusunterregionen festgelegt. Die Gemeinden aus diesen Unterregionen nahmen eine Zusammenarbeit an dem Aufbau von Tourismus-Markenprodukten und der Entwicklung auf dieser Grundlage der subregionalen Fremdenverkehrsmärkte und des Woiwodschaftstourismusmarkts auf. Die Unterregionen sind ein offenes System. Ihre weitere Entwicklung kann die gesamte Region erfassen, dabei können vorhandene Unterregionen um Gebiete erweitert werden, die von der Aufteilung nicht aufgenommen wurden.

In der **Woiwodschaft Lubuskie** wurden in der Änderung des Raumordnungsplans der Woiwodschaft Lubuskie Zonen markiert, die für die Tourismusentwicklung prädisponiert sind. Man hat vereinbart, dass sich die Entwicklung des Tourismus und Erholung im folgenden Gebieten konzentrieren wird, für die bestimmte Bewirtschaftungsregel gelten:

- Gebiete der A-Kategorie (mit möglicher planbarer Bebauung an zu diese Zwecken ausgewiesenen Orten, mit Einschränkungen für die Gebiete, die besonders der Degradation ausgesetzt sind) – Seeplatte Pojezierze Dobiegniewskie, Seen Jeziora Pszczewskie, Seeplatte Pojezierze Sławskie, Międzyrzecki Rejon Umocniony (Festungsfront Oder-Warthe Bogen), Seen Jeziora Lubniewickie, Seen Jeziora Łagowskie, Mitteleloderregion – mit der möglichen planbaren Bebauung an zu diesem Zwecken ausgewiesenen Orten mit Einschränkungen für Gebiete, die besonders der Degradation ausgesetzt sind,
- Gebiete der B-Kategorie (mit Einschränkung der Ausbaumöglichkeiten bei der Infrastruktur und Raumvolumen, es sei denn ihre Grundlage stellt bereits vorhandene Bebauung dar) – Puszcza Notecka (Netze- Urwald), Dolina Noteci (Netzet), Urwald Puszcza Drawska, Tal Dolina Pliszki, Urwald Puszcza Rzepińska (Lubuska) – der Nord- und Südteil, Hochwald Bory Lubuskie – der nördliche Teil, Hochwald Bory Dolnośląskie, Wał Mużakowski (Muskauer Faltenbogen), Urwald Puszcza Gorzowska – mit Einschränkung der Ausbaumöglichkeiten bei der Infrastruktur und Raumvolumen, es sei denn ihre Grundlage stellt bereits vorhandene Bebauung dar,
- Gebiete der C-Kategorie (besondere Gebiete, die von internationaler Bedeutung sind) – Międzyrzecki Rejon Umocniony (Festungsfront Oder-Warthe Bogen) und Dolina Noteci (Netzet) – besondere Gebiete, die von internationaler Bedeutung sind.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie: *Der Raumordnungsplan der Woiwodschaft legt vier Tourismuszonen in der Woiwodschaft fest:*

- Küstengebiet,
- Odermündung samt Stettiner Haff,
- Seeplattengebiet, das sich von der Seeplatte Pojezierze Myśliborskie im Westen bis Seeplatte Pojezierze Szczecineckie im Osten erstreckt,
- Sonstige Gebiete, vor allem im Westen und in der Mitte der Woiwodschaft.

Die einzelnen Zonen unterscheiden sich durch ihre Naturvorzüge und den Stand der Tourismusentwicklung. Am intensivsten entwickelt sind das Küstengebiet, die Odermündung mit dem Stettiner Haff, dann das Seeplattengebiet und die sonstigen Gebiete.

Im Küstengebiet stellt der Tourismus eine Wirtschaftsgrundlage dar. Dieses Gebiet umfasst 15 Gemeinden, in den sich 85% der Übernachtungen der Woiwodschaft befinden und mehr als 60% Touristen kommen. Die Haupttourismuszentren sind Kołobrzeg, Świnoujście, Rewal, Mielno, Międzyzdroje und Kamień Pomorski. Im gesamten Gebiet überwiegen Saisonübernachtungen mit mittleren Standard: in Kołobrzeg und Świnoujście ist dieser Standard höher.

Das Gebiet um die Odermündung und um das Stettiner Haff umfasst 12 Gemeinden, darunter den gesamten funktionellen Raum von Szczecin. Hier ist Szczecin das wichtigste Tourismuszentrum (370 Tsd. Touristen im Jahr), außerdem Stettiner Haff, der See Dąbie sowie Międzyodrze.

Das Seeplattengebiet erstreckt sich von den süd-westlichen Enden der Woiwodschaft (Gemeinde Cedynia) bis zum östlichen Teil der Woiwodschaft (Gemeinde Biały Bór) und umfasst die Seeplattengebiete Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Inskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie, sowie die Täler der Drawa und Gwda. Dieses Gebiet kann wegen der großen Anzahl von Gewässern und der Möglichkeit, unterschiedliche Formen des Wassertourismus zu betreiben, eine Alternative zum Tourismus im Küstengebiet darstellen. Die wichtigsten Zentren des Fremdenverkehrs sind hier: Myślibórz, Barlinek, Złocieniec, Czaplinek, Tuczno, Wałcz sowie Szczecinek.

Das letzte Gebiet bilden Gemeinden, die im zentralen und westlichen Teil der Woiwodschaft liegen. Es sind vor allem landwirtschaftliche Gebiete mit wenigen Flüssen und Seen. Eine Ausnahme in diesem Gebiet stellt Koszalin wegen seiner städtischen Funktionen dar. Ein Tourismuszentrum ist auch der Kurort in Połczyn-Zdrój.

2.6.3.2. Reiseverkehr

In der **Woiwodschaft Dolnośląskie** ist der Reiseverkehr vor allem in Wrocław, in den Sudeten (im Gebiet des Riesengebirges und Kotlina Kłodzka (Glatzer Kessel)), in der Region der Teiche Stawy Milickie, sowie entlang der Hauptverkehrsstrecken, darunter in den nah gelegenen Städten konzentriert. Dazu gehören: Zgorzelec, Bolesławiec (im Lauf der A4), Legnica, Lubin, Polkowice und Głogów (im Lauf der Straße Nr. 3) sowie Oleśnica, Świdnica, Wałbrzych i Kłodzko.

Das Aufkommen der Touristen, die nach Niederschlesien für Kurz- oder Langzeiterholung kommen, beläuft sich im Jahr auf 2,2 Mio. Personen. Im Vergleich zu 2002 ist die Anzahl der Touristen, die die Woiwodschaft besuchen um fast 0,7 Mio. Personen angestiegen. Eine überwiegende Gruppe bildeten Touristen aus dem Inland, und zwar waren das 1,7 Mio. Personen (12% aller polnischen Touristen).

Ausländer, die Niederschlesien besuchen, bildeten 10% aller nach Polen kommenden Touristen aus dem Ausland; ihre Anzahl ist im Vergleich mit 2002 um 50% angestiegen. Der Reiseverkehr von Auslands-touristen konzentrierte sich im Kotlina Jeleniogórska (Hirschberger Tal) und Kotlina Kłodzka (Glatzer Kessel), in Wrocław und Legnica sowie in der Region Wałbrzych.

Im Gebiet der **Woiwodschaft Lubuskie** gab es im Jahr 2012 307 Massenunterbringungen aller Kategorien. Es gibt 20,5 Tsd. Übernachtungsplätze, davon sind 10,8 Tsd. Ganzjahresübernachtungen. Im Jahr 2011 wurden die Übernachtungen im Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie von 645,6 Tsd. Touristen genutzt, davon 179,9 Tsd. von Touristen aus dem Ausland (vor allem von Deutschen, Holländern, Dänen, Franzosen, Engländern).

In den Jahren 2000-2008 kam es zu einer dynamischen Entwicklung der Beherbergungskapazitäten, die sich durch den Anstieg der Gemeinschaftsunterkünfte, der Touristen, der erfolgten Übernachtungen auszeichnet. 2009-2010 gab es eine Umkehrung dieses Trends.

Die meisten Touristenunterkünfte sind in den Kreisen: Międzyrzecki (13,6%) – – Pszczew, Międzyrzecz, Trzciel, Świebodziński (12,7%) – Łagów, Lubrza, Świebodzin, Wschowski (10,1%), Słubicki (8,8%) – Słubice, Rzepin, Ośno Lubuskie sowie Sulęciński (8,1%) – Lubniewice, Torzym. Die wenigsten Unterkünfte dieser Art befinden sich in den Kreisen Żagański (2,6%) und Nowosolski (4,2%). Bei den Beherbergungskapazitäten überwiegen Gemeinschaftsunterkünfte. Die meisten Touristen nutzten sie in den Kreisen Świebodziński (111 Tsd.) und Słubicki (100,4 Tsd.). Von den Städten der Woiwodschaft genoss Zielona Góra das größte Interesse der Touristen, wo das Tourismusangebot von 61,2 Tsd. Personen in Anspruch genommen wurde, darunter waren 11 Tsd. Touristen aus dem Ausland. In Gorzów Wlkp. belief sich die Gästezahl auf 58,8 Tsd. davon waren 15,5 Tsd. Touristen aus dem Ausland.

Ein Touristenzentrum mit einer besonderen Funktion ist Kostrzyn nad Odrą, wo im Sommer einmal im Jahr das Musikfestival „Przystanek Woodstock” (Haltestelle Woodstock) stattfindet, an dem ca. 300 Tsd. Personen teilnehmen.

In der Woiwodschaft verzeichnet man das wachsende Interesse der Landwirte an eigenen Landtourismusbetrieben. Der Standard der Tourismusdienstleistungen, die von landwirtschaftlichen Betrieben erbracht werden, steigt stetig.

In der **Woiwodschaft Zachodniopomorskie** gab es 2012 1219 Gemeinschaftsunterkünfte aller Kategorien mit 119,9 Tsd. Übernachtungsplätzen, davon waren 51,2 Tsd. Ganzjahresunterkünfte. Die meisten Übernachtungen für Touristen gibt es an der Ostsee in den Kreisen: Kołobrzeski (17,9%), Kamieński (15,3%), Gryficki (14,9%), Koszaliński (13,2%), Sławieński (10%), sowie in Świnoujście (8,6%), die wenigsten in den Kreisen: Pyrzycki, Białogardzki und Łobeski.

Der Fremdenverkehr in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie ist vor allem im Küstenbereich, sowie in Szczecin, Świnoujście und Koszalin konzentriert. Zentrales Gebiet der Woiwodschaft, wo sich zahlreiche Seen und Wälder befinden, zieht nicht so viele Touristen an.

Im Jahr 2012 gab es 2,0 Mio. Touristen für Kurzzeit- oder Langzeiterholung in die Woiwodschaft Zachodniopomorskie reisten. Die größte Gruppe (1,5 Mio.) stellten Touristen aus dem Inland dar. Die Anzahl der Auslandstouristen nimmt systematisch zu. Sie besuchen vor allem Szczecin, Świnoujście und Kołobrzeg.

2.7. Raumplanungsprioritäten im polnischen und deutschen Grenzraumteil

2.7.1. Prioritäten der Raumentwicklung im polnischen Teil des Grenzraums

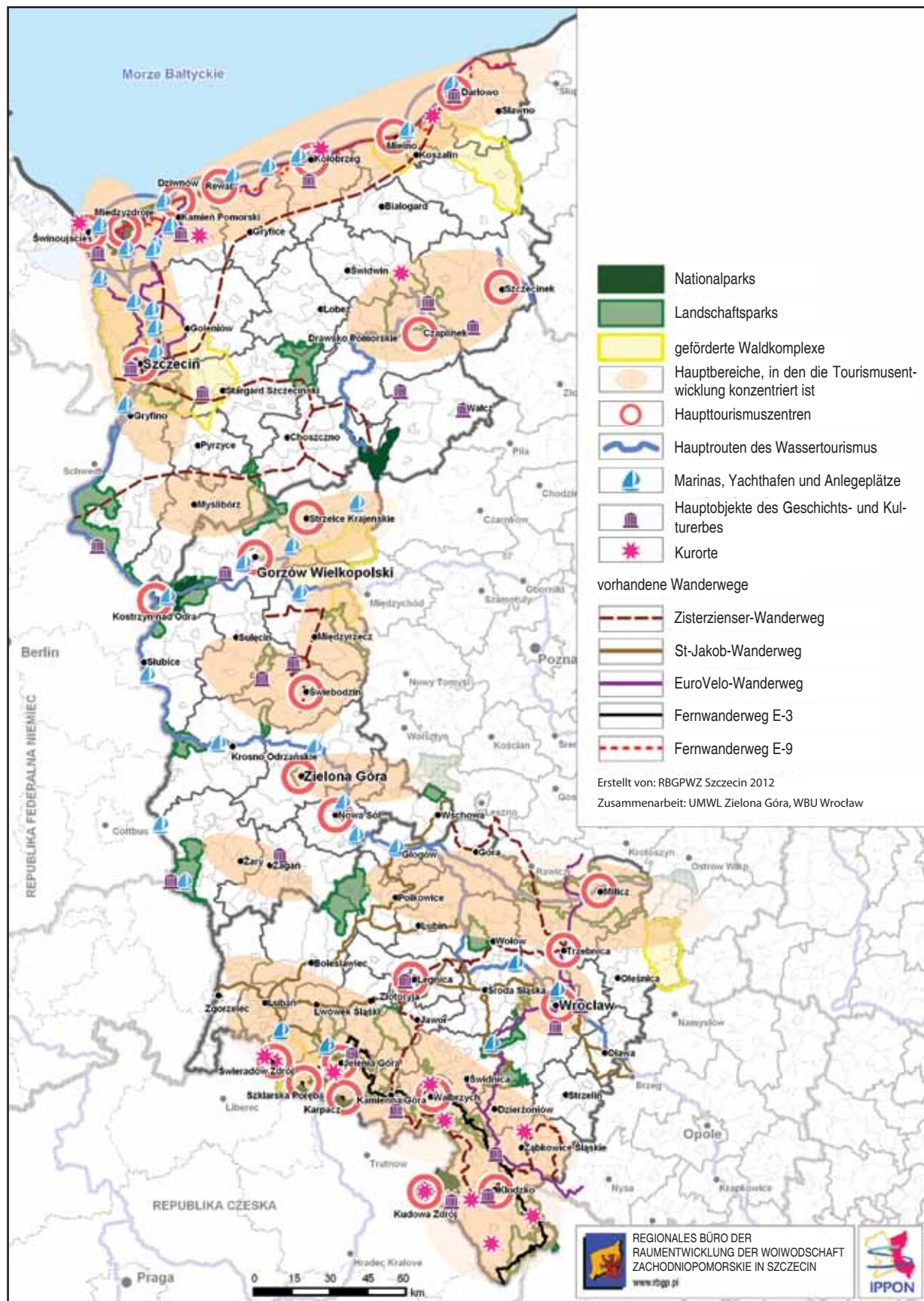
Die Prioritäten der Raumentwicklung in den einzelnen Woiwodschaften des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums basieren auf ähnlichen Voraussetzungen, die u.a. sozioökonomische Entwicklung, Umweltschutz, Entwicklung der technischen und sozialen Infrastruktur, überregionale polnisch-deutsche Zusammenarbeit erfassen. Diese Maßnahmen tragen auf unterschiedliche Weise zum Anstieg der territorialen Kohäsion dieses Grenzraumteils bei. Doch unter den Raumentwicklungsprioritäten der Woiwodschaften fehlen (mit wenigen Ausnahmen, die die z.B. die Entwicklung der Oderwasserstraße und Verbesserung des Zugangs zu den Seehäfen betreffen) Ziele, die sich direkt auf die Raumentwicklung des gesamten polnischen Grenzraums beziehen, obwohl sich allgemeine Bezugnahmen auf räumliche Integration mit den Nachbargebieten finden.

Woiwodschaft Dolnośląskie

Im Entwurf der Raumordnungsplanung wurden folgende Prioritäten der Raumentwicklung für die Woiwodschaft Dolnośląskie festgelegt, die von grundlegender Bedeutung für den polnischen Grenzraumteil sind:

- Festigung der inneren und äußeren Integration: räumlich, sozioökonomisch sowie infrastrukturell, in Zusammenhang mit den Nachbarsregionen Polens, Tschechien und Deutschlands,

Abbildung 28. Attraktivität des Naturraums und der Kultur für den Tourismus



- Entwicklung Dolny Śląsk (Niederschlesien) zu einer harmonisch entwickelten, europäischen Knotenpunktregion mit einem hohem Wettbewerbsfähigkeitsgrad,
- Ausgestaltung zügiger, sichererer Transport- und Verkehrssysteme, die mit dem nationalen und europäischen System zusammenhängen, zur Sicherstellung von reibungslosen Netzen der technischen Infrastruktur, Lieferung von Wasser und Energie, angemessener Abfallwirtschaft und Verhütung von Havarien und Naturkatastrophen,
- Integration des Schutzmaßnahmen für Natur- und Landschaftsressourcen, sowie ihre rationelle Nutzung und Zurverfügungstellung,
- Aufbau eines zusammenhängenden, regionalen Schutzgebietssystems.

Sonstige Prioritäten der Raumentwicklung für die Woiwodschaft, die sich an den Planungsunterlagen ergeben:

- harmonische, integrierte Raumentwicklung und sozioökonomische Entwicklung, sowie Integration des funktionellen Raums Wrocław (Metropolitanraums) als Hauptknotenpunkts des Siedlungsmusters der Woiwodschaft,
- Harmonisierung der Raumentwicklung und der sozioökonomischen Entwicklung, sowie aktive Umgestaltung der restlichen Elemente des Siedlungssystems der Woiwodschaft,
- integrierter Schutz und Wiederherstellung der Ressourcen des Kulturerbes, sowie Beibehaltung der Identität und der kulturellen Eigenart der Region,
- effektive Nutzung der eigenen Ressourcen der Woiwodschaft um die Lebensqualität und den Standard zu verbessern und die Bedürfnisse der Gesellschaft zu befriedigen.

Woiwodschaft Lubuskie

Die Raumentwicklung der Woiwodschaft Lubuskie soll sowohl den wirtschaftlichen, als auch den touristischen Aspekt erfassen, die mit den Naturvorzügen zu binden sind. In der Änderung des Raumordnungsplans der Woiwodschaft Lubuskie werden strategische Hauptziele festgelegt, indem die räumlichen Möglichkeiten für die Umsetzung der Annahmen gesichert werden:

- Ausbau und Modernisierung der Transportsysteme in der Region und bei ihrer externen Anbindungen,
- Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung durch den Schutz und Nutzung der Vorzüge der Natur und der kulturellen Umgebung, sowie Pflege der geschichtlichen Traditionen der Region,
- Entwicklung einer komplexen Fremdenverkehrinfrastruktur, die einzelne Regionen der Woiwodschaft Lubuskie, der benachbarten Woiwodschaften und Deutschlands verbindet, Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivität,
- Ausbau der technischen Infrastruktur,
- Erweiterung der Basis für das Hochschulwesen,
- Entwicklung und parallele Verteilung des sozialen Infrastrukturnetzes.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Ziel der Raumordnung der Woiwodschaft Zachodniopomorskie ist die Erfüllung der Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung in der Woiwodschaft. Sie wirkt sich günstig auf die Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, sowie auf interne und externe Kohäsion aus. Dieses Ziel soll umgesetzt werden durch:

- Ausgestaltung der funktionell-räumlichen Struktur der Woiwodschaft,
- Stärkung der externen Verbindungen der Woiwodschaft,
- Schutz und Entwicklung der Umwelt,
- Entwicklung des demografischen Potentials,
- Umgestaltung des Siedlungsmusters und der Städtepolitik,
- Schutz des Kulturerbes und der Landschaft,

- Entwicklung der sozialen Infrastruktur,
- Wirtschaftliches Wachstum,
- Ausbau der Transportinfrastruktur,
- Ausbau der technischen Infrastruktur, Entwicklung der elektronischen Dienstleitungen und der erneuerbaren Energiequellen,
- Beseitigen der Entwicklungsproblematik in Problemgebieten,
- Umgestaltung des funktionellen Raums von Szczecin zu einem Metropolegebiet,
- Multifunktionelle Entwicklung des ländlichen Raums,
- Entwicklung der Infrastruktur bei der Verteidigungsbereitschaft und Sicherheit des Staates.

Innerhalb der Grenzen der funktionell-räumlichen Zonen ist eine differenzierte Raumordnungspolitik zu führen. Das Hauptentwicklungszentrum der Woiwodschaft ist Szczecin. Die Stadt ist gleichzeitig das Kernstück des funktionellen Raums von Szczecin und ein Zentrum mit Metropolitancharakter. Es ist eine Verbesserung der funktionellen Anbindung des Ballungsraums Szczecin und des Städtekomplexes Koszalin-Kołobrzeg-Białogard, der einen Teil der Metropolitanfunktionen von Szczecin im mittleren Teil der Küste übernehmen soll, anzustreben.

Bei der Transportinfrastruktur ist als Priorität die Entwicklung der Seehäfen an der Odermündung zu betrachten. Die vorrangige Investition im Gebiet der Woiwodschaft ist der Bau eines Außenhafens in Świnoujście mit einem Gasterminal sowie der erforderliche Ausbau der Transportinfrastruktur.

2.7.2. Prioritäten der Raumentwicklung im deutschen Teil des Grenzraums

Hauptziele und –Grundsätze der räumlichen Entwicklung für das Hoheitsgebiet Deutschlands ergeben sich aus den Feststellungen der Planungsunterlagen der Landesebene und der Dokumente der regionalen Ebene, die im Paragraph 8 des Raumordnungsgesetzes bestimmt wurden und in Planungsgesetzen einzelner Bundesländer präzisiert wurden.

Kraft dieser Gesetze sind die Landesregierungen verpflichtet Raumordnungspläne zu erstellen, die übergeordnete Festlegungen zu der Siedlungsstruktur, der offenen Gebiete, sowie der technischen Infrastruktur und Verkehr bestimmen, und dann werden diese Festlegungen von den regionalen Planungsgemeinschaften (Verbänden) in ihren regionalen Plänen konkretisiert.

Regionale Pläne müssen mit den Regelungen der Landesebene übereinstimmen und sind durch die Raumplanungsbehörde des jeweiligen Bundeslandes zu bestätigen. Im Gegensatz zu polnischen Raumordnungsplänen der Woiwodschaften haben regionale Pläne obligatorischen Charakter.

Deutsche Pläne führen drei Bereichskategorien ein, in den ein Typ des Bauvorhabens (z.B. eine Windkraftanlage) umgesetzt werden kann: es handelt sich um folgende Kategorien:

- Vorranggebiete – Gebiete, die für eine konkreter Nutzungsart vorgesehen sind,
- Vorbehaltsgebiete – in diesen Gebieten ist es erforderlich, die Interessen unterschiedlicher Funktionalitäten auszuwiegen,
- Eignungsgebiete – außerhalb dieser Gebiete ist die Umsetzung des jeweiligen Investitionstyps nicht möglich.

Berlin und Brandenburg

In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird die Planung gemeinsam durch beide Bundesländer Berlin Brandenburg vorgenommen.

In Brandenburg sind es 5 Planungsregionen festgelegt: Prignitz-Oberhavel, Havelland-Fläming, Uckermark-Barnim, Oderland-Spree, Lausitz-Spreewald. Für sie werden regionale Pläne erstellt. Für Berlin ist der Flächennutzungsplan der regionale Plan.

Region Hauptstadt B-B ist in drei Raumkategorien unterteilt, und zwar in: Berlin, Berliner Umland,

weiterer Metropolenraum.

Auf Grundlage eines Gemeinsamen Vertrags über die Raumplanung kamen in Berlin und Brandenburg folgende Dokumente ins Leben:

- Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007),
- Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B 2009),
- Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS 2006),

Außerdem gelten für Brandenburg Pläne für Gebiete des Braunkohleabbaus, sowie Pläne zur Wiederherstellung der Kohleabbaugebiete.

Prioritäten der Raumordnung für Berlin und Brandenburg sind:

- Ausarbeitung und Umsetzung der Kulturlandschaftsentwicklungsstrategien zur Stärkung des regionalen Potentials,
- Ausgestaltung des Siedlungsmusters um die Grundbedürfnisse der Einwohner zu befriedigen (Metropole – Zentren mit höherem Rang – Zentren mit mittleren Rang mit Zwischengebieten), mit Betonung auf eine Verdichtung des Netzes mit Zentren der niedrigeren Rangordnung, Konzentration der Neubebauung um die Städtezentren und Verkürzung der Zufahrtszeit zu den Hauptzentren auf höchstens 45 Minuten,
- Aufbau und Entwicklung von Verbindungen der Hauptstadtregion mit Europa über Transportkorridore, insbesondere auf den Strecken West-Ost (Paris-Moskau) und Nord-Süd (Ostsee-Adria), sowie Bahnverbindungen in Richtung der Ostseeländer über Szczecin, Gorzów Wlkp., Poznań und Warszawa, auch in Richtung Kijew über Wrocław,
- Gewährleistung der Flächen für den Flughafens Berlin-Brandenburg,
- Gewährleistung der Flächen für den künftigen Abbau der Energiequellen– Braunkohlelagerstätte, Wind- und Sonnenpotential,
- Verbesserung der räumlichen Bedingungen um die internationale und innere Wettbewerbsfähigkeit der Regionen in Europa zu stärken – Entwicklung des Potentials der Metropole und der Regionen und Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit,
- Stärkung des ländlichen Raums,
- Hochwasserschutz, insbesondere entlang der Odergrenze.

Neben der Entwicklung der Verbindungen der Berliner-Metropole auf der Ost-Weststrecke (mit Russland, Ukraine und Ostseeländer) und dem Thema des Hochwasserschutzes entlang der Oder, ist der polnische Teil des polnisch-deutschen Grenzraums nicht unter diesen Prioritäten zu finden. Vielmehr steht das Konzept des Transportkorridors Ostsee-Adria (SCANDRIA) im Wettbewerb zum Mitteleuropäischen Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65.

Mecklenburg-Vorpommern

Prioritäten der Raumentwicklung von Mecklenburg-Vorpommern legt das Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2005, sowie Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern aus dem Jahr 2010 fest. Das zweite Dokument umfasst nur das Planungsgebiet Vorpommern (Kreise Vorpommern Greifswald sowie Vorpommern Rügen).

Zu den wichtigsten Herausforderungen der räumlichen Entwicklung im Gebiet Mecklenburg-Vorpommern gehören eine sinkende Anwohnerzahl und das Alterwerden der Bevölkerung. Es wird ein Rückgang der Anwohnerzahl in der Zeit 2002-2020 von 4,7% in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg Rostock, bis zu 23,1% in der Planungsregion Mecklenburger Seeplatte und 19,9% in der Planungsregion Vorpommern vorgesehen. Ein so großer Rückfall der Anwohnerzahl führt zu Problemen bei der Sicherstellung des Zugangs zum angemessenen Niveau der öffentlichen Dienstleistungen und bestimmt näher die Entwicklung des gesamten Gebietes, darunter insbesondere der an der Peripherie von größten Zentren liegenden Gebiete.

Die Raumentwicklungspläne legen Folgendes fest:

- Regionale Zentren (die Hauptentwicklungszentren) – Rostock, Neubrandenburg, Schwerin sowie Greifswald – Stralsund mit den Zusammenarbeitszonen Stadt- stadtnahes Gebiet,
- Gebiete, in den landwirtschaftliche- touristische und ländliche Funktionen überwiegen,
- Entwicklungsachsen – Nord-Süd (Schweden/Russland/Finnland – Magdeburg/Berlin) sowie West-Ost (Lübeck – Szczecin – Gdańsk).
- Unter den Prioritäten der Raumentwicklung wird Folgendes genannt:
- Entwicklung von Mecklenburg-Vorpommern als einer Ostseeregion, die welt- und europäooffen ist,
- Steigerung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit von Mecklenburg-Vorpommern,
- Schaffen von Perspektiven einer Arbeit und guter Lebensbedingungen, insbesondere für junge Menschen und Familien,
- Schaffung von günstigen Standortbedingungen für Institutionen aus dem Bereich Bildung, Kultur, Wissenschaft, Forschung und Technologie,
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere ihre Aufnahme in den nationalen und europäischen Raum,
- Stärkung des ländlichen Raums,
- Absicherung und vernünftige Nutzung der natürlichen Ressourcen,
- Aufbau eines Images der Region als einer touristen-, erholungs- und gesundheitsfreundlichen Region,
- Erhalt und Nutzung des Kultur- und Geschichtserbes,
- Entwicklung des Städtensystems als eines Faktors, das die Entwicklung der Regionen stimuliert,
- Absicherung und Nutzung des Meeresküstepotentials.

In den Plänen Mecklenburg-Vorpommerns wird die Nachbarschaft zu Szczecin als einer Großstadt mit grenzüberschreitenden Auswirkungen erkannt. Szczecin ist auch ein Punkt auf der Entwicklungsachse West-Ost in Richtung Gdańsk.

Sachsen

Allgemeine Vorgaben für die Raumordnung sind im Entwicklungsplan Sachsen aus dem Jahr 2003 (Aktualisierungsentwurf 2012) enthalten, und für ihre Verfeinerung und Umsetzung gilt der Regionalplanung für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien aus dem Jahr 2010, die sich auf dem Gebiet der Kreise Bautzen sowie Görlitz konzentriert.

Prioritäten der räumlichen Entwicklung im deutschen Teil des Grenzraums, die in der Regionalplanung festgelegt wurden, und sich auf externe Verbindungen und Bedingungen beziehen, sind wie folgt:

- Sachsen – ein wettbewerbsfähiger und wirtschaftlich attraktiver Standort auf dem europäischen Markt,
- Gestaltung der Lebensqualität nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung unter Berücksichtigung einer steigenden Rolle des Gebietes um das Dreiländereck: Polen, Tschechien und Deutschland,
- Wirtschaftswachstum und -entwicklung durch den Ausbau eines optimalen Verkehrsnetzes zur Sicherstellung einer besseren Erreichbarkeit der deutschen und europäischen Metropolen (Berlin, Wrocław, Prag, München, Hamburg und Zentren an dem Rhein), sowie weitere Beteiligung Sachsens am transeuropäischen Straßen- und Verkehrsnetz, Verbesserung des Paneuropäischen Verkehrskorridors und des Ostsee-Adria-Korridors,
- Subsidiäre und solidarische Ausgestaltung der Zusammenarbeit in Europa durch Stärkung der internationalen Zusammenarbeit und funktioneller Verbindungen sowie der grenzüberschreitenden Beziehungen mit Polen und der Tschechien, gemeinsamer, grenzüberschreitender Schutz und Entwicklung des Potentials, das in den Kulturlandschaften und natürlichen Räumen steckt,
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit, die eine Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit umfasst,

auch der, die über die Grenzen Deutschlands hinausgeht, Erstellung integrierter regionaler Entwicklungskonzepte in Zusammenarbeit mit allen regionalen Akteuren, wirtschaftlich-kulturelle Entwicklung der Region Sachsen-Tschechien-Niederschlesien,

- Stärkung des innovativen lokalen Marketings durch Steigerung des regionalen Bewusstseins und Wahrnehmung von Sachsen in Europa als einer zweikulturellen und zweisprachigen Region (deutsche und sorbische Kultur und Sprache), Unterstützung internationalen Veranstaltungen und Projekte mit Wiedererkennungswert.

In diesen Prioritäten erkennt man die Betonung der Stärkung der trilateralen interregionalen Zusammenarbeit zwischen Polen, Tschechien und Deutschland. In niederschlesischen und sächsischen Dokumenten werden vorrangig Probleme der Verbesserung der Verkehrsverbindungen, sowie die Notwendigkeit einer kohärenten Schutzes des nationalen Erbes, der Landschaftsvorzüge und natürlichen Ressourcen, behandelt.

2.8. Gebiete, in den besondere Maßnahmen konzentriert werden

Ergebnis dieser Bearbeitung sollen nach der angenommenen Methodologie Schlussfolgerungen sein, die nicht alle Bereiche der räumlichen Entwicklung des deutsch- polnischen Grenzraums betreffen, sondern ausgewählte Bereiche, auf die sich spezifische entwicklungsfördernde Maßnahmen richten sollten oder die, die Entwicklungsschwierigkeiten beseitigen oder die, die die Hauptbereiche der räumlichen Entwicklung optimieren.

Die Wahl dieser Bereiche sollte anhand von Kriterien erfolgen, die im Grunde genommen zu den Zielen der räumlichen Entwicklung des polnischen und deutschen Grenzraums gehören und anhand von in diesem Kapitel besprochenen Konditionalitäten formuliert sind.

Die angenommenen Kriterien sollten außer den Konditionalitäten auch die Tatsache berücksichtigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen sich in erster Linie auf die räumliche Integration des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums richten, sie haben aber auch als Ziel der Entwicklung der Zusammenarbeit bei der räumlichen Planung mit den deutschen Bundesländern – den Nachbarn der polnischen Grenzwoiwodschaften und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen anderen Trägern auf beiden Seiten der Grenzen zu verfolgen.

2.8.1. Wahlkriterien der Maßnahmenbereiche

Konditionalitäten der räumlichen Entwicklung des polnischen und deutschen Grenzraums deuten auf einen mäßigen räumlichen Integrationsgrad dieses Bereiches hin. Bei den landesweiten oder sogar europaweiten räumlichen Systemen, wie Umweltschutzbereiche oder Transportnetze, ist der Kohärenzgrad größer, und in Bereichen, die entsprechenden Regelungen innerhalb der der Woiwodschaften selbst unterliegen – geringer.

Die Optimierung des räumlichen Integrationsprozesses soll nicht zur Vereinheitlichung der räumlichen Bewirtschaftungspolitik im ganzen Bereich und zur „zentralen“ Steuerung dieser Prozesse führen, sondern zur Festlegung gemeinsamer für diese Bereiche Ziele, die von drei Woiwodschaften akzeptiert und deutlich nach außen identifiziert, und anschließend realisiert werden, mit Berücksichtigung der Besonderheit der einzelnen Woiwodschaften, ihrer Bedürfnisse und ihres Potenzials. Diese Ziele sind Maßnahmen im Bereich ausgewählter räumlicher Strukturen, die dem gesamten Bereich direkt oder indirekt Nutzen in Bezug auf regionale Politik bringen können.

Aus einer Auswertung der Konditionalitäten der räumlichen Entwicklung des polnischen und deutschen Grenzbereichs ist zu schließen, dass die Wahlkriterien in erster Linie wie folgt sein sollen:

- Die räumliche Kohärenz, also die Beseitigung der Barrieren in der Erreichbarkeit der peripheren Gebiete und Gebiete mit einem niedrigeren Entwicklungsstand durch ihre bessere Abbindung an die Zentralbereiche; dieses wird hauptsächlich durch den Ausbau der Transportsysteme und sonstiger Infrastruktursysteme umgesetzt,
- Die sozioökonomische Kohärenz; das ist die Verfolgung des Ziels einer ausgeglichenen

sozioökonomischen Entwicklung des gesamten Bereichs durch die Behebung der Unterschiede in der Entwicklung; es wird durch die Entwicklung und Stärkung der wirtschaftlichen Akquisitionszentren- und Bereiche und durch Aufgreifen von entwicklungsfördernden Maßnahmen auf anderen Bereichen erreicht,

- Die Kohärenz der Identität und Ziele, die zu verstehen ist als die Identifikation mit geopolitischen, natürlichen,- kulturellen - und sozialen Gegebenheiten und die Formulierung dieser mit gemeinsamen Entwicklungszielen des gesamten Bereichs; dieses wird erreicht durch die Festlegung gemeinsamer Entwicklungsziele und das Ausschließen von Maßnahmen, die zu zwischenregionalen Konflikten führen könnten;

Und genauer gesagt:

- Die Stärkung der polyzentrischen Netzmetropole,
- Das sozialökonomische Wachstum,
- Die Ausschöpfung des Potentials und der regionalen Ressourcen,
- Die Behebung der Entwicklungs- und Naturprobleme,
- Grenzüberschreitende zwischenregionale Zusammenarbeit.

2.8.2. Räumliche Strukturen, die für die Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen prädisponiert sind

Anhand der oben genannten Kriterien zeigte man im polnischen Teil des polnisch- deutschen Grenzraums folgende räumliche Strukturen auf, die für die Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen prädestiniert sind:

2.8.2.1. Mitteleuropäischer Transportkorridor CETC-ROUTE 65

Der Korridor ist eine räumliche Struktur, die durch den polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums verläuft. Das Ziel ist ein optimales Transportsystem auf der Strecke Nord-Süd, das u.a. die wichtigsten Städte des Gebietes verbindet und die Erreichbarkeit aus Regionen an der Ostsee, auf dem Balkan und an der Adria verbessert. Eines der Ziele des CETC-ROUTE 65-Korridors ist die Schaffung von Bedingungen zur Beschleunigung der sozioökonomischen räumlichen Entwicklung in diesem Gebiet. Voraussetzungen für die Beschleunigung dieser Entwicklung ist eine kompatible Transport-, Straßen-, Bahn- und Wasserinfrastruktur – in allen Regionen des Korridors. Eine der wichtigsten Maßnahmen ist der Bau der Schnellstraße S3 auf dem internationalen Verkehrsstrang E65, der durch ganz Polen verläuft. Die Transportinfrastruktur des Korridors soll Grundlagen zur Entwicklung verschiedener wirtschaftlicher Initiativen in diesem Raum schaffen.

2.8.2.2. Häfen an der Odermündung

Häfen an der Odermündung, vorneweg mit Świnoujście und Szczecin, sind das zweitgrößte von der Größe und Bedeutung her Zentrum der polnischen Seewirtschaft und zugleich ein wichtiges Wirtschaftszentrum und Transportknoten im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums. Dieses Gebiet ist ihre direkte Basis. Für den Betrieb der Häfen und um ihren Rang in der Region der Ostsee zu steigern sind die durch diese Region verlaufende Transportverknüpfungen wichtig, sowie die Zusammenarbeit der Verwaltung- und Wirtschaftsträger mit diesen Häfen. Das Grundproblem ist die Sicherstellung der Transportzugänglichkeit zu den Häfen vom der Landsseite (Straßen, Bahn, Oderwasserstraße) und der von Meerseite (Seeübergangsstraße). Auf die steigende Bedeutung und Entwicklung der Häfen der Odermündung hat sicherlich der Bau eines externen Hafens in Świnoujście nebst Terminal für die Rücküberführung des Kondensgases Einfluss, das zurzeit die größte Investition im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums ist, wie auch die Umsetzung der Containerterminals in Świnoujście und Szczecin.

2.8.2.3. Der grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin

Szczecin ist von der Größe und Bedeutung her das zweitgrößte Verwaltungs-, Wirtschafts-, Wissenschaft- und Kulturzentrum im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraumes. Das ist eine Kernstadt des Metropolbereichs, der auch das grenznahe Gebiet von Mecklenburg-Vorpommern umfasst. Szczecin sollte seine Metropolfunktion stärken; die Stadt hat auch die Möglichkeit sich zu einer Ostseemetropole zu entwickeln. Die periphere Lage der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin gegenüber dem Landeszentrum bedarf der Verbesserung der Verkehrszugänglichkeit. Eines der wichtigsten Wachstumsantriebe, das für den gesamten polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzgebietes von Bedeutung ist, ist die Entwicklung der Transportfunktionen, die mit der Abwicklung des Seetransports im Häfen der Odermündung zusammenhängt.

2.8.2.4. Die Metropolregion Wrocław

Wrocław ist im Gebiet des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums das größte Verwaltungs-, Wirtschafts-, Wissenschaft-, Kulturzentrum mit Metropolfunktionen und mit einem umfangreichen Einwirkungsbereich. Der Metropolbereich von Wrocław kann die Funktion eines nationalen Zentrums und unter einigen Aspekten auch eines internationalen Zentrum wahrnehmen, in dem die sozioökonomische und wissenschaftliche Entwicklung wie auch der Innovationstransfer erfolgt. Besonders wichtig ist die Nutzung der Lage Wrocław in dem Hauptstadtdreieck: Warszawa – Berlin – Prag. Die Stadt sollte zum wichtigsten Zentrum werden die sozioökonomische Impulse für die Entwicklung des polnisch-deutschen Grenzraums generiert und zerstreut. Die Verkehrserreichbarkeit der Stadt muss verbessert werden, das sich wiederum in steigenden wirtschaftlichen, wissenschaftlichen Investitionsverbindungen mit anderen Metropolzentren widerspiegeln wird. Erforderlich sind auch Maßnahmen, deren Ziel die Entwicklung des menschlichen und sozialen Potenzials, wie auch die Schaffung eines hochqualitativen Investitionsangebots auf dem Metropolgebiet ist.

2.8.2.5. nationale Wachstumszentren: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski gehören sind die Hauptverwaltungs-, -wirtschafts-, -wissenschaft- und -kulturzentren (Woiwodschaft Lubuskie). Ihre räumliche Rolle ist die Förderung der Entwicklung dieses Gebietsteils und die Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen. Diese Zentren sollten entsprechende Verbindungen mit Metropolstädten im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraumes (Wrocław, Szczecin) wie auch außerhalb dieses Raumes (Berlin, Poznań) sicherstellen. Zu Anstieg des Ansehens der nationalen Metropolzentren soll die Entwicklung des Forschungs- und des wissenschaftlichen Potenzials, wie auch der anderer Metropolfunktionen beitragen.

2.8.2.6. Regionale Wachstumszentren

Unter den von den einzelnen regionalen Woiwodschaftszentren genannten Entwicklungszentren, die sich am besten für eine Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen eignen, sind die größten von ihnen: Koszalin, Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych. Das sind Verwaltungs-, Wirtschafts- Wissenschaft- und Kulturzentren mit regionaler Bedeutung. Ihre räumliche Rolle ist die Ergänzung der Funktion der Metropolzentren, die Bedienung und Stimulation des Wachstums der Gebiete um sie herum. Diese Zentren brauchen vor allem – außer einer Verbesserung der Kommunikation zwischen den Städten – Metropolen und Woiwodschaftszentren mit landesweiter Bedeutung – eine Stimulation der sozioökonomischen und der wirtschaftlichen Entwicklung durch die Schaffung attraktiver Investitionsangebote wie auch die Stärkung eines der bedeutenden Dienstleistungssektors.

2.8.2.7. Grenzüberschreitende Städte: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec

Grenzstädte im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums sind mit ihren Entsprechungen auf der deutschen Seite grenzüberschreitende Städte mit unterschiedlichen Richtungen der Zusammenarbeit

und unterschiedlichem Fortschritt. In einigen dieser Städte kommt es zum Zerfall ihrer funktionellen Struktur infolge politischer Aufteilungen. Gewünscht ist eine vielseitige Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit dieser Städte, insbesondere bei der räumlichen Planung. Viele Sachen, u.a. die Straßen- und Bahninfrastruktur im grenzüberschreitenden Sinne, gemeinsamer Stadtverkehr, besserer Zugang zu den Städten von außen, ein gemeinsames Tourismusangebot und -Infrastruktur, die Nutzung der Oder und Łysa und eine integrierte Stadtpolitik bedürfen vieler Lösungen.

2.8.2.8. Oder

Der Fluss Oder, der durch die drei Woiwodschaften fließt, verbindet die größten zwei Städte des polnischen Grenzgebietes - Wrocław und Szczecin, es ist der wichtigste Umweltkorridor des Gebietes und wenig benutzter Transportroute. Er hat auch eine kulturelle Bedeutung. Die Entwicklung der Funktionen der Oder, vor allem im Bereich der Kultur und des Transportes, wird zur Stärkung der Kohäsion des ganzen Bereichs beitragen. Eines der Bedingungen für die Entwicklung der Schifffahrtsfunktion der Oder ist die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen AGN und Polen, und der Abschnitt der der größten Verbesserung bedarf ist der zwischen Brzeg Dolny bis zur Mündung der Lausitzer Neiße. Es sind auch Unterschiede in den Möglichkeiten der Erlangung der Wasserstraße-Klasse auf den einzelnen Abschnitten des Flusses von Gliwice bis Szczecin zu berücksichtigen. Die Entwicklung der Transportfunktion ist durch entsprechende Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes bedingt, auf eine Art und Weise die nicht zum Verlust der Naturvorteile des Umweltkorridors führen wird.

2.8.2.9. Grenzüberschreitende Infrastrukturverbindungen

Integrationsmaßnahmen im polnischen Teil des polnisch- deutschen Grenzraums müssen infrastrukturelle Verbindungen berücksichtigen, dieses nicht nur im Meridian- sondern auch im Breitenkreisverhältnis –im grenzüberschreitenden Sinne. Sie haben einen wichtigen Einfluss auf das Funktionieren des gesamten Bereiches in allen räumlichen Aspekten: Natur, Verkehr, Wirtschaft, Soziales und andere. Sie sind besonders wichtig für die Perspektive der Ergänzung der Studie des polnischen Teils des polnisch-deutschen Grenzraums um eine analoge Studie für den deutschen Teil des Grenzraums.

2.8.2.10. Hauptbereiche der Tourismusentwicklung

Vorzüge der Lage und der Umwelt sowie ihre Vielfalt sind eine günstige Grundlage für die Entwicklung im polnischen Teil des polnisch-deutschen Grenzraums der Tourismuswirtschaft, und zwar in einem größeren Ausmaß als bislang. Das betrifft vor allem Bereiche mit großen, aber wenig ausgeschöpften Potenzial im Fremdenverkehr (Seeplatten, Vorgebirge); das bedarf der Koordination aller Maßnahmen im Bereich des Zugangs zu ihnen und des Ausbaus der Tourismusstruktur. Auf die steigende Nutzung dieses Potenzials wird ein verbesserter Verkehrszugang zu den attraktiven Tourismusgebieten wie auch qualitative Entwicklung der Fremdenverkehrsinfrastruktur Einfluss nehmen. Von grundlegender Bedeutung ist dass der Fremdenverkehr mehr auf Kulturvorteile ausgerichtet wird, darunter auf das materielle und nicht-materielle Kulturerbe. Ein großes nicht genutztes Potenzial steckt in der Oder, die zur Achse sein sollte, die die Tourismusentwicklung im Grenzraum konzentriert. Gewünschtes Ergebnis solcher Maßnahmen in diesem Bereich sollte eine sozioökonomische Aktivierung dieser Bereiche sein.

2.8.2.11. Hochwassergefährdete Gebiete

Hochwassergefahren gehören zu Problemen, die am häufigsten im polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums auftreten. Ein Teil dieser mit Hochwasserrisiko belegten Gebiete hat grenzüberschreitenden Charakter. Die Benennung der Reichweite dieser Gefahren, ihrer Skala und der Möglichkeiten sich davor zu schützen kann ein wichtiger Anhaltspunkt sein, um Maßnahmen zu ergreifen, die sowohl regional als auch lokal das Auftreten und die Folgen von Hochwasser einschränken.

Für die oben genannten Konzentrationsgebiete der besonderen Maßnahmen wurden – nach einer genauen Analyse der Veranlagungen und Entwicklungsbarrieren – Prioritäten und Handlungsrichtungen im Bereich der räumlichen Entwicklung festgelegt.

3. RICHTUNGEN DER RAUMORDNUNGSPOLITIK IN AUSGEWÄHLTEN BEREICHEN DER KONZENTRATION VON SPEZIFISCHEN MASSNAHMEN

3.1. Mitteleuropäischer Verkehrskorridor – Gebiet der sozialökonomischen Entwicklung und ein wichtiger Verkehrskorridor

3.1.1 Grundlagen für die Gestaltung der Raumordnungspolitik

3.1.11. Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Bei dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor (CETC-ROUTE 65) handelt es sich um ein Vorhaben, gezielte Raumordnungspolitik in einem Bereich mit der Nord-Süd-Ausrichtung durchzusetzen, in dem Verkehrsfunktionen die größte Rolle spielen. Hierzu wurde eine überregionale Vereinbarung geschlossen, die von folgenden Regionen unterzeichnet wurde: Region Schonen (Schweden), Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Woiwodschaft Lubuskie, Woiwodschaft Dolnośląskie, Woiwodschaft Opole (Polen), Region Hradec Králové (Tschechien), Region Bratislava, Region Trnava (die Slowakei), Landkreise Győr-Moson-Sopron, Vas und Zala – Vertreter der Region Westtransdanubien (Ungarn), Landkreis Kopřivničko-Křiževáčka, Landkreis Zagrebacka, Zagreb, Landkreis Karlovačka, Landkreis Primorsko-goranska und Landkreis Varaždin (Kroatien).

Der Korridor führt von Schonen (Südschweden), über die Ostsee (geplante Meeresautobahn Świnoujście-Ystad), und Mitteleuropa bis Südeuropa, dh. bis zum Adriatischen Meer. Auf dem Gebiet des Verkehrskorridors befinden sich wichtige Wirtschaftszentren, Knotenpunkte und Verkehrsrouten, die das Europa mit den Ländern des Nahen Ostens und Zentralasiens verbinden. Die Achse des Korridors bildet die Europastraße 65. Sie beginnt in Malmö in Schweden und endet in griechischer Stadt Chania auf Kreta. Auf dem Gebiet des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors verlaufen auch die wichtigsten Nord-Süd - Eisenbahnverbindungen, sowie die Wasserstraße der Oder.

Weitere Informationen über die Vereinbarung (siehe: <http://cetc.pl>).

Ziel der Initiative ist, ein neues System von multimodalen Verbindungen auf infrastruktureller und wirtschaftlicher Ebenen zu schaffen, um dadurch eine nachhaltige Entwicklung des Gebiets zu fördern und dessen Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor (CETC-ROUTE 65) ist eine Nord – West ausgerichtete Verbindungsstelle zwischen drei Verkehrsachsen mit der Ost-West- Ausrichtung. Dabei handelt es sich um die Via Hanseatica, Paneuropäischen Verkehrskorridor II (Via Baltica und Rail Baltica), sowie den Paneuropäischen Verkehrskorridor III. Zudem verbindet der Mitteleuropäische Verkehrskorridor den südlichen Teil von Schonen mit Mittel- und Südeuropa (über die Hafenstädte der Odermündung).

Die genannten Verkehrsachsen spielen für die Einrichtung eines Systems von effizienten Verkehrsverbindungen in diesem Teil Europas, sowie für die Schaffung von Grundlagen für die Entwicklung der Wachstumsgebiete eine erstrangige Rolle. Es ist davon auszugehen, dass sich in Anlehnung an der oben genannten Achse sowie auf der Grundlage der bestehenden Infrastruktur und des Bevölkerungspotenzials, Gebiete von einem erheblichen Wirtschaftspotenzial herauskristallisieren. Dies gilt auch für den Mitteleuropäischen Verkehrskorridor selbst und für seinen weiten Wirkungsbereich.

In dem Wirkungsbereich von CETC-ROUTE 65 wohnen ca. 35 Millionen Menschen. Der Bereich umfasst Südschweden, Regionen der Visegrád-Gruppe, sowie teilweise Balkanländer, Norditalien und Griechenland. Es befinden sich hier auch wichtige Wirtschaftszentren, Knotenpunkte und Verkehrsrouten, die das Europa mit den Ländern des Nahen Ostens und Zentralasiens verbinden. Es gibt hier unterschiedliche Verkehrsträger. Daher, außer des vorherrschenden Straßenverkehrs, können auch europawichtige Seeverkehr- und Eisenbahnverbindungen gebildet werden zwischen Schweden und Ostseestaaten einerseits und Länder die am Adriatischen, Schwarzen und Ägäischen Meer gelegen sind andererseits. (...)

Die Entwicklung des Korridors CETC-ROUTE 65 ist ein wichtiger Bestandteil der EU-Ziele im Bereich der nachhaltigen Wirtschafts- und Raumentwicklung auf dem ganzen Gebiet der Europäischen Union.

Infolge der im Rahmen der Vereinbarung eingeleiteten Arbeiten wurde ein Kooperationsnetz zwischen einzelnen Regionen geschaffen. Daher ist es jetzt möglich, einen gemeinsamen Ansatz zur Entwicklung von Regionen auszuarbeiten, die entlang des genannten Korridors liegen.

3.1.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Dokumente auf nationaler Ebene (*Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030 sowie Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020: Regionen, Städte und ländliche Räume*) enthalten zwar keine direkten Verweise auf die Entwicklungsrichtungen des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65. Allerdings bildet ein Großteil dieser Bestimmungen feste Grundlagen für die Umsetzung der Initiativen auf regionaler Ebene. In den genannten Unterlagen wird zugleich betont, dass bestimmte Maßnahmen zur Sicherstellung der Kohäsion und zur Verbesserung der inneren und äußeren verkehrstechnischen Erreichbarkeit und somit zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region auf europäischer Ebene getroffen werden müssen. Wichtig ist auch in diesem Fall die Vereinbarkeit zwischen Investitionsprioritäten, die in strategischen Dokumenten genannt werden, und den europäischen Richtlinien in Bezug auf das Transeuropäische Verkehrsnetz. Der Vorrang wird dabei Projekten gewährt, die zum Ziel haben, das polnische Verkehrssystem im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vertikal zu integrieren.

3.1.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf der Ebene der Woiwodschaften

Woiwodschaft Dolnośląskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020 (Beschluss des Landtags der Woiwodschaft Dolnośląskie Nr. XXXII/932/13 vom 28. Februar 2013):

Konzept: „„Blisko siebie – blisko Europy”. Nach dem vorgeschlagenen Konzept soll Niederschlesien bis 2020 eine integrierte Regionalgemeinschaft und eine wettbewerbsfähige, kohärente, offene und dynamische Region sein.

Damit die in der Strategie genannten Ziele erreicht werden können, sind Maßnahmen geplant, die in acht Bereichen gebündelt wurden. Dabei wird angestrebt, wirtschaftliche Entwicklung von Niederschlesien zu fördern und eine vernünftige Auswahl der geeigneten Projekte zu erleichtern.

Ziel 2 der Strategie: Nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Makrobereich: Die Infrastruktur umfasst eine Reihe von Maßnahmen, die mit dem Ziel getroffen werden, verkehrstechnische Erreichbarkeit und innere Verkehrsverbindungen in der Region zu stärken, sowie die Durchführung der für die Woiwodschaft Dolnośląskie wichtigsten Investitionen im Energiesektor zu gewährleisten.

Prioritätsaufgaben:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Region (innere und äußere Verkehrsverbindungen).
- Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrsstandards (Straßen-, Eisenbahn-, Flug- und Binnenschiffsverkehr).
- Entwicklung energieeffizienter und CO₂-armer Verkehrsträger.
- Erhöhung des Flugverkehrsanteils am gesamten Verkehr sowie Integration des Flughafens Wrocław mit dem System regionaler Eisenbahnverbindungen.
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs
- Förderung von innovativen Lösungen nach dem europäischen Konzept der grünen Verkehrskorridore.

Raumbewirtschaftungsplan für die Woiwodschaft Dolnośląskie (Entwurf, März 2012):

Den aktuellen Schlussfolgerungen, der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, der

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft sowie den Empfehlungen nach nationalen und regionalen Raumplanungsdokumenten ist folgendes strategisches Ziel der Raumentwicklung der Woiwodschaft zu entnehmen: Stärkung der internen und externen Integration der Woiwodschaft in Bezug auf Schwerpunkte Raumplanung, Gesellschaft, Wirtschaft und Infrastruktur, mit gleichzeitiger Herstellung von Verbindungen zu Nachbarregionen in Polen, Tschechen und Deutschland, sowie Ausgestaltung des Niederschlesiens zu einer harmonisch entwickelten, wettbewerbsfähigen europäischen Knotenregion.

Im Entwurf der Planänderung werden in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrssysteme folgende Leitlinien und Grundsätze für die Raumbewirtschaftung genannt:

- Einrichtung eines räumlich kohärenten Systems von externen Straßen- und Schienenverbindungen,
- Verbesserung der Schiffbarkeit der Wasserstraße der Oder.

Empfehlungen für politische Maßnahmen in benachbarten Regionen

Die wichtigste Empfehlung für die Raumordnungspolitik in benachbarten Regionen ist die Berücksichtigung der bestehenden Verflechtungen der Woiwodschaft Dolnośląskie und ihrer Umgebung, die sich über zahlreiche Bestandteile der Verkehrs- und Kommunikationssysteme herausgebildet. Dazu gehören:

- Mitteleuropäischer Verkehrskorridor CETC-ROUTE 65 (als eine überregionale Initiative): Ystad – Szczecin – Prag – Bratislava – Wien – Budapest – Ljubljana – Triest,
- Wasserstraße der Oder.
- Zu den wichtigsten Problemen des Straßen- und Schienenverkehrs, die es auf internationaler, nationaler und überregionaler Ebene zu lösen gilt, gehören:
- Mangel an einer guten und schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Brunn und Prag
- Mangel an einer guten und schnellen Straßenverbindung zwischen Wrocław und Brunn – Region, sowie weiter nach Österreich, Slowenien, Italien und Kroatien.

Der Fluss Oder ist Bestandteil des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65), welcher Skandinavien mit Norditalien und Balkanländern verbindet sowie auf dem Gebiet Polens, Tschechen und Österreichs verläuft. Geplant ist auch die Schaffung einer Verbindung zwischen der Oder und den Binnenschiffahrtsstraßen der Donau und denen der Elbe.

Empfehlungen für die staatliche Raumordnungspolitik:

Die wichtigsten Empfehlungen für die staatliche Raumordnungspolitik in Bezug auf die Auswahl von Standorten für die Verkehrsinfrastrukturen gelten:

- Berücksichtigung des geplanten Verlaufs der Schnellstraße 5 (Autobahn nach Poznań und Schnellstraße nach Brunn) im nationalen System der Autobahnen und Schnellstraßen.
- Berücksichtigung der Schnellstraßen S3 und S5 sowie der Eisenbahnlinien E59 und C-E59 als Bestandteilen des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65,
- Berücksichtigung der Wasserstraße E30 auf der Oder im nationalen System der Binnenschiffahrt.

Woiwodschaft Lubuskie

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie 2020 (Beschluss des Landtags der Woiwodschaft Lubuskie Nr. XXII/319/12 vom 19. November 2012)* wird die Aufnahme der Zusammenarbeit zur Entlastung der Verkehrsverbindungen auf der Achse Nord – Süd (Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Dolnośląskie und weiter Richtung Süden des Landes und des Europas) gefordert. Zudem sollen Maßnahmen zur Festigung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors gefördert werden, der Skandinavien über Polen, Tschechen und die Slowakei mit Österreich und Italien verbindet.

Herausforderungen. Der Bau des Verkehrskorridors Nord – Süd (CETC-ROUTE65); ebenso wichtig ist der Bau von Straßennetzen zu Autobahnverbindungen. Auch eine schrittweise Ableitung des Transitverkehrs aus den Städten der Region ist vor diesem Hintergrund von Bedeutung. Zudem ist die Wiederherstellung

von bestimmten Verkehrsfunktionen des Flusssystems der Woiwodschaft aus dieser Sicht wünschenswert. Eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit kann die zudem die Entwicklung des Flughafens in Babimost spielen.

Eine weitere Herausforderung für die Woiwodschaft Lubuskie ist laut der Entwicklungsstrategie 2020 die Schaffung einer guten externen und internen verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Folgende Maßnahmen werden zur Verbesserung des Verkehrsmanagements vorgesehen: Fortsetzung der bereits getroffenen Maßnahmen und der Kooperation mit anderen Regionen zur Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65.

Der *Raumbewirtschaftungsplan für die Woiwodschaft Lubuskie* (PZPWL – Beschluss des Landtags der Woiwodschaft Lubuskie Nr. XXII/191/12 vom 21. März 2012) legt im Teil 2 (der Plan der funktional – räumlichen Struktur und die Leitlinien der Raumordnungspolitik) Leitlinien für die Entwicklung der Kommunikation und des Verkehrs fest.

Hauptziel der Raumordnungspolitik ist danach die Wiederherstellung und Befestigung der räumlichen Ordnung der Woiwodschaft Lubuskie.

Um die Standortvorteile sowie räumliche Kohäsion bestens zu nutzen, werden in der Entwicklungsstrategie folgende integrative Maßnahmen geplant:

- externe Maßnahmen:
 - » grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der Euroregionen: Pro Europa Viadrina und Spree – Neisse – Bober
 - » Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65);
- interne Maßnahmen:
 - » gegenseitige Verflechtung der nationalen Zentren Gorzów Wlkp. – Zielona Góra,
 - » Einrichtung eines Verkehrskorridors der Schnellstraße S3 zur Verbindung des nördlichen und südlichen Teils der Region.

Nach Bestimmungen der PZPWL ist die räumliche Integration der Region zusätzlich durch die Umsetzung folgender Maßnahmen zu stärken, die den Bau von Nord-Süd – Verkehrsverbindungen vorsehen:

- Bau einer Grenzstraße entlang der Lausitzer Neiße und der Oder,
- Bau einer Verkehrsstraße zur Verbindung von: Żary und Żagań – Lubsko – Krosno Odrzańskie – Sulęcín – Gorzów Wlkp.,
- Umfahrung der Kozioł – Region.

In dem genannten Dokument werden zudem Leitlinien für die künftige Entwicklung und Raumbewirtschaftung der Woiwodschaft Lubuskie festgelegt. Eine Grundlage dafür bildet vor allem nachhaltige Entwicklung der Wirtschaft und der Umwelt. Es wurde auch davon ausgegangen, dass die Entwicklung der Woiwodschaft Lubuskie harmonisch und kontinuierlich u.a. nach folgenden Prinzipien erfolgt:

- erhebliche Fortschritte bei der Nutzung von Wasserstraßen,
- vollständige Durchführung des Programms „Odra 2006“,
- Ausbaus des Verkehrssystems,
- Durchsetzung der Initiative zur Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65).

Darüber hinaus wurde eine Raumentwicklung genehmigt, die sich auf zwei Konstruktionsachsen stützt:

1. anthropogene Achse (die Achse West – Ost: Paneuropäischer Verkehrskorridor II und Paneuropäischer Verkehrskorridor III sowie die Achse Nord – Süd: gegenseitige Verflechtung der nationalen Zentren Gorzów Wlkp. – Zielona Góra);
2. naturbezogene Achse (die Achse Ost – West im zentralen Teil der Region: das Tal der Oder übergeht in die Achse Nord – Süd entlang der Staatsgrenze und der Achse West – Ost: das Tal der Netze und der Warthe.

Anhand des genannten Plans können auch bestimmte Empfehlungen auf der Ebene der Regionalpolitik in die nationale Raumordnungspolitik eingebunden werden. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wurden dabei folgende Empfehlungen genehmigt:

- Anerkennung der Schnellstraße S3 und der fehlenden Strecken der Autobahnen A2 und A18 als strategischen Bestandteile des nationalen Straßennetzes,
- Verleihung dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor den höchsten Rang der Verflechtungen nach der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes,
- Berücksichtigung in der KPZK einer weiteren Entwicklung der Infrastruktur und der Verkehrsverbindungen des Flughafens Zielona Góra – Babimost,
- Berücksichtigung des geplanten Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie, so dass Verbindungen mit dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor und mit den regionalen Siedlungszentren von nationaler Bedeutung gewährleistet werden.
- Anerkennung der Wasserstraße E-30 entlang der Oder als einer internationalen Wasserstraße, sowie der Wasserstraße Warthe – Netze E 70 als einer Wasserstraße von nationaler Bedeutung (Es wird auch dafür plädiert, sie künftig als eine internationale Wasserstraße anzuerkennen).
- Berücksichtigung der Modernisierung der Eisenbahnlinie CE-59 als Prioritätsinvestition im Bereich der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie.
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 275 auf der Strecke Miłkowice – Żagań und der Eisenbahnlinie Nr. 14 auf der Strecke Żagań – Żary – Frost. Die Maßnahme soll zudem als eine Prioritätsinvestition auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie betrachtet werden.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Herausforderungen. Die Entwicklung der Meereswirtschaft in der Region soll in Verbindung mit der Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65 vor sich gehen. Dieser sollte wiederum als das wichtigste Instrument zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Wettbewerbsfähigkeit der Woiwodschaft angesehen werden.

Die Vision für das Jahr 2020. Die Woiwodschaft Zachodniopomorskie nutzt im vollen Umfang Vorteile, die sich aus ihrer Lage im Grenzgebiet und aus ihrer Nähe zur Ostsee ergeben. Auf dem Gebiet der Woiwodschaft werden alle Verkehrsträger integriert. Im Zuge der Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65) wird die Woiwodschaft Zachodniopomorskie an das europäische Logistik- und Verkehrsnetz angebunden werden.

Strategisches Ziel Nr. 3. Stärkung der räumlichen Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Richtungsziel: 3.3. Entwicklung von überregionalen, multimodalen Verkehrsnetzen.

Maßnahmen:

- Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65 sowie Schaffung von multimodalen Logistik- und Verkehrsnetzen auf europäischer Ebene,
- Entwicklung des multimodalen Verkehrs und der Netze von regionalen Verbindungen, Logistikzentren und Containerterminals,
- Modernisierung der regionalen Eisenbahninfrastruktur und deren Integration mit regionalen und nationalen Verkehrssystemen,
- Modernisierung und Ausbau des Wasserverkehrs, Bedeutungssteigerung der Häfen sowie der Infrastrukturen auf Binnenwasserstraßen und der Binnenverkehrsflotte auf dem nationalen Markt für Transport und Logistik, Verbesserung der Schiffbarkeit der Wasserstraße der Oder.

Der Raumbewirtschaftungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie (Beschluss des Landtags der Woiwodschaft Pomorskie Nr. XLV/530/10 vom 19. Oktober 2010):

Ziel 3.3.2 Stärkung der externen Verflechtungen der Woiwodschaft

Richtung 3. Ausbau der Infrastruktur zur Stärkung der externen Verflechtungen der Woiwodschaft.

Schlussfolgerung 1: Förderung und Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65.

Empfehlung 1: Ausbau und Modernisierung von Landverkehrsnetzen, die zu Hafenstädten der Odermündung sowie zu sonstigen Seehäfen auf dem Gebiet der Woiwodschaft führen.

Empfehlung 2: Modernisierung der Wasserstraße der Oder.

Ratschlag 1: Ausbau und Modernisierung von Landverkehrsnetzen, die zu Seehäfen führen.

Ratschlag 2: Modernisierung der Wasserstraße der Oder. Vorbereitung eines Entwurfs für den Bau des Oder-Donau-Kanals.

Ziel 3.3.9. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Richtung 4. Entwicklung des Seeverkehrs.

Schlussfolgerung 1: Modernisierung und Vertiefung der Fahrrinne zu den Häfen Świnoujście und Szczecin bis zu 12,5 m auf der ganzen Strecke.

Schlussfolgerung 2: Bau von Hafenanlagen sowie Einrichtung von Verkehrs- und Infrastrukturverbindungen mit Hinterland für den Vorhafen in Świnoujście

Ratschläge: Einbindung des Seehafens in Police in das TEN-T. – Netz.

Richtung 5. Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Oder.

Schlussfolgerung 1: Wichtige Investitionen im Rahmen des Programms für die Oder 2006:

- Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung der Grenzoder zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Wasserstraße,
- Schiffbarmachung der Wasserstraße auf dem Dammschen See.

Empfehlungen für die staatliche Raumordnungspolitik im Bereich Verkehr und Transport:

- Unterstützung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65,
- Modernisierung der Wasserstraße der Oder; Vorbereitung eines Entwurf für den Bau des Oder-Donau-Kanals,
- Modernisierung der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin bis zu einer Tiefe von 12,5 m – Ermöglichen der Fahrt für Schiffe bis einschließlich der Handymax-Klasse.

Empfehlungen für die woiwodschaftliche Raumordnungspolitik im Bereich Verkehr und Transport:

- Schaffung günstiger Bedingungen für die Aufnahme und Entwicklung von festen und regulären intermodalen Land- und Seeverbindungen. Dabei sollen insbesondere Ro Ro-Verbindungen und Fährverbindungen auf der Ostsee berücksichtigt werden, mit denen skandinavische Länder mit Südeuropa zu verbinden sind.
- Modernisierung der Wasserstraße der Oder; Vorbereitung eines Entwurf für den Bau des Oder-Donau-Kanals; Woiwodschaften, die an der Oder liegen,
- Berücksichtigung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors bei Plänen für die regionale Entwicklung und bei der Raumordnungsplanung.

3.1.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Überregionale Vereinbarung zur Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (Szczecin, den 6. April 2004);
- gut ausgebautes System von Verkehrs- und Kommunikationsverflechtungen – grenzüberschreitender Straßen-, Schienen-, Wasser- und Flugverkehr Richtung Westen und Norden sowie Verflechtungen auf der Verkehrsachse Nord – Süd und West- Ost. Sie sind Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur und Grundlagen für die Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors.
- Die überregionale und internationale Zusammenarbeit zur Förderung des Konzeptes des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65) wird immer besser;
- Wasserstraße der Oder ist eine wichtige Achse des grünen Verkehrskorridors;
- Forschungspotenzial der wissenschaftlichen Einrichtungen in der Region;
- Hafenstädte der Odermündung in Szczecin und Świnoujście (davon auch der Vorhafen) sind von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft. Sie bilden „Knotenpunkte“ der Ostseeautobahn mit Hinterland im deutsch – polnischen Grenzraum, vor allem entlang des Korridors CETC-ROUTE 65 und im Berliner Ballungsraum;
- Sonstige Seehäfen des Westpommern
- wichtige städtische Ballungsgebiete und Wirtschaftsgebiete (Szczecin, Wrocław, Gorzów Wlkp., Zielona Góra), die das sozial-wirtschaftliche Potenzial und Wettbewerbsfähigkeit der Regionen bedingen;
- Erklärung über die Zusammenarbeit zur Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (Senec, den 4. Dezember 2008);
- Politische Erklärung vom 29. Mai 2007, unterzeichnet in Bratislava, zur Fortsetzung der in der überregionalen Vereinbarung vom 2004 genannten Bemühungen;
- Stettiner Erklärung vom 28. Juni 2010. Damit wurde die Bottom-up-Initiative der Regionen auf nationaler Ebene erkannt (die Erklärung wurde von 6 Staatsministern unterzeichnet aus Regionen, die dem CETC angehören; Die Unterzeichner der Erklärung verpflichteten sich dazu, eine umfassende

Entwicklungshemmnisse

- Nichtberücksichtigung der Strecke der Wasserstraße der Oder von Brzeg Dolny bis zur Mündung der Lausitzer Neiße in der Revision des NET-T“
- Widersprüche und Verzögerungen bei der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik für den Zeitraum 2006-2025 sowie deren Prioritätsaufgaben und Entwicklungsrichtungen; jahrelange Versäumnisse bei Investitionen im Bereich Straßen- und Schienenverkehr im Wirkungsbereich des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors, Verzögerungen bei Infrastrukturinvestitionen. Der Grund dafür sind mangelnde Mittel;
- Das Programm für Bau von Landesstraßen für die Jahre 2011 – 2015 wird zu langsam umgesetzt. Dies gilt sowohl für die Achse CETC-ROUTE 65 (S3), als auch für die Querverbindungen (S6, S10, S8) und nicht zuletzt für die Sicherung eines direkten Zugangs zum Warenhafen in Świnoujście von der Landesstraße 3;
- Die betrieblichen Merkmale der Wasserstraße Świnoujście-Szczecin sind mit Blick auf die geplante Entwicklung der Häfen nicht ausreichend;
- Es mangelt an einer koordinierten und systematischen Meerespolitik auf nationaler Ebene – Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten des Seehäfers in Świnoujście und indirekt auch des Seehäfers in Szczecin;
- Die betrieblichen Merkmale der Wasserstraße Świnoujście-Szczecin sind mit Blick auf die geplante Entwicklung der Häfen nicht ausreichend;
- Die Entwicklung der Frachtschiffahrt wird durch die betrieblichen Merkmale der Wasserstraße der Oder (ODW) eingeschränkt, schlechter technischer Zustand der Regulierungsanlagen, insbesondere auf der Strecke zwischen Malczyce und Mündung der der Lausitzer Neiße, technische Beschränkungen (lichte Weiten unter den Brücken) auf der ganzen Wasserstraße der Oder, Wertverlust der Infrastruktur der ODW; das Programm für die Oder 2006 wurde nicht in ausreichendem Umfang durchgeführt;

Entwicklungspotenziale

- Unterstützung für die geplante Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors zu leisten, sowie erforderliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Kohärenz zwischen CETC-ROUTE 65 und dem europäischen Verkehrssystem);
- Ausbau der Meeresautobahnen (Świnoujście-Skandinavien) als Verlängerung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65 auf dem Land;

Entwicklungshemmnisse

- Nord-Stream-Pipeline zwischen Russland und Deutschland durchzieht die Fahrrinnen bis Świnoujście, was sich negativ auf die mögliche Entwicklung des Seehafens Świnoujście auswirkt;
- Das AGN-Übereinkommen wurde durch die Regierung der Republik Polen nicht ratifiziert;
- Es besteht keine feste Verbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin in Świnoujście;
- Es besteht keine Koordinierungsbehörde auf der EU-Ebene, wie bei den Prioritätsprojekten der Fall ist;
- Nichtberücksichtigung in der Revision des NET-T der Straßenverbindung Poznań – Wrocław – Brunn (S5), die ein Bestandteil des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors darstellt;
- Der Ausbau von Eisenbahnlinien auf der Strecke Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław (E59), Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (C-E59) geht zu langsam voran;

3.1.2. Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik**ZIEL 1.**

Der Bereich der Zusammenarbeit im Rahmen der Initiative zur Einrichtung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65) als die Voraussetzung für die sozioökonomische Aktivierung der Städte und Regionen sowie Verbesserung der Umwelt und der Lebensverhältnisse

Richtung 1. Intensivierung der Maßnahmen zur Einbindung in die Initiative wichtiger Regionen, die im Verlauf und im Wirkungsbereich der Europastraße 65 liegen.

Maßnahme 1. Aufnahme von Kontakten mit potenziellen Kooperationspartnern (Regierungsstellen und Selbstverwaltungen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Unternehmen, sowie Betreiber der Verkehrsinfrastruktur).

Maßnahme 2. Betreibung einer überregionalen Politik zur Sicherung der koordinierten Nutzung der regionalen Potenziale.

Richtung 2. Intensivierung der Maßnahmen zur Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC-ROUTE 65)

Maßnahme 1. Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors.

Maßnahme 2. Einrichtung einer Koordinierungsbehörde auf der EU-Ebene.

- Maßnahme 3.** Lobbying für Berücksichtigung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors in entsprechenden Dokumenten auf europäischer und nationaler Ebene.
- Maßnahme 4.** Durchführung von Maßnahmen zur Umgestaltung der Initiative CETC-ROUTE 65 in einen Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ).
- Maßnahme 5.** Erarbeitung eines Handbuches bewährter Praktiken für alternative Finanzierungsquellen im Verkehrssektor.
- Richtung 3.** Steigerung des Wirtschaftswachstums der Ostseeanrainerstaaten durch die Erschließung neuer Absatzmärkte und Nutzung der kürzesten Fährverbindung zwischen Nord- und Südeuropa über die Ostsee.
- Richtung 4.** Schaffung eines Bereiches von wirtschaftlichen, infrastrukturellen und sozialen Verflechtungen zwischen einzelnen Städten und Regionen, sowie der Zusammenarbeit im Hochschulbereich und Austausch von Innovation zwischen Hochschulen.
- Richtung 5.** Sicherung des Wirtschaftswachstums auf dem Gebiet des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors durch den Einsatz von technologischen Innovationen und modernen Management- und Organisationstechniken
- Richtung 6.** Sicherung des Wirtschaftswachstums auf regionaler und lokaler Ebene; Gewährleistung der nachhaltigen Entwicklung von Regionen, die auf dem Gebiet des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors liegen.
- Maßnahme 1.** Förderung von Branchenclustern.
- Maßnahme 2.** Förderung der Entwicklung von Gebieten, die um Verkehrsknoten und -zentren liegen.

ZIEL 2.	Entwicklung einer kompatiblen Verkehrsinfrastruktur des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors, so dass Entwicklungshemmnisse zwischen einzelnen Regionen des Bereiches CETC-ROUTE 65 beseitigt werden.
----------------	--

- Richtung 1.** Förderung und Entwicklung von intermodalen Verkehrsverbindungen.
- Maßnahme 1.** Verlagerung eines Teil des Warenverkehrs von Straßen auf See- und Landverbindungen unter einer stärkeren Nutzung des Schienenverkehrs.
- Richtung 2.** Unterstützung der Maßnahmen zur Verlagerung der Warenverkehrs auf menschen- und umweltfreundliche multimodale See- und Landverbindungen.
- Richtung 3.** Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit im Rahmen des bestehenden Straßennetzes.
- Maßnahme 1.** Fortsetzung des Baus der Schnellstraße S3 auf dem Gebiet der Woiwodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau des Knotens „Tczewska” mit dem Umbau der Autobahn A6 (auf der gemeinsamen Strecke mit S3) zwischen Kijew und dem Knoten „Rzęsnica” (2011 – 2013);
- Umbau der Landesstraße Nr. 3. Umwandlung zur Schnellstraße auf der Strecke Rurka – Rzęsnica (nach 2013);

- Umbau der Landesstraße Nr. 3. Umwandlung zur Schnellstraße auf der Strecke Brzozowo – Rurka – DŚU vom 16.03.2011 (die Entscheidung ist noch nicht endgültig);
- Umfahrung von Gorzów Wielkopolski – DŚU und bereits begonnene Arbeiten an ZRID22;
- Strecke Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz – im Bau;
- Umfahrung von Międzyrzecz DŚU und bereits begonnene Arbeiten an ZRID;
- Strecke Międzyrzecz – Sulechów – im Bau;
- Strecke Sulechów – Nowa Sól – Vorbereitungsarbeiten sind noch im Gange;
- Strecke Nowa Sól – Legnica (A4) – DŚU und bereits begonnene Arbeiten an ZRID;;
- Strecke Legnica (A4) – Lubawka (Staatsgrenze) DŚU und bereits begonnene Arbeiten an ZRID (bis 2020);

Maßnahme 2. Bau der Schnellstraße S5 auf dem Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie

Bereits angefangene Investitionen:

- Strecke Korzeńsko – Wrocław (A8) – DŚU und bereits getroffene Entscheidung ZRID (bis 2020);
- Strecke Wrocław – Kłodzko – Boboszków (Staatsgrenze) (nach 2020)

Maßnahme 3. Sicherung der Erreichbarkeit des Seehafens in Świnoujście über die Landesstraßen

Richtung 4. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit im Rahmen des bestehenden Eisenbahnnetzes.

Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinie E59 auf der Strecke Świnoujście – Szczecin – Poznań (Woiwodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie und Wielkopolskie).

Bereits angefangene Investitionen:

- Erstellung einer Vorprojekt – Dokumentation (2008-2010)

Maßnahme 2. Modernisierung der Eisenbahnlinie E59 auf dem Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Bereits angefangene Investitionen:

- Strecke Wrocław – Grenze der Woiwodschaft Dolnośląskie – Modernisierung der Eisenbahnlinie (bis 2014);

Maßnahme 3. Modernisierung der Eisenbahnlinie C-E59 i C59/2 auf dem Gebiet der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie C-E59, Strecke Wrocław – Szczecin – Vorbereitung der Vorprojekt – Dokumentation;

- Modernisierung der Eisenbahnlinie C59/2, Strecke Wrocław – Międzyzylesie – Vorbereitung der Vorprojekt – Dokumentation (2005-2010);
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 273 auf der Strecke Głogów – Zielona Góra Rzepin – Dolna Odra (2009-2016);
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 273 auf der Strecke Dolna Odra – Szczecin Podjuchy (2011-2014).

Maßnahme 4. Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Nr. 203.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 auf der Strecke Krzyż – Kostrzyn (2008-2011);

Geplante Investitionsmaßnahmen:

- Weitere Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 auf der Strecke Gorzów Wlkp. – Krzyż Wlkp. (2011-2015).

Richtung 5. Ausnutzung und Ausbau bestehender Potenziale sowie Verbesserung der Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung.

Maßnahme 1. Modernisierung der Fahrrinnen in Richtung Świnoujście (im Bereich der Reede der Seehäfen in Świnoujście und Szczecin, sowie in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone) mit dem Ziel, die Fahrt der Schiffe mit einem Tiefgang von 14,5 -15 m zu ermöglichen.

Maßnahme 2. Bau des Vorhafens in Świnoujście.

Bereits angefangene Investitionen: (bis 2014)

- Bau eines Wellenbrechers für den Vorhafens in Świnoujście;
- Umbau des bestehenden Ostwellenbrechers;
- Bau eines Kais mit der Rampenbrücke.

Maßnahme 3. Modernisierung der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin (Vertiefung der Fahrrinne bis zu 12,5 m)

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin (unter Berücksichtigung der möglichen Vertiefung der Fahrrinne bis zu 12,5 m – 2. Etappe (2012 – 2014)

Maßnahme 4. Ausbau des Seehafens in Szczecin (bis 2015).

Bereits angefangene Investitionen (bis 2015):

- Bau eines Containerterminals;
- Bau eines neuen Kais und Modernisierung der bestehenden Anlagen;
- Umbau der Schienen- und Straßeninfrastruktur.

Maßnahme 5. Ausbau des Seehafens in Police.

Maßnahme 6. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Häfen landseitig, Ausbau und Modernisierung der Suprastruktur der Häfen, Entwicklung von Industrie, Logistik-, Vertrieb- und Handelfunktionen der Häfen.

Maßnahme 7. Fertigstellung eines Containerterminals im Seehafen Świnoujście.

Richtung 6. Modernisierung der Wasserstraße der Oder.

Maßnahme 1. Wiederherstellung und Bau neuer Wasserbau- und Schifffahrtsanlagen an der Oder.

Maßnahme 2. Modernisierung der Häfen an der Oder.

ZIEL 3.	Gewährleistung der Kohärenz des TEN-T im Rahmen des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors
----------------	---

Richtung 1. Formulierung von Forderungen in Bezug auf die Modifikation des TEN-T. – Netzes.

Maßnahme 1. Berücksichtigung der Wasserstraße der Oder (E30) auf der Strecke: Lausitzer Neiße – Brzeg Dolny – Gliwice, als ein erforderliches Element der Binnenwasserstrecke Oder – Donau.

Richtung 2. Ergreifen von Maßnahmen zur Anerkennung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors durch die Europäische Union als eines solchen, der Anforderungen an grüne Verkehrskorridore erfüllt.

3.2. Hafenstädte der Odermündung – Bedeutungssteigerung im Ostseeraum und in Mittel- und Osteuropa

3.21 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.2.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Bei den Hafenstädten der Odermündung handelt es sich um Seehäfen in Szczecin und Świnoujście, die von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft sind, sowie um den Seehafen in Police und weitere kleine Häfen am Stettiner Haff und an der Oder. Der Seehafen Świnoujście befindet sich an der Ostseeküste und wird mit dem Seehafen in Szczecin durch eine über 60 km lange Wasserstraße verbunden. Das Angebot beider Häfen ergänzt sich gegenseitig.

Die Entwicklung der Hafenstädte der Odermündung ist eine der Voraussetzungen für nachhaltige und starke Entwicklung des ganzen polnischen Teils des Grenzgebiets zwischen Polen und Deutschland. Eine besonders wichtige Voraussetzung aus der Sicht der Raumordnungspolitik ist zudem die Sicherung der erforderlichen Erreichbarkeit der Häfen, sowohl land-, als auch seewärtig. Zur Gewährleistung einer guten verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung land- und seewärtig sind folgende Maßnahmen zu treffen:

- Herstellung von Verbindungen mit internationalen, modernisierten Eisenbahnlinien E59 Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Chałupki und C-E59 Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław – Międzyzlesie,
- Verbindung mit der Europastraße E65 (Schnellstraße S3),
- Verbindung mit der Wasserstraße der Oder (der internationalen Wasserstraße E30),
- Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65, dessen Bestandteil diese Verkehrsrouten bilden,

- Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin bis zu 12,5 m,
- Vertiefung der Fahrrinnen bis zu 17,0 m in Richtung Świnoujście im Bereich der Reede sowie auf der Strecke der nördlichen Route in Richtung Świnoujście (in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone). Dazu müssen alternativ folgende Maßnahmen ergriffen werden: entsprechende Vertiefung der Nord-Stream-Pipeline bei derer Kreuzung mit Fahrrinnen bzw. teilweise Änderung des Verlaufs der Fahrrinnen zur Verbeugung der Kollision mit der Pipeline.

3.2.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Sowohl in der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030*, als auch in der *Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020* wurde die Bedeutung des Seeverkehrs für die regionale Entwicklung erkannt und auf Probleme des Seeverkehrs hingewiesen. Diese beziehen sich vor allem auf eine schwache Erreichbarkeit und geringe Wettbewerbsfähigkeit polnischer Seehäfen. Besonders schlimm ist die Lage der Hafenstädte der Odermündung. Daher besteht hier ein Handlungsbedarf auf nationaler und regionaler Ebene.

In beiden Dokumenten wurde darauf verwiesen, dass der Seeverkehr ins Hintertreffen gegenüber dem Straßenverkehr gerät. Grund dafür sind schwache Verbindungen mit Seehäfen und Wirtschaftszentren des Landes, die sich momentan besonders schnell entwickelt. Nicht zuletzt wurden auch die Wettbewerbsvorteile der Seehäfen im Westeuropa hervorgehoben. In den letzten Jahren verbesserte sich zwar die Lage der polnischen Seehäfen. Dennoch beziehen sich positive Entwicklungen eher auf die Häfen in Gdańsk und Gdynia und nur in geringerem Maße auf die Hafenstädte der Odermündung. Unter diesen Umständen soll der Vorrang Investitionen eingeräumt werden, die auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit von intermodalen Logistikzentren abzielen, wie etwa Seehäfen von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft. Geplant ist u.a. der Bau eines Verschiffungsterminals und Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit über die Binnenschiffsfahrt, davon auch über die Wasserstraße der Oder. In den genannten Dokumenten wird zudem betont, dass sich dabei um die einzige Wasserstraße in Polen von einer solchen Bedeutung handelt. Auch das Problem der Wertverlust der Anlagen wurde thematisiert. Die Notwendigkeit, den Seehafen in Police aufzuwerten, ist dagegen den Dokumenten auf nationaler Ebene nicht ableitbar.

In der KPKZ 2030 wurde auf die Erforderlichkeit hingewiesen, Flächen für die Entwicklung der Infrastruktur und die weitere Tätigkeit der See- und Binnenhäfen bereitzustellen. Fragen, die auf die Tiefe der Fahrrinnen sowie technische Tiefe der Häfen Bezug nehmen, bleiben in der KPKZ 2030 und in der KSRR allerdings offen. In den beiden Dokumenten wird dagegen der Bau eines LNG-Terminals und des Vorhafens in Świnoujście ausführlich behandelt.

In der Entwicklungsstrategie der Seehäfen bis 2015 sowie in den Grundlagen der maritimen Politik bis 2020 wird das Problem einer erforderlichen Erhöhung des Seeverkehrsanteils am gesamten Außenhandel angesprochen. Daher ist die Entwicklung von Meeresautobahnen, davon der Autobahn Świnoujście-Ystad sowie die Errichtung einer Verkehrsverbindung Świnoujście-Klaipėda geplant. Prioritätsaufgabe bleibt dabei der Bau des Vorhafens in Świnoujście und eines LNG-Terminals. Investitionen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit sind u.a.: Bau der Schnellstraße S3, Modernisierung der Eisenbahnlinien E59 und C-E59, Bau von intermodalen Land- und Seeterminalen (insbesondere Eisenbahnterminalen) sowie Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Wasserstraße der Oder bis zumindest der 3. Klasse auf der ganzen Strecke vom Oberschlesien.

3.2.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodschaftlichen Ebene

Im *Raumbewirtschaftungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie* wurden folgende Maßnahmen in Bezug auf die Hafenstädte an der Odermündung vorgesehen:

- Bau des Vorhafens in Świnoujście,
- Einrichtung in Szczecin eines Terminals bzw. eines Punktes zur Bedienung von großen Passagierschiffen.

- Ausbau der landseitigen Infrastruktur des Fährterminals in Świnoujście,
- Bau einer Straße und einer Eisenbahnlinie bis zum Seehafen in Police,
- Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin bis zu 12,5 m auf der ganzen Strecke.

In der Entwicklungsstrategie der Meereswirtschaft in Woiwodschaft Zachodniopomorskie bis 2015 wird davon ausgegangen, dass der Entwicklung der Seehäfen in Szczecin und Świnoujście die Verbesserung der Erreichbarkeit des Seehafens in Świnoujście für Schiffe mit einem Tiefgang von 15,0 m (maximal erlaubter Wert bei der Ostsee) vorausgehen muss. Dazu ist die Vertiefung von Routen und Fahrrinnen in Richtung Świnoujście (bis zu 17,0 Meter) sowie der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin bis zu 12, 5 Meter erforderlich. Einen besonderen Wert wurde auch auf den Ausbau von Binnenschiffsverbindungen zwischen Szczecin und Berlin gelegt. Zweites wichtiges Dokument ist die Entwicklungsstrategie für Seehäfen in Szczecin und Świnoujście für die Jahre 2007-2020. Die Entwicklungsstrategie stimmt mit der oben aufgeführten Strategie überein.

3.2.14. Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Bau des Vorhafens in Świnoujście für Schiffe mit einem Tiefgang von 13,5 sowie eines LNG-Terminals
- freie Investitionsgebiete in dem Bereich der Häfen in Świnoujście und Szczecin
- maritime Fachkräfte in Szczecin
- Bedeutung von Świnoujście und Szczecin als Häfen von grundlegender Bedeutung für die polnische Volkswirtschaft
- hohes Verkehrspotenzial – auf dem Gebiet der Woiwodschaft Zachodniopomorskie sind ca. 85% aller Seeschiffahrtsunternehmen in Polen tätig
- Zugang zum Autobahnnetz der westeuropäischen Länder
- Schulungszentren für maritime Fachkräfte in Szczecin
- hochqualifiziertes Land- und See-Personal
- Ausbau der Anlagen für Seefahren in Świnoujście

Entwicklungshemmnisse

- Tätigkeit der Tiefwasserhäfen an der südlichen Küste der Ostsee, was sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens in Szczecin auswirkt. Mit Ausnahme von Königsberg können alle wichtigsten Häfen an der südlichen Küste der Ostsee Schiffe mit einer erheblich größeren Tonnage als der Hafen in Szczecin bedienen.
- Die Nord-Stream-Pipeline ist ein Hindernis für die künftige Vertiefung der Fahrrinne in Richtung Świnoujście bis zu 17 Meter
- unzureichende Tiefe der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin für die Schiffe der Handymax – Klasse (vorgeschrieben ist die Tiefe von 12,5 Meter)
- die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors kommt zu langsam voran.
- unzureichende Infrastruktur für die landseitige Erreichbarkeit (Straßen- und Schienenverkehr)
- zahlreiche Schiffbauindustriebetriebe und Seeverkehrsunternehmen mussten Konkurs anmelden
- Mangel an Flusshafenanlagen im Seehafen Szczecin
- unzureichender Anteil der Binnenschiffahrt am Hinterlandbedienung
- unzureichende Kapazitäten sowie eine schlechte Qualität und schlechter technischer Zustand der Anlagen zur möglichen Nutzung im Rahmen des intermodalen Verkehrs

3.2.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Konkurrenzfähige Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung – seeseitig
Richtung 1.	Sicherung einer ordnungsmäßigen Tätigkeit und Entwicklung des Seehafens in Świnoujście durch die Gewährleistung seiner seeseitigen Erreichbarkeit. Maßnahme 1. Modernisierung der Fahrrinnen in Richtung Świnoujście zur Ermöglichung der Fahrt von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 15,0 m
Richtung 2.	Sicherung einer ordnungsmäßigen Tätigkeit und Entwicklung des Seehafens in Szczecin durch die Vertiefung der Fahrrinne im Stettiner Haff bis zu 12,5 m. Maßnahme 1. Modernisierung (Verbreiterung und Anpassung) und Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin bis zu 12,5 m auf der ganzen Strecke, so dass im Seehafen Szczecin Schiffe bis einschließlich der Handy-max-Klasse bedient werden können. Maßnahme 2. Lösung der Frage der Nutzung bzw. Lagerung des Aushubs durch die Festlegung der Lagerplätze (Lagerstätten für den Aushub); Gemeinden: Goleniów, Międzyzdroje, Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Wolin.
Richtung 3.	Entwicklung sonstiger Hafenstädte der Odermündung
ZIEL 2.	Konkurrenzfähige Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung – landseitig
Richtung 1.	Förderung und Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65. <i>(ausführliche Beschreibung der Maßnahme ist der Prioritätsachse 3.1 Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor – ein Gebiet sozioökonomischer Entwicklung und der wichtige Verkehrskorridor) zu entnehmen</i> Maßnahme 1. Schaffung von günstigen Bedingungen für die Entwicklung von festen intermodalen Land- und Seeverbindungen mit besonderer Berücksichtigung der Fähr- und Ro-Ro-Verbindungen, mit denen skandinavische Länder mit Südeuropa auf dem Gebiet des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors verbunden werden.
Richtung 2.	Sicherung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Seehäfen der Odermündung Maßnahme 1. Gewährleistung der Verbindung von Seehäfen mit Hinterland in der Achse Nord-Süd durch den Bau der Schnellstraße S3 bis zur Grenze zur Tschechischen Republik. Maßnahme 2. Gewährleistung der Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung vom Zentralpolen durch den Umbau der Landesstraße Nr. 10. und deren Umwandlung zur Schnellstraße. Maßnahme 3. Bau der westlichen Umfahrung von Szczecin mit einer planfreien Verbindung der Wasserstraße Świnoujście – Szczecin, Übergang Świąta – Police samt einer Verbindung mit der Autobahn A20 in Deutschland.

- Maßnahme 4.** Anpassung des Seehafens in Sępólna an die künftige Bedienung des Industrieparks in Goleniów, davon auch der Bau von Straßen und/oder Schienenverbindungen.
- Maßnahme 5.** Sicherung der Erreichbarkeit (per Auto und per Bahn) des Seehafens in Police.
- Maßnahme 6.** Ausbau der Infrastruktur zur Sicherung der Erreichbarkeit des Seehafens in Świnoujście per Auto.
- Maßnahme 7.** Sicherung einer festen Verkehrsverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin.

Richtung 3. Verbesserung der Erreichbarkeit der Hafenstädte der Oder per Bahn.

- Maßnahme 1.** Modernisierung der internationalen Eisenbahnlinie C-E59 auf der Strecke Wrocław – Zielona Góra – Szczecin zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 120 km/h.
- Maßnahme 2.** Modernisierung der internationalen Eisenbahnlinie E59 auf der Strecke Wrocław – Poznań – Szczecin zur Erhöhung der maximalen Betriebsgeschwindigkeit bis 200 km/h.
- Maßnahme 3.** Modernisierung der Eisenbahnlinie E59 auf der Strecke Dąbie – Wysoka Kamieńska, zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit auf der Strecke Kamieńska – Świnoujście bis mindestens 120 km/h.
- Maßnahme 4.** Verlagerung der Verladungen von Gefahrgut für die Chemiewerke und für den Seehafen in Police außerhalb der Stadtgrenzen im Zuge des Baus der westlichen Eisenbahnumfahrung von Szczecin
- Maßnahme 5.** Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Szczecin und Berlin.

Richtung 4. Entwicklung der Verbindungen Binnenschiffverkehr

(Die Maßnahme wurde im Einzelnen beschrieben bei der Prioritätsachse 3.8 Die Oder – der wichtigste Umweltkorridor und Verkehrsachse des Gebiets, Ziel 1. Wasserstraße der Oder – Kommunikationsachse des Grenzraums)

- Maßnahme 1.** Modernisierung der Wasserstraße der Oder bis zumindest III. Klasse, davon auf der Strecke Szczecin – Kanal und Oder-Havel bis zur Klasse IV – V.
- Maßnahme 2.** Bau eines Binnenhafens in Szczecin.

ZIEL 3. Gewährleistung von konkurrenzfähigen Bedingungen für den Güterumschlag in den Hafenstädten der Odermündung

Richtung 1. Ausbau und Modernisierung der Hafenanlagen

- Maßnahme 1.** Bau des Vorhafens in Świnoujście und eines Terminals zur Rückvergasung von Flüssigerdgas (LNG).

Bereits angefangene Investitionen:

Bau des Vorhafens in Świnoujście und des LNG-Terminals.

- Maßnahme 2.** Einrichtung in Szczecin eines Terminals bzw. eines Punktes zur Bedienung von großen Passagierschiffen.

Maßnahme 3. Modernisierung und Umbau von Terminalen zur Bedienung von verschiedenen Produktgruppen im Seehafen Szczecin.

Maßnahme 4. Ausbau des Seehafens in Police.

3.3. Die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin – überregionales Entwicklungszentrum

3.3.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.3.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin liegt im süd-westlichen Teil des Ostseeraums und ist ein Ballungsgebiet zwischen Hamburg und der Dreistadt. Sowohl die polnische, als auch die deutsche Seite der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin liegen außerhalb der wichtigsten Bevölkerungs- und Kapitalkonzentration in jeweiligen Ländern. Szczecin ist die am weitesten von Warschau gelegte Hauptstadt der Woiwodschaft. Zudem wird die Stadt von Gebieten umgeben, die stark von Entvölkerung betroffen sind.

Aus diesem Grund müssen Szczecin und die ganze Metropolregion Chancen nützen, die sich aus der Lage in einem breiteren räumlichen Kontext des europäischen Raums und des Ostseeraums ergeben. So liegen drei wichtige Weltmetropolien – Berlin, Hamburg und die transnationale Metropolregion Øresund (Kopenhagen - Malmö) viel näher der Stadt als Warszawa. Die Verbindungen Szczecins mit dem europäischen Autobahnnetz, sowie die kürzeste polnische Fährverbindung mit Skandinavien haben zur Folge, dass sich die Metropolregion mit einer erheblich besseren verkehrstechnischen Erreichbarkeit in Bezug auf Westeuropa und Skandinavien auszeichnet, als der Rest des Landes. Die Stadt ist das am nördlichsten gelegene Entwicklungszentrum des Grenzraums zwischen Polen und Deutschland und auch ein Tor zu Deutschland und Skandinavien.

Aufgrund seiner Lage kann Szczecin insbesondere die Rolle eines wichtigen nationalen Zentrums übernehmen, das sich in Zusammenarbeit mit ausländischen Informations-, Technologie-, Innovationssystemen engagiert, sowie in Kooperation im sozial – kulturellen Bereich. Dies gilt insbesondere für die Zusammenarbeit mit Berlin, Hamburg und der Metropolregion Øresund. Wobei die letztgenannte sich mittlerweile zu einem der innovativsten Gebiete Europas entwickelte. Die Lage der Seehäfen sowie der Häfen auf der Wasserstraße der Oder bilden günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Logistik (über die Verkehrskorridore CETC-ROUTE 65 und Via Hanseatica), sowie des Tourismus.

Der Wirkungsbereich der Stadt auf dem Gebiet Polens und Deutschlands wird durch seine geographische Lage bedingt. In den Jahren nach dem 2. Weltkrieg haben sich zwei isolierte Systeme auf polnischer und deutscher Seite herauskristallisiert. Danach versuchte man im deutschen Grenzraum neue Anziehungszentren, mitunter auch ganz entfernte zu bilden. Mit dem EU-Beitritt Polens und insbesondere mit dem späteren Beitritt zum Schengen-Raum, eröffneten sich für Szczecin und der ganzen Metropolregion neue Entwicklungsmöglichkeiten. Die Stadt ist leichter vom Westen als vom Osten erreichbar. Durch die Wiederherstellung der räumlichen Kohärenz dieses Gebiets können neue Qualitäten geschaffen werden. Damit werden auch Potenziale und Attraktivität der Gebiete der Odermündung erhöht, die im Wirkungsbereich von Szczecin liegen und so der Benachteiligung dieser Gebiete auf beiden Seiten der Grenze entgegengewirkt.

Die Metropolregion Szczecin und die umliegenden Gemeinden zeichnen sich durch einen regen Pendelverkehr aus. Es handelt sich dabei um ein Gebiet, in dem die Bindungen zur Großstadt stark und fest sind. Dieser Bereich umfasst vor allem polnische Gemeinden, obwohl auch auf der deutschen Seite der Grenze ähnliche Entwicklungen immer stärker beobachtet werden (polnische Bürger ziehen in die

deutschen Städte, es gibt einen Pendelverkehr Richtung Szczecin). Diese Tendenzen sind immer auffälliger. Grund dafür sind Entvölkerung und sinkende Immobilienpreise. Wenn auch diese Gebiete noch nicht vollständig integriert sind, kann schon heute gesagt werden, dass sie künftig die Metropolenregion von Szczecin bilden.

Die Metropolenregion ist allerdings ein umfassender Begriff. Die Stadt wirkt sich zwar nicht mehr direkt auf die ganze Metropolenregion aus, allerdings sind die Einflüsse immer noch sichtbar. Aufgrund der Umwelt- und infrastrukturellen Verflechtungen entwickelt die Metropolenregion und die Metropolestadt ein gemeinsames wirtschaftliches und soziales Potenzial. Sonstige Bindungen zwischen der Stadt und der Region sind schwächer ausgeprägt und beziehen sich vor allem auf den verstärkten Personenverkehr an Wochenenden und zu anderen Gelegenheiten. Die Metropolenregion nimmt auch gewisse Metropolenfunktionen wahr. Grundlage dafür bilden Infrastrukturobjekte, unternehmerische Tätigkeit in der Region, sowie bestehende Institutionen, Nichtregierungsorganisationen, Tourismusorte und touristische Sehenswürdigkeiten von überregionaler Bedeutung, die den Stadteinwohnern zur Verfügung stehen. All dies schafft gemeinsame Entwicklungsmöglichkeiten : für die Stadt Szczecin - durch die Erhöhung des Entwicklungspotenzials und für die ganze Region – durch die Übertragung von Entwicklungsimpulsen, die von einer Großstadt ausgehen. Die Metropolenregion Szczecin umfasst Gebiete auf beiden Seiten der deutsch-polnischen Grenze.

3.3.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

In der *Landesstrategie der regionalen Entwicklung 2010-2020* werden die Hauptstädte der Woiwodschaften als die wichtigsten Entwicklungszentren betrachtet, die am meisten zur Stärkung der Wettbewerbskraft der ganzen Region beitragen. Durch die Entwicklung von starken Städten mit modernen und konkurrenzfähigen Unternehmen, zahlreichen Arbeitsplätzen und einem vielfältigen Bildungs- und Kulturangebot kann die Stellung einzelner Regionen gestärkt und dadurch die positiven Auswirkungen auf die ganze Woiwodschaft übertragen werden. Die Förderung der städtischen Gebiete gehört zu wichtigsten Aufgaben der Regionalpolitik. Starke Städte spielen eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Region im nationalen und internationalen Vergleich. Die Unterstützung des städtischen Raums hat zur Folge, dass die Wettbewerbskraft der ganzen Region gestärkt, ihre internationale und nationale Bedeutung gesteigert und das Ansiedlungsnetz der Region insgesamt gefördert wird.

Zu strategischen Herausforderungen laut der Landesstrategie der regionalen Entwicklung (KSRR) gehört „eine bessere Nutzung des Potenzials der wichtigsten städtischen Räume zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung sowie Unterstützung der Entwicklung auf sonstigen Gebieten“.

Die wichtigsten Städte der Region, davon insbesondere die Hauptstädte der Woiwodschaften, sollen die Rolle von Zentren der wirtschaftlichen, sozialen, wissenschaftlichen, kulturellen, touristischen und institutionellen Zusammenarbeit übernehmen. Infolge der Entwicklung und Förderung von Metropolenfunktionen sind positive Auswirkungen auf die Entwicklung der ganzen Region zu erwarten.

In der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030 wird Szczecin als eine Stadt mit grundlegender Bedeutung für die Siedlungsstruktur des Landes bezeichnet. In den Studien zur Raumordnungspolitik der EU wird zudem Szczecin als das sog. MEGA (mit anderen 72 wichtigsten städtischen Gebieten in der Europäischen Union) bezeichnet. Wegen eines unvollständigen Funktionalprofils und der begrenzten Bevölkerungs- und Marktpotenziale wird die Stadt allerdings nicht als möglicher Konkurrent für andere Metropolen gesehen. Außer Warszawa und Dreistadt befindet sich nur in Szczecin Sitz einer internationalen Organisation (NATO). Die Stadt verfügt auch über einen Flughafen, der das nationale Flughafennetz ergänzt. Szczecin ist schließlich die wichtigste Metropole des Westpolens und des Mittelpommern. Es entstehen derzeit auch zahlreiche Verflechtungen der Stadt mit Berlin, Kopenhagen, Schonen und Stockholm. Diese sind allerdings vorerst relativ schwach und werden nicht vollständig genutzt.

Laut Methodologie der KPZK 2030 wurde der funktionale Raum um Szczecin als Metropolenregion bezeichnet. In der KPZK wird zudem festgestellt, dass Szczecin allmählich seine Stellung als eine wichtige Transitstadt verliert. Auch einige Wirtschaftsbranchen, wie etwa Bauschiffindustrie, spielen eine immer

geringere Rolle. Das ganze Gebiet zeichnet sich durch eine geringe Bevölkerungsdichte aus. Auch eine fehlende funktionelle Integration des Siedlungsnetzes ist auffällig. Weitere Merkmale des Gebiets sind fortschreitende Entvölkerung, strukturbedingte Arbeitslosigkeit, sowie eine schwache Wirtschafts- und Investitionstätigkeit. Szczecin und sein funktionaler Raum weisen zudem schwache Verkehrsverbindungen mit anderen wichtigen Hauptstädten der Woiwodschaften aus. Infolge der Umsetzung des mehrjährigen Programms für Bau von Landesstraßen hat sich die Lage allerdings allmählich verbessert (u.a. Fertigstellung der Landesstraße S3 auf der Strecke Szczecin-Gorzów Wielkopolski). Eines der weiteren Ziele der KPZK 2030 ist die Schaffung des Schnellstraßennetzes zur Gewährleistung von Verkehrsverbindungen zwischen wichtigsten Städten.

In der KPZK 2030 wird zudem auf die erforderliche Modernisierung der Wasserstraße der Oder hingewiesen. Prioritätsaufgabe in Bezug auf den Seeverkehr ist dagegen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Seehäfen.

3.3.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

In dem Raumbewirtschaftungsplan für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie wird Szczecin als die größte Stadt der Woiwodschaft bezeichnet, die samt umliegenden Gemeinden eine Agglomeration und eine potenzielle grenzüberschreitende Metropolregion bilden kann (funktionaler Raum Szczecin - SOF). Zu den wichtigsten Aufgaben der Regionalpolitik gehört die Entwicklung der Metropolenfunktionen von Szczecin. Eines der strategischen Ziele der SOF ist zudem die Bedeutungssteigerung des Gebiets und Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und internationalen Vergleich. Dazu sollen unmittelbare Ziele verfolgt werden, wie etwa Entwicklung der wissensbasierten Wirtschaft und der Innovation (Wissenschaftlich-Technologische Parks, Hochschulen, Cluster), Entwicklung der Metropolenfunktionen (intermodaler Verkehrsknoten, Förderung von Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung, gemeinsame Förderung des regionalen Potenzials), Verbesserung der Lebensqualität im funktionalen Raum (Einrichtung eines kohärenten Personenverkehrssystems, Ordnung der räumlichen Struktur des SOF, Bereitstellung von attraktiven öffentlichen Bereichen).

Ziel 3.3.12. lautet: „Metropolisierung des funktionellen Raums Szczecin.“ Das Ziel soll durch Umsetzung von folgenden Maßnahmen erreicht werden: Schutz und Erhaltung der Umweltressourcen und der Landschaft des SOF, Schutz und Entwicklung der Kulturlandschaft, Schaffung und Förderung der Metropolenfunktionen von Szczecin und der städtischen Funktionen des SOF, Verbesserung des Lebensstandards der Bevölkerung, Stärkung des Gebiets als eines Wachstumszentrums, Stärkung von internen und externen Verkehrsverbindungen, Einrichtung im funktionalen Raum Szczecin effizienter Infrastruktursysteme im Bereich Energie- Wasser- und Abfallwirtschaft.

Außer der genannten Maßnahmen zum Ziel 3.3.12. sieht der Raumbewirtschaftungsplan noch weitere Bestimmungen in Bezug auf SOF vor. Es handelt sich dabei um: Förderung und Entwicklung des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETS-ROUTE65, Förderung der externen Verflechtungen Szczecins, integrierte Raumplanung im Ballungsraum unter Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs, allgemeine Verbesserung der Lebensqualität und des Zugangs zur Infrastruktur (Bau neuer Kindergärten und Schulen, Sanierung des Wohnungsbestands), Verbesserung der Tourismusinfrastruktur (Bau eines Terminals zur Bedienung von Passagierschiffen in Szczecin, Ausbau der Tourismusinfrastruktur entlang der Küsten), Verbesserung der Verkehrsverbindungen Szczecins (westliche Bahn- und Straßenumfahrung der Stadt, Modernisierung und Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście-Szczecin, Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Szczecin).

Aus der sozioökonomischen Diagnose, die der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie zu entnehmen ist, ergibt sich, dass Szczecin die größte und zugleich die bedeutendste Metropole der Woiwodschaft mit einem erheblichen Wirtschaftspotenzial ist. In der Stadt lebt zur Zeit rund 24% der Einwohner der Region. In der genannten Entwicklungsstrategie wird empfohlen, Planungsstudien für funktionale Räume zu erstellen, davon auch für die Metropolregion Szczecin.

Rechtrahmen für die Entwicklung der Metropolenfunktionen von Szczecin sind Bestimmungen des

Gesetzes über die Rechtsordnung der Metropolregionen, die Landesstrategie der regionalen Entwicklung, die *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030* sowie der aktualisierte Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft.

Bei dem Ziel Nr.3 „Stärkung der räumlichen Wettbewerbsfähigkeit der Region“ wird festgestellt, dass die Entwicklung der Funktionen der Metropolregion Szczecin eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Entwicklung der Woiwodschaft darstellt. Dort wurde auch das Richtungsziel 3.1 „Entwicklung der Metropolregionen von Szczecin“ formuliert. Unter Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels beitragen sollen, wurden u.a. folgende genannt: Durchführung von gemeinsamen Investitionsvorhaben, Einrichtung eines Kooperationsnetzes zwischen Selbstverwaltungsorganen auf dem Gebiet des SOM, Ausbau und Erweiterung von Dienstleistungen im Bereich der Bildung, Wissenschaft, Kultur, Gesundheit, Verwaltung und öffentlicher Leistungen in Gemeinden, die auf dem Gebiet des SOM liegen, sowie die Einbindung der Metropolregion in das internationale Kooperationsnetz mit anderen europäischen Metropolen (insbesondere im Ostseeraum) und Verbesserung der Verkehrs- und Kommunikationssysteme auf dem Gebiet des SOM, davon der Bau der westlichen Straßenumfahrung von Szczecin. Die Zusammenarbeit zwischen jeweiligen Gemeinden ist darauf angelegt, Überlappungen von bestimmten infrastrukturellen und sozialen Funktionen zu vermeiden.

Im Kapitel 5 sind die Umsetzungsinstrumente behandelt. Dazu gehört *Regionales Operationelles Programm für die Woiwodschaft Zachodniopomorskie*. Darin wird u.a. die 6. Prioritätsachse „Entwicklung der Metropolregionen“ erörtert.

3.3.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- die Lage und das Verkehrssystem des funktionellen Raums Szczecin schaffen günstige Bedingungen für die Aufnahme einer engen Zusammenarbeit mit Regionen um Berlin, Hamburg und der Region Freund; Szczecin kann eine Rolle des wichtigsten Landeszentrums übernehmen und sich in eine enge Kooperation im Rahmen der ausländischen Informations-, Technologie-, Innovations- und Kultursysteme engagieren,
- ein gut ausgebautes Bahnnetz, wobei dieses zugleich schwach genutzt wird. Dies gilt insbesondere für den öffentlichen Nahverkehr.
- Potenziale des grenzüberschreitenden Tourismus, davon das Stettiner Haff, die Ostsee und Unteres Odertal
- gute Straßen- und Binnenwasserverbindungen mit Westeuropa,
- große Seehäfen an der Odermündung, die möglicherweise zu Knotenpunkten der „Ostseeautobahn“ mit Hinterland im deutsch – polnischen Raum werden können. Dabei handelt es sich vor allem um Gebiete entlang des Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65 und die Großstadt Berlin;

Entwicklungshemmnisse

- schwache Verkehrsverbindungen mit Zentral- und Südpolen,
- relativ schwache Ausnutzung der touristischen Potenziale des funktionellen Raums Szczecin. Dies gilt insbesondere für das Stettiner Haff und die Seen.
- Randlage gegenüber den zentralen Teilen Polens, in denen starke Integrationsprozesse beobachtet werden,
- schwache Ausnutzung des Wasser-, Binnenwasser- und Seeverkehrs,
- ineffizientes Netz der Ausfallstraßen von Szczecin, insbesondere in Richtung Süden (Landesstraße S3, Knoten Klucz) und Westen;

3.3.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Szczecin ist das am nördlichsten gelegene Entwicklungszentrum des Grenzraums zwischen Polen und Deutschland und ein Tor zu Deutschland und Skandinavien
Richtung 1.	Förderung der Verflechtungen Szczecins im Netz der Metropolregion: • innerstaatliche Verflechtungen – Bedeutungssteigerung der Stadt im Westpolen als das nördliche Entwicklungszentrum und Tor zum Wachstumsgebiet Wrocław – LGOM – Zielona Góra – Gorzów Wlkp. – Szczecin, • externe Verflechtungen mit Berlin und den Städten im Ostseeraum, vor allem mit dem Metropolregion Øresund und Hamburg, • Verstärkung der Verflechtungen mit Zentralpolen und der Dreistadt. Maßnahme 1. Förderung der Verflechtungen von Szczecin und Świnoujście mit dem Hinterland, dh. mit dem deutsch – polnischen Grenzraum (CETC-ROUTE 65 und Verbindungen mit Berlin). Maßnahme 2. Vertiefung der Zusammenarbeit mit Berlin und Hamburg. Maßnahme 3. Errichtung in Szczecin eines Forschungsinstituts (Nordinstitut), das sich mit Skandinavistik, Meerwirtschaft und Zusammenarbeit im Ostseeraum beschäftigen kann.
Richtung 2.	Entwicklung der innovativen Wirtschaft. Maßnahme 1. Errichtung eines Forschungs- und Umsetzungszentrums für Meeres- und Hochseetechnik. Maßnahme 2. Revitalisierung der Schiffbauindustrie in Szczecin. Maßnahme 3. Entwicklung von Wissenschafts- und Technologieparks
	<i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • Bau des Technoparks Pomerania.
ZIEL 2.	Intermodaler Verkehrsknoten der Metropolregion Szczecin – Logistikzentrum der Metropole
Richtung 1.	Modernisierung des Schienenverkehrs. Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinien zur Erhöhung ihrer Betriebsgeschwindigkeit, davon insbesondere: • der Strecke Szczecin – Poznań – Wrocław (E59), Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke, • Szczecin – Gdańsk bis zur Betriebsgeschwindigkeit von 120 km/h, • Bau des zweiten Gleises und Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Szczecin – Berlin (auf der Strecke Passow – Szczecin). <i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • Modernisierung der Eisenbahnlinie Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (C-E59) zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis mindestens 120 km/h.

Maßnahme 2. Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen Szczecin und der Ostseeküste; Verlängerung der Eisenbahnlinie Nr. 407 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski) bis Dziwnówek mit möglicher weiterer Verlängerung entlang der Küste bis Rewal.

Maßnahme 3. Erwägung eines möglichen Baus der Eisenbahnverbindung Szczecin – Berlin über Gryfino und Schwedt, mit dem eventuellen Bau der Strecke von Schwedt bis zur Eisenbahnlinie Nr. 273.

Richtung 2. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit in der Metropolenregion – Verbesserung der Verbindungen Szczecins mit externen Verkehrssystemen.

Maßnahme 1. Bau der westlichen Straßenumfahrung von Szczecin als des Teil der Route Via Hanseatica, davon Bau der Ausfallstraßen.

Maßnahme 2. Bau einer neuen Verkehrsverbindung zwischen Autostrada Poznańska (von der Brücke in Regalica) bis zur Autobahn A6 (Knoten Morwowa).

Maßnahme 3. Bau von Umfahrungen Przecław und Warzymice; Anbindung der Autobahn A6 mit der Landesstraße 13 (endgültiger Umweltbescheid vom 6. Dezember 2012, eine Frist für die Fertigstellung der Bauarbeiten steht noch nicht fest).

Bereits angefangene Investitionen:

- Umbau der Strugastraße.

Richtung 3. Bedeutungssteigerung des Seeverkehrs auf der Basis der Hafenstädte der Odermündung.

Maßnahme 1. Verbesserung der Verkehrsverbindungen der Seehäfen an der Oder mit dem Hinterland – Westpolen und Großstadt Berlin.

Maßnahme 2. Ausbau der Potenziale der Meereswirtschaft durch Seehäfen, davon:

- Modernisierung der Fahrrinnen in Richtung Świnoujście zur Ermöglichung der Fahrt von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 15,0 m
- Modernisierung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin, so dass im Seehafen Szczecin Schiffe bis einschließlich der Handymax-Klasse bedient werden können; Vertiefung der Fahrrinne bis zu 12,5 m, sowie deren Verbreiterung und Anpassung,
- Einrichtung in Szczecin eines Terminals bzw. eines Punktes zur Bedienung von großen Passagierschiffen, sowie Verbesserung der Anlagen zur Bedienung der Passagierschiffe im Binnenverkehr, Integration der Infrastruktur mit dem Bahnhof,
- Umstrukturierung von Häfen und Fischereischutzhäfen mit dem Ziel, touristische Dienstleistungen zu bieten (Dies gilt insbesondere für die Häfen am Stettiner Haff),
- Verbesserung der landseitigen Erreichbarkeit der Häfen, Ausbau und Modernisierung der Suprastruktur der Häfen; Entwicklung von Industrie, Logistik-, Vertrieb- und Handelfunktionen der Häfen,
- Entwicklung des Seehafens in Police.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau des Vorhafens in Świnoujście,
- Ausbau des Seehafens in Szczecin (Containerbasis, Umlade Anlagen für See- und Binnenverkehr, Logistikzentrum)

3.4. Funktionaler Raum Wrocław – überregionales Zentrum für sozioökonomische Entwicklung und Innovationstransfer

3.4.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.4.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Bei dem funktionalen Raum Wrocław handelt es sich um eine spezielle Subregion mit Merkmalen einer Metropolregion, die eine schnelle wirtschaftliche Entwicklung erlebt. Die genannte sozioökonomische Entwicklung ist sowohl landesweit als im Vergleich zu anderen Städten der Woiwodschaft sehr stark. Die wichtigste Stadt des funktionellen Raums ist Wrocław. In der Stadt wohnt rund 22% der Bevölkerung Niederschlesiens. Zudem arbeitet in Wrocław ca. 31% aller Berufstätigen. Der Wirkungs- und Verflechtungsbereich der Stadt umfasst städtische und ländliche Gebiete in folgenden Landkreisen: średzki, wołowski, trzebnicki, oleśnicki, oławski, strzeliński und wrocławski. Bisherige Versuche, die Grenzen des funktionellen Raums Wrocław zu bestimmen, ergaben (mit nur geringfügigen Unterschieden in Bezug auf die räumliche Ausdehnung), dass sich dabei um ein Ballungsgebiet, eine Metropolregion bzw. um ein Gebiet der gezielten Zusammenarbeit im Rahmen der Tätigkeit der Agentur für die Entwicklung des Ballungsgebiet Wrocław handelt.

Zu wichtigsten Problemen des funktionellen Raums Wrocław gehört ein starker Investitionsdruck sowie eine relativ schwache Erreichbarkeit des regionalen Kernzentrums. Folgen sind fortschreitende Stadtentwicklung und unkontrollierte Bebauung rund um die Wrocław. Dies führt einerseits zu Gefahren für die gesetzlich geschützte Umwelt. Andererseits gewinnen Privatfahrzeuge im Privatverkehr immer wieder an Bedeutung, was sich wiederum in Überlastung der Verkehrswege niederschlägt. Der genannte Investitionsdruck hat auch zur Folge, dass die Hochwassergefahr wegen der Bebauung der Flusstäler steigt. Dies ist in einem so intensiv bewirtschafteten Gebiet besonders gefährlich. Starke wirtschaftliche Entwicklung führt schließlich dazu, dass im funktionellen Raum Wrocław ein relativ hoher Wasserverbrauch, sowie erhebliche Energie- und Kraftstoffnachfrage im Vergleich zu sonstiger Region beobachtet wird.

3.4.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Ziele und Entwicklungsrichtungen nach der *Landesstrategie der regionalen Entwicklung 2010-2020*

Strategisches Ziel: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in Regionen.

Richtung: Stärkung der Metropolenfunktionen der größten Städte des Landes (davon Wrocław).

Kernziel der genannten Leitlinie ist die Förderung von Entwicklungsfaktoren, welche für die Wettbewerbskraft der Städte ausschlaggebend sind und folgende Schwerpunkte umfassen:

- Entwicklung von infrastrukturellen und institutionellen Verflechtungen zwischen einzelner Städten, die Knotenpunkte des internationalen und nationalen Netzwerkes bilden,
- Stärkung der Metropolenfunktionen im Bereich Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur, sowie Stärkung der akademischen Bildungseinrichtungen, welche Voraussetzungen für die wissensbasierte Wirtschaft schaffen,
- Förderung der Lösungen, mit denen Metropolregionen im Bereich der Raumbewirtschaftung, des multimodalen öffentlichen Nahverkehrs und kommunaler Dienstleistungen integriert werden.

Ziele und Leitlinien der Entwicklung nach der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030*

Ziel: Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten polnischen Städte im europäischen Vergleich. Hierzu ist die funktionale Integration des Gebiets geplant bei gleichzeitiger Beibehaltung der polyzentrischen Siedlungsstruktur, die sich positiv auf die Kohärenz des ganzen Gebiets auswirkt.

Richtungen:

- Förderung der Metropolenfunktionen der wichtigsten Städten,
- Stärkung von funktionellen Verflechtungen zwischen den wichtigsten Knotenpunkten der Siedlungsstruktur auf nationaler und internationaler Ebene,
- Integration von wichtigsten funktionellen Räumen in ländlichen Gebieten.

3.4.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Laut *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020* zeichnet sich der Integrationsgebiet Wrocław durch ein hohes Bildungs- und Forschungspotenzial aus, davon auch in Bezug auf Innovationen.

Makrobereich: Entwicklung der städtischen und ländlichen Gebiete (Maßnahmenpaket zur Stärkung der Knotenfunktion und Revitalisierung der städtischen Gebiete).

Prioritätsaufgaben:

- Stärkung der Knotenfunktion der Metropolenregion und der regionalen und subregionalen Siedlungszentren, die eine sozioökonomische Entwicklung vorantreiben.
- Koordinierung der Maßnahmen in Bezug auf funktionelle städtische Räume, die sowohl Städte, als auch die mit ihnen funktionell verbundenen ländlichen Räume umfassen.
- Vorhaben:
- Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie und der Raumbewirtschaftungspläne für städtische funktionelle Räume, davon auch für die Metropolenregion Wrocław und regionale Zentren.

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Ziel des Raumbewirtschaftungsplans ist eine harmonische, integrierte räumliche und sozioökonomische Entwicklung sowie Integration des funktionellen (Metropolen)raums Wrocław als eines wichtigsten Knotenpunkts der Siedlungsstruktur in der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Im Folgenden werden Richtungen im Rahmen der Raumbewirtschaftung dargestellt, sowie Maßnahmen, die in jeweiligen Bereichen zu deren Umsetzung dienen:

Richtungen

Maßnahmen

Natur- und Landschaftsressourcen

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Stärkung des regionalen Systems der Naturschutzgebiete und seine Einbeziehung in nationale und europäische Systeme. | <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Landschaftsparks im Tal der Flüsse Oder und Oława. • Erarbeitung eines Konzeptes für ein integriertes System der Grünanlagen im Rahmen des „grünen Rings“ um Wrocław. |
|--|--|

Kulturressourcen

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Schutz, Sanierung und bessere Nutzung von historischen Gebäudekomplexen | <ul style="list-style-type: none"> • Exposition und Zugänglichmachen von archäologischen Stätten mit erhaltenen Landschaftsformen - alte Burgen von Wrocław in Ostrów Tumski sowie in Sołtysowice, Pawłowice, Widawa, Osobowice, Prace Odrzańskie, Marszowice, Mokra, Leśna, Złotniki, Ratyń (die Stadt Wrocław). |
|---|--|

Richtungen

Maßnahmen

Stand der Umwelt

- Erhaltung und schonende Nutzung der Bodenressourcen.
- Verbesserung der Luftqualität
- Verhinderung der Nutzung von besten Böden für nichtlandwirtschaftliche Zwecke – ländliche Gebiete mit Böden der Bonitätsklasse I-III
- Erarbeitung von Plänen zum Schutz der Luft auf Gebieten, auf denen die Überschreitungen der Ziel- und Grenzwerte der Schadstoffe verzeichnet werden – Ballungsgebiet Wrocław

Ansiedlungsstruktur

- Stärkung der Metropolenfunktionen von Wrocław und Entwicklung des funktionellen (Metropolen)raums Wrocław.
- Revitalisierung der entwertenden Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsgebäude sowie der Freizeit- und Tourismusinfrastruktur im Investitionsgebiet.
- Einrichtung von neuen Wohngebäudekomplexen sowie Produktions- und Dienstleistungsgebäuden in der Nähe der bestehenden Bebauung, mit dem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Ausbau der Naturschutzgebiete und der Grünanlagen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung einer möglichst hohen Anzahl der Naturgebieten.
- Ausbau des Netzes von internen Verkehrsverbindungen.
- Ausbaus eines integrierten Systems des öffentlichen Nahverkehrs zur Gewährleistung der Verbindungen Wrocław mit den wichtigsten Zentren für nachhaltige Entwicklung in der Region.
- Stärkung der regionalen Entwicklung durch die Aktivierung der Zentren für nachhaltige Entwicklung.
- Ausbau von wichtigsten Gebäuden im Bereich Hochschulwesen, Kultur, Sport, Tourismus, Infrastruktur für Forschung und Entwicklung sowie Messe- und Ausstellungsinfrastruktur.

Straßenverkehr

- Einrichtung eines räumlich kohärenten Systems von Verkehrsverbindungen innerhalb und zwischen jeweiligen Wachstumsgebieten
- Einrichtung eines effizienten Systems von Straßenverbindungen im funktionalen Raum Wrocław im Zuge des Baus bzw. der Modernisierung der Verkehrsstraßen, davon insbesondere: Autobahnumfahrung von Wrocław; Verbindung zwischen der Autobahn A4 und der Schnellstraße S8; auf der Strecke Oława – Oleśnica sowie Verbindung zwischen der Autobahn A4 und der Schnellstraße S5.

Richtungen

Maßnahmen

Schienenverkehr

- Einrichtung eines effizienten Systems von Eisenbahnverbindungen.
- Eisenbahnverbindungen von grundlegender Bedeutung: Dolnośląska Kolej Dojazdowa / Agglomeration – Eisenbahn; Bau einer Verbindung mit dem Flughafen in Wrocław; Bau einer Eisenbahnumfahrung von Wrocław.

Flugverkehr

- Stärkung des Flugverkehrs.
- Ausbau und Modernisierung des wichtigsten Flughafens der Region - Wrocław Strachowice.

Wasserverkehr

- Umsetzung eines modernen Hochwassermanagementsystems durch die Organisation und Koordinierung des direkten und indirekten Hochwasserschutzes.
- Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Wrocław im Zuge des Baus bzw. des Umbaus von Deichen, der Steigerung der Kapazität und des Umbaus von Brücken (neue Spannweiten).

3.4.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- wichtiger Hochschul- und Forschungsstandort mit einem großen Forschungspotenzial,
- Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften,
- Zahlreiche Straßen- und Eisenbahnverbindungen von internationaler Bedeutung (Paneuropäischer Verkehrskorridor III Berlin/Dresden - Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Lemberg- Kiew, Verkehrsnetze im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T),
- günstige Lage zwischen wichtigsten Verkehrsknoten, wie etwa: Berlin, Dresden, Prag, Brunn, Ostrava, Katowice, Warszawa, Poznań, sowie eine zentrale Lage gegenüber den wichtigsten mitteleuropäischen Hauptstädten (Berlin, Prag, Warszawa), wodurch die Vorteile des Standortes genutzt werden können.
- Umsatz von Maßnahmen zur Sicherung der Effizienz des Straßenverkehrsnetzes (u.a. Autobahnumfahrung von Szczecin),
- erhebliche wirtschaftliche Aktivität der Bevölkerung im funktionellen Raum Wrocław, was sich in der stetig steigenden Anzahl der neuen Unternehmen niederschlägt,
- Hohe Investitionsattraktivität in der Subregion Wrocław (4. Stelle landesweit), vor allem für ausländische Unternehmen,

Entwicklungshemmnisse

- steigender Anteil der Arbeitslosen mit Hochschulabschluss an der Gesamtzahl der Arbeitslosen,
- Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage nach Sozialleistungen (insbesondere im Bereich der Kinderbetreuung und der medizinischen Dienstleistungen).
- unzureichende organisatorische und technische Kompetenzen einiger Gemeinden in Bezug auf die Nutzung der EU-Gelder
- fortschreitende Suburbanisierung im städtischen Umfeld, was zu Umwelt-, Sozial- und Verkehrskonflikten führt,
- Bürgergesellschaft ist noch nicht ausreichend entwickelt,
- negative demografische und soziale Entwicklungen, insbesondere eine geringe Geburtenrate und Alterung der Gesellschaft,
- Verzögerungen bei der Umsetzung von Infrastrukturinvestitionen. Grund dafür ist Geldmangel.
- Verkehrszunahme auf Landes- und Woiwodschaftsstraßen,
- schlechter technischer Zustand der Landkreissstraßen

Entwicklungspotenziale

- Hohe Ansammlung von Gewerbe- und Innovationszentren (Zentren für Technologietransfer, Gründerzentren, Industrie- und Technologieparks),
- Umsetzung von Maßnahmen zur Schaffung einer wettbewerbsfähigen wissensbasierten Wirtschaft (Zentrum EIT+),
- Initiativen zur Schaffung neuer Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, nach dem Vorbild der in der EU erfolgreichen Clusterverbindungen,
- Gebiete, in denen Geschäftstätigkeit unter Vorzugsbedingungen ausgeübt werden kann. Diese sind für Investoren besonders attraktiv.
- Nähe zur tschechisch – polnischen und deutsch – polnischen Grenze, was einen regen Ausländer-Einreiseverkehr zur Folge hat;
- Potenzial des grenzüberschreitenden Tourismus (Odertal) sowie touristische Stätten von internationaler Bedeutung (UNESCO – Kulturerbe, Ramsar-Gebiete „Stawy Milickie” im Tal des Flusses Barycza),
- gut entwickelte Basis von erstklassigen Hotel- und Gastronomiediensten sowie Sport- und Freizeitanlagen und Konferenzräumen,
- zyklische Internationale Sport-, Ausstellungs- und Kulturveranstaltungen

Entwicklungshemmnisse

- Mangel an einer nachhaltigen Politik in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr (keine Abstimmung der Verkehrsverbindungen und eine zu geringe Anzahl der Fahrten),
- Immer noch sind traditionelle Industriezweigen mehr verbreitet als Industriebranchen, bei denen neue Technologien eingesetzt werden,
- Mangel an Investitionen im Bereich Forschung und Entwicklung,
- Rückgang der Zahl der Beschäftigten im Bereich Forschung und Entwicklung,
- unzureichende verkehrstechnische Erreichbarkeit zwischen der Metropolregion Wrocław und sonstigen Regionalzentren,
- Mangel an einer nachhaltigen Raumordnungspolitik der Gemeinden – ein zu großer Anteil von Flächen, die in Planwerken als Gebiete für die wirtschaftliche Nutzung ausgewiesen sind,
- Es mangelt an ausreichenden Anlagen für tägliche und Wochenend-Freizeitaktivitäten der Einwohner;
- Auf touristisch attraktiven Gebieten mangelt es oft an erforderlicher Tourismusinfrastruktur bzw. ist die bestehende Infrastruktur nicht ausreichend. Dies gilt insbesondere für das Odertal,
- inkohärentes Netz von touristischen Routen,
- die meisten Beherbergungsbetriebe, Sport- und Freizeitanlagen, sowie Konferenz- und Ausstellungsräumen befinden sich in Wrocław,
- schlechte Verkehrsverbindungen mit anderen Teilen Polens,
- Für den Fremdenverkehrs ist die verkehrstechnische Erreichbarkeit des Sudetengebirges nicht ausreichend,
- Zusammenarbeit zwischen den Vertretern der Fremdenverkehrswirtschaft ist nicht effizient,
- Es gibt kein Konzept für die Entwicklung der Tourismus- und Freizeitwirtschaft in dem ganzen funktionellen Raum Wrocław;

3.4.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1. Die Metropolregion Wrocław als Bindeglied zwischen nationalen und europäischen Verbindungen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung

Richtung 1. Stärkung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit des Ballungsgebiets Wrocław auf nationaler und internationaler Ebene.

Maßnahme 1. Ausführung eines multimodalen Verkehrskorridors Wrocław – Łódź – Warszawa.

Bereits angefangene Investitionen:

- Fertigstellung der Schnellstraße S8 Wrocław – Warszawa (im Bau) (bis 2020),
- Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wrocław – Poznań – Łódź – Warszawa (nach 2020).

Maßnahme 2. Verbesserung der Eisenbahn, Straßen- und Flugverkehrsverbindungen mit Berlin, davon:

- Umbau der Autobahn A4 auf der Strecke Krzyżowa – Wrocław (Bau eines Seitenstreifens)

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Autobahn A18 Olszyna – Golnice (Umbau der südlichen Fahrstreifen) (bis 2020),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie E30 auf der Strecke Wrocław – Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna, sowie Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 275 auf der Strecke Legnica – Gubin (bis 2020 / nach 2020),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie E30, 2. Etappe. Pilotanwendung von ERTMS/ETCS und ERTMS/GSMR in Polen auf der Strecke Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (2010 – 2014),
- Erhöhung der Anzahl der Flüge vom Flughafen Wrocław nach Flughafen BER in Berlin durch die Entlastung des süd-östlichen Teils Polens (bis 2020), wobei der Flughafen in Wrocław die interkontinentalen Flugverbindungen ergänzen soll,

Maßnahme 3. Einrichtung von schnellen Straßen- und Eisenbahnverbindungen mit Prag.

Bereits angefangene Investitionen: (po 2020 r.)

- Bau der Schnellstraße S8 Wrocław – Schnellstraße S 3 (R11 und D11 auf dem Gebiet der Tschechischen Republik),
- Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wrocław – Prag.

Maßnahme 4. Einrichtung von schnellen Verbindungen im Verkehrskorridor: Poznań – Wrocław – Brunn – Wien.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Schnellstraße S5 Wrocław – Kłodzko – Boboszków (Staatsgrenze) (R43/D2 auf dem Gebiet der Tschechischen Republik) (nach 2020),

- Modernisierung der Eisenbahnlinie C59/2 auf der Strecke Wrocław – Międzyzlesie (Staatsgrenze) – Vorbereitung einer Vorprojekt – Dokumentation (bis 2020).

Maßnahme 5. Stärkung der Verkehrsverbindungen mit Szczecin und wichtigsten Städten im südlichen Skandinavien.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Schnellstraße S3 Legnica – Szczecin (teilweise im Bau) (bis 2020),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie C-E59 auf der Strecke Wrocław – Szczecin – Vorbereitung einer Vorprojekt – Dokumentation (2004 – 2010)
- Modernisierung der Eisenbahnlinie C59/2 auf der Strecke Wrocław – Międzyzlesie Vorbereitung einer Vorprojekt – Dokumentation(2005 – 2010)
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 273 auf der Strecke Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra (2009 – 2016)
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 273 auf der Strecke Dolna Odra – Szczecin Podjuchy (2011 – 2014)

Richtung 2. Stärkung von wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und Investitionsverflechtungen Wrocław mit mitteleuropäischen Metropolen in Anlehnung an die strategischen Lage der Stadt in der Dreieck zwischen der Landeshauptstädten: Warszawa – Berlin – Prag.

Maßnahme 1. Entwicklung der Grundlage für die wissensbasierte Wirtschaft und die sog. Kultur- und Kreativwirtschaft.

Bereits angefangene Investitionen:

- Forschungszentrum EIT+ in Wrocław,
- Technologieparks auf dem Gebiet Niederschlesiens: Wrocławski Park Technologiczny S.A. (Technologiepark Wrocław); Dolnośląski Park Innowacji i Nauki S.A (Niederschlesischer Innovations- und Wissenschaftspark.
- In Wrocław: (Medizinischer Wissenschaftlich-Technologischer Park Wrocław; Niederschlesischer Technologiepark T-Park in Szczawno – Zdrój; Technologischer ChemiePark in Brzeg Dolny; LG – Technologischer Park in Kobierzyce; KGHM Letia - Legnicki Park Technologiczny S.A. (KGHM Letia – Technologiepark von Legnica) in Legnica,
- Wichtigste Gründerzentren: akademische Gründerzentren an Hochschulen – Universität Wrocław, Naturwissenschaftliche Universität Wrocław, Wirtschaftsuniversität Wrocław, Hochschule für Bankwirtschaft (Wyższa Szkoła Bankowa), sowie Medizinischer Wissenschaftlich-Technologischer Park Wrocław und Gründerzentrum Wrocław,

- Zentren für Technologietransfer: Wrocław Zentrum für Technologietransfer an der Technischen Hochschule Wrocław, Zentrum für Technologie- und Wissenstransfer an der Universität Wrocław, Innovationszentren NOT in Wrocław, Świdnica und Legnica.

Maßnahme 2. Schaffung von Voraussetzungen für die Organisation der Kultur- und Sportveranstaltungen von europäischer Bedeutung.

Bereits angefangene Investitionen:

- Musikforum,
- Stadion,
- Konferenzzentrum Hala Stulecia (Jahrhunderthalle).

Maßnahme 3. Förderung des Multikulturalismus Wrocław in Anlehnung an das historische Erbe und Identität der drei Völkern: Polen, Tschechen und Deutschen.

Richtung 3. Ausnutzung des Verkehrs- und Tourismuspotenziale der Wasserstraße der Oder.

Maßnahme 1. Modernisierung der der Regelungsbebauung auf der Oder zur Gewährleistung der 3. Klasse der Schiffbarkeit auf der genannten Wasserroute (*Einzelbeschreibung – Prioritätsachse 3.8*).

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau einer Wasserstufe in Malczyce,
- Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Wrocław

Maßnahme 2. Schaffung eines kohärenten Freizeit- und Tourismusangebots, sowie der Angebote im Rahmen des Fremdenverkehrs; Förderung der Oder als einer überregionalen Tourismusmarke.

Bereits angefangene Investitionen:

- Es wurden bestimmte Maßnahmen in Bezug auf Wassertourismus ergriffen – Innenstadt vor Wrocław, Stadt und Gemeinde Brzeg Dolny.

Maßnahme 3. Trendänderung bei Entwicklungskonzepten für die am Ufer gelegenen Stadteile „Öffnung zum Fluss hin“, davon die optische Aufwertung der Waterfronts (Oława, Wrocław, Brzeg Dolny, Ścinawa, Głogów).

Bereits angefangene Investitionen:

- Innenstadt von Wrocław.

ZIEL 2.	Wrocław als das wichtigste Zentrum für Schaffung und Diffusion der Impulse für die sozioökonomische Entwicklung sowie Innovation im deutsch – polnischen Grenzraum
----------------	---

Richtung 1. Bedeutungssteigerung Wrocław im Netz der europäischen Landeshauptstädten.

Maßnahme 1. Stärkung der Verflechtungen mit wichtigsten Städten in Sachsen und in Nord-Tschechien.

Maßnahme 2. Verstärkung der Zusammenarbeit mit Szczecin, Zielona Góra und Poznań.

Richtung 2. Stärkung der Rolle Wrocław als der Wachstumspol, von dem Entwicklungsimpulse für den ganzen Grenzraum ausgehen.

Maßnahme 1. Schaffung im polnischen Teil des deutsch-polnischen und des polnisch – tschechischen Grenzraums der Produktions- und Wissensclustern auf der Grundlage der technologischen und wissenschaftlichen Basis Wrocław.

Bereits angefangene Investitionen:

- Clusterinitiativen: ICT Cluster – Gemeinschaft für Wissen und Innovation im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (Wspólnota Wiedzy i Innowacji w Zakresie Technik Informatycznych i Komunikacyjnych); Cluster Brenzlauer Keramik und Tourismus (Klaster Ceramika i Turystyka Bolesławiecka); Niederschlesischer Ekö-Energiecluster EEI – Energie, Ökologie, Innovationen (Dolnośląski Klaster Ekoenergetyczny EEI – Energia, Ekologia, Innowacje); Niederschlesischer Cluster für erneuerbare Energiequellen (Dolnośląski Klaster Energii Odnawialnej); Niederschlesischer Cluster für Rohstoffe (Dolnośląski Klaster Surowcowy); Innovativer Cluster für die Produktion und Nutzung der Energie im Mega- und Nanomaßstab (Innowacyjny Klaster Generacji i Użytkowania Energii w Mega i Nano Skali) Holzcluster SIDE CLUSTER; Cluster e-Gesundheit; Cluster.

Maßnahme 2. Stärkung der Funktionen Wrocław als „Tor“ zum Sudeten – Gebirge.

Maßnahme 3. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit des Flughafens Wrocław Strachowice seitens des deutsch – polnischen Grenzraums.

Richtung 3. Schaffung eines attraktiven Investitionsangebots in der Metropolenregion Wrocław in Anlehnung an die Raumordnung und integrierte Raumplanung.

Maßnahme 1. Fertigstellung eines integrierten Rauminformationssystems für die Metropolenregion Wrocław (WrOM) zur Sicherung der Investitionssicherheit.

Bereits angefangene Investitionen:

- Einrichtung eines woiwodschaftlichen Knotenpunkts der Infrastruktur Raumordnungsinformationen.

Maßnahme 2. Vorbereitung und Förderung von Gebieten für neue gemeindeübergreifende Prestigeinvestitionen.

Maßnahme 3. Schaffung von kohärenten, hierarchischen Verflechtungen im Bereich der grundlegenden Raumordnungssysteme, davon u.a.

- des Verkehrsnetzes, davon des öffentlichen Nahverkehrs,
- Grünanlagen und ökologisch wertvolle Gebiete,
- soziale Leistungen, davon Sport- und Freizeitangebot.

Maßnahme 4. Erarbeitung eines Landschaftsplans für den funktionellen Raum Wrocław zum besseren Schutz von Natur- und Landschaftsgebieten

3.5. Nationale Wachstumszentren: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

3.5.1. Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.5.1.1. Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Bei Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski handelt es sich um zwei wichtigste Siedlungszentren der Woiwodschaft Lubuskie mit 117 699 (Zielona Góra) und 125 394 (Gorzów Wlkp.) Einwohnern (2010). Insgesamt wohnt in den beiden Städten rund 38,7% der städtischen Bevölkerung der Woiwodschaft, was 24% der gesamten Bevölkerung der Woiwodschaft Lubuskie ausmacht. Beide Städte liegen im Wirkungsbereich des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65.

Die Entwicklungsimpulse sind auf die Lage der beiden Städte an der Kreuzung wichtiger europäischer Verkehrskorridore zurückzuführen, sowie auf eine relativ geringe Entfernung vom Berliner Ballungsraum, sowie von Szczecin, Poznań und Wrocław.

Die woiwodschaftlichen Zentren von nationaler Bedeutung erfüllen zwar eine ganze Reihe von Metropolenfunktionen. Allerdings, trotz ihrer fortschreitenden Konzentration, sowohl im nationalen, als auch im internationalen Kontext, bleiben sie in vielerlei Hinsicht weiterhin mit Metropolen eng verbunden und ihnen funktionell untergeordnet (z.B. im Bereich Wirtschaft, Hochschulwesen, Wissenschaft und Kultur).

Zielona Góra und Gorzów Wlkp. weisen zwar ein gewisses Potenzial auf, Entwicklungsprozesse im Westpolen zu schaffen und zu verbreiten, allerdings werden sie bestehenden Möglichkeiten durch unzureichende Verkehrs- und funktionelle Verbindungen mit den wichtigsten Punkten der Siedlungsstruktur des Landes geschwächt. Die geografische und funktionelle Nähe zu Berlin wird daher zur Erhöhung des Entwicklungspotenzials nicht benutzt.

3.5.1.2. Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030

Sowohl Zielona Góra, als auch Gorzów Wlkp. werden als Hauptstädte der Woiwodschaften von nationaler Bedeutung bezeichnet, bei denen eine kontinuierliche Konzentration der Metropolenfunktion von nationaler und internationaler Bedeutung vor sich geht²¹. Sie werden auch zu den wichtigsten Knotenpunkten gehören, die das Netz funktioneller Verflechtungen zwischen den einzelnen Städten im Jahre 2030 bilden werden. Laut KPZK 2030 ist es nötig, die Grenzen von städtischen funktionellen Räumen festzulegen. Die obligatorische Bestimmung von funktionellen Räumen, sowie Erarbeitung der Entwicklungsstrategie und der Raumbewirtschaftungspläne ist in Bezug auf alle Hauptstädte der Woiwodschaften vorgesehen. Nach der KPZK 2030 werden funktionelle Räume in vier Untergruppen eingeteilt (davon die funktionelle Räume der Hauptstädte der Woiwodschaften, bei denen die Anforderungen an Ballungsräume nicht erfüllt werden), denen auch Gorzów Wlkp. und Zielona Góra angehören.

Die Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020

Ziel 1: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in Regionen.

Leitlinien der Regionalpolitik im Rahmen des 1. Zieles sehen die Stärkung der Metropolenfunktionen von Hauptstädten der Woiwodschaften sowie die Integration ihrer funktionellen Räume vor: Warszawa – Landeshauptstadt und andere Hauptstädte der Woiwodschaften²¹.

Ziel der Regionalpolitik in Bezug auf alle Hauptstädte der Woiwodschaften ist die Förderung ihrer Metropolenfunktionen durch Unterstützung ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und Bedeutungssteigerung

²¹ Unter dem Begriff „Hauptstädte der Woiwodschaften“ sind Städte zu verstehen, in denen sich seit 1.01.1999 der Sitz der Woiwoden und (oder) des Landtags der Woiwodschaft) Bydgoszcz i Toruń sowie Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra) befindet. Die Förderung dieser Städte wird sich nicht auf die administrativen Grenzen der Hauptstädte der Woiwodschaften beschränken, sondern ganze funktionelle Räume der städtische Gebiete umfassen, die in einem direkten Wirkungsbereich der Städte liegen (...).

im Bereich Wirtschaft (davon der Arbeitsmärkte), Bildung, Wissenschaft und Kultur auf nationaler und internationaler Ebene.

Um das genannte Ziel zu erreichen, sind effiziente Verkehrsverbindungen mit wichtigsten Städten im In- und Ausland zu gewährleisten (davon Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsverbindungen). Besonderer Wert ist dabei auf die Straßen- und Eisenbahnverbindungen mit EU- Städten sowie mit Hauptstädten der Woiwodschaften in Westpolen, dh. u.a. mit Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra zu legen. Diese verfügen derzeit über besser entwickelte Verkehrsverbindungen mit wichtigsten städtischen Gebieten im Ausland (Berlin), als mit Warszawa und anderen großen Städten Polens.

3.5.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie

In dem Dokument wurden bestimmte Herausforderungen in Bezug auf räumliche Kohärenz und Entwicklung von funktionellen Räumen der Städte definiert. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, sind Aktivierungsmaßnahmen auf zwei regionalen Ebenen zu treffen. Die erste nimmt auf die regionenbildenden Funktionen der Großstädte Bezug. Die Entwicklung der Woiwodschaft ist in einem großen Ausmaß vom Ausbau der Potenziale von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra und deren Agglomerationen abhängig. Die Städte werden vor allem Entwicklungssignale absorbieren und zugleich die Entwicklung in benachbarten Gebieten fördern.

In räumlicher Hinsicht wurden in der Woiwodschaft Lubuskie vier strategische Interventionsbereiche genannt. Dazu gehören die Hauptstädte der Woiwodschaften und deren funktionelle Räume. Laut der Entwicklungsstrategie soll die räumliche Entwicklung der Woiwodschaft Lubuskie eine weitere Stärkung und Festigung der bestehenden Siedlungsstruktur umfassen, die sich auf zwei wichtigsten Städten stützt. Diese sind sowohl miteinander, als auch mit eigenen funktionellen Räumen verflochten und wirken sich auf sonstige subregionale und lokale Zentren aus.

Eines der wichtigsten Ziele der Entwicklungsstrategie, welches auch für Zielona Góra und Gorzów Wlkp. gilt, ist die Entwicklung von Metropolenfunktionen der Hauptstädte der Woiwodschaften. Dazu gehört u.a.:

- Entwicklung bestimmter Metropolenfunktionen von Zielona Góra und Gorzów Wlkp. im Bereich Verwaltung, Wirtschaft, Bildung, Wissenschaft, Kultur sowie sonstiger öffentlicher Leistungen,
- Stärkung von funktionellen Verflechtungen zwischen Zielona Góra und Gorzów Wlkp., davon auch Gewährleistung effizienter Verkehrsverbindungen (Straßen- und Eisenbahnverkehrsverbindungen) zwischen den beiden Städten und wichtigsten Zentren in benachbarten Regionen, sowie Verbindungen mit Warszawa und Berlin,
- Förderung der internen Verflechtung der Agglomeration von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra,
- Entwicklung des Stadt- und Vorortverkehrs,
- Verbesserung der öffentlichen Leistungen in funktionellen Räumen von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra,
- Umsetzung anderer Projekte im Rahmen der Integrierten Territorialen Investitionen sowie Verbesserung der öffentlichen Leistungen in funktionellen Räumen von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra,
- Förderung der Entwicklung der Raumwirtschaft unter Berücksichtigung von Bedürfnissen, die sich aus der Entwicklung des Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbebaus, sowie des geplanten Baus von öffentlichen Gebäuden ergeben,
- Revitalisierung von Stadtzentren und heruntergekommenen Bezirken von Gorzów Wlkp. und Zielona Góra zur Sicherung einer nachhaltigen und selbstunterhaltenden Entwicklung.

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie

Besonders wichtig für die Entwicklung der Region, davon auch für ihre funktionelle und räumliche

Kohärenz, ist die Förderung des Wachstumsgebiets Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Nowa Sól.

Es handelt sich dabei um ein Gebiet von europäischer Bedeutung. Die Städte Zielona Góra und Gorzów Wlkp. sind nationale Wachstumszentren, die zugleich die wichtigste Siedlungsachse bilden und bei der sozioökonomischen Entwicklung der Woiwodschaft die entscheidende Rolle spielen. So ist in dem genannten Gebiet die Stärkung des Verkehrssystems von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus muss eine schnelle Eisenbahnverbindung gebaut werden und zwar samt einer Verbindungsstrecke mit dem Flughafen in Babimost.

In Bezug auf räumliche Voraussetzungen sind funktionelle Verflechtungen zwischen Gorzów Wlkp. und Kostrzyn nad Odrą, Witnica, Strzelce Krajeńskie, Drezdenko und Skwierzyna, sowie zwischen Zielona Góra, Sulechów und Nowa Sól besonders hervorzuheben (sog. Lubuskie Dreistadt). Laut genehmigten Leitlinien für Raumordnungspolitik gehören Zielona Góra und Gorzów Wlkp. in:

- zu einer Stadtgruppe (Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól, Gorzów Wlkp. – Skwierzyna),
- zu städtischen Wachstumszentren des 1. Grades von nationaler Bedeutung,
- zu Gebieten der beschleunigten Verstädterung (Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól, Gorzów Wlkp. Skwierzyna, Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – Drezdenko).

Auf dem Gebiet der Gemeinde Zielona Góra wurde der Industriepark in Nowy Kisielin in der Nähe des Wissenschaft- und Technologieparks der Universität Zielona Góra sowie des Gewerbegebiets Lubuskie Dreistadt (Strefa Aktywności Gospodarczej Lubuskiego Trójmiasta) gegründet.

In Gorzów Wlkp. soll der Cluster für Metallindustrie und der Bildungscluster Brandenburg – Lubuskie gefördert werden. Der letztgenannte wurde aufgrund des Partnerschaftsvertrags vom 12. April 2012 als erster grenzüberschreitender Cluster gebildet. Seine Aufgabe ist es, Fortbildungssektor im weiteren Sinne zu fördern, so dass dieser an Bedürfnisse der lokalen Arbeitsmärkte besser angepasst wird.

3.5.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Gorzów Wlkp.
- Liegt an der Kreuzung wichtiger europäischer Verkehrsrouten (Nord- Süd- und Ost-West-Richtung),
- Gorzów Wlkp. – großes Industriepotenzial,
- starker Produktionssektor,
- die Lage von Zielona Góra auf der Verkehrsrouten Nord – Süd (Schnellstraße S3, Eisenbahnlinie Nr. 273),
- gute Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung (Kostrzyn-Słubice Sonderwirtschaftszone) Gorzów Wlkp. und Zielona Góra,
- ein starker Bildungssektor bis einschließlich der Sekundarschulbildung. Es ist auch geplant, aufgrund der Ressourcen und Potenzialen der bestehenden Hochschulen in Gorzów Wlkp. die Gorzów – Akademie (Akademia Gorzowska) zu gründen,
- ein guter ökologischer Zustand der Gebiete in Gorzów Wlkp., Zielona Góra und in der Umgebung

Entwicklungshemmnisse

- keine selbständige Hochschule in Gorzów Wlkp.
- schwache Ausnutzung des Potenzials, das sich aus der Lage Gorzów Wlkp. an der Warthe ergibt (Wasserverkehr und Wassertourismus),
- Die Brücke in Kostrzyn nad Odrą befindet sich in einem schlechten technischen Zustand.
- der technische Zustand der Eisenbahnstrecke C-E59 wird immer schlechter,
- ein schwach entwickeltes Netz von externen Eisenbahnverbindungen von Zielona Góra und Gorzów Wlkp., davon in grenzüberschreitender Hinsicht, die Eisenfahrpläne sind an Bedürfnisse der Einwohner nicht angepasst
- Mangel an einer schnellen Eisenbahnverkehrsverbindung zwischen Zielona Góra und Gorzów Wlkp. ,
- die Landesstraße Nr. 22 befindet sich in einem schlechten technischen Zustand, insbesondere die Strecke Richtung Ost,
- keine Brücke über die Oder in Milsko. Einschränkung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit von Zielona Góra von Osten.

Entwicklungspotenziale

- attraktives Freizeit- und Tourismusangebot in der Umgebung von Zielona Góra und Gorzów Wlkp. – große Waldgebiete, zahlreiche Seen,
- Zielona Góra ist der wichtigste Hochschulstandort der Woiwodschaft, u.a. Universität Zielona Góra

Entwicklungshemmnisse

- die Eisenbahnlinie Nr. 203, die durch Gorzów Wlkp. führt, ist nicht elektrifiziert,
- Zielona Góra – administrative Einteilung in Stadt- und Landgemeinde.

3.5.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Gorzów Wlkp. – die Hauptstadt der Woiwodschaft von nationaler Bedeutung. Die am wenigsten weit von Berlin entfernte Hauptstadt der Woiwodschaft und ein wichtiger Wirtschaftsstandort im deutsch – polnischen Grenzraum
----------------	--

Richtung 1. Stärkung der Metropolenfunktion von Gorzów Wlkp. als eines der Zentren, die eine polyzentrische Metropole bilden und stark auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit ausgerichtet sind.

Maßnahme 1. Gründung der Akademia Gorzowska.

Maßnahme 2. Förderung des Technologischen Zentrums Gorzów als die Forschungsbasis für die Entwicklung des Ballungsgebiets von Gorzów.

Maßnahme 3. Verbesserung des Dienstleistungsangebots, davon des Freizeit- und Kulturangebots mit grenzüberschreitender Ausrichtung, vor allem für die Einwohner von Berlin.

Bereits angefangene Investitionen:

- Gründung des Zentrum Für Euroregionale Forschung an der Staatlichen Berufshochschule in Gorzów Wlkp.
- Bau des Rehabilitations- und Sportzentrums Słowianka.

Maßnahme 4. Entwicklung des Ballungsgebiets von Gorzów u.a. durch die Einrichtung eines integrierten Systems des öffentlichen Verkehrs im funktionellen Raum von Gorzów. Im Rahmen des künftigen Systems sollen Straßenbahn- und Busverbindungen miteinander integriert werden

ZIEL 2.	Gorzów Wlkp. – als Verkehrsknoten zwischen Berlin und Westpolen
----------------	--

Richtung 1. Modernisierung des Schienenverkehrs.

Maßnahme 1. Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Berlin – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Piła, mit möglichen weiteren Verbindungen mit dem Ballungsgebiet Bydgoszcz – Toruń, sowie Gdańsk und Königsberg.

Maßnahme 2. Entwicklung der Eisenbahnverbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn (von Gorzów Wlkp. bis zur Grenze mit Deutschland – Küstrin-Kietz),

- Das Projekt „Gemeinsames Ticket Gorzów Wlkp. – Berlin – Gorzów Wlkp.“,
- Gründung der Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung „Gemeinsame Eisenbahnlinie Berlin-Gorzów“.

Richtung 2. Revitalisierung des Binnenverkehrs.

- Maßnahme 1.** Revitalisierung der Wasserstraße der Warthe und der Netze (E70) sowie Aufwertung ihrer wirtschaftlichen und touristischen Bedeutung durch die Wiederherstellung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, davon auch der Marina und des Flusshafen; Umsetzung von Modernisierungsmaßnahmen in anderen Häfen der Warthe und der Netze.

Richtung 3. Modernisierung der Straßenverkehrsverbindungen.

- Maßnahme 1.** Umwandlung der Strecke der Landesstraße 22 von Kostrzyn nad Odrą (Staatsgrenze) bis zum Anschluss mit der Schnellstraße S3 zur Schnellstraße.

- Maßnahme 2.** Modernisierung des weiteren Verlaufs der Landesstraße Nr. 2 in östlicher Richtung von Gorzów Wlkp. bis Elbląg (Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die im Verlauf der Landesstraße liegen), Langfristig: Umwandlung der ganzen Strecke zur Schnellstraße.

- Maßnahme 3.** Umwandlung zur Schnellstraße der Landesstraße Nr. 24 auf der Strecke Skwierzyna (Knoten S3) bis zum Anschluss mit der Autobahn A2.

ZIEL 3.	Stärkung der Metropolenfunktionen von Zielona Góra
----------------	---

Richtung 1. Grenzüberschreitende Verflechtungen von Zielona Góra.

- Maßnahme 1.** Ausbau und entsprechende Modernisierung der Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsinfrastruktur:

- Modernisierung der Landestraßen Nr. 32 und Nr. 29,
- Einführung neuer Eisenbahnverbindungen mit Brandenburg und Sachsen,
- Einführung einer Schienenbusverbindung auf der Strecke Zielona Góra – Gubin – Cottbus.

- Maßnahme 2.** Grenzüberschreitende Nutzung des Potenzials des Flughafens Zielona Góra – Babimost

Richtung 2. Verflechtungen Zielona Góra mit den wichtigsten nationalen Wachstumszentren.

- Maßnahme 1.** Eisenbahn:

- Einführung neuer Eisenbahnverbindungen innerhalb des Ballungsgebiets und Verbindungen mit Ballungsgebieten Szczecin, Gorzów Wlkp. und Wrocław,
- Elektrifizierung und Bau von doppelgleisigen Eisenbahnlinien auf makroregionalen Strecken, z.B. : Zielona Góra – Zbąszynek,
- Modernisierung der internationalen Eisenbahnlinie C-E59 zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis mindestens 120 km/h,

- Lobbying für die Einrichtung einer KPD-Haltestelle auf dem Gebiet des Ballungsgebiets von Zielona Góra.
- Maßnahme 2.** Nutzung des Potenzials des Flughafens Zielona Góra – Babimost auf nationaler Ebene.
- Maßnahme 3.** Straßenverkehr:
 - Ausbau des Schnellstraßennetzes zur Verbindung der Städte im Ballungsgebiet, davon insbesondere Bau der Schnellstraße Żagań – Żary – Zielona Góra (samt Anschluss mit A4) sowie Zielona Góra – Krosno Odrzańskie,
 - Modernisierung und Ausbau der Landesstraße 3 als Bestandteil des Verkehrskorridors CETC-ROUTE 65/S3.
- Richtung 3. Stärkung der Rolle der Stadt als wissenschaftliches Zentrum.**
 - Maßnahme 1.** Einrichtung der Medizinischen Fakultät an der Universität Zielona Góra.
 - Maßnahme 2.** Gründung eines Wissenschaftlich-Technologischen Parks.
 - Maßnahme 3.** Bau eines Planetariums, Naturkundemuseums, eines botanischen Gartens und eines Mini- Zoos.
- Richtung 4. Entwicklung der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Gemeinde Zielona Góra.**
 - Maßnahme 1.** Erarbeitung eines Modells zur Integrierung der Stadt- und Landgemeinde.
 - Maßnahme 2.** Umsetzung der erarbeiteten Integrationsmodells – Vereinigung beider Gemeinden.
- Richtung 5. Entwicklung von alternativen Energiequellen.**
 - Maßnahme 1.** Entwicklung von alternativen Energiequellen.
 - Maßnahme 2.** Errichtung von Windparks und Solarparks.

3.6. Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra

3.6.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.6.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

In dem Kapitel, in dem räumliche Konditionalitäten behandelt wurden, sind die vier größten Städte der Region genannt: Wałbrzych, Koszalin, Legnica und Jelenia Góra. Hier sollen Entwicklungsmaßnahmen verstärkt durchgeführt werden. Bei den genannten Städten handelt sich um Zentren von regionaler Bedeutung mit stark entwickelten Funktionen im Bereich der Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur. Im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums ergänzen sie die Funktionen der Metropolen durch die Bedienung der benachbarten Gebiete und Wachstumsförderung. Obwohl die genannten Städte eine wichtige Rolle für die Siedlungsstruktur des behandelten Gebiets spielen, gewinnen hier auch negative wirtschaftliche und soziale Entwicklungen zunehmend an Bedeutung. Zudem ist die verkehrstechnische Erreichbarkeit dieser Städte immer schwächer. Daher besteht das wichtige Ziel der

Raumordnungspolitik in grenznahen Städten darin, das Wirtschaftswachstum durch die Wahl von konkreten Aufgaben gezielt zu stimulieren.

3.6.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020

In der KSRR werden keine Maßnahmen genannt, die einen direkten Bezug auf Wałbrzych, Koszalin, Legnica und Jelenia Góra nehmen. Stattdessen sehen allgemeine Bestimmungen vor, dass die Entwicklung von städtischen Gebieten in Ansiedlungsstruktur des Landes zu fördern ist. Im Folgenden werden strategische Ziele dargestellt, die sich unmittelbar auf die regionale Wachstumszentren beziehen.

Ziel 1: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in Regionen.

Außer der Stärkung von Metropolen ist auch die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu erwarten, und zwar durch die Diffusion von Entwicklungsprozessen auf Gebiete, die außerhalb der funktionellen Räume der Woiwodschaftshauptstädten liegen (subregionale und lokale Wachstumszentren, ländliche Gebiete). In der KSRR wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung der unten genannten Maßnahmen zur „Durchdringung der Ressourcen“ von wichtigsten Wachstumszentren (Hauptstädte der Woiwodschaften) auf andere Gebiete, davon auch subregionale und lokale Wachstumszentren) beitragen wird. Unter Maßnahmen, mit denen die Diffusion und Abnahme von Entwicklungsprozessen außerhalb der Hauptstädte der Woiwodschaften gefördert werden kann, werden folgende genannt: Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit innerhalb der Regionen, sowie Förderung der subregionalen Städte und Steigerung ihrer Bedeutung.

Ziel 2. Stärkung des räumlichen Zusammenhalts und Marginalisierung von Problemgebieten

In der KSRR wurden Problemgebieten mit Handlungsbedarf genannt. Bei deren Festlegung wurden folgende Faktoren berücksichtigt: sozioökonomische Lage, die am wenigsten günstige geografische Lage gegenüber den wichtigsten Wachstumszentren, Beschäftigung, sowie negative Prognosen in Bezug auf die künftige Entwicklung und Lebensstandard der Einwohner. Laut KSRR – Analysen sind besondere Maßnahmen in Bezug auf Wałbrzych, Koszalin, Legnica und Jelenia Góra mit dem Ziel zu ergreifen, die Marginalisierung der genannten Städte entgegenzuwirken. Bei genannten Städten sind zudem Maßnahmen geplant, die auf Stärkung ihres Zusammenhalts auf nationaler Ebene abzielen. Vorgesehen ist auch die Umstrukturierung und Revitalisierung der Städte und anderer Gebiete, die ihre bisherigen sozioökonomischen Funktionen verloren hatten.

Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030

In der genannten Konzeption wurden die Ansiedlungszentren auch nach deren Bedeutung eingestuft. Auf nationaler Ebene werden die vier genannten Städte bezeichnet als:

- regionale Zentren, die keine Hauptstädte der Woiwodschaften sind und deren Einwohnerzahl zwischen 100.000 und 300.000 liegt: Wałbrzych, Koszalin, Legnica,
- subregionales Zentrum als ehemalige Woiwodschaftshauptstadt: Jelenia Góra.

Auf die Entwicklung der genannten Städte nehmen drei Ziele der KPZK 2030 Bezug:

Ziel 1. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten polnischen Städte im europäischen Vergleich. Hierzu ist die funktionale Integration des Gebiets geplant bei gleichzeitiger Beibehaltung der polyzentrischen Siedlungsstruktur, die sich positiv auf die Kohärenz des ganzen Gebiets auswirkt.

Die wichtigsten Maßnahmenbereiche im Rahmen des genannten Ziels sind:

- Stärkung von funktionellen Verflechtungen zwischen den wichtigsten Knotenpunkten der Siedlungsstruktur auf nationaler und internationaler Ebene,
- Integration von wichtigsten funktionellen Räumen in ländlichen Gebieten.

Ziel 2. Verbesserung der internen Kohärenz und nachhaltige territoriale Entwicklung des Landes durch Förderung.

Wichtigste Maßnahmenbereiche:

- Stärkung der Kohärenz auf nationaler Ebene: Mittelpommern – Westpolen- Zentralpolen – Ostpolen, davon Förderung der Entwicklung von Metropolenfunktionen schwächerer Städte und Unterstützung für die Konzentration der Verstädterung in mittelgroßen und ausgewählten kleinen Städten.
- funktionelle Integration auf regionaler Ebene, Förderung der Diffusion von Entwicklungsprozessen auf Gebiete, die außerhalb der wichtigsten Städten liegen, sowie Aufbau des Potenzials für territoriale Spezialisierung.
- Erhöhung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit innerhalb der Regionen,
- Förderung der Entwicklung von subregionalen Zentren,
- Stärkung der Kohärenz in speziellen Problemgebieten, davon die Umstrukturierung und Revitalisierung von heruntergekommenen Stadtteilen.

Ziel 3. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit des Landes auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen durch die Entwicklung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur.

Wichtigste Maßnahmenbereiche:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit polnischer Städte im europäischen Raum,
- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der subregionalen Zentren und des ländlichen Raums,
- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Gebiete mit der schlechtesten zeitlichen Erreichbarkeit der größten Städte,
- Reduzierung externer Verkehrskosten, davon die Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit innerhalb der funktionellen Räume mit dem Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr.

3.6.1.3. Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Woiwodschaft Dolnośląskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020

Im Hinblick auf die Tatsache, dass sich die Entwicklungsprobleme nach jeweiligen Gebieten einordnen lassen, wird in der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie vorgeschlagen, Entwicklungsmaßnahmen auf räumliche Ebene zu betrachten. Hierfür werden jeweilige Gebiete in Interventions- und Integrationsbereiche eingeteilt. Zu 12 Interventionsbereichen gehören: Das Industriegebiet Legnica – Głogów, das Ballungsgebiet von Jelenia Góra und das Ballungsgebiet von Wałbrzych.

In Bezug auf das Industriegebiet Legnica – Głogów wird in der Entwicklungsstrategie konstatiert, dass wegen einer beschränkten Verfügbarkeit von Kupfer neue Kompetenzen der Subregion entwickelt werden müssen.

Was das Ballungsgebiet von Jelenia Góra angeht, ist auf einen dringenden Handlungsbedarf hingewiesen in Bezug auf die Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit und Verbindungen nicht nur innerhalb der Region, sondern auch auf überregionaler Ebene in Richtung Prag und Berlin. Auch auf Soziales und drohende Marginalisierung ist laut der Entwicklungsstrategie besonderen Wert zu legen.

Im Ballungsgebiet von Wałbrzych sind dagegen zahlreiche, koordinierte Maßnahmen zu ergreifen, um die bestehende soziale und wirtschaftliche Stagnation zu überwinden. Eine der geplanten Maßnahmen ist dabei die Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Region in Richtung ihrer Hauptstadt, sowie der Ausbau des Netzes von Autobahnen und Schnellstraßen.

Die genannten Gebiete zeichnen sich einerseits durch gleiche Entwicklungsprobleme aus. Andererseits werden hier besondere Entwicklungen und Prozesse beobachtet. Daher wurde es vorgeschlagen, maßgeschneiderte Maßnahmen und Instrumente zu ergreifen. Die Woiwodschaftsselbstverwaltung kann – in Übereinstimmung mit Bestimmungen der Entwicklungsstrategie – durch eine spezielle Politik bzw. durch

die Umsetzung von regionalen Entwicklungsplänen – Interventionsmaßnahmen einleiten, die zum Ziel haben, Wirtschaftswachstum zu fördern, oder Beihilfen gewähren an Gebiete, in denen die Gewährung von öffentlichen Beihilfen als eindeutig erforderlich erscheint. Für die genannten Gebiete wurden insoweit folgende Ziele definiert:

Ziel 1. Entwicklung der wissensbasierten Wirtschaft.

Ziel 2. Nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Ziel 3. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, vor allem der KMUs.

Ziel 5. Verbesserung des Zugangs zu Kommunikations- und Informationstechnologien.

Ziel 6. Steigerung der Beschäftigung und der Mobilität der Arbeitskräfte.

Ziel 7. Soziale Inklusion, Steigerung des Lebensstandards und der Lebensqualität.

Ziel 8. Steigerung der Bildungsqualität, lebenslanges Lernen.

Makrobereich: Infrastruktur. Prioritätsaufgaben:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Region (interne und externe Verbindungen).

Makrobereich: Entwicklung der städtischen und ländlichen Gebiete. Prioritätsaufgaben:

- Stärkung der Knotenfunktion der Metropolenregion sowie der regionalen und subregionalen Siedlungszentren, von denen sozioökonomische Entwicklung stimuliert wird.
- Koordinierung der Maßnahmen in Bezug auf funktionelle städtische Räume, die sowohl Städte, als auch die mit ihnen funktionell verbundenen ländliche Räume umfassen.

Makrobereich: Gesellschaft und Partnerschaft. Prioritätsaufgaben:

- Entwicklung des sozialen und bürgerlichen Kapitals

Makrobereich: Unternehmergeist und Innovation: Prioritätsaufgaben:

- Wirtschaftswachstum durch die Zusammenarbeit im Rahmen der Cluster.
- Entwicklung des Unternehmergeistes und der Innovation.
- Gründung von regionalen Finanzinstituten zur Förderung der lokalen Unternehmen.
- Entwicklung von regionalen Spezialgebieten im Bereich Wirtschaft und Wissenschaft.
- Gründung von regionalen Institutionen zur Förderung der lokalen Innovationskraft und Innovationsumsetzung.
- Wiederherstellung einiger Industriebranchen mit regionaler Tradition.

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie

In den Leitlinien und Grundsätzen des Plans werden die wichtigsten Aktivierungszentren genannt. Dabei handelt es sich um Städte mit dem größten Bevölkerungspotenzial: Wałbrzych, Legnica und Jelenia Góra, dh. um Zentren von nationaler und regionaler Bedeutung.

Richtung: Verbesserung der internen und externen räumlichen Kohärenz sowie Integration der wichtigsten Städte mit ihren Wirkungsgebieten.

Richtung: Stärkung der Knotenfunktion der wichtigsten Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung. – Umsetzung der genannten Maßnahmen durch die Konzentration der Gewerbetätigkeit in gewählten Zentren, die durch wissens- und innovationsbasierte Wissenschaft stimuliert werden. Gleichzeitig soll der Ausbau sozialer Infrastruktur von überlokaler Bedeutung in Zentren für nachhaltige Entwicklung gefördert werden.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Laut Raumbewirtschaftungsplan gilt Koszalin als das zweite Wachstumszentrum der Region nach Szczecin und das Zentrum des funktionellen Raums Koszalin – Kołobrzeg.

In der funktionell – räumlichen Struktur der Woiwodschaft Zachodniopomorskie wurde zudem festgelegt, dass Koszalin dem funktionellen Raum der Ostseeküste angehört. Die größte Rolle spielt dabei die Tourismuswirtschaft (davon Kurorte) sowie Meeres- und Landwirtschaft.

Laut dem spezifischen Ziel, das sich auf die Umwandlung der Siedlungsstruktur bezieht, sollen Maßnahmen ergriffen werden, die auf Entwicklung des funktionellen Raums von Szczecin und des funktionellen Raums von Koszalin – Kołobrzeg (Zentren der sozioökonomische Entwicklung der Woiwodschaft) abzielen. Hierzu wurde u.a. die Umsetzung von folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Förderung der externen Verflechtungen zwischen Szczecin und Koszalin,
- Schaffung von gesonderten Gebieten für die Entwicklungspolitik in Städten, die dem funktionellen Raum von Koszalin – Kołobrzeg (KKOF) angehören. Diese sollen durch privat-rechtliche Stellen verwaltet werden mit dem Ziel, jeweilige Stadteile (u.a. die Gemeinde und die Stadt Kołobrzeg, die Stadt Koszalin) aufzuwerten und zu modernisieren.
- Verbesserung der Verflechtungen zwischen dem funktionellen Raum von Szczecin und dem funktionellen Raum von Koszalin – Kołobrzeg.

In dem Raumbewirtschaftungsplan wird mehrmals die erforderliche Stärkung der Verflechtungen zwischen Koszalin und Kołobrzeg betont. Damit soll das Entwicklungspotenzial der beiden Städte gesteigert und Synergieeffekte erzielt werden. Zur Erreichung des oben genannten Ziels sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Schaffung eines Entwicklungsraums Koszalin – Kołobrzeg entlang den Landesstraßen Nr. 6 und Nr. 11 (geplante Schnellstraßen S6 und S11)
- Ausnutzung des Humanpotenzials von Koszalin und Kołobrzeg – Flexibilisierung des Arbeitsmarkts im Ballungsraum durch die Verbesserung von funktionellen und verwaltungsbezogenen Verflechtungen,
- Verlängerung der Tourismussaison in Kołobrzeg in Anlehnung an Dienstleistungsangebot von Koszalin,
- Ausnutzung akademischer Kapazitäten von Koszalin zur Steigerung der Potenziale des funktionellen Raums von Koszalin – Kołobrzeg,
- Erarbeitung eines gemeinsamen Tourismusangebots von Koszalin und Kołobrzeg (z.B. im Bereich Gesundheitstourismus),
- Ausnutzung und Stärkung von Verflechtungen zwischen Kołobrzeg und Poznań, davon in Bezug auf die Häfen,
- Entwicklung von Logistikfunktionen in Anlehnung an die Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Koszalin – Kołobrzeg – Białogard – Zegrze Pomorskie,
- Schaffung eines gemeinsamen öffentlichen Nahverkehrs für Koszalin und Kołobrzeg,
- Entgegenwirkung der Zersiedelung der Städte Koszalin und Kołobrzeg sowie der Bildung von Vorstädten.

Laut Dokument ist es auch relevant, einen Entwurf des Raumbewirtschaftungsplans für den funktionellen Raum Koszalin – Kołobrzeg zu erstellen.

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Die Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Woiwodschaft ist der Aufbau von starken Städten, sowie Schaffung eines effizienten Verkehrsnetzes und der Infrastrukturbasis. Das Entscheidende ist dabei u.a. die Steigerung des Potenzials des Ballungsgebiets von Koszalin. Zur Erreichung des oben genannten Ziels wurden folgende Richtungsziele definiert:

- Entwicklung des Ballungsgebiets von Koszalin durch die Nutzung seiner Lage an der Ostseeküste, Entwicklung der Tourismusinfrastruktur, Planung und Programmierung der Entwicklung der regiona-

len Potenziale im Bereich Wissenschaft und Kultur, Einrichtung eines Kooperationsnetzes von überregionaler Bedeutung, sowie Entwicklung der Industrie, Förderung des Unternehmergeistes und des sozioökonomischen Potenzials, Modernisierung und Ausbau des Verkehrs- und Verbindungsnetzes, davon insbesondere der Landstraßen 6 und 11.

- Entwicklung von überregionalen, multimodalen Verkehrsnetzen,
- Förderung der Infrastrukturentwicklung für die Zwecke der Informationsgesellschaft

3.6.1.4. Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- günstige Lage an der Kreuzung von Verkehrsru-
ten;
» strategische Lage von Legnica an der
Kreuzung des Verkehrskorridors CETC-
ROUTE 65 und des Paneuropäischen
Verkehrskorridors III, gute
Verkehrsverbindungen der Stadt mit
Wrocław und Dresden
» Lage Koszalsins an der Kreuzung der
Verkehrsrouten Berlin – Szczecin – Gdańsk
– Königsberg und der Landesstraße 1;
- hohes ökologisches und touristisches Potenzial:
» Lage Koszalsins im Hinterland der
Küstenzone, große Grünanlagen
in Stadtgrenzen, attraktive,
abwechslungsreiche Landschaft,
» Die Lage von Wałbrzych und Jelenia Góra
in den Sudeten,
» reiche Rohstoffe in Subregionen um
Legnica, Wałbrzych und Jelenia Góra,
- zahlreiche Hochschulen,
- aktive Tätigkeit von Kultureinrichtungen
- bestehende Sonderwirtschaftszonen und Tech-
nologieparks, sowie die Tätigkeit von zahlre-
ichen Institutionen im Geschäftsumfeld, die sich
mit Förderung der Unternehmen beschäftigen,
- attraktive Investitionsgebiete,
- gut ausgebautes Dienstleistungsnetz,
- Mitgliedschaft der Städte bei Euroregionen,
- Ambitionen der lokalen Verwaltungen als Folge
der ehemaligen Position als Hauptstadt der Wo-
iwodschaft;

Entwicklungshemmnisse

- schwache verkehrstechnische Erreichbarkeit;
» Es bestehen keine schnellen Straßen-
und Eisenbahnverbindungen zwischen
Wałbrzych und Jelenia Góra und dem
funktionellen Raum von Wrocław,
» Es gibt keine günstigen Verbindungen mit
Regionen in benachbarten Ländern. Dabei
handelt es sich um Verbindungen zwischen
Wałbrzych, Jelenia Góra und Koszalin mit
Deutschland, sowie zwischen Jelenia Góra
und Legnica einerseits und Tschechen
andererseits, schließlich um die Verbindung
zwischen Koszalin und Skandinavien,
» keine ausreichenden Verkehrsverbindungen
zwischen Koszalin und Kołobrzeg
einerseits anderen Städten im Süden Polens
andererseits.
- Ehemalige Hauptstädte der Woiwodschaften
verlieren ihre Bedeutung auf nationaler und
regionaler Ebene wegen der Abschaffung und
Beschränkung öffentlicher Leistungen,
- ständiger Rückgang der Bevölkerungszahlen,
- Kein integrierter Ansatz in Bezug auf die
Entwicklung von funktionellen Räumen der
Städte,
- Es bestehen keine integrierten Systeme
des öffentlichen Verkehrs in funktionellen
Räumen der Städte,
- Die Infrastruktur für die Zwecke des aktiven
Tourismus ist nur schwach ausgebaut.
Saisonaler Charakter des Tourismusangebots;

3.6.2. Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Innovative und konkurrenzfähige Städte auf regionaler und nationaler Ebene
----------------	---

Richtung 1. Förderung der sozialökonomischen Entwicklung der Städte.

- Maßnahme 1.** Schaffung von attraktiven Investitionsangeboten für die Wirtschaft:
- Festlegung von Investitionsgebieten, sowie Erarbeitung eines professionellen Investitionsangebots,
 - Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen kleinen und mittleren Unternehmen.

Wałbrzych:

- Schaffung eines medizinischen Clusters auf der Basis des Kurwesens,
- Aufbau der Zusammenarbeit mit deutschen Partnern auf der Grundlage der Erfahrungen mit dem Projekt „Unternehmergeist ohne Grenzen. Polnisch – Tschechischer Wirtschaftsportal“.

Jelenia Góra:

- Revitalisierung der Industriebrachen auf dem Gebiet des ehemaligen Betriebs Celwiskoza.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Koszalin:

- Erschließung der Investitionsgebiete innerhalb der Stadt, davon Erschließung der Sonderwirtschaftszone von Słupsk – Unterzone Koszalin.

Jelenia Góra:

- Bau und Umbau der Zufahrtswege zu Gewerbegebieten:
 - » Verlängerung der ul. Spółdzielcza in Richtung der ul. Lubańska,
 - » Bau und Umbau der ul. Karola Miarki.

Maßnahme 2. Stärkung und Entwicklung des Sektors der öffentlichen Leistungen.

Koszalin, Wałbrzych und Jelenia Góra:

- Entwicklung des Kurwesens in Verbindung mit Wellness-Angebot.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Koszalin:

- Bau einer Philharmonie und eines Konzertsals,
- Bau eines Wasser-Freizeit-Komplexes Aquapark.

Jelenia Góra:

- Bau des Niederschlesischen Wassersportzentrums– Termy Cieplickie,
- Modernisierung, Umbau und Neueinrichtung des Zisterzienserklosters in Jelenia Góra Cieplice zum Naturkundemuseum.

Wałbrzych:

- Bau des Sport- und Freizeitentrums „AQUA – ZDRÓJ” in Wałbrzych

Maßnahme 3. Gewährleistung von qualitativen Verflechtungen im Bereich der Kommunikations- und technischen Infrastruktur.

Jelenia Góra:

- Entwicklung eines integrierten Systems des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Gebiet der Euroregion NEISSE (Grenzgebiet PL-DE-CZ), davon die Entwicklung des Euro Neisse Tickets;
- Ausbau und Modernisierung von Straßen im Verlauf der Verkehrsrouten, die den südliche Teil der Woiwodschaft Dolnośląskie verbinden (der Verlauf der genannten Straßen wurde im Rahmen des Projekts Via Regia Plus festgelegt).

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Jelenia Góra:

- Umbau der Landesstraße Nr. 3 und Bau der südlichen Umfahrung von Jelenia Góra.

Legnica:

- Umbau der Landesstraße Nr. 94 und Bau der südlichen Umfahrung von Legnica.

Wałbrzych:

- Umbau der Landesstraße 35 und Bau der westlichen Umfahrung von Wałbrzych, sowie Bau der östlichen Umfahrung im Verlauf der Woiwodschaftsstraße 379.

Koszalin:

- Inbetriebnahme des Zivilflughafens in Zegrze Pomorskie bei Koszalin,
- Bau einer Abfallverbrennungsanlage für die Städte und die Gemeinden im Mittelpommern

Maßnahme 4. Förderung der bestehenden akademischen Gründungszentren sowie Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Wissenschaft.

Jelenia Góra:

- Einrichtung des Gründungszentrums von Jelenia Góra,
- Schaffung des Karkonoski – Clusters.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Koszalin:

- Entwicklung des Technologieparks.

Jelenia Góra:

- Bau des Karkonoski Technologieparks auf dem Gewerbegebiet (TAG).

Maßnahme 5. Schaffung und Förderung des individuellen Charakters der Städte.

Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra:

- Wiederherstellung von Handel- und Dienstleistungsfunktionen der Straßen.

Jelenia Góra:

- Bau von Radwegen im Rahmen eines einheitlichen Systems des Radtourismus im Hirschberger Tals (kotlina jeleniogórska) („Jelenia Góra – Radhauptstadt Polens“, „Jelenia Góra - und du fährst in die richtige Richtung“).

Wałbrzych:

- Bau von neuen Mountainbikewegen („Wałbrzych – eine MTB - Stadt“),
- Durchführung der Investitionen in Bezug auf den Königsweg der Prinzessin Daisy.

Koszalin:

- Aufrechterhaltung der Eisenbahnlinie „Der Zug nach Mieleno“,
- Revitalisierung der Schmalspurbahn von Koszalin,
- Nutzung des Jamunder Sees für touristische Zwecke, davon Bau einer Marina,

Richtung 2. Städte als attraktive Wohnorte.

Maßnahme 1. Schaffung eines attraktiven, abwechslungsreichen Wohnungsangebots durch:

- Modernisierung und Privatisierung des kommunalen Wohnungsbestands.
- Schaffung von betreuten Wohnungen und Sozialwohnungen,
- Bereitstellung der geeigneten Infrastruktur für Immobilien, die im örtlichen Raumwirtschaftsplan für Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern ausgewiesen sind,
- thermische Sanierung von öffentlichen Gebäuden und Wohngebäuden, Förderung der thermischen Sanierung der Privatgebäude
- Vorbereitung in örtlichen Raumbewirtschaftungsplänen neuer Investitionsgebiete für den Wohnungsbau,
- Verbesserung der Wohnbedingungen durch Revitalisierung der Innenstädte und der Plattenbausiedlungen.

Maßnahme 2. Pflege der öffentlichen Bereiche, davon der öffentlich zugänglichen Freizeitgebieten. Hierzu sind folgende Maßnahmen geplant:

- Ausbau des städtischen Radwegenetzes und dessen Einbeziehung in die euroregionale Radroutennetzen,
- Sanierung wichtigster öffentlicher Plätze,
- Aufrechterhaltung der Sauberkeit auf Geh- und Fahrwegen,
- Sanierung der Innenhöfe in Stadtzentren,
- Revitalisierung der Parks und Bereitstellung von Parkanlagen.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Wałbrzych:

- Revitalisierung der historischen Innenstadt von Wałbrzych,
- Sanierung der Stadtparks in Wałbrzych, davon: des Sobieski – Parks, der Sybiraków – Grünfläche, des Parks in Rusinowa, sowie des Kościuszko – Parks.

Jelenia Góra:

- Revitalisierung des Norwegischen Parks,
- Ausbau der Skilaufen-Infrastruktur in Sobieszów – „Grenzüberschreitendes Zentrum für den aktiven Tourismus“,
- Revitalisierung des Kanals Młynówka auf dem Bober,
- Revitalisierung des Gerhart-Hauptmann-Museums mit umliegenden Parkanlagen in Jagniątkowo,

Koszalin:

- Revitalisierung des Parks der Pommerschen Herzöge,
- Entwicklung einer touristischen Route in der Innenstadt,
- Entwicklung einer touristischen Route auf der Strecke Góra Chełmska - das Urstromtal des Flusses Dzierżęcinka, (Mühlenbach) - Lüp-tower See (Jezioro Lubiawskie),
- Umbau des Altmarkts.

Maßnahme 3. Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der öffentlichen Leistungen, vor allem im Bereich Bildung, Sozialfürsorge, Kultur, sowie Sport- und Freizeitaktivitäten.

Wałbrzych:

- Schaffung eines geologischen Parks

Jelenia Góra:

- Ausbau des Radwegenetzes und der Langlauftrassen in Jagniątkowo,
- Erweiterung des Dienstleistungsangebots um die Burg Chojnik,
- Revitalisierung der Aussichtstürme und der umliegenden Parkanlagen (Krzywousty – Berg, Strzelecka – Berg, Park in Maciejowa).

Koszalin:

- Bau eines Jachthafens und einer Marina am Jamunder See.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Wałbrzych:

- Bau des Kongress- und Tourismuszentrums Zamek Książ (Schloss Fürstenstein),
- Bau eines Industrie- und Technikmuseums auf dem Gebiet des Bergwerkes „Julia“
- Kulturzone von Wałbrzych „Styk“ – Schaffung eines Raums für die Tätigkeit im Bereich Kultur, Sport und Bildung in der Umgebung der ul. Lewartowskiego und Plac Teatralny.

Jelenia Góra:

- Umbau des Stadtstadions.

Koszalin:

- Einrichtung eines multimedialen Zentrums in der Öffentlichen Bibliothek von Koszalin.

- Bau einer Philharmonie und eines Konzertsaals,
- Bau eines Wasser-Freizeit-Komplexes Aquapark.

Richtung 3. Stärkung der internen Kohärenz der städtischen funktionellen Räume.

Maßnahme 1. Bereitstellung eines integrierten Systems des öffentlichen Nahverkehrs.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Wałbrzych:

- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 274, 286 und 291, Wiederherstellung der stillgelegten Eisenbahnlinien sowie Bau neuer Eisenbahnlinien, davon auch der Bau neuer Haltestellen zur Inbetriebnahme der Agglomerationsbahn von Wałbrzych (Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna)

Jelenia Góra:

- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 273 und 311 sowie der Bau von neuen Bahnhaltstellen zur Inbetriebnahme der Agglomerationsbahn von Jelenia Góra (Jeleniogórska Kolej Miejska).

Koszalin:

- Aufrechterhaltung der Eisenbahnlinie „Der Zug nach Mielno“ (Eisenbahnlinie 427),
- Wiederinbetriebnahme der Schmalspurbahn.

Maßnahme 2 Sicherung der Kontinuität der Grünanlagen und der Außenbereichen in den Städten.

ZIEL 2.	Starke externe und interne Verflechtungen der Städte in der Siedlungs- und Verkehrsstruktur auf regionaler und nationaler Ebene
----------------	--

Richtung 1. Ausbau und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur zur Stärkung der Verflechtungen auf regionaler und nationaler Ebene.

Maßnahme 1. Modernisierung und Ausbau des Systems des öffentlichen Verkehrs von regionaler und überregionaler Bedeutung.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Jelenia Góra:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 274 und 311,
- Umbau der Eisenbahnlinie Nr. 283 auf der Strecke Jelenia Góra – Zebrzydowa.

Legnica:

- Abschluss der Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 275 (E30/C-E30), die einen Bestandteil der die Agglomerationsbahn von Wrocław bildet.

Koszalin:

- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 202 und 402,

Maßnahme 2. Verkürzung der Fahrzeit nach Städten mit Metropolenfunktionen, sowie regionalen und nationalen Zentren:

- Ausbau des Flughafens in Jelenia Góra sowie des Flughafens Wałbrzych – Świebodzice, zur Abwicklung des lokalen Flugverkehrs
- Wiederinbetriebnahme des Flughafens in Legnica.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Jelenia Góra:

- Umbau der Landesstraßen Nr. 3 und 5 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Wrocław, Legnica und Wałbrzych befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 274 auf der Strecke Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra.

Legnica:

- Umbau der Landesstraßen Nr. 3 und 94 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Wrocław, Jelenia Góra und Wałbrzych befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 275, (E30/C-E30) auf der Strecke Wrocław – Legnica.

Wałbrzych:

- Umbau der Landesstraßen Nr. 3, 5, 34 und 35 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Wrocław, Legnica und Jelenia Góra befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 274 auf der Strecke Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra.

Koszalin:

- Bau der Schnellstraße S11 auf der Strecke Kołobrzeg – Koszalin – Poznań,
- Inbetriebnahme des Zivilflughafens in Zegrze Pomorskie,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 202 auf der Strecke Szczecin-Gdańsk zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 120- 160 km/h,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 402 auf der Strecke Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 80- 120 km/h,
- Bau der Schnellstraße S6 auf der Strecke S6 Szczecin – Gdańsk mit der westlichen Umfahrung von Koszalin.

- Maßnahme 3.** Wiederherstellung von Verkehrsverbindungen mit jeweiligen Regionen der benachbarten Länder.

Bereits angefangene Investitionen bis 2020:

Jelenia Góra:

- Umbau der Landesstraßen Nr. 3 und 30 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Zgorzelec, Dresden, sowie Harrachov / Liberec befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 274 auf der Strecke Jelenia Góra – Zgorzelec – Dresden,

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 311 auf der Strecke Jelenia Góra – Harrachov – Liberec.

Legnica:

- Umbau der Landesstraße Nr. 94 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Zgorzelec und Dresden befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 274, 278 und 282 (E30/C-E30) auf der Strecke Legnica – Zgorzelec – Dresden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 275 und 14 auf der Strecke Legnica – Żagań.

Wałbrzych:

- Umbau der Landesstraße Nr. 35 sowie Bau der Umfahrungen von Ortschaften, die sich auf der Strecke nach Meziměstí und Náchod befinden,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 291 sowie Wiederaufnahme des Passagierverkehrs auf der Strecke Wałbrzych – Broumov i Wałbrzych – Náchod.

Koszalin:

- Ausbau und Modernisierung der Route Via Hanseatica (Hamburg – Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Königsberg),
- Bau der Schnellstraße S6 mit der nördlichen Umfahrung von Koszalin als Bestandteil der Route Via Hanseatica,
- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 202 und 402.

Richtung 2. Konkurrenzfähige Stellung der regionalen Zentren als Zentren der städtischen funktionellen Räume.

Maßnahme 1. Integrierung von Planung und Programmierung der Entwicklung in städtischen funktionellen Räumen, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Kontinuität grundlegender Raumordnungssysteme.

Maßnahme 2. Erarbeitung und Umsetzung von bestimmten Ansätzen für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen lokalen Selbstverwaltungen und sonstigen Einrichtungen mit dem Ziel, die zu durchführenden Maßnahmen miteinander zu vernetzen.

3.7. Grenzstädte (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – vielseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Raumplanung.

3.7.1. Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.7.1.1. Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Die meisten Städte, die im Tal der Flüsse Oder und Lausitzer Neiße liegen, wurden im Zuge der Beschlüsse der Jalta-Konferenz in einen polnischen und einen deutsch Teil geteilt. Für die Zwecke der vorliegenden Abhandlung wurden größere Städte gewählt, welche durch den Fluss in verschiedenen Verhältnissen geteilt wurden, was in den meisten Fällen zum Zerfall und zur Entstellung ihrer funktionellen Strukturen

geführt hatte. Dabei handelt sich um solche Städte wie: Kostrzyn nad Odrą und Küstrin Kietz, Słubice und Frankfurt an der Oder, Gubin und Guben, sowie Zgorzelec und Görlitz. Die Stadt Świnoujście ist mit der deutschen Stadt Ahlbeck auf der anderen Seite der Grenze benachbart (mit Heringsdorf und Bansin bilden die drei Städte die bekannten „3 Kaiserbäder“).

Die zentrumsbildenden Potenziale sind allerdings bei jeweiligen Grenzstädten unterschiedlich. Die Folge ist die Entwicklung des Städtebaus, bei der sich die Städte auf beiden Seiten der Grenze eher als Konkurrenten gegenüberstehen und nur weniger als Kooperationspartner. Nicht ohne Bedeutung ist auch die Randlage der Grenzstände im Vergleich zu nationalen Zentren, Städten mit Metropolenfunktionen und Hauptstädten der Woiwodschaften. Die Entwicklung der polnischen Grenzstädte wird zudem durch die mangelnde regionale Identität der Bevölkerung beeinträchtigt.

3.7.1.2. Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020

Der Grenzraum wurde als Problemgebiet eingestuft; Aus diesem Grund wird die Umsetzung von folgenden empfohlen: „Überwindung von standortbedingten Schwierigkeiten des Grenzraums, insbesondere bei Gebieten entlang der Außengrenzen der EU“.

Leitlinien für Maßnahmen im Grenzraum:

- Verbesserung der Erreichbarkeit auf nationaler und internationaler Ebene,
- Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen auf Gebieten mit geographischen Besonderheiten (Gebiete, die durch Flüsse geteilt sind, Küsten- und Berggebiete usw.),
- Stärkung von subregionalen Zentren, die durch Staatsgrenze geteilt sind und die aufgrund ihrer geographischen Lage zu Zentren des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens auf beiden Seiten der Grenze werden könnten,
- vielschichtige, grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf lokaler Ebene, davon die Erhöhung des Wirtschaftsaustauschs, Durchführung von gemeinsamen Projekten im Bereich Entwicklung der lokalen Infrastruktur, Umweltschutz, Nutzung des naturräumlichen Potenzials für touristische Entwicklung, gemeinsames Kulturerbe, sowie Entwicklung des grenzüberschreitenden Systems der öffentlichen Leistungen.

In der Landesstrategie der Regionalentwicklung wurde zudem eine neue Kategorie der Gebiete eingeführt, an die sich Maßnahmen der Regionalpolitik richten. Es handelt sich nämlich um sog. strategische Interventionsbereiche. In der Woiwodschaft Lubuskie wurden u.a. subregionale und lokale Zentren, sowie Hochwassergebiete als strategische Interventionsbereiche eingestuft. Dazu gehören Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin und Łęknica.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Ziel 2: Verbesserung der internen Kohärenz und nachhaltige territoriale Entwicklung durch Förderung der funktionellen Integration, Schaffung von Voraussetzungen für die Diffusion der Entwicklungsfaktoren, multifunktionelle Entwicklung des ländlichen Raums sowie Ausnutzung der internen Potenziale aller Gebiete.

Richtung: Stärkung der Raumplanung im Grenzraum zur Ermöglichung von Investitionen im Bereich Verkehr, Telekommunikation, Umwelt- und Hochwasserschutz, sowie zur Schaffung von funktionellen Räumen in den durch die Staatsgrenze geteilten Städten.

Ziel 3: Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit des Landes auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen durch die Entwicklung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur.

Richtung: Stärkung der Integrationsprozesse im Grenzraum durch:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit in Bezug auf Zentralpolen und Ausland im Zuge der Modernisierung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur,

- Vorbereitung von grenzüberschreitenden Raumbewirtschaftungsplänen für subregionale und lokalen städtische Zentren, die durch die Staatsgrenze geteilt sind, sowie für deren Grenzregionen: Frankfurt an der Oder – Słubice, Guben – Gubin, Görlitz – Zgorzelec; Entwicklung eines integrierten Ansatzes auf raumplanerischer und sozialökonomischer Ebene,
- Schaffung eines gemeinsamen Netzes des öffentlichen Nahverkehrs zur Erleichterung des Ressourcen-, sowie Waren- und Dienstleistungsverkehrs zwischen benachbarten Städten und deren funktionellen Räumen,
- Schaffung von Koordinations- und Kooperationsinstrumenten im Rahmen der Multilevel-Governance auf subregionaler und lokaler Ebene.

3.7.1.3. Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Woiwodschaft Dolnośląskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020

In der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft wurde auf die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zentren sowie die Rolle der Grenzstädte bei der Entwicklung lokaler Unternehmen verwiesen. Laut der genannten Entwicklungsstrategie sollen Grenzstädte (Zgorzelec, Kudowa Zdrój) lokale Entwicklungskonzepte gemeinsam mit Partnern aus benachbarten (grenzüberschreitenden) Regionen erarbeiten.

Die Stadt Zgorzelec liegt im Westlichen Integrationsgebiet. Dieses wurde mit dem Ziel geschaffen, Unterstützung für KMUs und Einzelinvestoren zu gewährleisten, sowie gesellschaftliche Ausgrenzung zu bekämpfen und die Lebensstandards zu steigern.

Ziele:

1. Entwicklung der wissensbasierten Wirtschaft.
2. nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.
3. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, vor allem der KMUs.
4. Umweltschutz, effiziente Nutzung der Ressourcen, Anpassung an Klimawandel sowie Verbesserung der Sicherheit.
5. Verbesserung des Zugangs zu Kommunikations- und Informationstechnologien.
6. Steigerung der Beschäftigung und der Mobilität der Arbeitskräfte.
7. Soziale Inklusion, Steigerung des Lebensstandards und der Lebensqualität.
8. Steigerung der Bildungsqualität, lebenslanges Lernen.

Makrobereich: Infrastruktur. Prioritätsaufgaben:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Region (interne und externe Verbindungen).
- Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrsstandards (Straßen-, Eisenbahn-, Flug- und Binnenschiffsverkehrs).
- Erhöhung der Aufwendungen für die Wiederherstellung der Bahnverbindungen, sowie Sanierung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur (davon der Bahnhöfe), bei besonderer Berücksichtigung von Tourismusgebieten Niederschlesiens.

Makrobereich: Entwicklung der städtischen und ländlichen Gebiete. Prioritätsaufgaben:

- Koordinierung der Maßnahmen in Bezug auf funktionelle städtische Räume, welche Städte die mit ihnen funktionell verbundenen ländlichen Räume umfassen.

Makrobereich: Ressourcen. Prioritätsaufgaben:

- Nutzung des wirtschaftlichen Potenzials der Flüsse und ihrer möglichen Funktion als Freizeitgebiet.
- Schutz und Förderung von Natur- und Kulturwerten.

Makrobereich: Tourismus. Prioritätsaufgaben:

- Zugänglichmachung der Kultur- und Naturerbestätten.
- Entwicklung des touristischen Angebots und Ausbau der Tourismusinfrastruktur der Region, u.a. durch die Anregung der Nachfrage nach Tourismus- und Freizeitaktivitäten

Makrobereich: Information. Prioritätsaufgaben:

- Entwicklung der Bürgergesellschaft.
- Ausbau der regionalen Telekommunikationsinfrastruktur und deren Einbeziehung in europäische Netze.
- Verhinderung der Gefahr des Informationsausschlusses.
- Entwicklung von E-Dienstleistungen.

Makrobereich: Gesellschaft und Partnerschaft. Prioritätsaufgaben:

- Entwicklung des sozialen und des bürgerlichen Kapitals.
- Verhinderung der Abwanderung von jungen und gut ausgebildeten Arbeitskräften aus der Region sowie Förderung der Migration von Jugendlichen.
- Ausnutzung des Potenzials der Menschen, die von sozialer Ausgrenzung bedroht sind.
- Förderung des gleichberechtigten Zugangs zu Diensten, die mit Ressourcennutzung in Verbindung stehen.

Makrobereich: Unternehmergeist und Innovation. Prioritätsaufgaben:

- Entwicklung des Unternehmergeistes und der Innovation.
- Gründung von regionalen Finanzinstituten zur Förderung der lokalen Unternehmen.
- Gründung von regionalen Institutionen zur Förderung der lokalen Innovationskraft und Innovationsumsetzung.
- Wiederherstellung einiger Industriebranchen mit regionaler Tradition.

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Laut dem Raumbewirtschaftungsplan gelten die Städte Zgorzelec-Görlitz und ihr funktioneller Raum als eines der wichtigsten Zentren für die Steigerung der sozioökonomischen Aktivität in der Region.

Richtung: Verbesserung der internen und externen räumlichen Kohärenz sowie Integration der wichtigsten Städte mit ihren Wirkungsgebieten.

Grundsatz: Verbesserung der Zusammenarbeit im polnisch – tschechischen und deutsch – polnischen Grenzraum, sowie an den Grenzen mit Woiwodschaften Opolskie, Wielkopolskie und Lubuskie, zur räumlichen Integration der Städte.

Woiwodschaft Lubuskie

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie.

Die Städte Kostrzyn nad Odrą, Ślubice und Gubin befinden sich in dem bestrebtsten Wachstumsgebiet entlang der Oder und Lausitzer Neiße, bis zur geplanten Autobahn A18 im Süden. Zusätzlich liegt Kostrzyn nad Odrą auch in dem vorgeschlagenen Wachstumsgebiet Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – – Drezdenko. Eine wichtige Voraussetzung für die schnelle Entwicklung des südlich – westlichen Teils der Region ist die Entwicklung des Gebiets Gubin – Brody (wo sich eine Braunkohlelagerstätte befindet). Darüber hinaus werden in dem genannten Dokument die Gebiete der beschleunigten Verstädterung genannt. Es handelt sich dabei u.a. um:

- deutsch – polnische Zwillingstädte Guben – Gubin, Ślubice – Frankfurt an der Oder, Kostrzyn nad Odrą – Kietz,
- Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – Drezdenko.

Kostrzyn nad Odrą und Słubice werden dabei als wichtige Verkehrsknoten bezeichnet. Als mögliche Station des intermodalen Verkehrs wird Kostrzyn nad Odrą genannt. Der Stadt Łęknica werden große touristische Potenziale zugesprochen.

Was den Wasserverkehr angeht, wurde die Rolle des Hafens in Kostrzyn nad Odrą hervorgehoben. Dieser kann eine ergänzende Funktion gegenüber Szczecin erfüllen. Als eines der wichtigsten Häfen an der Oder in der Woiwodschaft Lubuskie wurde auch die Stadt Słubice (Anlegestelle für Ausflugsschiffe) genannt. Für die Entwicklung des Tourismus sind auch Anlegestellen an der Lausitzer Neiße (Gubin) von erheblicher Bedeutung.

Geplant ist zudem der Bau eines touristischen Weges, des sog. Umgehungsweges entlang der Grenzstrecke der Oder und der Lausitzer Neiße. Zu diesem Zweck sollen bestehende Landkreis- und Gemeindestraßen, sowie Feldwegen benutzt werden. Auch ihr Umbau zur Straßen der Klasse L (lokale Straßen) kann in Erwägung gezogen werden (zur Ermöglichung des Verkehrs von Motorrollern und Fahrrädern). Sollte eine Entscheidung über den Bau eines Braunkohlewerkes und eines Kraftwerkes in der Nähe von Gubin – Brodz getroffen werden, so wäre die Schaffung eines Straßennetzes erforderlich. Damit sollen geeignete Verkehrsverbindungen des Gebiets unter Berücksichtigung der Autobahn A 18 (Knoten Olstyn – Królów) gewährleistet werden.

Als „Treibkraft“ der Entwicklung der Woiwodschaft gilt die Sonderwirtschaftszone von Kostrzyn – Słubice (davon die Städte Kostrzyn, Słubice und Gubin).

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie

Eine zukunftsweisende Branche, die sich positiv auf die insgesamt wirtschaftliche Entwicklung der Woiwodschaft Lubuskie auswirken kann, ist die Förderindustrie, die auf Braunkohlereserven beruht.

Auf vielen Woiwodschaftsstraßen mangelt es an Brücken über die Oder; Besonders wichtig ist dabei der Bau einer Brücke in Milsk, die künftig u.a. zum Bestandteil der Schnellstraße Gubinek – Dorohusk wird.

Ehebliche grenzüberschreitende Wirkungen werden in Gemeinden beobachtet, die direkt an der deutsch – polnischen Grenze liegen. Dabei handelt es sich insbesondere um solche Städte wie Kostrzyn nad Odrą – Kietz, Słubice – Frankfurt an der Oder, Gubin – Guben, Łęknica – Bad Muskau.

Im Grenzraum der Woiwodschaft Lubuskie sind zudem Aufwendungen für die Infrastruktur zu erhöhen. Handlungsbedarf besteht in Bezug auf den Bau und die Modernisierung der Straßen. Dies gilt ebenfalls für den Bau der Brücken über die Oder und die Lausitzer Neiße. Dadurch sollen Straßen- und Eisenbahnverbindungen mit Deutschland verdichtet werden.

Eines der wichtigsten Wachstumsgebiete der Woiwodschaft liegt entlang der Oder und der Lausitzer Neiße (bis zu Autobahn A18 im Süden), mit Zentren von regionaler und subregionaler Bedeutung, wie etwa Kostrzyn nad Odrą, Gubin und Słubice. Unter den wichtigsten Wachstumsgebieten wurde auch der nördliche Teil der Woiwodschaft Lubuskie genannt. Es erstreckt sich von Kostrzyn nad Odrą über Gorzów Wlkp. und Strzelce Krajeńskie bis Drezdenko.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Im der funktionell – räumlichen Struktur der Woiwodschaft wurde die Stadt Świnoujście den zwei funktionell – räumlichen Zonen zugeordnet.

- Die Zone an der Oder, mit vorherrschenden Wirtschafts- (Dienstleistungen, Industrie, Meeres- und Landwirtschaft) und Verkehrsfunktionen, sowie einem bedeutenden Anteil von Tourismus und Umweltschutz; In ihrer Reichweite befindet sich der funktionelle Raum von Szczecin.
- Küstenzone mit vorherrschenden Tourismusfunktionen (davon Kurorte) sowie einem bedeutenden Anteil von Meeres- und Landwirtschaft.

Laut dem Raumbewirtschaftungsplan spielt Świnoujście eine besondere Rolle bei der Festigung der externen Verflechtungen der Woiwodschaft in Bezug auf grenzüberschreitende Kontakte mit der Bundesrepublik

Deutschland im Bereich Raumplanung und Regionalpolitik. Aus dem genannten Raumbewirtschaftungsplan ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Stärkung der Zusammenarbeit mit Mecklenburg – Vorpommern und Brandenburg im Bereich der grenzüberschreitenden Schutzgebiete,
- Stärkung der Zusammenarbeit mit Mecklenburg – Vorpommern und Brandenburg im Bereich der Nutzung grenzüberschreitender Gebiete der Unteren Oder und des Stettiners Haffs für touristische Zwecke,
- Entwicklung von Geodaten systemen,
- Erarbeitung eines Studium der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin.

Bei grenzüberschreitenden Verflechtungen wurden im Raumbewirtschaftungsplan zwei Projekte genannt: Studie des deutsch – polnischen Grenzraums sowie Studie der grenzüberschreitenden Verbindungen.

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie bis 2020

Strategisches Ziel: Steigerung der Innovationskraft und Effizienz der Bewirtschaftung.

Richtungsziel: Integrierte Meerespolitik.

Maßnahmen: Entwicklung der Hafenwirtschaft durch Investitionen und Veränderungen der organisatorischen und rechtlichen Struktur (davon der Bau des Vorhafens mit LNG-Terminal in Świnoujście) sowie Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Häfen.

Strategisches Ziel: Steigerung der räumlichen Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Richtungsziel: Entwicklung der Energieinfrastruktur.

Maßnahmen: Bau eines Terminals zur Rückvergasung von Flüssigerdgas (LNG) in Świnoujście sowie Erhöhung der Übertragungskapazitäten der Gasnetzen.

3.7.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- grenzüberschreitendes Tourismuspotenzial, attraktive Gebiete für den regionalen, überregionalen und internationalen Tourismus,
- Gute Straßenverbindungen mit Westeuropa,
- naturräumliche Vorteile, Lage am Fluss/an der Küste, in der Nähe von Naturgebieten,
- relativ geringe Entfernung von wirtschaftlich entwickelten Ländern: Deutschland, Schweden, Tschechen, sowie Berliner Ballungsraum, Dresden und Prag,
- In den Städten, die durch Staatsgrenze geteilt wurden, werden komplementäre wirtschaftliche, räumliche und kulturelle Funktionen angeboten.
- gute Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung;

Entwicklungshemmnisse

- Randlage im Vergleich zu Zentralpolen,
- schwache Ausnutzung des Wasser-, Binnenwasser- und Seeverkehrs,
- Abwanderung der endogenen Potenziale in nationale und ausländische Zentren,
- Hochwassergefahr,
- Es mangelt an einem integrierten Ansatz für Planung auf raumplanerischer und sozialökonomischer Ebene im grenzüberschreitenden Kontext,
- Tourismusinfrastruktur ist nicht ausreichend entwickelt,
- Es besteht keine integrierte Wohnungspolitik,

Entwicklungspotenziale	Entwicklungshemmnisse
Entwicklungspotenziale bei jeweiligen Grenzstädten	Entwicklungshemmnisse bei jeweiligen Grenzstädten
<i>Zgorzelec</i> • Lage im Verlauf des Paneuropäischen Verkehrskorridors III, • Verkehrsknoten, die Stadt verbindet die Autobahn A4 mit dem deutschen Autobahnnetz; Lage an der Eisenbahnlinie E30, • Lage in einer Region mit erheblichen Wachstumspotenzialen (Kraftwerkkomplex Turów – Bogatynia), • wichtiger Dienstleistungsstandort auf subregionaler Ebene, • großes Interesse seitens ausländischer Investoren, • Einkommen der Stadt liegt über dem Durchschnitt für die Woiwodschaft Dolnośląskie, • Nachbarstadt Görlitz - überregionales Zentrum Sachsens, • funktionelle Verflechtungen mit Görlitz, • historische und kulturelle Werte der Neißer Vorstadt (Przedmieście Nyskie) mit besonderen Verflechtungen mit der Altstadt von Görlitz; • negative demografische und soziale Entwicklungen: negativer Wanderungssaldo, mehr Todesfälle als Geburten, Bevölkerungsrückgang in den Jahren 2002-2009, • Arbeitsplätze werden hauptsächlich im öffentlichen Sektor geschaffen, • negative demografische und soziale Entwicklungen: negativer Wanderungssaldo, mehr Todesfälle als Geburten, Bevölkerungsrückgang in den Jahren 2002-2009, • Arbeitsplätze werden hauptsächlich im öffentlichen Sektor geschaffen, • räumliche Struktur der Stadt beruht auf Struktur der rechtsufrigen Vorstadt von Görlitz, • selbständige Funktionen der Stadt sind im Vergleich zu Görlitz schwach entwickelt (u.a. Einkaufszentren befinden sich auf deutscher Seite), • heruntergekommene Gebiete am Fluss (Neißer Vorstadt), • unzureichende Anzahl von Brücken, • Es bestehen keine Verbindungen zwischen dem öffentlichen Nahverkehr in Zgorzelec und dem gut ausgebauten System des öffentlichen Nahverkehrs in Görlitz;	
<i>Gubin</i> • Es wurden Flächen für den Bau eines Wissenschaftlich-Technologischen Parks auf dem Gebiet der KSSSE in der Nähe der ul. Żołnierska und ul. Przemysłowa bereitgestellt - innerhalb der Grenzen der Stadt und der Gemeinde Gubin, • günstige Lage der Altstadt von Gubin (die Stadt Guben ist die ehemalige Vorstadt von Gubin). Die Altstadt ist ein wichtiger Bestandteil der Innenstadt der Eurostad Guben – Gubin, • Bereitstellung von Flächen für den Bau einer Filiale der Universität Zielona Góra und der Brandenburgischen Technischen Universität im Bereich der Straßen Ślaska, Kołłątaja und Aleje Łużyckie, • politische Teilung der Stadt, die sich historisch als ein in sich geschlossenes funktionell – räumliches Gebilde herauskristallisiert, • keine Zugverbindungen im Personenverkehr, • Die Erschließung der KSSSE – Gebiete im südlichen Teil der Stadt ist nicht vollständig abgeschlossen, • Schließung des Landkreiskrankenhauses in Gubin, • Aufwendungen für die öffentliche Investitionen werden immer geringer, • Es gibt keinen öffentlichen Nahverkehr auf der Strecke Gubin – Guben,	

Entwicklungspotenziale

- Vorbereitung des Bodens für den Bau von Wohnungen für künftige Mitarbeiter des Berg- und Kraftwerkes. Hierzu: Erarbeitung von örtlichen Raumbewirtschaftungsplänen, Abgabe der Entscheidung über die Lokalisierung einer öffentlichen Investition, Beschluss über die Bedingungen der Bebauung sowie Erschließung des Gebiets,
- Filiale der Łużycka Szkoła Wyższa (Hochschule Lausitz),
- gemeinsame Abfallwirtschaft für die Eurostadt Gubin – Guben (moderne Kläranlage in Gubin, in der die Abwässer aus beiden Städten gereinigt werden),
- Umfahrung der Stadt führt durch das Gebiet der Gemeinde Gubin und teilweise auch durch die Stadt. Dies gewährleistet gute Verkehrsverbindungen mit dem Straßennetz von Guben und sonstigem Bundesgebiet,
- Neuer Verlauf des Fußgänger-Grenzübergangs – die Brücke über die Lausitzer Neiße,
- Entwicklung der Theaterinsel (Wyspa Teatralna),
- Fortsetzung der Arbeiten zum Wiederaufbau der Stadtkirche im Rahmen der Revitalisierung der Innenstadt
- Sitz der Euroregion Spree-Neiße-Bober,
- Umsetzung des Projekts „Grüner Pfad“ Gubin-Guben;

Entwicklungshemmnisse

- unvollständige Nutzung der Kapazitäten der modernen Kläranlage, in der die Abwässer der beiden Städte Gubin und Guben gereinigt werden,
- keine Änderungen (Aktualisierungen) der Studie über die Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Stadt,
- Die Gubiner Berge (Wzgórza Gubińskie) werden weiterhin nicht benutzt,
- keine Deiche auf polnischer Seite;

Ślubice

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Paneuropäischer Verkehrskorridor II führt die Autobahn A2 und die Eisenbahnlinie E20 entlang, • Nähe des Flughafens BER in Berlin, • schnelle Verbindungen mit Berlin (A12, Expresszug), • Güter- und Passagierhafen an der Oder, • Collegium Polonicum – gemeinsame Lehr- und Forschungseinrichtung der Europa-Universität Viadrina und der Adam-Mickiewicz-Universität, • Investitionsgebiete in der Sonderwirtschaftszone von Kostrzyn - Ślubice; | <ul style="list-style-type: none"> • grundlegende, historisch bedingte funktionelle und räumliche Funktionen der Stadt sind auf deutscher Seite, dh. in Frankfurt an der Oder, lokalisiert, • keine Umfahrung der Stadt (sowie der Dörfer Kunowice und Drzecin), • unzureichende Verbindung mit dem Verkehrssystem von Frankfurt an der Oder (nur eine Straßenbrücke über die Oder), • Disparität zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung von Frankfurt an der Oder und der von Ślubice, • kein Bahnhof; |
|---|---|

Entwicklungspotenziale	Entwicklungshemmnisse
<i>Kostrzyn nad Odrą</i>	
• Flusshafen, • Verkehrsknoten (Wasserstraßen E30 und E70, Eisenbahnlinie C-E59, Landesstraßen Nr. 22 und 31), • gute Bedingungen für den Wassertourismus (Projekte: „Uns verbinden Flüsse“, „Die Oder für Touristen 2014“), • Das alljährig stattfindende Sommer-Rockfestival „Przystanek Woodstock“ (Haltestelle Woodstock) trägt zur Promotion der Stadt bei, • reiches Natur- und Kulturerbe (Nationalpark Warthemündung, Landschaftspark Warthemündung, Festung Kostrzyn sowie umliegende Forts), • Investitionsgebiete in der Sonderwirtschaftszone von Kostrzyn – Słubice, • Euroregion Pro Europa Viadrina;	• fortschreitende Zerstörung des Verkehrsnetzes, • keine Umfahrung mit einer Brücke über die Oder, • ein schlechter technischer Zustand der Eisenbahnlinie CE-59, • keine Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 auf der Strecke Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp., • kein historisches Stadtzentrum (zerstört im Krieg);
<i>Świnoujście</i>	
• die größte Stadt und natürliche Hauptstadt der Insel Usedom • grenzüberschreitendes Naturpotenzial, reiche Umwelt- (Swine-Rückdelta) und Landschaftsressourcen in Verbindung mit dem deutschen Teil der Insel Usedom, Nähe des Nationalparks Wolin • Kur- und Seebadeort, • In der Stadt entwickelt sich ein großer Ostseehafen (Bau der Vorhafens mit dem LNG-Terminals) von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft, • Wassertourismus – Jachthafen, Fischereischutzhäfen • Nähe des Flughafens Heringsdorf, • günstige Lage an einer wichtigen Seeroute sowie der größte Fährterminal in Polen,	• Es besteht keine feste Verkehrsverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin. • Trinkwasserressourcen auf der Insel Usedom sind begrenzt. Wasser muss aus anderen Regionen geholt werden. • Außerhalb der Sommersaison ist das Kultur- und Freizeitangebot miserabel, • Die Zahl der ständigen Bevölkerung nimmt ab – negative Schätzungen zur demografischen Entwicklung, • mögliche Konflikte zwischen Natura 2000 Gebieten und Industrie- und Hafengebieten, davon innerhalb des Seehafens,

Entwicklungspotenziale

- gute Eisenbahnverbindungen mit dem deutschen Teil der Insel Usedom und mit dem Bundesgebiet,
- gute Wasserverbindungen mit den Ostseestaaten,
- Bau eines Flüssigerdgas-Terminals,
- Entwicklung der Bauschiffindustrie und Erhöhung des Potenzials bei Unternehmen aus dieser Branche

Entwicklungshemmnisse**3.7.2. Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik**

<i>Zgorzelec</i>	
ZIEL 1.	Zgorzelec – Görlitz - die Städte mit einheitlicher Raumstruktur und starken gegenseitigen Beziehungen
Richtung 1.	Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und des Tourismusverkehrs. Maßnahme 1. Bau einer Straßenbahnlinie Görlitz-Zgorzelec. Maßnahme 2. Entwicklung eines mit der deutschen Seite integrierten Systems Park & Bike. Maßnahme 3. Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes um zusätzliche grenzüberschreitende Verbindungen. <i>Bereits angefangene Investitionen (bis 2020):</i> • Erarbeitung eines Konzepts für das Verkehrsnetz von Zgorzelec, so dass dieses mit der deutschen Seite integriert wird. Umsetzung der Aufgaben, die sich aus diesem Konzept ergeben. Maßnahme 4. Ausbau des Netzes von Rad- und Fußwegen in Stadtteilen, die direkt an der Grenze liegen. <i>Bereits angefangene Investitionen (bis 2020):</i> • Bau von Rad- und Fußwegen für Freizeitaktivität und Bildung: Eine Route von Zgorzelec bis Radomierzycze entlang der Neiße (ca. 17,5 km) im Rahmen des Projekts „Abenteuer mit Neiße“; • Revitalisierung der bestehenden Wanderrouen und deren Anpassung an den Fuß- und Radverkehr, • Festlegung neuer Radwege, Wanderwege sowie Bildungspfade, • Festlegung einer Wasseroute auf der Lausitzer Neiße, Vorbereitung der Kanu-Infrastruktur im Rahmen des Projekts „Abenteuer mit Lausitzer Neiße“.
Richtung 2.	Schaffung eines attraktiven Investitionsangebots in Anlehnung an gemeinsame Raumordnungspolitik der Städte Zgorzelec/Görlitz. Maßnahme 1. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Grundlage des Wirtschaftswachstums. Schaffung einer gemeinsamen Informationsplattform mit Daten zu Investitionsgebieten.

		<i>Bereits getroffene Maßnahmen:</i> • Umsetzung des Projekts „Schaffung gleicher Dienstleistungsqualität und Ausbau des deutsch – polnischen Kooperationsnetzes ET&CC“.
	Maßnahme 2.	Stärkung der Stadt in Anlehnung an Multikulturalität des deutschen und des polnischen Volkes, sowie nationale Minderheiten.
Richtung 3.	Schaffung einer grenzüberschreitenden Dienstleistungszone für die Einwohner der Städte Zgorzelec/ Görlitz.	
	Maßnahme 1.	Schaffung von Grundlagen für lokale Kulturveranstaltungen sowie Zurverfügungstellung bestehender Dienstleistungsinfrastruktur für die Einwohner beider Städte.
		<i>Bereits getroffene Maßnahmen (bis 2020):</i> • Sanierung des Stadtkulturhauses, • Sanierung und Umbau des Amphitheaters.
	Maßnahme 2.	Nachhaltige Verwaltung der Wohnungswirtschaft auf beiden Seiten der Grenze.
Richtung 4.	Gewährleistung einer funktionellen Kohärenz in Anlehnung an gemeinsame Raumordnungspolitik.	
	Maßnahme 1.	• Erarbeitung von kohärenten Entwicklungskonzepten und Raumbe- wirtschaftungsplänen für die Grenzstädte, • Abstimmung von Entscheidungen über den Ausbau von bestimm- ten Objekten, u.a. im Bereich der Industrie, Sport, Kultur sowie Gro- ßflächengeschäften.
	Maßnahme 2.	• Pflege des gemeinsamen Kulturerbes. • Revitalisierung, Sanierung und Rekonstruktion von historischen Ge- bäuden.
	Maßnahme 3.	integrierte Revitalisierung städtischer Gebiete an der Lausitzer Neiße.
	Maßnahme 4.	attraktive Gestaltung der öffentlichen Bereiche.
		<i>Bereits getroffene Maßnahmen:</i> • Wiederaufbau der Neißer Vorstadt als einen Treffpunkt, Zentrum für Tourismus und spezialisierte gewerbliche Dienstleistungen, sowie den Wohnungsbau.
	Maßnahme 5.	Verbesserung der Qualität der bestehenden Infrastruktur für Wasser-, Wander- und Radtourismus zur Erhöhung der Attraktivität des Frei- zeit- und Erholungsangebots
ZIEL 2. Zgorzelec-Görlitz – Zwillingstädte von internationaler Bedeutung wegen ei- nes starken, regionalen und grenzüberschreitenden Charakters der räumli- chen Verflechtungen auf beiden Seiten der Grenze		
Richtung 1.	Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit von Zgorzelec im woiwod- schaftsübergreifenden und grenzüberschreitenden Kontext.	
	Maßnahme 1.	Verbesserung und Ergänzung von grenzüberschreitenden Straßenverkehrsverbindungen.

Bereits getroffene Maßnahmen (bis 2020):

- Umbaus des Landesstraße Nr. 30 in Zgorzelec,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 351 in Zgorzelec Richtung Pieńsk,
- Bau einer Brücke auf der Woiwodschaftsstraße Nr. 353 in Pieńsk,
- Umbau der Woiwodschaftsstraßen Nr. 352 und 354 auf der Strecke Zgorzelec – Bogatynia – Zittau,
- Bau einer Straßenverbindung auf der Strecke Zittau – Sieniawka – Hrádek nad Nisou,
- Umbau der Woiwodschaftsstraßen Nr. 352 und 355 auf der Strecke Zgorzelec – Zawidów – Frýdlant.

Maßnahme 2. Verbesserung und Ergänzung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen.

Bereits getroffene Maßnahmen (bis 2020):

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 274 auf der Strecke Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec (davon die Modernisierung der Eisenbahnbrücke über die Lausitzer Neiße),
- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 290/344/786 auf dem Gebiet des Landkreises Zgorzelec sowie Wiederaufnahme des Passagierverkehrs.

Richtung 2. Stärkung der Rolle der Städte Zgorzelec/Görlitz als Dienstleistungsstandorte von regionaler Bedeutung

Maßnahme 1. Schaffung von Grundlagen für die Organisation von kulturellen und sportlichen Veranstaltungen mit einem regionalen und grenzüberschreitenden Charakter.

Bereits getroffene Maßnahmen (bis 2020):

- Zentrum für Extremsport in Zgorzelec,
- Bau des Europäischen Zentrums für Bildung und Kultur Zgorzelec-Görlitz Meetingpoint Music Messiaen e.V.

Maßnahme 2. Stärkung der Rolle der Städte als regionales Zentrum für Dienstleistungs-, Einkaufs-, und Gesundheitstourismus.

Bereits getroffene Maßnahmen (bis 2020):

- Erarbeitung einer gemeinsamen Broschüre mit Informationen über das Handelspotenzial der Städte Zgorzelec/Görlitz.

Gubin

ZIEL 1.	Gubin-Guben als grenzüberschreitender Industriestandort
----------------	--

Richtung 1. Erschließung eines Braunkohle-Tagebaus Gubin-Brody

Maßnahme 1. Errichtung eines Tagebaus.

Maßnahme 2. Bau eines Kraftwerkes.

Maßnahme 3. Bau des Technologischen Parks von Gubin (GPT).

ZIEL 2.	Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit im internationalen und überregionalen Kontext
----------------	--

Richtung 1. Ausbau von Straßenverkehrsverbindungen.

- Maßnahme 1.**
- Modernisierung der Landesstraße Nr. 32 auf der Strecke Gubin – Krosno Odrzańskie – Zielona Góra.
 - Modernisierung der Woiwodschaftsstraße Nr. 286 auf der Strecke Gubin – Biecz.
 - Bau einer Brücke über die Oder in Połeczko und Milsk (Gemeinde Zabór).
 - Modernisierung der Woiwodschaftsstraße Nr. 138 auf der Strecke Gubin – Maszewo.

Richtung 2. Ausbau von Eisenbahnverbindungen.

- Maßnahme 1.** Wiederaufbau der Eisenbahnlinie Nr. 275 auf der Strecke Guben – Gubinek – Lubsko – Jasień – Żagań, davon Wiederaufbau der Überführung über die Umfahrung von Lubsko.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 358 auf der Strecke Guben – Gubin – Krosno Odrzańskie – Czerwieńsk – Zielona Góra, davon Bau einer Verbindungskurve Pomorsko

ZIEL 3.	Die Stadt Gubin-Guben als subregionales Zentrum des grenzüberschreitenden Gebiets zwischen Lebusser Land und Brandenburg
----------------	---

Richtung 1. Schaffung eines grenzüberschreitenden Dienstleistungs- und Tourismusangebots für die Einwohner von Gubin-Guben.

- Maßnahme 1.**
- Verbesserung der Qualität und Ausbau der bestehenden Infrastruktur für Wasser-, Wander- und Radtourismus:
 - Bau der regionalen Radwegen in der Stadt und deren Umgebung (Verbindung mit dem Netz der Radwege auf deutscher Seite).
 - Modernisierung der Wasserstraße auf der Lausitzer Neiße, davon Bau einer Kanuanlegestelle.
 - Verbesserung des Sports- und Freizeitangebots, davon: Modernisierung des Stadstadions, Ausbau des Städtischen Sportzentrums, Verbesserung des Angebots im Bereich Unterkunft und Gastronomie.

Bereits angefangene Investitionen:

- „Grüner Pfad Gubin-Guben“,
- Spazierweg zwischen Gubin und Guben– Sanierung und Neubau von Wander- und Radwegen,
- Modernisierung des Stadtparks und der Grünanlagen,
- Errichtung von Aussichtspunkten auf Gubiner Bergen,
- Nutzung des Fußweges in der ul. 3 Maja, davon Bau eines Platzes mit Springbrunnen und Umbau der ul. Dąbrowskiego.

Maßnahme 2. Wiederaufbau und Sanierung von Denkmälern.

- Fortsetzung der Arbeiten zum Wiederaufbau der Stadtkirche in der Eurostadt Gubin-Guben und ihre Nutzung für die Zwecke des Zentrums für Deutsch-Polnische Begegnungen,
- Sanierung der Wehrtürme und der Zinshäuser sowie Revitalisierung der Zone des Konservierungsschutzes.

Bereits angefangene Investitionen:

- Sanierung des Turmes der Stadtkirche.

Richtung 2. Gewährleistung der funktionellen Kohärenz in Anlehnung an gemeinsame Raumordnungspolitik.

Maßnahme 1. Erarbeitung von kohärenten Entwicklungskonzepten und Raumbe-wirtschaftungsplänen für Grenzstädte,

Maßnahme 2. Integrierte Revitalisierung städtischer Gebiete an der Lausitzer Neiße.

Maßnahme 3. Attraktive Gestaltung der öffentlichen Bereiche, davon:

- Nutzung des Fußweges in der ul. 3 Maja, davon Bau eines Platzes mit Springbrunnen und Umbau der ul. Dąbrowskiego.
- Umbau der Straßen Kresowa, Rycerska und Grundwaldzka,

Maßnahme 4. Schutz der Stadt Gubin vor Hochwasser.

Richtung 3. Stärkung der Rolle der Städte Gubin-Guben als einen wichtigen Dienstleistungs-, Industrie- und Hochschulstandort von regionaler Bedeutung.

Maßnahme 1. Schaffung eines attraktiven Investitionsangebots in Anlehnung an ge-meinsame Raumordnungspolitik der Städte Gubin-Guben.

Bereits angefangene Investitionen:

- Schaffung der Infrastruktur für den künftigen Bau von Wohnsiedlun-gen.

Maßnahme 2. Bau einer Filiale der Universität Zielona Góra und der Technischen Universität Cottbus.

Maßnahme 3. Entwicklung hochqualifizierter Arbeitskräfte im Industriesektor.

Ślubice	
ZIEL 1.	Stärkung und Entwicklung der Städte, die durch die Staatsgrenze Ślubice – Frankfurt an der Oder geteilt sind
Richtung 1.	Einführung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und des Tourismusver-kehrs.
Maßnahme 1.	Einführung einer Buslinie mit möglichem Bau einer Straßenbahnli-nie Frankfurt-Ślubice.
Maßnahme 2.	Bau einer Fuß- und Radbrücke über die Oder im Zentrum von Ślu-bice.
Maßnahme 3.	Erarbeitung eines gemeinsamen Konzeptes für die Organisation des Straßenverkehrs.
Maßnahme 4.	Bau neuer lokaler Radwegen in Ślubice und deren Anbindung mit dem Netz von Radwegen auf deutscher Seite.
Maßnahme 5.	Festlegung von kohärenten touristischen Wander- und Radwegen im grenzüberschreitenden Kontext.
Maßnahme 6.	Bau eines Fährübergangs Nowy Lubusz – Lebus als Verbindung zwi-schen Radwegenetzen auf deutscher und polnischer Seite der Oder.
Maßnahme 7.	Anpassung der Anzahl der Parkplätze in Ślubice an den Auto- und Busverkehr.
Richtung 2.	Integrierte Raumordnungspolitik der Städte.

	Maßnahme 1.	• Verbesserung der Image der Stadt durch die Revitalisierung von wichtigsten Stadtteilen, davon Öffnung der Stadt für die Oder so- wie Belebung und Entwicklung der Stadtteile am Fluss, die eine Rolle des gemeinsamen Stadtzentrum übernehmen sollen, • Nutzung des Raums auf der Brücke sowie in der Nähe der Brücke in Frankfurt und Słubice nach Abriss der Grenzanlagen. <i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • integrierte Maßnahmen für die Rekonstruktion und Sanierung von bedeutenden Denkmälern wie etwa Kleistturm in Słubice und Bollfrashaus in Frankfurt.
	Maßnahme 2.	Gestaltung eines gemeinsamen Grünflächensystems entlang des Flusses und im Stadtzentrum.
	Maßnahme 3.	• Erarbeitung von grenzüberschreitenden Stadtentwicklungsplänen und – konzepten, • Abstimmung von Entscheidungen über den Ausbau von bestimm- ten Objekten, u.a. im Bereich der Industrie, Sport, Kultur sowie Großflächengeschäften. <i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • grenzüberschreitender Integrierter Entwicklungsplan für die Stadt Słubice und Frankfurt an der Oder – der Antrag wird gerade vor- bereitet.
	Maßnahme 4.	Grenzüberschreitender Hochwasserschutz – Stärkung und Moder- nisierung von Hochwasserschutzanlagen.
Richtung 3.	Grenzüberschreitendes Tourismusangebot mit Berücksichtigung von Erholung- smöglichkeiten an der Oder.	
	Maßnahme 1.	Verbesserung der Qualität der bestehenden Infrastruktur für Was- ser-, Wander- und Radtourismus.
	Maßnahme 2.	Bau von Marinen für kleine Schiffe in Świecko und Nowy Lubusz.
	Maßnahme 3.	Erarbeitung und Umsetzung eines gemeinsamen Konzepts zum Ausbau der Hafeninfrastruktur für die Zwecke des Wassertourismus – Hafen und Anlegestelle.
		<i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • Förderung des Projekts „Die Oder für Touristen 2014“ - Entwic- klung des Wassertourismus im grenzübergreifenden Gebiet der Mittleren Oder“, • Bestellung von zwei Ausflugsschiffen, • Einrichtung des Informationssystems „Gelbe Welle“ an der Anle- gestelle in Słubice.
	Maßnahme 4.	Gemeinsame Nutzung der naturräumlichen Potenziale des Odertals.
	Maßnahme 5.	Festlegung von kohärenten touristischen Wander- und Radwegen im grenzüberschreitenden Kontext.
	Maßnahme 6.	Schaffung eines gemeinsamen Tourismusangebots im Bereich der Bildungsausflüge.
Richtung 4.	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Umsetzung von gemeinsamen Marke- tingmaßnahmen in Grenzstädten Słubice-Frankfurt an der Oder.	

Maßnahme 1. Umsetzung von Zielen und Zwecken nach dem Frankfurt-Słubicer Handlungsplan 2010-2020, der als Strategiedokument für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gilt.

Bereits angefangene Investitionen:

- Einrichtung des Frankfurt – Słubicer Kooperationszentrums.

Maßnahme 2. Schaffung und Umsetzung gemeinsamer Tourismusangebote.

Bereits angefangene Investitionen:

- Erarbeitung eines gemeinsamen Angebots für Bildungsausflüge sowie der Tourismusangebote.

Maßnahme 3. Einrichtung und Umsetzung eines gemeinsamen Stadtinformationssystems.

Maßnahme 4. Förderung des Kooperationsnetzes im Bereich der Bildung

Bereits angefangene Investitionen:

- Schaffung eines deutsch – polnischen Vorschulbildung mit Infrastruktur (Vertrag über den Bau eines Kindergartens).

ZIEL 2.	Słubice-Frankfurt an der Oder als intermodaler Verkehrsknotenpunkt im deutsch – polnischen Grenzraum
----------------	---

Richtung 1. Entwicklung von Straßenverkehrsverbindungen im internationalen und überregionalen Kontext.

Maßnahme 1. Bau/ Modernisierung der Straßen:

- Bau einer Straße entlang der Oder und der Lausitzer Neiße auf der Strecke Kostrzyn nad Odrą – Łęknica,
- Bau der Umfahrung von Słubice (sowie der Dörfer Kunowice und Drzecin).

Maßnahme 2. Bau einer Straßenverkehrsverbindung in dem Bereich Frankfurt an der Oder / Słubice sowie Eisenhüttenstadt/Kłopot.

Richtung 2. Ausbau von Eisenbahnverbindungen im internationalen und überregionalen Kontext.

Maßnahme 1. Schaffung von preisgünstigen grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen vom Frankfurter Bahnhof.

Richtung 3. Modernisierung der Regelungsbebauung an der Oder zur Gewährleistung der 3. Klasse der Schiffbarkeit der Wasserstraße auf der Strecke Warthemündung – Gliwice.

Maßnahme 1. Ausbau des Hafens zur Ermöglichung einer modernen Bedienung von Passagier- und Güterschiffen.

Maßnahme 2. Umgestaltung des Binnenhafens in ein Logistikzentrum.

Kostrzyn nad Odrą

ZIEL 1.	Kostrzyn nad Odrą als intermodaler Verkehrsknotenpunkt im deutsch – polnischen Grenzraum
----------------	---

Richtung 1. Modernisierung und Ausbau des Straßenverkehrs im grenzüberschreitenden und regionalen Kontext

Maßnahme 1. Bau der großen (nördlichen) Umfahrung der Stadt mit grenzüberschreitender Straßenverbindung und einer neuen Brücke über die Oder. Der Bau hat zum Ziel, den Transitverkehr von dem lokalen Verkehr zu trennen und anschließend – durch die Anpassung der Anlagen- den LKW-Verkehr zu übernehmen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Vorbereitung der Planungsmaßnahmen, Abstimmungen zwischen Woiwodschaft Lubuskie und Bundesland Brandenburg über den Standort der genannten Verbindung und deren Ausführung.

Maßnahme 2. Anpassung der Bundesstraße B1 an den erhöhten Verkehr und höhere Belastungen, bis zur Umfahrung von Berlin.

Maßnahme 3. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt und in der Region:

- Modernisierung der Landesstraße Nr. 31 (Szczecin-Słubice) auf der Strecke innerhalb der Stadt Kostrzyn nad Odrą, davon auch der Umbau der Kreuzungen von ul. Sikorskiego und ul. Mickiewicza zum Kreuzverkehr sowie Modernisierung der Landesstraßen Nr. 31 und Nr. 22 (Staatsgrenze - Czaplin).

Richtung 2. Modernisierung und Ausbau des Straßenverkehrs im grenzüberschreitenden und regionalen Kontext.

Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinie Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Krzyż zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 100 - 120 km / h (davon auch die Elektrifizierung der Eisenbahnlinie).

Bereits angefangene Investitionen:

- Das Projekt wird im Rahmen des Regionalen Operationellen Programms der Woiwodschaft Lubuskie „Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn (vom 297,000 km bis 343,453 km)” ausgeführt.

Maßnahme 2. Modernisierung der Eisenbahnlinie C-E59 zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 120 km/h.

Maßnahme 3. Entwicklung lokaler Eisenbahnverbindungen.

Richtung 3. Berücksichtigung der Oder beim Passagier- und Güterverkehr.

Maßnahme 1. Verbesserung der Schiffbarkeit der geplanten internationalen Wasserstraßen E70 und E30 zur teilweisen Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Wasserverkehr.

Maßnahme 2. Entwicklung des Hafens an der Oder zur Gewährleistung einer modernen Bedienung von Passagier- und Güterschiffen.

Maßnahme 3. Umgestaltung des Binnenhafens in Logistikzentrum.

ZIEL 2.

Die Stadt Kostrzyn nad Odrą als ein subregionales Zentrum des grenzüberschreitenden Gebiets zwischen Lebusser Land und Brandenburg

Richtung 1. Schaffung und Ausbau des grenzüberschreitenden Dienstleistungs- und Tourismusangebots.

Maßnahme 1 Verbesserung der Qualität und Ausbau der bestehenden Infrastruktur für Wasser-, Wander- und Radtourismus:

- Anpassung der Wasserwege E70 und E30, so dass sie für touristische Zwecke benutzt werden können, sowie Wiederaufbau des Hafens,
- Bau einer neuen Anlegestelle,
- Bau neuer Spazierwege entlang der Warthe auf der Strecke zwischen Stadtzentrum und die Wohnviertel Warniki,
- Vorbereitung von Dienstleistungs- und Gastronomiestätten für die Zwecke des Fremdenverkehrs,
- Durchführung der 2. Etappe des Projekts „Die Oder für Touristen 2014“.

Bereits angefangene Investitionen:

- Durchführung des Projekts „Die Oder für Touristen 2014“ – 1. Etappe
- Fortsetzung der Arbeiten zum Bau von Radwegen auf der Grundlage der bestehenden Strecken (Europaradweg R1) in Richtung Namyslin, Gorzów Wlkp., Górzycy und Słońsk.

Maßnahme 2 Revitalisierung historischer Forts: Czarnów, Sarbinowo, Żabice sowie Entwicklung eines grenzüberschreitenden touristischen Produktes – Befestigungen von Kostrzyn, unter Berücksichtigung des Fortes Gorgast in Deutschland.

Bereits angefangene Investitionen:

- Revitalisierung der Festung Kostrzyn.

Richtung 2. Gewährleistung der funktionellen Kohärenz in Anlehnung an gemeinsame Raumordnungspolitik.

Maßnahme 1.

- Erarbeitung von kohärenten Entwicklungskonzepten und Raumwirtschaftungsplänen für Grenzstädte,
- Abstimmung von Entscheidungen über den Ausbau von bestimmten Objekten, u.a. im Bereich der Industrie, Sport, Kultur sowie Großflächengeschäften.

Maßnahme 2. Integrierte Revitalisierung der Stadtviertel an der Oder.

Maßnahme 3. Hochwasserschutz:

- Bau und Modernisierung von Hochwasserschutzanlagen an der Oder und an der Warthe, davon Einrichtung eines Überwachungssystems - Bau von Bermen sowie Ergänzung und Modernisierung der bestehenden Anlagen,
- Räumung der Entwässerungsgräben.

Maßnahme 4. Wiederherstellung der historischen Funktionen der Altstadt durch die Revitalisierung der Festung Kostrzyn als des Erbes der europäischen materiellen Kultur. Ziel der Maßnahme ist es, touristische Attraktivität der Woiwodschaft Lubuskie insgesamt zu steigern und zu fördern.

Bereits angefangene Investitionen:

- Wiederherstellung des städtischen Gefüges und Wiederaufbau der historischen Altstadt.

Świnoujście	
ZIEL 1.	Vielseitige Zusammenarbeit auf lokaler und grenzüberschreitender Ebene (Die Stadt Świnoujście – die Gemeinde Heringsdorf)
Richtung 1.	Schaffung eines integrierten Systems zur Verwaltung des Planungsraums.
Maßnahme 1.	Entwicklung eines kohärenten Raumbewirtschaftungsplans für die Stadt Świnoujście und die Gemeinde Heringsdorf.
Maßnahme 2.	Betreuung eines Geoportals mit Daten zum deutsch – polnischen Grenzraum – Entwicklung eines Geodatensystems.
Maßnahme 3.	Entwicklung eines gemeinsamen Katalogs für Architektur der Ostseeküste / Ostseekurorte mit Umsetzungsleitlinien und Beispielen für bewährte Praktiken.
Maßnahme 4.	Entwicklung von Rechtsinstrumenten zur Untersuchung der lokalen grenzüberschreitenden Wirkungen der Investitionen auf die Umwelt bzw. Überwachung der Wirkung von Investitionen auf den Grenzraum.
Richtung 2.	Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und des Tourismusverkehrs.
Maßnahme 1.	Bau einer festen Verkehrsverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin.
Maßnahme 2.	Einführung einer direkten Busverbindung auf der Strecke Świnoujście – Heringsdorf mit dem Ziel, eine Verkehrsverbindung zwischen dem Flughafen Heringsdorf und dem Stadtzentrum Świnoujście zu gewährleisten.
Maßnahme 3.	Ausbau des Netzes von Rad- und Fußwegen im Grenzraum.
	Bereits angefangene Investitionen:
	• Bau eines zweispurigen Radweges im Rahmen des Ostseeküsten-Radweg R-10 entlang der ul. Jachtowa. • Bau einer Promenade im Seeviertel – das Salon und Forum der Kurorte, Umbau des bestehenden Boulevards, sowie Bau von neuen Strecken samt Verbindungstellen in Richtung Strand.
Richtung 3.	Ausbau der grenzüberschreitenden Tourismusinfrastruktur.
Maßnahme 1.	Ausbau der grenzüberschreitenden Tourismusinfrastruktur.
Maßnahme 2.	Entwicklung eines Tourismusinformationssystems, Einrichtung eines deutsch – polnischen Informationszentrums, bei dem die Angebote des Kurortes vermittelt werden.
Maßnahme 3.	Bau eines Stadtschwimmbads mit Elementen eines Aquaparks zur Verbesserung der Tourismusinfrastruktur in der Stadt, sowie Verbindung des Angebots mit dem Angebot der Ostseethermen in der Gemeinde Heringsdorf.
Maßnahme 4.	Bereits angefangene Investitionen:
	• Ausbau des Jachthafens im Nord-Becken – Bau eines Segelzentrums.
Maßnahme 5.	Bereits angefangene Investitionen:
	• Revitalisierung des historischen Kurparks.
Maßnahme 6.	Einrichtung eines nationalen Rehabilitationszentrums, in dem professionelle Rehabilitation und Berufsausbildung im Rahmen der zweisprachigen Bildung angeboten wird.

	Maßnahme 7. Bau der Tourismusinfrastruktur für Badegewässer auf der Insel Wolin. Maßnahme 8. Sanierung von öffentlichen Bereichen, davon auch in historischen Stadtteilen (Seevierteil, die ul. Hołdu Pruskiego usw.).
Richtung 4.	Entwicklung eines hochwertigen, gemeinsamen Angebots in Anlehnung an das Potenzial Świnoujście als Hafenstadt. Maßnahme 1. grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Grundlage des Wirtschaftswachstums. Schaffung einer gemeinsamen Informationsplattform mit Daten zu Investitionsgebieten. Maßnahme 2. <i>Bereits angefangene Investitionen:</i> • Bau des Vorhafens in Świnoujście und des Terminals zur Rückvergasung von Flüssigerdgas (LNG). Maßnahme 3. Ausbau der landseitigen Infrastruktur des Fährterminals. Maßnahme 4. Sanierung, Umbau und Neubau von Kaianlagen entlang des Winterbeckens und der Swineenge. Maßnahme 5. Bau von Zufahrtsstraßen zu Investitionsgebieten seitens der Insel Usedom und Wolin.
Richtung 5.	gemeinsame Vermarktung von grenzüberschreitenden Produkten, gemeinsame Durchführung von Publizitätsmaßnahmen und Förderung lokaler Attraktionen. Maßnahme 1. Entwicklung einer gemeinsamen Informationsplattform mit Informationen über Hotelunterkünfte. Maßnahme 2. „Kurfahrten“, Nutzung der Fährverbindungen mit Skandinavien zur Entwicklung des Gesundheitstourismus sowie des Angebots im Bereich Wellness & Spa. Maßnahme 3. Entwicklung einer grenzüberschreitenden Wanderroute „Kaiserkurorte“. Maßnahme 4. Förderung einer Segel - Schleife Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz – Świnoujście.
ZIEL 2.	Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Stadt im nationalen und grenzüberschreitenden Kontext
Richtung 1.	Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Stadt im woiwodschaftsübergreifenden und nationalen Kontext. Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinie Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (C-E59) zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis mindestens 120 km. Maßnahme 2. Einführung einer festen Verkehrsverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin.
Richtung 2.	Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Stadt im europäischen Kontext. Maßnahme 1. Einführung einer schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Świnoujście einerseits sowie Szczecin und Berlin andererseits. Maßnahme 2. Einrichtung einer touristischen Binnenschiffsverbindung Świnoujście – Szczecin – Berlin. Maßnahme 3. Einführung einer direkten Busverbindung zwischen dem Flughafen Heringsdorf und dem Stadtzentrum von Świnoujście.

- Maßnahme 4.** Einführung einer ganzjährigen Flugverbindung zwischen Heringsdorf einerseits und Kraków und Warszawa andererseits.
- Maßnahme 5.** Erweiterung des Fährverbindungsangebots um die Strecke Świnoujście – Kopenhagen.

3.8. Die Oder – die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum vor dem Hintergrund des Ökosystems

3.8.1. Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.8.1.1. Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Die Wasserstraße der Oder ist Bestandteil des historischen Verkehrskorridors der Oder, der funktionell mit Warenaustauschfunktionen in Verbindung steht. Dieser verbindet den Ballungsraum von Szczecin mit den Hafenstädten der Odermündung, dem Ballungsraum von Wrocław und Oberschlesien, sowie - über die Wasserstraße – Weichsel – Oder mit dem Wielkopolska - Wirtschaftsraum und über den Oder-Havel- Kanal und den Oder-Spree-Kanal - mit dem Berliner Ballungsraum sowie dem westeuropäischen System der Wasserstraßen.

Der Oder kommt eine wichtige wirtschaftliche, politische und ökologische Rolle zu. Daher müssen Bedürfnisse und Aufgaben des Flusses nicht nur in Bezug auf das Wasser-, Wirtschafts- und Verkehrssystem Polens definiert werden, sondern die Oder ist auch als eine Verbindungsstelle zwischen Polen und Wassersystemen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu betrachten. Aus diesem Grund sollen Maßnahmen zur Erhaltung und zum Ausbau der Wasserstraße der Oder mit internationalen Verpflichtungen abgestimmt werden und deren Bestandteil sein.

Die Wasserstraße der Oder ist Bestandteil der geplanten internationalen Wasserstraße nE30 (Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung), mit der die Ostsee mit der Donau in Bratislava verbunden wird. Die Unterzeichnung des Übereinkommens durch Polen ist allerdings vorerst ausgesetzt.

Die Binnenschifffahrt ist einer der wichtigsten Verkehrsträger im Hinterland der Hafenstädte der Odermündung. Daher trägt sie zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Ostseehäfen und gewährleistet bessere Effizienz der Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland.

Das Vorhaben, günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt schaffen, ist auch mit den wichtigsten Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft im Bereich des Verkehrs vereinbar.

Durch die Entwicklung der Binnenschifffahrt wird die Einrichtung eines sicheren, zuverlässigen und vielfältigen Verkehrssystems gewährleistet, das mit den Verkehrssystemen anderer Regionen und Mitgliedstaaten der Europäischen Union kompatibel ist.

Tabelle 12. Technische Merkmale der Wasserstraße der Oder

Lfd.	Strecke	Länge in km	Geltende Klasse des Wasserweges 02.77.695	Tatsächliche Klasse des Wasserweges	Technische Merkmale, welche die Schiffbarkeit beschränken
1.	Kędzierzyński Kanal von Gliwicky Kanal bis Stickstoff – Werke „Blachownia”	5,9	II	II	Der Kanal ist zwar schiffbar, allerdings momentan nicht benutzt. Sollte der Kanal Oder – Donau realisiert werden, so wäre es seine erste Strecke.
2.	Gliwicky Kanal von Gliwice bis Kędzierzyn-Koźle	41,2	II	II	• Fahrtiefe 1,6 m; • Schleusen sind nicht lang genug; • schlechter technischer Zustand der Schleuse und des Schiffskanals;
3.	Die Oder von Kędzierzyn-Koźle bis Brzeg Dolny (kanalisierte Oder)	187,1	III	< III	• Transittiefen sind nicht ausreichend; • schlechter technischer Zustand der Wasserbauanlagen;
4.	Die Oder von Brzeg Dolny bis zur Mündung der Warthe (frei fließende Oder)	335,0	II	< II	Die Strecke von schlechtesten technischen und betrieblichen Merkmalen. 90% der Schifffahrtsperiode betragen die Tiefgänge auf einigen Strecken weniger als 1,3, was die Schifffahrt unmöglich macht. Brückendurchfahrtshöhen und –breiten sind nicht ausreichend.
5.	Die Oder von der Mündung der Warthe bis Ognica	79,4	III	< III	Tiefe und Breite der Wasserstraße.
6.	Die Oder von Ognica bis Widuchowa	7,1	Vb	< IV	Tiefe und Breite der Wasserstraße.
7.	Die Ost-Oder von Widuchowa bis zum Durchstich Klucz-Ustowo	26,4	Vb	Vb	
8.	Regalica vom Durchstich Klucz-Ustowo bis zum Dąbie See	11,1	Vb	< III	Brückendurchfahrtshöhen und –breiten der Eisenbahn- und Straßenbrücken in Szczecin sind nicht ausreichend.
9.	Dąbie See von der Mündung des Flusses Regalica bis zur Grenze mit Meeresgewässern	9,5	Vb	< Vb	Tiefe der Wasserstraße.
10.	West-Oder von Widuchowa bis zur Grenze mit Meeresgewässern	36,6	Vb	< III	Brückendurchfahrtshöhen und –breiten der Eisenbahn- und Straßenbrücken in Szczecin sowie die Straßenbrücke in Gryfino sind nicht ausreichend.

Die bestehenden Beschränkungen der betrieblichen Merkmale der Wasserstraße der Oder, welche auf einen schlechten technischen Zustand der Wasserbauanlagen zurückgehen, beeinträchtigen wesentlich die

Schiffbarkeit des Flusses; in bestimmten Schifffahrtsperioden werden auf manchen Strecken nicht einmal die Anforderungen der Klasse I/II erfüllt. Zu Merkmalen, welche die Schiffbarkeit der Oder beeinträchtigen, gehören: Tiefe und Breite der Wasserstraße, Ausrundungshalbmesser, sowie Brückendurchfahrtshöhen und –breiten.

Eine entscheidende Rolle für die Kohärenz der Wasserstraße der Oder, den Wasserverkehr der am der oberen bzw. mittleren Oder gelegenen Region (davon des Seehafens in Szczecin sowie der Wasserstraßen im Westeuropa), spielt die Strecke zwischen Brzeg Dolny und der Mündung der Lausitzer Neiße. Dieser rund 260 km lange Abschnitt zeichnet sich durch die schlechtesten technischen und betrieblichen Merkmale aus. Die schwierigste Strecke der Routen befindet sich unter dem Wasserstufe in Brzeg Dolny, wo die fortschreitende Erosion die Schifffahrt erheblich erschwert. Es wird davon ausgegangen, dass auf manchen Strecken bis zu 40% der Regelungsbebauung zerstört ist.

Infolge der Umsetzung des „Programms für die Oder 2006“ im Bereich der Binnenschifffahrt kann allerdings nur der Stand aus der 1. Hälfte des 20. Jh. wiederhergestellt werden; Die Unterzeichnung des AGN – Übereinkommens würde dagegen feste Grundlagen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Polen bilden. Zudem könnte damit ein zuverlässiges und vielfältiges Verkehrssystem geschaffen werden, das einerseits mit Verkehrssystemen anderer Regionen und Mitgliedstaaten der Europäischen Union kompatibel ist und andererseits den internen Transportbedarf in vollem Umfang abdeckt.

Obwohl die Oder größtenteils reguliert wurde, bleibt sie immer noch ein Fluss mit großen naturräumlichen Vorteilen und ein wichtiger ökologischer Korridor. Im Tal der Oder befindet sich das größte Artenreichtum der Tier- und Pflanzenwelt in diesem Teil des Mitteleuropas. Die verkehrsbezogene Aktivierung der Wasserstraße der Oder soll daher nach dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung durchgeführt werden. Damit sollen Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung der Gebiete an der Oder geschaffen werden, bei gleichzeitiger Erhaltung des einzigartigen naturräumlichen Potenzials. Um die negativen Auswirkungen der geplanten Investitionen in Wasserbauanlagen auf die Umwelt zu minimieren, sind alle verfügbaren technischen und funktionell – räumlichen Lösungen zu treffen. Die Erzielung eines Konsens zwischen den Befürwortern einer Aktivierung der Verkehrsfunktion der Oder und denjenigen, die sich für den Umweltschutz einsetzen, ist die wichtigste Voraussetzung dafür, dass die betrieblichen Merkmale der Wasserstraße der Oder verbessert werden, so dass sie Anforderungen der III. Klasse erfüllen und künftig in das Netz der europäischen Wasserstraßen eingebunden werden.

Eine andere Frage ist die Verbesserung der Wasserqualität. Laut Einschätzung der Beschaffenheit der deutsch-polnischen Grenzgewässer der Lausitzer Neiße und Oder, die seit 1992 im Rahmen der Deutsch-Polnischen Grenzgewässerkommission vorgenommen wird, stellte man fest, dass die Werte von Gesamt-N, Gesamt-Phosphor, BSB5 (biologischer Sauerstoffbedarf) an den Messstellen entlang der deutsch – polnischen Grenze insgesamt abgenommen haben. Die Verbesserung der Wasserqualität der Oder wurde auch durch die Ergebnisse der Überwachungsmaßnahmen bestätigt, die im Jahre 2010 durch die Woiwodschaftsinspektorate für Umweltschutz in Wrocław, Gorzów Wlkp. und Szczecin durchgeführt wurden. Es wurde dabei eine rückläufige Tendenz in Bezug auf die Konzentration der wichtigsten Stadtstoffe verzeichnet (welche für die Flusswasserqualität entscheidende Rolle spielen), sowie eine deutliche Tendenz zur Senkung der Werte von Indikatoren der Eutrophierung.

3.8.1.2. Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030

Laut KPZK 2030 soll im Bereich der Binnenschifffahrt die Modernisierung der Wasserstraße der Oder als Prioritätsaufgabe betrachtet werden. Bei Seeschifffahrt sind dagegen Investitionen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit polnischer Häfen von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) am wichtigsten.

Bis 2030 sollen die Wasserstraßen in Polen so modernisiert werden, dass sie die Anforderungen der Klasse III erfüllen (insbesondere die Wasserstraße der Oder auf der Strecke zwischen Gliwicki Kanal bis Szczecin,

samt Verbindung über den Oder – Spree – Kanal und Oder – Havel - Kanal mit Berlin sowie mit dem europäischen System der Wasserstraßen), bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Strecken, welche die Anforderungen der Klasse III und höherer Klassen erfüllen. Wegen der mangelnden Wasserressourcen sowie des erforderlichen Schutzes der einzigartigen Umwelt, wurden die Plänen aufgegeben, die Wasserstraße der Oder zu modernisieren, so dass sie auf der ganzen Länge die Anforderungen der Klasse IV erfüllt. Ähnliche Konditionalitäten und Investitionsmöglichkeiten gelten für andere Wasserstraßen: Verbindung des Einzugsgebiets der Oder mit Bydgoszcz und Gdańsk (auf dem Gebiet der sechs Woiwodschaften sind Programm-, Konzeptions- und Investitionsmaßnahmen in Bezug auf die Wasserstraße der Warthe und Netze E70 geplant).

Programm für die Oder 2006

Das Programm wurde in Form eines Gesetzes im Jahre 2001 genehmigt. Ziel des Programms ist es, ein integriertes System der Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Oder einzurichten. Dabei werden sollen folgende Themenbereiche berücksichtigt: Hochwasserschutz, Sauberkeit der Gewässer, Nachhaltige Nutzung der Wasser-, Umwelt- und Kulturressourcen, sowie das Wasserverkehrs. Das Programm umfasst alle Woiwodschaften im Einzugsgebiet der Oder, dh. beinahe ein Drittel der gesamten Landfläche.

Die größte Bedeutung für den Wasserverkehr haben dabei Investitionen im Bereich der Regelungsbebauung sowie einige Schwerpunkte im Rahmen der Priorität „Hochwasserschutzanlagen“ (vor allem große Wasserspeicher). Zur Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Oder kann auch indirekt die Priorität „Hochwassermonitoring“ beitragen.

„Das Programm für die Oder 2006“ bildet zurzeit die Grundlage für Investitionsmaßnahmen zur Nutzung der Wasserstraße der Oder als Verkehrskorridor. Es wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung des Projekts zur Verbesserung der betrieblichen Merkmale der Oder die betrieblichen Merkmale des Flusses um mindestens eine Klasse erhöht; Das Ziel für kanalisierte und frei fließende Oder ist es, die Anforderungen der Klasse III zu erfüllen, wobei auch weitere Investitionen möglich sind.

Das Programm nimmt auch auf bestimmte Umweltfragen Bezug. Dabei wird betont, dass das Dokument, - welches im ganzen Einzugsgebiet der Oder gilt – auf die Erreichung der zwei wichtigsten Ziele im Bereich Wasserwirtschaft und Umweltschutz aufgelegt werden muss: einen guten Zustand der Gewässer und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme zu erreichen (nach Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie), sowie den Erhaltungszustand von Arten und Lebensraumtypen zu verbessern, die nach Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie Schutz genießen. Im Programm werden auch Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Landschaft im Einzugsgebiet der Oder vorgesehen. Dazu gehören vor allem: Wiederherstellung der ökologischen Korridore der Flüsse sowie Verbesserung der Zustands und Schutz des ökologischen Korridors der Oder.

Bewirtschaftungsplan für das Einzugsgebiet der Oder

Nach der Wasserrahmenrichtlinie handelt es sich bei den Bewirtschaftungsplänen um ein Raumplanungsinstrument, das zur Erreichung von Umweltzielen beitragen soll. Die Bewirtschaftungspläne werden in der Zukunft eine Grundlage für die Entscheidungen in Bezug auf den Zustand der Wasserressourcen und über die künftigen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung bilden. Die Bewirtschaftungspläne werden sich nur die Gestaltung der Wasserwirtschaft beeinflussen, sondern sich auch auf sonstige Wirtschaftsbereiche auswirken, die in Planungsdokumenten auf nationaler und regionaler Ebene berücksichtigt werden. Dabei handelt es sich etwa um die Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, Entwicklungsstrategien der jeweiligen Woiwodschaften, sowie Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften.

Nach Verpflichtungen, die den Mitgliedstaaten der EU auferlegt wurden, ist der gute Zustand der Oberflächengewässer und das gute Potenzial in drei Raumplanungsphasen 2015/2021/2027 zu erreichen. Die Bewirtschaftungspläne für die Einzugsgebiete werden durch den Präsidenten des Landesamt für Wasserwirtschaft (Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej) in Abstimmung mit dem für die Wasserwirtschaft zuständigen Minister erstellt und aktualisiert. Die Bewirtschaftungspläne für die Einzugsgebiete werden anschließend durch den Ministerrat genehmigt und im Gesetzblatt der Republik Polen „Monitor Polski“ veröffentlicht.

Bei dem Bewirtschaftungsplan für das Einzugsgebiet der Oder handelt es sich um das Ergebnis der Arbeiten, die in der ersten Raumplanungsphase stattfanden; eine besondere Rolle kommt dabei der Zusammenfassung der Maßnahmen zu, die im Wasser- und Umweltprogramm des Landes vorgesehen sind. Diese Maßnahmen sollen im Einzugsgebiet durchgeführt werden mit dem Ziel, die Wasserqualität in allen Gewässern bis 2105 (und in begründeten Fällen zu einem späteren Zeitpunkt) zu erhalten bzw. zu verbessern. Sie beziehen sich sowohl auf konkrete Investitionsprojekte, als auch auf Instrumente mit einem administrativen, wirtschaftlichen, wissenschaftlichen Charakter sowie Informations- und Bildungsinstrumente.

In dem Bewirtschaftungsplan für das Einzugsgebiet der Oder wird der östliche Teil der Insel Usedom als bedroht betrachtet. Grund dafür ist Nichterreichung des guten mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwassers wegen der übermäßigten Grundwasserentnahme bei begrenzten Ressourcen und Aszension von Meerwasser. Es wurde festgestellt, dass der gute Zustand der Gewässer in der Raumplanungsphase bis 2015 nicht erreicht werden kann; Daher wurde die Frist bis 2021 verlängert. Allerdings unter der Voraussetzung, dass bestimmte Maßnahmen ergriffen werden, Die beziehen sich auf die nachhaltige Nutzung von Trinkwasser, Erkundung und Dokumentierung von alternativen Wasserquellen auf dem Land in einem Umkreis von 100 km sowie Überprüfung von Genehmigungen für die Grundwasserentnahme, die nach dem geltenden Wasserrecht erteilt wurden.

Laut der Studie „Einschätzung des Bedarfs und der Prioritäten in Bezug auf die Verbesserung der morphologischen Kontinuität der Flüsse im Einzugsgebiet im Kontext des guten Zustands und des ökologischen Potenzials JCPW“ (2010) befinden sich auf dem behandelten Gebiet wichtige und besonders wichtige Wasserläufe für Erhalt der morphologischen Kontinuität, vor allem für die Wasserlebewesen (Fischfauna) und abiotische Elemente. Weist ein Fluss keine morphologische Kontinuität aus, so ist die Migration der Wasserlebewesen nicht möglich bzw. sehr erschwert; so ist für Fische die morphologische Kontinuität des Flusses nicht nur Lebensgrundlage, sondern auch Voraussetzung für den Erhalt/die Rückführung der Population auf ein geeignetes Maß.

3.8.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Entwicklungsstrategien der Woiwodschaften

In der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie wird das Odertal u.a. als das Gebiet mit großen naturräumlichen Vorteilen bezeichnet, in dem Programme für die touristische Nutzung des Flusses und der umliegenden Gebiete umgesetzt werden können. Zudem wird es darauf verwiesen, dass es sich dabei um ein besonders wichtiges Gebiet wegen seiner erheblichen Potenziale im Bereich Wirtschaft und Verkehr handelt. In der Entwicklungsstrategie wurden der Flussinfrastruktur folgende Aufgaben zugewiesen: Schutz vor extremen Wasserflüssen, Entwicklung des Binnenverkehrs, Erhöhung des Anteil der erneuerbaren Energien am gesamten Energieverbrauch, sowie Förderung des Wassertourismus.

Ziel 1. Nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Ziel 4: Umweltschutz, effiziente Nutzung der Ressourcen, Anpassung an Klimawandel sowie Verbesserung der Sicherheit.

Makrobereich: Infrastruktur.

Prioritätsaufgaben:

- Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrsstandards (Straßen-, Eisenbahn-, Flug- und Binnenschiffsverkehrs).
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Vorhaben:

- Nutzung der Wasserstraßen, insbesondere der Oder, für den touristischen Schiffsverkehr und den Passagierschiffsverkehrsdienst sowie für den Wasserverkehr.

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie* wurde konstatiert, dass eine der wichtigsten Entwicklungschancen der Woiwodschaft sei die Modernisierung der Wasserstraße der Oder, so dass sie die Anforderungen der IV. Klasse der Schifffbarkeit erfüllt.

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie* werden die Chancen auf die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder in der Umsetzung eines umfangreichen, bereits im Jahre 2002 eingeleiteten Programms, gesehen. Dieses sieht die Modernisierung der Wasserstraße der Oder vor und deren Anpassung an die mindestens III. Klasse der Schiffbarkeit vor. Eines der strategischen Ziele des Dokuments ist der Ausbau des Wasserverkehrs durch:

- Förderung der Modernisierung der Wasserstraße der Oder E30 sowie der geplanten internationalen Wasserstraße E70 (Warthe und Netze) auf dem Gebiet der Woiwodschaft und Zusammenarbeit in diesem Bereich mit anderen Woiwodschaften.
- Schaffung von Voraussetzungen dafür, dass die Flüsse auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie eine wichtige Rolle im Güter- und Personenverkehr (Fremdverkehr) spielen, sowie in das System der europäischen Binnenwasserstraßen eingebunden werden.
- Unterstützung der an Flüssen liegenden Gemeinden bei ihren Bemühungen, die Flussinfrastruktur, sowie Häfen und Anlegestellen zu bauen.

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie* werden keine eindeutige Angaben zu Leitlinien für die Erhaltung und den Ausbau der Wasserstraße der Oder gemacht.

In den *Raumbewirtschaftungsplänen* der Woiwodschaften wird die Oder als der wichtigste ökologische Korridor und die wichtige Kommunikationsachse bezeichnet.

Woiwodschaft Dolnośląskie:

- a) Erfüllung der Anforderungen der III. Klasse der Schiffbarkeit (Brzeg Dolny – Mündung der Warthe). Die Modernisierung des Frachtverkehrs mit Binnenschiffen soll dabei in Übereinstimmung mit den im Odertal geltenden Naturschutzregelungen erfolgen. Dies soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:
 - Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur an der Oder, davon Fertigstellung der Wasserstufe in Malczyce, Modernisierung der Wasserstufe in Brzeg Dolny, Wiederaufbau und Modernisierung des Schifffahrtsweges auf der Oder, davon Wiederaufbau der Regelungsbebauung und Schiffbarmachung der Strecken, auf denen Einschränkungen des Schiffsverkehrs beobachtet werden, Sicherung der Ufer, Bau eines Wasserspeichers in Kamieniec Ząbkowicki, sowie Bau und Umbau der neuen Brücken über die Oder, so dass sie die Anforderungen der IV. Klasse erfüllen (Brückendurchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m).
 - Ausbau der Häfen an der Oder zur Ermöglichung einer modernen Bedienung von Passagier- und Güterschiffen - Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów (logistisches Zentrum),
 - Modernisierung der Schleusen und bestehender Stauanlagen an der kanalisierten Oder von der Grenze mit der Woiwodschaft Opolskie bis Brzeg Dolny).
- b) Stärkung der naturräumlichen Potenziale sowie touristische Nutzung des Odertals durch die Schaffung eines Landschaftsparks im Tal der Flüsse Oder und Oława, sowie Schutz des ökologischen Korridors im Odertal.

Woiwodschaft Lubuskie:

- a) Wiederherstellung der Schiffbarkeit der gesamten internationalen Wasserstraße der Oder E-30 (davon auch für den touristischen Verkehr in Verbindung mit Wasserstraßen in Deutschland), sowie Erfüllung der Anforderungen der IV. Klasse der Schiffbarkeit in einer längeren Perspektive.
- b) Verbesserung der Infrastruktur der Häfen an der Oder: in Nowa Sól (Wirtschaftszone, geplanter Standort für einen intermodalen Verkehrsknoten), Cigacice, Kostrzyn nad Odrą (intermodaler Verkehrsknoten), Słubice, Bytom Odrzański und Krosno Odrzańskie.
- c) Schutz des Odertals des eines ökologischen Korridors von internationaler Bedeutung, Erweiterung der Natura 2000 Gebiete um das Odertal bei Krosno, sowie Vereinheitlichung des bestehenden Systems für Schutzgebiete.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie:

- a) Modernisierung der Wasserbauanlagen zur Erfüllung durch die Wasserstraße der Oder der Anforderungen der IV.- V. Klasse der Schiffbarkeit auf der Strecke Szczecin – Hohensaaten (gleiche betriebliche Merkmale wie der Oder-Havel-Kanal), sowie der III. Klasse auf der Strecke Hohensaaten – Kostrzyn,
- b) Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Szczecin (Umbau der Brücken),
- c) Integration des Seeverkehrs mit dem Binnenschiffsverkehr,
- b) Bau eines Binnenhafens in Szczecin, der mit dem Seehafen integriert werden soll,
- e) Verbesserung des Stands und des Schutzes des internationalen ökologischen Korridors der Oder und des Stettiner Haffs.

Entwicklungsstrategien für den Verkehr

Woiwodschaft Dolnośląskie:

Die *Entwicklungsstrategie des Binnenschiffsverkehrs für die Woiwodschaft Dolnośląskie* sieht eine Erweiterung und Ergänzung des „Programms für die Oder 2006“ vor; einige Aufgaben im Rahmen des genannten Programms, die Bezug auf Wasserbauanlagen nehmen, wurden in die vorgeschlagene Entwicklungsstrategie des Binnenschiffsverkehrs bis 2015 aufgenommen.

Die Entwicklungsstrategie sieht eine vollständige Umsetzung des „Programms für die Oder 2006“ vor. Dies gilt insbesondere für die Schwerpunkte Hochwasserschutz, Wasserverkehr, Förderung des kombinierten Verkehrs (vor allem Container-Frachtdienste) in Verbindung mit logistischen Zentren, in denen Dienste derart abgewickelt werden können, Entwicklung der logistischen Zentren für den Binnenschiffsverkehr, so dass die Kooperation zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern möglich wird.

Die Umsetzung des Programms stellt eine erforderliche Mindestvoraussetzung dafür, dass die Binnenschiffsfahrt auf der Oder ihre ursprüngliche Bedeutung wiedergewinnt. Zudem ist davon die Entwicklung und praktische Anwendung der Technologien im Bereich der Binnenschiffsfahrt (Forschungsprojekt zu Schubverbänden INBAT, Ro-Ro Verbindungen, See- und Flussverkehr, Flussinformationssystem RIS), sowie Einbindung der Binnenschiffsfahrt in die Logistikkette abhängig. Dies ermöglicht im Endeffekt allen Beteiligten, sich in die Entwicklung der Wasserstraße der Oder (einer Wasserstraße von internationaler Bedeutung) aktiv zu engagieren.

Woiwodschaft Lubuskie:

In der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie bis 2015 wird davon ausgegangen, dass die Flüsse und andere Wasserläufe eine erhebliche Rolle übernehmen sollen. Zudem wird dafür plädiert, die Wasserstraßen in Polen in das einheitliche System der Binnenwasserstraßen Europas einzubinden. Die geplanten Maßnahmen umfassen zudem die Modernisierung der Wasserstraße nach Anforderungen des „Programms für die Oder 2006“, des AGN – Übereinkommens und des bilateralen deutsch – polnischen Abkommens, sowie Modernisierung der Häfen und Anlegestellen, Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit, Umbau der Brücken, Festlegung der Stellplätze für Schleppkähne im Winter und Umsetzung anderer Projekte. Gefördert sollen auch Maßnahmen, die auf die Unterzeichnung des AGN – Übereinkommens durch Polen abzielen. Mit der Unterzeichnung des genannten völkerrechtlichen Vertrags wird die Oder in das internationale Netz der Wasserstraßen eingebunden und wird zum Bestandteil der paneuropäischen Verkehrskorridore. Es ist auch geplant, den Anteil des Binnenschiffsverkehrs bei der Befriedigung der Nachfrage nach Verkehrsdiensten in der Woiwodschaft zu insgesamt zu steigern, sowie geeignete Anlieferungs- und Abgabestellen für Schleppschiffe einzurichten.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie:

In der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie bis 2020 wurde der Umfang der erforderlichen Investitionen auf der niederen Oder in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie festgelegt. Dabei handelt es sich um: Investitionen auf den Wasserstraßen des Wasserknotenpunktes von Szczecin,

Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Szczecin, sowie Investitionen zur Umsetzung des harmonisierten Flussinformationssystems (RIS) auf der niederen Oder. Investitionsarbeiten auf Binnenwasserstraßen des polnischen Teils des deutsch – polnischen Grenzraums werden bis 2025 dauern und werden von jeweiligen Parteien aus eigenen Mitteln finanziert. Bis 2025 soll eine Transittiefe von 1,8 m erreicht werden. Der Aufgabenbereich in Bezug auf die Wasserbauanlagen ergibt sich aus dem „Programm für die Oder 2006“ und stimmt mit dem genannten Programm überein.

3.8.1.4. Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Umsetzung des „Programms für die Oder 2006“,
- günstige geographische Lage der Wasserstraße der Oder im multimodalen Verkehrskorridor Nord – Süd CETC), Verbindungen mit dem europäischen Netz der Binnenwasserstraßen; durch die Entwicklung der Schiffsbinnenfahrt könnten wirtschaftliche Verflechtungen zwischen der Woiwodschaft Dolnośląskie und anderen Regionen an der Oder (davon Oberschlesien) mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gestärkt werden.
- potenziell erhebliche Bedeutung der Frachtschiffahrt und des Passagierschiffsverkehrs für die wirtschaftlichen Aktivierung der Gebiete an der Oder (Gemeinden und Städte),
- potenzielle Kapazitäten der Wasserstraße der Oder – die Rolle der Schiffsbinnenfahrt bei der Beseitigung der Engpässe bei anderen Verkehrsträgern,
- Die Binnenschiffahrt eignet sich besonders gut zur Beförderung der übergroßen Ladungen, der zerbrechlichen Waren, sowie der Gefahrstoffe und Containers,
- Energieeffizienz und geringe Beförderungskosten,
- Zugang der Binnenschiffahrt zu den Häfen Szczecin-Świnoujście, was zur Entwicklung des Binnen- und Seeverkehrs beitragen kann,
- Kooperation in jeweiligen Bereichen in Bezug auf die Grenzoder, sowie Aufteilung der Kompetenzen nach den deutsch – polnischen Abkommen im Bereich der Wasserwirtschaft und der Schiffsfahrt, sowie Genehmigung anderer Leitlinien,

Entwicklungshemmnisse

- jahrelange Investitionsversäumnisse,
- Der technische Stand der Wasserbauanlagen wird immer schlechter. Hafenanlagen an der Oder sind zerstört, Auflandung der Wasserstraße und der Häfen, Verzögerungen bei Investitionen, sowie Mangel an einem ganzheitlichen Plan für Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten,
- kein Geld für Ausführung der Arbeiten im Bereich der Wasserbauanlagen,
- Streuung der Kompetenzen auf zentraler Ebene in Bezug auf die Entwicklung der Oder, was sich in einer fragmentarischen Betrachtung der Probleme des Flusses ausdrückt.
- mögliche Konflikte mit Naturschutzgebieten (Nationalpark, Landschaftsparks, geschützte Landschaften, Natura 2000 Gebiete, ökologischer Korridor des Odertals),
- Es besteht kein deutsch – polnisches Konzept für die Regulierung der Grenzoder, sowie kein deutsch – polnisches Abkommen, die eine praktische Umsetzung eines solchen Konzeptes ermöglichen würde,
- die geltende Klassifizierung der Binnenwasserstraßen nach der Verordnung des Ministerrats (Dz.U.02.77.695) entspricht nicht dem tatsächlichen Sachverhalt; Es wurden keine Investitions- und Modernisierungsmaßnahmen eingeleitet.

Entwicklungspotenziale

- deutsch – polnisches Abkommen (die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen), in dem formell-rechtlich und materiell drei Themenbereiche geregelt werden: Anpassung der Regulierungsbebauung auf der Grenzstrecke der Oder, Vertiefung der Fahrrinne im Dąbie – See, sowie Verbindung des Hafens in Schwedt mit der Ostsee für die Zwecke der See- und Binnenschiffsverkehr als die Grundlage für Umsetzung von praktischen Maßnahmen.

Entwicklungshemmnisse

3.8.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Die Wasserstraße der Oder als Kommunikationsachse des Grenzraums
----------------	---

Richtung 1. Modernisierung der Regelungsbebauung auf der Oder zur Gewährleistung der Schiffbarkeit der Wasserstraße auf der Strecke Warthemündung – Szczecin.

Maßnahme 1. Modernisierung der Wasserbauanlagen zur Erfüllung durch die Wasserstraße der Oder der Anforderungen der IV.- V. Klasse auf der Strecke Szczecin – Hohensaaten (gleiche betriebliche Merkmale wie der Oder-Havel-Kanal), sowie der III. Klasse auf der Strecke Hohensaaten – Kostrzyn nad Odrą.

Maßnahme 2. Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Szczecin:

- Umbau der Gleitschienen auf der Zugbrücke über den Fluss Regalica, 733,7 Kilometer,
- Umbau der Brücken: Eisenbahn- und Straßenbrücke über die West-Oder sowie der Eisenbahnbrücken über die Flüsse Regalica und Parnica,
- Sicherung der Ufer auf der Strecke zwischen der Mündung des Flusses Dąbska Struga in den Fluss Regalica,
- Sicherung der Ufer der West – Oder,
- Umsetzung des Flusssinformationssystems (RIS) auf der niederen Oder.

Maßnahme 3. Integration des Seeverkehrs mit dem Binnenschiffsverkehr, Bau eines Flusshafens in Szczecin, der mit dem Seehafen integriert werden soll.

Maßnahme 4. Modernisierung des Überwachungs- und Kommunikationssystems entlang der Grenzoder und der niederen Oder, um ein reibungsloses Eisbrechen zu gewährleisten und die Fahrrinne frei von Eis zu halten.

Richtung 2. Modernisierung der Regelungsbebauung auf der Oder zur Gewährleistung der III. Klasse der Schiffbarkeit der Wasserstraße auf der Strecke Warthemündung – Gliwice.

Maßnahme 1. Wiederherstellung, Modernisierung und Ausbau der Wasserbauanlagen auf der Oder, davon:

- Fertigstellung der Wasserstufe in Malczyce,
- Modernisierung der Schleusen und bestehender Stauanlagen im Gliwicki – Kanal und an der kanalisiertem Oder,

- Wiederaufbau, Umbau und Modernisierung der Regelungsbebauung an der frei fließenden Oder,
- Bau eines Wasserspeichers in Kamieniec Ząbkowicki,
- Modernisierung der Wasserstufen: Ujście Nysy, Brzeg Dolny, Chróścice
- Fertigstellung des Wasserspeichers Racibórz als Hochwasserschutzspeicher, der zur Verbesserung der Schiffsverkehrsbedingungen durch die Ausgleichung des Niedrigwassers genutzt wird,

Maßnahme 2. Umbau und Bau neuer Brücken über die Oder, so dass die Anforderungen der IV. Klasse erfüllt werden.

Maßnahme 3. Ausbaus der Häfen an der Oder zur Ermöglichung einer modernen Bedienung von Passagier- und Güterschiffen. Dabei handelt es sich um die Häfen: Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą.

Maßnahme 4. Umgestaltung der folgenden Binnenhäfen in logistische Zentren: Głogów, Nowa Sól, Kostrzyn nad Odrą.

Maßnahme 5. Erarbeitung und Umsetzung eines Plans für die Erhöhung des Wasserspiegels für die Zwecke der Binnenschifffahrt auf der Grundlage der bestehenden und geplanten Wasserspeichern im Einzugsgebiet der Oder, sowie für die Überwachung des Mindesttiefgangs.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau einer Wasserstufe in Malczyce,
- Modernisierung des Wasserknotenpunktes von Wrocław.

ZIEL 2:	Ökologischer Korridor der Oder
----------------	---------------------------------------

Richtung 1. Erhaltung der naturräumlichen Vorteile des Odertals.

Maßnahme 1. Kohärenz zwischen Naturschutzgebieten im Odertal:

- Einrichtung eines Landschaftspark Wrocław – Oława,
- Schaffung eines Natura 2000 Gebiets - Odertal bei Krosno.

Maßnahme 2. Verbesserung der Zustands und Schutz des ökologischen Korridors der Oder:

- Wiederherstellung und Schutz von Natur-, Kultur/ und Landschaftsressourcen,
- Schutz der Lebensräume und Arten,
- Wiederherstellung des ökologischen Korridors der Oder und ihrer Nebenflüsse unter der Berücksichtigung des Hauptzieles, dh. Modernisierung der Wasserstraße der Oder.

Maßnahme 3. Überwachung und Beurteilung des Umweltstandes im Einzugsgebiet der Oder.

Maßnahme 4. Erarbeitung der Pläne für den Schutz der Nationalparks, Naturschutzreservate und Landschaftsparks, sowie Erarbeitung der Entwürfe für die Umsetzung von Schutzmaßnahmen auf Natura 2000 Gebieten im Hinblick auf die geplanten Investitionen zur Schiffbarmachung der Oder sowie Hochwasserschutzmaßnahmen, die sich aus dem „Programm für die Oder 2006“ ergeben.

- Maßnahme 5.** Stärkung der naturräumlichen Struktur der Städte in Verbindung mit ökologischen Flusskorridoren.
- Maßnahme 6.** Gemeinsame Lösung von Konflikten zwischen Umweltschutz und dem geplanten Ausbau von Wasserbauanlagen.
- Richtung 2. Schutz und Verbesserung der Wasserqualität der Oder.**
- Maßnahme 1.** Umsetzung des „Nationalen Plans für die Behandlung von kommunalem Abwasser“ – bis 31. Dezember 2015 soll die Gesamtbelastung aus allen kommunalen Abwasserbehandlungsanlagen, sowohl von Phosphor insgesamt als auch von Stickstoff, um jeweils 75 % verringert werden.
- Maßnahme 2.** Nachhaltige Nutzung der Wasserressourcen:
- Förderung der Wasserretention sowie Umsetzung der Pläne für kleine Retention,
 - Verbesserung der Effizienz bei der Nutzung von Gewässern, davon Verbesserung der Überwachungsmaßnahmen in Bezug auf die Nutzung der Gewässer.
- Maßnahme 3.** Steigerung der Selbstreinigungskraft von Flüssen:
- Schutz der Vegetation auf lokalen ökologischen Korridoren der Flüsse,
 - Schutz der Mäander und der Altwässer,
 - Kontrollierte Flutung der gewählten Teile der Täler.
- Getätigte grenzüberschreitende Investitionen:
- Kläranlage Gubin / Guben,
 - Kläranlage Świnoujście / Ortschaften auf dem deutschen Teil der Insel Usedom.
- Bereits angefangene Investitionen (bis 2015):*
- 263 Prioritätsaufgaben im Bereich Kanalisation, davon: WZ – 72, WL – 61, WD – 130;
 - 61 Nicht – Prioritätsaufgaben im Bereich Kanalisation, davon: WZ – 23, WL – 9, WD – 29;

3.9. Grenzüberschreitende Infrastruktur – und Kommunikationsverbindungen – Kohärenz und räumliche Erreichbarkeit

3.9.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.9.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Die westliche Grenze der Woiwodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie ist zugleich die Staatsgrenze der Republik Polen. Diese Tatsache bedingt die Bedeutung und die Rolle von grenzüberschreitenden Infrastruktur- und vor allem Kommunikationsverbindungen auf der Achse Nord – Süd. Wichtig ist auch der geschichtliche Hintergrund. Nach 1945 wurde das System durch unterschiedliche Gesetze und völkerrechtliche Verträge geregelt. Nach der Wende, Anfang 90-er Jahre, wurde die Art der bestehenden und geplanten Grenzübergänge, sowie Art des grenzüberschreitenden Verkehrs und der Abfertigungsstellen durch das Abkommen vom 6. November 1992 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs geregelt.

Die grenzüberschreitenden Verflechtungen änderten sich extrem mit dem EU – Beitritt Polens und mit Inkrafttreten des Schengener Abkommens am 21. Dezember 2007 (am 30. März 2008 an den Grenzübergangsstellen für den Luftverkehr). Der im Schengener Abkommen vorgesehene freie Personenverkehr im sog. Schengen Raum gilt nicht nur für Angehörige der Unterzeichnerstaaten, sondern auch für Drittstaatsangehörige, für welche keine Visumpflicht besteht sowie für Inhaber eines Schengen – Visums. Ehemalige Grenzübergänge (insbesondere Straßen-, Eisenbahn- und Flussgrenzübergänge) verloren damit ihre ursprüngliche Funktion und zwar mit allen Folgen und Beschränkungen, die sich daraus ergeben. Die Folgen dieser Veränderungen sind vor allem unmittelbar an der Grenze, aber auch in einem breiteren Kontext gut sichtbar. Die Anlagen an den Grenzübergängen werden schrittweise beseitigt bzw. neuen Nutzungszwecke zugeführt. Auch Beschränkungen, die sich aus raumplanerischen Ansätzen bei ehemaligen Grenzübergängen ergeben, verlieren mit der Zeit ganz an Bedeutung.

Für die Art des Verkehrs (z.B. Personenverkehr, Warenverkehr, Radfahrer, Fußgänger) sind heute einschlägige Regelungen entscheidend, die sich aus bestimmten Klassen und Kategorien der Straßenverbindungen und des technischen Stands der Infrastruktur ergeben (z.B. technischer Zustand und mögliche Belastung von Brücken, die ein wichtiger Bestandteil des Straßen- und Eisenbahnnetzes bilden).

Was den behandelten Grenzraum angeht, sind die Verkehrsanlagen auf der Achse Nord – Süd von erst-rangiger Bedeutung. Zudem werden sie durch die Infrastruktur auf der Nord – Süd Achse ergänzt, dh. die Autobahnen A2, A4, A6 und A18, Schnellstraßen S6, S8 (A8), sowie Eisenbahnlinien Nr. 3, 14, 132, 203, 275, 282 und 351. Unter sonstigen infrastrukturellen Verflechtungen von internationaler, grenzüberschreitender und überregionaler Bedeutung sind vor allem LPG – Terminal in Świnoujście, Elektrizitätsnetze, davon insbesondere Hochspannungsnetze und Brennstoff-Fernleitungen, von Bedeutung.

- 200-kV-Doppelleitung Krajnik - Vierraden400,
- Die Erdölleitung Freundschaft Russland – Polen (Płock) – Deutschland (Schwedt).

3.9.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030

Ziel der nationalen Raumordnungspolitik im Bereich des Verkehrssystems ist vor allem die Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit des Landes auf unterschiedlichen Raumplanungsebenen. Damit dieses Ziel tatsächlich erreicht werden kann, sind Investitionsprioritäten im Verkehrssektor - die in nationalen mittel – und langfristigen Strategiedokumenten festgelegt wurden - mit EU-Leitlinien für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes abzustimmen. Den Vorrang haben dabei Verkehrsinvestitionen, die auf Verbesserung der internen und externen Erreichbarkeit des Landes abzielen, sowie einen Zusatznutzen durch die Gewährleistung der Kohärenz des Verkehrssystems im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung bringen. (...)

Das wichtigste Ziel der KPZK 2030 ist die Schaffung eines effizienten Schnellstraßennetzes (Autobahnen und/ Schnellstraßen) bis 2030. Damit sollen geeignete Verkehrsverbindungen gewährleistet werden zwischen wichtigsten Städten des Landes und dem Ausland, sowie den europäischen Metropolen (Berlin, Prag, Wien, Bratislava und Budapest). Ergänzt wird dieses Netz durch die Autobahnumfahrungen von Wrocław und Szczecin (nach 2030). (...)

Vorrangig werden auch Projekte behandelt, mit denen das polnische Verkehrssystem im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes horizontal integriert wird. (...)

Dies gilt vor allem für den Bau einiger Eisenbahnstrecken in Nordwestpolen, sowie für die Weiterentwicklung der wichtigsten Eisenbahnverbindungen mit Deutschland, Tschechen und der Slowakei.

Im Bereich der grenzüberschreitenden Verbindungen wurden auf der Regierungsebene folgende Dokumente unterzeichnet:

- Internationales Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs,
- zwischenstaatliches Abkommen über die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen der Eisenbahnlinie E20 und E30,

- zwischenstaatliches Abkommen über die Entwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Szczecin
- Investitionsprioritäten umfassen den Ausbau von Straßen und Eisenbahnlinien auf folgenden Strecken: Gdańsk – Szczecin – Staatsgrenze, Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec, Warszawa – Elk – Wrocław – Brunn, sowie Bau eines Fährübergangs auf die Insel Usedom (Świnoujście).

Es sind auch Maßnahmen geplant zur Integration der Verkehrsinfrastruktur mit technischer Infrastruktur, davon insbesondere mit Telekommunikations-, Energieinfrastruktur, sowie mit Infrastruktur für Abwasser- und Abfallentsorgung.

Die Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020: Regionen, Städte und ländliche Räume

In der KSRR wurden zudem Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit polnischer Regionen vorgeschlagen. Dazu sollen qualitative Verkehrsverbindungen (Autobahnverbindungen, Schnellstraßen, modernisierte Eisenbahnlinien, Hochgeschwindigkeitsstrecken und Luftverkehrsverbindungen) geschaffen werden. Die genannten Maßnahmen sollen in erster Linie auf die Verbesserung der nationalen und kontinentalen Verkehrsverbindungen zwischen allen wichtigsten Wirtschaftsstandorten in Polen (Hauptstädte der Woiwodschaften) abzielen, sowie die Qualität der Verkehrsverbindungen zwischen den wichtigsten polnischen Wirtschaftsstandorten und Städten in der Europäischen Union, sowie auf sonstigen Verkehrsrouten insgesamt zu steigern. Eine solche Strategie für die räumliche Entwicklung des Verkehrsnetzes wird zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen (davon auch der funktionellen Räume) beitragen und die räumliche Kohärenz des Landes verbessern.

Strategie für die Entwicklung des Verkehrs bis 2020 (mit Perspektiven bis 2030)

Hauptziel: Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit und der Sicherheit im Verkehr, sowie Steigerung der Effizienz im Verkehrssektor durch die Schaffung eines kohärenten, nachhaltigen und freundlichen Verkehrssystems im nationalen, europäischen und globalen Kontext.

Strategisches Ziel:

1. Schaffung eines integrierten Verkehrssystems.
2. Schaffung von Voraussetzungen für das reibungslose Funktionieren der Verkehrsmärkte und Entwicklung effektiver Beförderungssysteme.

Eine unbedingte Voraussetzung für Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit in Polen ist die Integration der wichtigsten Verkehrsträger (Eisenbahn-, Straßen-, See-, Luft- und Binnenschiffverkehr, die gemeinsam als ein integriertes Verkehrssystem betrachtet werden sollen). Damit das Hauptziel bis 2020 und in den nächsten Jahren erreicht werden kann, wurden folgende spezifischen Ziele definiert:

Spezifische Ziele:

- Schaffung einer modernen und kohärenten Verkehrsinfrastruktur,
- Verbesserung der Organisation und der Steuerung des Verkehrssystems,
- Sicherheit und Zuverlässigkeit,
- Minderung negativer Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt,
- Erarbeitung eines vernünftigen Modells für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen.

Aus einem so komplizierten System von Zielen ergibt sich, dass die Umsetzung der Strategie für die Entwicklung des Verkehrs (SRT) nach dem Subsidiaritätsprinzip zu erfolgen hat. Dies bedeutet, dass detaillierte Pläne sind auf unteren Entscheidungsebenen zu erarbeiten.

Folgenden Prioritäten für die Investitionen im Bereich Modernisierung und Aufbau der Infrastruktur wurden festgelegt:

1. Entwicklung von effizienten Verkehrsverbindungen zwischen den Hauptstädten der Woiwodschaften und den wichtigsten Städten im In- und Ausland.
2. Entwicklung eines internen Verkehrssystems für funktionelle Räume der Städte (FUA) und dessen Vernetzung (planfreie Kreuzungen, Umfahrungen, öffentlicher Nahverkehr).

3. Entwicklung von Verkehrsverbindungen zwischen subregionalen Zentren und ländlichen Räumen einerseits sowie Städten und Hauptstädten der Woiwodschaften andererseits. Verbesserung der lokalen Verkehrsverbindungen.
4. Stärkung von Verkehrsverflechtungen zur Sicherung der Verbindung zwischen Hauptstädten der Woiwodschaften und Gebieten mit speziellen Vorteilen und Wachstumspotenzialen (Tourismus, Industrie, Kultur, Umwelt, usw.).
5. Entwicklung von Verkehrsverbindungen zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Grenzraum und Wachstumszentren mit Arbeitsplätzen, sowie insbesondere auf Gebieten entlang der Außengrenze der EU, davon auch der Ausbau von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen.
6. Entwicklung und Integrierung von Systemen des öffentlichen Verkehrs, u.a. durch die Schaffung von Umsteigeknoten im Straßen- und Eisenbahnverkehr, mit dem Ziel, die räumliche Pendelmobilität auf lokaler und regionaler Ebene insgesamt zu verbessern.

Erforderliche Investitionen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur:

1. Eine konsequente Modernisierung und Revitalisierung der bestehenden Eisenbahnlinien, so dass im Jahre 2030 die meisten Strecken einen guten technischen Zustand aufweisen (dh. nur Wartungsarbeiten sind erforderlich). Zudem sollen die Züge im Rahmen des TEN- Netzes mit einer Betriebsgeschwindigkeit von mindestens 100 km km/h verkehren;
2. Revitalisierung und Ausbau der Eisenbahnlinien in funktionellen Räumen der Städte, sowie Umsetzung von Maßnahmen zur besseren Integrierung des Schienen- und Straßenverkehrs;
3. Modernisierung und Bau von Terminalen zur Abwicklung der verkehrsträgerübergreifenden Container-Frachtdienste beim Schienenverkehr.
4. bis 2020 - Treffen der Entscheidung über den eventuellen Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke, welche durch die sog- „Y - Strecke“ ergänzt werden soll.
5. Modernisierung der Anlagen an Bahnhöfen und Bahnhalttestellen;

Erforderliche Investitionen im Bereich der Straßeninfrastruktur:

1. Ausbau des Netzes von Autobahnen und Schnellstraßen (gemäß der Verordnung des Ministerrates vom 20. Oktober 2009);
2. Ausbau – in Abstimmung mit jeweiligen Gebietskörperschaften - lokaler Straßen und deren Verbindungen mit dem Netz der Landes- und Woiwodschaftsstraßen;
3. Leitung des Transitverkehrs aus der Stadt im Zuge des Baus von Umfahrungen in Ortschaften, die vom LKW- Verkehr am meistens betroffen werden.

Interventionsbereiche in Bezug auf die Infrastruktur der Binnenschifffahrt:

1. Erreichung und Aufrechterhaltung bestimmter Klassen der Schiffbarkeit nach der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen;
2. Verbesserung der Schiffbarkeit sowie Modernisierung der Wasserstraßen von touristischer Bedeutung;
3. Ausbau der Infrastruktur der Binnenwasserstraßen, davon die Verbesserung der betrieblichen Merkmale der Wasserstraßen im Rahmen des Maßnahmenpakets zur Steigerung der Erreichbarkeit von Seehäfen;
4. Schaffung einer modernen Infrastruktur der Binnenwasserstraßen mit stabilen Bedingungen für die Entwicklung des lokalen und regionalen Verkehrs;
5. Anpassung der Infrastruktur gewählter Binnenwasserstraßen bzw. deren Strecken, an Anforderungen des europäischen Netzes der Binnenwasserstraßen;
6. Schaffung von Voraussetzungen für die Nutzung ökologischer Güterverkehrsarten bei Beförderungen auf Strecken mit einer Länge von mehr als 300 km.

Der Ausbau von Binnenwasserstraßen in Polen in zwei Etappen verlaufen:

Bis 2020:

- Vollendung des aktualisierten „Programms für die Oder 2006“;
- Vorbereitung und Umsetzung eines mehrjährigen Programms zur Wiederherstellung betrieblicher Merkmale auf Binnenwasserstraßen mit Verkehrsfunktion;
- Treffen der Entscheidung über den Bau einer Binnenfahrtverbindung Donau – Oder – Elbe (DOL), welche mindestens den Anforderungen der IV. Klasse der Schiffbarkeit gerecht wird;
- Treffen der Entscheidung über die Vorbereitung und Umsetzung des Programms zur Einbindung der Wasserstraße der Oder in das europäische Verkehrsnetz.

Bis 2030:

- Fortsetzung des mehrjährigen Programms zur Wiederherstellung betrieblicher Merkmale auf Binnenwasserstraßen mit Verkehrsfunktion;
- mögliche Umsetzung des Programms zur Einbindung der Wasserstraße der Oder in das europäische Verkehrsnetz.

Interventionsbereiche in Bezug auf den Luftverkehr:

1. Steigerung der Infrastrukturkapazitäten an bestehenden Flughäfen, so dass alle Beteiligten auf dem Flugmarkt ihre Dienstleistungen effizient erbringen können,
2. Sicherung von Voraussetzungen für eine effektive Entwicklung des Flugverkehrs in regionalen Flughäfen, insbesondere in Ost- und Nordwestpolen.
3. Erhöhung des Anteils des Flugverkehrs am intermodalen Verkehr;
4. Steigerung der Luftraumkapazität durch die Umsetzung von Initiativen zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (eng. Single European Sky).

In Bezug auf den Interventionsbereich „Ausbau der land- und seeseitigen Infrastruktur in Seehäfen und im Hinterland“ sind folgende Maßnahmen geplant:

1. Stärkung der Seeverkehrsverbindungen zwischen Polen und Ausland durch den Ausbau von Tiefwasseranlagen in den Seehäfen (Fahrrinne) sowie Steigerung ihrer Ladekapazität;
2. Ausbau der Landkorridore, davon der Straßen- und Eisenbahnkorridore, sowie Entwicklung einiger Wasserrouen zur Verbesserung der landseitigen Erreichbarkeit der Seehäfen;
3. Ausbau und Modernisierung der Hafenanlagen.

Interventionsbereiche in Bezug auf den intermodalen Verkehr:

1. Ausbau der Linien - und Punktinfrastruktur im Rahmen des AGTC-Netzes mit dem Ziel, das bestehende Netz an den intermodalen Verkehr besser anzupassen;
2. Ausbau von multimodalen Plattformen im TEN-Netz, die zur Erbringung von Transportlogistikdiensten bei mindestens zwei Verkehrsträgern eingesetzt werden können;
3. Ausbau von multimodalen Funktionen der Flug- und Seehäfen im TEN-T-Netz durch deren Verbindung mit Straßen- und Eisenbahnverkehrssystemen;
4. Verbesserung der betrieblichen Merkmale der Binnenwasserstraßen zur Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikkette des intermodalen Verkehrs.

Interventionsbereiche in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr:

1. Umgestaltung des Verkehrsnetzes der Stadt in einen effizienten und funktionellen Bestandteil der regionalen Infrastruktur und des nationalen Verkehrssystems, damit günstige Verkehrsverbindungen mit anderen Regionen und mit dem europäischen Verkehrssystem geschaffen werden können;

2. Schaffung eines effizienten öffentlichen Nahverkehrs, der den Personenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen sowie nach und von Außengebieten erleichtert den Bedürfnissen der Bewohner gerecht wird.

Energiepolitik Polens bis 2030

Polen, als Mitgliedstaat der Europäischen Union, arbeitet aktiv an der Gestaltung der gemeinschaftlichen Energiepolitik und setzt ihre Hauptziele in das nationale Recht um. Dabei werden Interessen der Abnehmer, bestehende Energieressourcen sowie technologische Voraussetzungen für Energieerzeugung und –übertragung mitberücksichtigt.

3.9.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Woiwodschaft Dolnośląskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020

Ziele:

1. nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.
2. Umweltschutz, effiziente Nutzung der Ressourcen, Anpassung an Klimawandel sowie Steigerung der Sicherheit.

Makrobereich: Infrastruktur.

Prioritätsaufgaben im Bereich Verkehrsinfrastruktur:

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Region (interne und externe Verbindungen),
- Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrsstandards (Straßen-, Eisenbahn-, Flug- und Binnenschiffsverkehr),
- Erhöhung des Luftverkehrsanteils und Vernetzung des Flughafens Wrocław mit dem regionalen Eisenbahnnetz,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt,
- Erhöhung der Aufwendungen für die Wiederherstellung der Bahnverbindungen, sowie Sanierung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur (davon der Bahnhöfe), bei besonderer Berücksichtigung touristischer Gebiete Niederschlesiens.
- Schaffung eines effizienten öffentlichen Nahverkehrs, welcher mit subregionalen und lokalen Netzen integriert ist, alle wichtigsten Verkehrstreiber auf lokaler Ebene, sowie kreisfreie Städte und touristische Attraktionen umfasst und zudem eine Alternative zum Privatverkehr darstellen kann.
- Prioritätsaufgaben im Bereich Energieinfrastruktur:
- Zuverlässigkeit und Diversifizierung der Energieversorgung (Strom, Wärme und Gas),
- Integration des regionalen Übertragungsnetzes mit externen Übertragungssystemen.

Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Ein strategisches Ziel der räumlichen Entwicklung der Woiwodschaft Dolnośląskie ist die „Schaffung von effizienten, sicheren Verkehrs- und Kommunikationssystemen, die mit nationalen und europäischen Netzen verbunden sind, sowie der Aufbau einer effizienten technischen Infrastruktur zur Gewährleistung der Wasser- und Energieversorgung, einer ordnungsgemäßen Abfallwirtschaft, sowie zur Prävention von Störungen und Naturkatastrophen“.

Mit Blick auf die Entwicklung der Verkehrssysteme werden im Raumbewirtschaftungsplan folgende Maßnahmen und Grundsätze in Bezug auf die Raumbewirtschaftung vorgeschlagen:

- Schaffung eines räumlich kohärenten Systems von externen Straßenverkehrsverbindungen,
- Schaffung eines kohärenten Systems von externen und internen Eisenbahnverbindungen,
- Stärkung des Flugverkehrs,

- Verbesserung der Schiffbarkeit der Wasserstraße der Oder,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Mit Blick auf den Ausbau der technischen Infrastruktur werden im Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft folgende Maßnahmen und Grundsätze in Bezug auf die Raumbewirtschaftung vorgeschlagen:

- Ausbau und Modernisierung von Energienetzen – und Anlagen, sowie deren Anpassung an den nationalen und europäischen Markt für die Energie und Brennstoffe,
- Ausbau von Telekommunikationssystemen.

Empfehlungen für Politik in Nachbarregionen

Grundlegende Empfehlung für die Raumordnungspolitik in Nachbarregionen ist die Berücksichtigung der Verflechtungen der Woiwodschaft mit ihrer Umgebung. Voraussetzung für die Erreichung des genannten Ziels ist der Aufbau von zahlreichen Verkehrs- und Telekommunikationsanlagen. Dazu gehören:

- Paneuropäischer Verkehrskorridor III als Verbindung zwischen Dresden/Berlin Wrocław-Katowice-Lemberg-Kiew,
- Wasserstraße der Oder,
- europäische Transit-, Eisenbahn- und Straßenverbindungen, welche West- und Nordeuropa mit südlichen und östlichen Teilen des Kontinents verbinden, führen durch Wrocław. Dadurch wird eine gute Verbindung der Stadt mit europäischen Metropolen Warszawa, Berlin und Prag gewährleistet.

Eines der wichtigsten Probleme des Eisenbahn- und Straßenverkehrs ist allerdings der Mangel an einer schnellen Straßenverbindung zwischen der Woiwodschaft Dolnośląskie und Berlin. Diese Engpässe sollen auf internationaler, nationaler und überregionaler Ebene überwunden werden.

Empfehlungen für die staatliche Raumordnungspolitik

Grundlegende Empfehlungen für die staatliche Raumordnungspolitik in Bezug auf die Festlegung der Standorte für technische Infrastruktur, Verkehrsstruktur, sowie strategische Wasserressourcen und Wasserbewirtschaftungsanlagen, sind:

- Berücksichtigung des endgültigen Verlaufs der Autobahn bzw. der Schnellstraße S8 nach Warszawa und Prag im nationalen Autobahn- und Schnellstraßennetz.
- Einbindung Wrocław in das nationale und internationale Netz der Hochgeschwindigkeitsstrecken, sowie Verbindung der Stadt mit Berlin und Prag,
- Berücksichtigung konventioneller Bahnverbindungen Wrocław mit Warszawa und Prag im nationalen Eisenbahnnetz,
- Berücksichtigung des Bau des Pumpspeicherkraftwerkes „Młoty” im nationalen Energiesystem.

Woiwodschaft Lubuskie

Die Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie empfiehlt die Förderung von Kooperationsmaßnahmen auf nationaler und grenzüberschreitender Ebene. Dazu werden folgende Maßnahmen vorgesehen: koordinierte Modernisierung und Bau von Woiwodschaftsstraßen, Ausbau des Netzes von Landesstraßen, Steigerung der ökonomischen Effizienz, sowie ordnungsgemäße Organisation der Verkehrsinfrastruktur.

Strategisches Ziel Nr. 2. Hohe verkehrstechnische und teleinformatische Erreichbarkeit.

Operatives Ziel 2.1: Neubau und Modernisierung bestehender Kommunikationsinfrastruktur.

Interventionsbereiche in Bezug auf das Ziel 2.1.

Ausbau der Straßeninfrastruktur – Landes-, Woiwodschafts- und lokale Straßen: Ausbau des Netzes von Landes- und Schnellstraßen in der Woiwodschaft Lubuskie im Zuge ihrer schrittweisen Umbaus und Modernisierung; Dies gilt auch für die internationalen Verkehrskorridore des Netzes TEN-T, die mit dem Netz der untergeordneten Verkehrswege vernetzt werden sollen.

Operatives Ziel 2.2: Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Interventionsbereiche in Bezug auf das Ziel 2.2.

Ausbau und Modernisierung von Verkehrsverbindungen: Erhöhung der Zahl von grenzüberschreitenden und woiwodschaftsübergreifenden Verkehrsverbindungen, davon insbesondere der Eisenbahnverbindungen Gorzów Wlkp. und Zielona Góra mit Warszawa und sonstigen Metropolen (Wrocław, Poznań, Szczecin, Berlin).

Schaffung eines Netzes von Personenverkehrsverbindungen: Verbesserung der Kohärenz der Verkehrsinfrastruktur der Woiwodschaft, sowie der Verbindungen mit internationalen und überregionalen Zentren (mit Nachbarregionen – über Eisenbahn- und Straßenverbindungen; mit dem Ausland – über die Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsverbindungen).

In dem Kapitel zur funktionell – räumlichen Struktur und zu Leitlinien für die Raumordnungspolitik werden im Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Lubuskie Leitlinien für die Entwicklung der Kommunikation und des Verkehrs festgelegt. So sind dem Dokument folgende Empfehlungen für die KPZK 2030 zu entnehmen:

Gestaltung der grenzübergreifenden Raumordnungspolitik:

- Entwicklung der deutsch – polnischen Zusammenarbeit durch die Förderung von Unternehmen, insbesondere auf dem Gebiet der Euroregion Spree- Neisse – Bober und der Euroregion Pro Europa Viadrina,
- Erhöhung der Zahl von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen, davon der Bau von Straßen- und Eisenbahnbrücken, sowohl für die Zwecke des touristischen, als auch des lokalen Verkehrs.
- technische Infrastruktur:
- Festlegung der Entwicklungsschwerpunkte für die Übertragungs- und Verteilnetze von Erdgas und Öl, davon auch für grenzüberschreitende Verbindungen,
- Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind dagegen folgende Ziele zu verfolgen:
- Die Schnellstraße S3 und die fehlenden Strecken der Autobahnen A2 und A18 sollen als strategische Bestandteile des nationalen Straßennetzes anerkannt werden,
- Verleihung dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor den höchsten Rang der Verflechtungen, die in der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes (KPZK) genannt wurden,
- Berücksichtigung in der KPZK einer weiteren Entwicklung der Infrastruktur und der Verkehrsverbindungen des Flughafens Zielona Góra – Babimost,
- Berücksichtigung der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie zur Sicherung von Verkehrsverbindungen mit dem Mitteleuropäischen Verkehrskorridor und den regionalen Siedlungszentren von nationaler Bedeutung
- Anerkennung der Wasserstraße der Oder E-30 als einer internationaler Wasserstraße und der Wasserstraße Warthe – Netze E-70 als einer Wasserstraße von nationaler Bedeutung (künftig soll sie ebenfalls als internationale Wasserstraße anerkannt werden),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie CE-59 als die wichtigste Investition im Bereich Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie 2020

Strategisches Ziel Nr. 3 Steigerung der räumlichen Wettbewerbsfähigkeit der Region

Richtungsziel 3.3. Entwicklung von überregionalen, multimodalen Verkehrsnetzen.

Maßnahmen:

- Entwicklung des intermodalen Verkehrs und des Netzes von regionalen Knotenverbindungen, Logistikzentren und Containerterminalen,
- Bau und Modernisierung der Straßeninfrastruktur auf den wichtigsten Landesstraßen (Nr. 3,

6, 10 und 11), Bau der Umfahrungen der Städte, davon der Umfahrung von Szczecin, Koszalin, Wałcz, Szczecinek, Kołobrzeg, Nowogard, Płoty, Recz, Kalisz Pomorski und Mirosławiec.

Richtungsziel 3.4. Förderung der Infrastrukturentwicklung für die Bedürfnisse der Informationsgesellschaft.

Richtungsziel 3.5. Entwicklung der Energieinfrastruktur.

Strategisches Ziel Nr. 4: Erhalt und Schutz von Naturwerten, nachhaltige Ressourcennutzung.

Richtungsziel 4.3. Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien.

Raubewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Ziel 3.3.2 Festigung von externen Verflechtungen der Woiwodschaft.

Richtung 2. Entwicklung grenzüberschreitender Kontakte mit der Bundesrepublik Deutschland im Bereich Raumplanung und Regionalpolitik.

Empfehlung 1: Stärkung günstiger Verkehrsverbindungen zwischen Polen und Deutschland.

Projekt 1. Erstellung der Studie zum deutsch – polnischen Grenzraum.

Projekt 2. Erstellung der Studie zur Kommunikation im Rahmen der grenzüberschreitenden Verbindungen.

Richtung 3. Ausbau der Infrastruktur zur Festigung der externen Verflechtungen der Woiwodschaft.

Schlussfolgerung 2: Ausbau und Modernisierung des Verkehrskorridors Via Hanseatica.

Empfehlung 1: Ausbau und Modernisierung von Landwegen, die zu Hafenstädten der Odermündung und sonstiger Seehäfen in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie führen.

Empfehlung 2: Modernisierung der Wasserstraße der Oder.

Referenz 1: Ausbau und Modernisierung von Landwegen, die zu Seehäfen führen.

Ziel 3.3.9. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Richtung 1. Stärkung und ordnungsgemäße Ausgestaltung von überregionalen und grenzüberschreitenden Straßenverbindungen der Woiwodschaft.

Schlussfolgerung 6: Bau einer westlichen Straßenumfahrung von Szczecin, Knoten Goleniów S3-S6, samt einem festen Übergang Święta – Police und mit einer Verbindung der Autobahn A20 in Deutschland.

Schlussfolgerung 9: Einführung einer festen Verkehrsverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin.

Empfehlungen: Einbindung der wichtigsten Landesstraßen der Woiwodschaft Zachodniopomorskie in das TEN-T – Netz.

Richtung 2. Verbesserung des Netzes von Woiwodschaftsstraßen zur Sicherung seiner räumlichen Kohärenz mit dem nationalen Straßennetz.

Schlussfolgerung 3: Modernisierung von Woiwodschaftsstraßen, die zur deutsch-polnischen Grenze an der Oder und/oder zu Knotenpunkten der Landesstraße führen – Nr. 115, Nr. 120, Nr. 122 und Nr. 124.

Richtung 3. Schaffung eines kohärenten Systems von externen und internen Eisenbahnverbindungen.

Schlussfolgerung 2: Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 202 Stargard Szczeciński – Gdańsk Główny.

Schlussfolgerung 3: Bau einer westlichen Umfahrung von Szczecin.

Schlussfolgerung 4: Modernisierung der Grenzstation Szczecin Gumieńce und der Haltestelle Szczecin Zaleskie Łęgi.

Empfehlungen: Modernisierung der Eisenbahnlinien 408 und 409; Ausbau der Verbindungen mit Berlin.

Referenzen: Einbindung der Eisenbahnlinie Nr. 202 Stargard Szczeciński – Gdańsk Główny in das TEN-T – Netz und in den Korridor Rail Baltica I.

Richtung 4. Entwicklung des Seeverkehrs.

Schlussfolgerung 1: Modernisierung und Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin bis zu 12,5 m auf der ganzen Strecke.

Schlussfolgerung 2: Bau der Hafenanlagen, sowie Verkehrs- und Infrastrukturverbindungen zwischen dem Vorhafen in Świnoujście und Hinterland.

Referenzen: Einbindung des Seehafens in Police in das TEN-T-Netz.

Richtung 5. Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder.

Schlussfolgerung 1: Modernisierung der Wasserbauanlagen zur Erfüllung durch die Wasserstraße der Oder der Anforderungen der IV.- V. Klasse auf der Strecke Szczecin-Zatoń Dolna (Hohensaaten) (Erreichen gleicher betrieblicher Merkmale wie beim Oder-Havel-Kanal).

Schlussfolgerung 3: Die wichtigsten Investitionen im Rahmen des „Programms für die Oder 2006“.

- Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung an der Grenzoder zur Gewährleistung ihrer Schiffbarkeit,
- Schiffbarmachung der Wasserstraße auf dem Dammschen See.

Richtung 6. Entwicklung des Flugverkehrs.

Referenz 1: Einbindung des Flughafens Szczecin-Goleniów in das nationale und europäische Verkehrsnetz.

Referenz 2. Analyse der möglichen funktionellen und organisatorischen Anpassung des Flughafens Szczecin-Goleniów zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten für den Berliner Ballungsraum (BBI) sowie Grenzregionen Ostnorddeutschlands.

Richtung 7. Entwicklung des intermodalen Verkehrs.

Ziel 3.3.10. Ausbau der technischen Infrastruktur, Entwicklung von e-Diensten und Förderung erneuerbarer Energiequellen.

Richtung 1. Ausbau und Modernisierung von Energienetzen – und Anlagen.

Schlussfolgerung 1: Ausbau und Änderung des energetischen Systems der Woiwodschaft für 400 kV – Freileitung. Bau der Linie Krajnik – Baczyna (Woiwodschaft Lubuskie), Modernisierung der Linie 400 kV Krajnik – Vierraden, davon auch Montage der Phasenschieber.

Schlussfolgerung 2: Bau eines 220-kV-Rings um das Ballungsgebiet von Szczecin.

Richtung 2. Bau und Ausbau von Gasnetzen.

Schlussfolgerung 1: Bau und Ausbau von Erdgasfernleitungsnetzen, sowie Anlagen zur Diversifizierung der Gaslieferungen – Gasleitung Świnoujście – Szczecin – Lwówek, Gasleitung Tano-wo – Dobieszczyń (bis zur Staatsgrenze).

Schlussfolgerung 2. Bau eines Flüssigerdgas-Terminals.

Empfehlung 1: Bau und Umbau von Erdgasfernleitungsnetzen sowie Anlagen zur Diversifizierung der Gaslieferungen – Gasleitung Bernau – Szczecin (Richtung Police und Dolna Odra).

Richtung 3. Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und stärkere Nutzung von erneuerbaren Energiequellen.

Empfehlung 2: Nutzung eines Teils der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone (12 Seemeilen vor der Küste) für den Aufbau von Offshore-Anlagen - gesonderte Regelungen.

Empfehlungen für die nationale Raumordnungspolitik im Bereich Kommunikation, Verkehr und Energiewirtschaft:

- Ausbau und Modernisierung von Landwegen, die zu Seehäfen führen.
- Unterstützung der Maßnahmen zur Schaffung des europäischen Verkehrskorridors Via Hanseatica (Hamburg – Szczecin – Gdańsk – Königsberg).
- Einbindung der wichtigsten Landesstraßen der Woiwodschaft Zachodniopomorskie in das TEN-T – Netz.
- Berücksichtigung der westlichen Straßenumfahrung von Szczecin mit einem festen Übergang Święta – Police im nationalen Netz von Autobahnen und Schnellstraßen.

- Bau einer festen Verkehrsverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin in Świnoujście.
- Einbindung der Eisenbahnlinie Nr. 202 Stargard Szczeciński – Gdańsk Główny in das TEN-T – Netz und in den Korridor Rail BalticaI.
- Erarbeitung von rechtlichen Lösungen für eine effiziente Planung und Lokalisierung von infrastrukturellen Investitionen internationaler, nationaler und regionaler Bedeutung.

Empfehlungen für die woiwodschaftliche Raumordnungspolitik im Bereich Kommunikation und Verkehr:

- Berücksichtigung des Verkehrskorridors Via Hanseatica.
- Stärkung der Verflechtungen zwischen Seehäfen und Hinterland durch Bau und Modernisierung von Verkehrsverbindungen.
- Funktionelle und organisatorische Anpassung des Flughafens Szczecin-Goleniów für die mögliche Erbringung von Luftverkehrsdiensten für den Berliner Ballungsraum (BBI) sowie Grenzregionen Ostnorddeutschlands.

3.9.1.4. Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Lage an der Kreuzung von wichtigsten Verkehrsverbindungen auf der Achse Ost –West ((Via Hanseatica, Via Baltica, Mitteleuropäischer Verkehrskorridor III),
- Auf dem Gebiet befinden sich die wichtigsten Straßen- und Eisenbahnverbindungen im Rahmen des europäischen Netzes TEN-T, was zur Steigerung der Kohärenz des Verkehrssystems Europas beiträgt,
- direkte Verbindungen mit dem Verkehrssystem im Westeuropa, davon Straßenverbindungen: (Autobahnen A2 Zielona Góra - Berlin, A4 Wrocław-Dresden, A6 Szczecin - Berlin, A18 Wrocław - Berlin), sowie Eisenbahnverbindungen: Nr. 14, 203, 274, 275, 278, 295, 358, 380, 408, 409) und Wasserstraßen Kanäle Oder-Havel und Oder – Spree),
- Das System der lokalen Straßen-, Eisenbahn und Wasserverkehrsverbindungen im grenzüberschreitenden Kontext auf der Achse West-Ost,
- Seehäfen von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft - Szczecin und Świnoujście, die ihr natürliches Hinterland im deutsch – polnischen Grenzraum haben,
- sonstige See- und Flusshäfen entlang der Wasserstraße der Oder,

Entwicklungshemmnisse

- Die Umsetzung des „Programms für Bau von Landesstraßen für die Jahre 2011-2015“ (S3, S5, S6, S8, S10, A18) kommt zu langsam voran,
- die Modernisierung der zum AGC und AGTC-Netz gehörenden Eisenbahnlinien (E20/C-E20, E30, C-E30, E59, C-E59) sowie der Eisenbahnlinien Nr. 202, Nr. 203, Nr. 274, Nr. 402, Nr. 408 und Nr. 409 ist zu langsam,
- Eisenbahninfrastruktur ist mit regionalen Flughäfen nicht integriert,
- Verzögerungen bei der Umsetzung von Investitionen in Infrastruktur. Gründe dafür sind Geldmangel, Zweckentfremdung von Geldern, sowie organisatorisches Versagen seitens der Infrastrukturbetreiber,
- nur wenige öffentliche Mittel werden für den Ausbau und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur verwendet,
- Gesetzeslücken und unübersichtliche Regelungen, z. B. Widersprüche zwischen Gesetzen, die den Bereich des öffentlichen Verkehrsnetzes regeln und den Gesetzen über die Raumplanung,
- schlechter technischer Zustands bestehender Straßen- und Eisenbahninfrastruktur, sowie eine unzureichende Anzahl der Brücken über die Oder und Lausitzer Neiße,

- Flughäfen (Wrocław, Szczecin, Zielona Góra – Babimost),
- Nähe und direkte Auswirkungen der Großstadt Berlin,
- Lage im Wirkungsbereich der Berliner Flughäfen und künftig auch im Wirkungsbereich des Flughafens Berlin Brandenburg (BER),
- infrastrukturelle Verflechtungen: elektroenergetische Leitungen, Brennstoffleitungen
- möglicher Standort für einen Atomkraftwerk,
- naturräumliche Voraussetzungen für die Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen,
- mögliche Nutzung eines Teils der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone für die Zwecke der Windkraft (12 Seemeilen vor der Küste)
- unzureichende Kapazität der Verkehrsachsen, Belastung durch Verkehr,
- Mangel an Koordinierung und Symmetrie bei Maßnahmen, die auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene ergriffen werden und die den Bau, Umbau sowie die Modernisierung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im internationalen Kontext betreffen,
- niedriges Niveau der Sicherheit von Fernleitungen für den Transport von Gas – davon auch Überlastung, geringe Kapazitäten und Mangel an alternativen Verbindungen,
- unterschiedliche, nicht kompatible Systeme für den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur bei den grenzüberschreitenden Verbindungen ,
- betriebliche Merkmale der Verkehrsanlagen an der Wasserstraße der Oder (Straßen- und Eisenbahnbrücken müssen wegen der vorgeschriebenen Brückendurchfahrtshöhen sowie der Breite von Fahrrinnen umgebaut werden)
- mögliche Umwelt- und Sozialkonflikte bei dem geplanten Umbau der Verkehrsinfrastruktur,
- keine feste Straßen- und Eisenbahnverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin.
- schlechter technischer Zustand der Anlagen im Stromübertragungs- und Stromverteilnetz,
- Das AGN – Übereinkommen wurde durch die Regierung der Republik Polen noch nicht unterzeichnet,

3.9.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Verbesserung der Kohärenz und der räumlichen Erreichbarkeit der Region
Richtung 1.	Ausbau und Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen.
	Maßnahme 1. Förderung der Verflechtungen im Netz der Metropolen und nationalen Zentren im nationalen und internationalen Kontext.
	Maßnahme 2. Förderung der Verflechtungen von Szczecin und Świnoujście mit dem Hinterland, dh. mit dem deutsch – polnischen Grenzraum (CETC-ROUTE 65 und Verbindungen mit Berlin).
	Maßnahme 3. Förderung der externen Verflechtungen mit Berlin und den Städten im Ostseeraum, vor allem mit dem Metropolenregion Øresund und Hamburg.
	Maßnahme 4. Förderung der externen Verflechtungen mit Hamburg, Berlin und Dresden.
Richtung 2.	Ausbau und Verbesserung der überregionalen Straßenverkehrsinfrastruktur.

Maßnahme 1. Modernisierung der Landesstraßen, die zur Grenze mit Deutschland führen:

- Bau der Knoten Myszecin und Łagów auf der Autobahn A2,
- Umbau der Autobahn A4 auf der Strecke Krzyżowa – Wrocław (Bau eines Seitenstreifens),
- Umbau der Autobahn A6,
- Bau der Schnellstraßen S6 (Via Hanseatica), S10 (Landesstraße Nr. 10),
- Umbau der Landesstraße Nr. 18 und Umwandlung zur Autobahn A18,
- Modernisierung der Landestraßen Nr.: 12, 13, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 92, 94;

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Landestraße S6 auf der Strecke S3 (Goleniów) in Richtung Kołobrzeg, Koszalin bis zur Umfahrung von Słupsk und weiter nach Dreistadt und Königsberg (nach 2013),
- Bau der Landesstraße Nr. 10 (GP) auf der Strecke Lubieszyn (Staatsgrenze) – Szczecin (nach 2020),
- Bau der Schnellstraße S10 von der südlichen Umfahrung von Stargard Szczeciński in Richtung Wałcz, Bydgoszcz und Płońsk (nach 2020),
- Bau der südlichen Fahrstreifen der Autobahn A18 Olszyna – Golnice (nach 2020),
- Umbau der Landesstraße 94 auf der Strecke: Krzywa – Chojnów – Legnica – Prochowice (nach 2020),
- Bau der Umfahrungen von: Biedrzykowice, Chmielów und Pasiecznik im Verlauf der Landesstraße 30 (nach 2020),
- Bau der Umfahrung im Verlauf der Landesstraße Nr. 29 in Słubice,
- Bau der Umfahrung in Krosno Odrzańskie im Verlauf der Landesstraße Nr. 29, davon Bau einer Brücke über die Oder,
- Befestigung der Landesstraße Nr. 12 auf der Strecke Łęknica – Trzebień,
- Bau der Umfahrung in Wschowa auf der Landesstraße Nr. 12,
- Bau der Umfahrung in Szprotawa auf der Landesstraße Nr. 12,
- Bau der Umfahrung in Nowogród Bobrzański auf der Landesstraße Nr. 27,
- Bau der Umfahrung in Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew, Krzeszyce und Słońsk auf der Landesstraße Nr. 22;

Maßnahme 2. Bau der westlichen Umfahrung von Szczecin mit einer Verbindung der Autobahn A20 in Deutschland.

Bereits angefangene Investitionen:

- Durchführbarkeitsstudie,
- Auswahl der bevorzugten Option,
- Umweltbescheid;

Maßnahme 3. Ausbau von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen Dobieszyn/Hintersee und Lubieszyn/Linken als die Verbindung mit der Autobahn A6.

Maßnahme 4. Bau einer festen Straßenverbindung in Świnoujście.

Bereits angefangene Investitionen:

- Durchführbarkeitsstudie, Umweltbescheid (2010);

Maßnahme 5. Bau von Brücken über die Oder und Lausitzer Neiße.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Brücken in Kostrzyn nad Odrą, Milsk, Przewóz, Sobolice/Lodenau, Połęcko, Coschen/Żytowań, Bytom Odrzański;

Richtung 3. Ausbau und Verbesserung lokaler und regionaler Verkehrsinfrastruktur.

Maßnahme 1. Modernisierung der Woiwodschaftsstraßen, die zur Grenze mit Deutschland führen. Es handelt sich um Woiwodschaftsstraßen Nr. 115, 120, 122, 124, 125, 126, 127, 134, 135, 137, 138, 139, 276, 285, 287, 289, 296, 297, 352 und 354.

Bereits angefangene Investitionen:

- Sanierung und Hebung der Brücke über die West- Oder zwischen Gryfino (im Verlauf der Woiwodschaftsstraße Nr. 120),
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 296 auf der Strecke zwischen der Landesstraße Nr. 30 und der Autobahn A4,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 297 auf der Strecke von Bolesławiec bis zur Grenze der Woiwodschaft Dolnośląskie, davon Bau der Umfahrung von Bolesławiec,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 352 Radomierzyce-Zatonie,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 296 auf der Strecke zwischen Żagań und der Grenze der Woiwodschaft, davon Bau der Umfahrung von Iłowa,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 138 (auf der Strecke zwischen der Landesstraße Nr. 39 und Dobrzyca),
- Bau der Umfahrung von Nowa Sól (1. Etappe),
- Bau einer Umfahrung von Torzym auf der Strecke zwischen der Landesstraße Nr. 92 und dem Autobahnknoten (A2) in Torzym (in Bearbeitung)

Frist – bis 2020:

- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 17 auf der Strecke Międzyrzecz – Ślubice (Ośno – Sulęcín – Międzyrzecz),
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 276 Krosno Odrzańskie – Świebodzin,
- Bau der Umfahrung von Lubsko (2. Etappe) an der Kreuzung der Woiwodschaftsstraßen Nr. 287 und 289, im süd-östlichen Teil der Stadt,
- Bau der Umfahrung von Wschowa (2. Etappe) (287 – DK 12),
- Umbau der westlichen Umfahrung von Żagań im Verlauf der Woiwodschaftsstraße Nr. 296, Bau der Umfahrung von Iłowa, Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 296 auf der Strecke Żagań – Kożuchów,
- Bau der Umfahrung von Rzepin auf der Woiwodschaftsstraße Nr. 139, Umbau der Woiwodschaftsstraßen Nr. 134 und 139 bei Rzepin,

- Bau der Umfahrungen von: Nowe Kramsko (304), Jeziory (303), Kożuchów (Verbindung zwischen 296 und 297), Sława (2. Etappe) (278), Drezdenko (Verbindung zwischen den Straßen 158,160,181 und 174), Bogaczów (288), Drzonków (279), Przyborów (315),
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 297 auf der Strecke zwischen der Landesstraße 3 und der Staatsgrenze;

Frist – bis 2020.

- Umbau der Umfahrungen von Bobrowice und Kukadło im Verlauf der Straße Nr. 287,
- Umbau der Umfahrung von Konotop (Verbindung zwischen den Straßen Nr. 282 und Nr. 278),
- Bau einer Verbindung zwischen der Straße Nr. 289 und der Landesstraße Nr. 27 südlich von Nowogród Bobrzański, davon der Bau einer neuen Brücke über den Bober im Verlauf der Landesstraße Nr. 27;

Maßnahme 2. Entwicklung neuer grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen von regionaler Bedeutung.

Bereits angefangene Investitionen (nach 2020):

- Bau einer Grenzbrücke über die Oder bei Kostrzyn nad Odrą,
- Umbau der Woiwodschaftsstraße Nr. 138, davon der Bau einer Brücke über die Oder bei Połębko (Maszewo), davon auch der Bau von Zufahrtswegen,
- die letzte Bauetappe der Straße zwischen den Städten, sowie deren Einbindung in das polnische Straßennetz,
- Bau einer Brücke über die Lausitzer Neiße in Pieńsk;

Richtung 4. Ausbau und Verbesserung der überregionalen Eisenbahnverkehrsinfrastruktur.

Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinien, die zur Grenze mit Deutschland führen: Es handelt sich dabei um die Eisenbahnlinien: 3 (E20/C-E20), 275/278/282 (E30/C-E30), 401 (E59), 402, 408, 409.

Bereits angefangene Investitionen:

- Erarbeitung des Projekts „Modernisierung der Eisenbahnlinie E59 auf der Strecke Poznań – Szczecin“, Erstellung der Vorprojekt – Dokumentation (ab 2012),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. Goleniów – Kołobrzeg, davon der Bau einer Verbindungskurve zum Flughafen Szczecin-Goleniów (2013),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie C-E59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn nad Odrą – Szczecin, Vorbereitung der Vorprojekt – Dokumentation, 1. Etappe (2010),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie E30/C-E30 auf der Strecke Wrocław – Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (bis 2015),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie E30, 2. Etappe, Strecke Bielawa Dolna-Horka: Bau einer Brücke über die Lausitzer Neiße sowie Elektrifizierung der Eisenbahnlinie (bis 2015);

Maßnahme 2. Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 271/351/401 (E59), Nr. 273 (C-E59) zur Erhöhung ihrer Betriebsgeschwindigkeit

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie E59 auf der Strecke Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław (im Gang),
- Revitalisierung der Eisenbahnlinie C-E59 auf der Strecke Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (2014-2020),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 351/202 auf der Strecke Szczecin-Gdańsk,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 202 auf der Strecke Gdynia – Słupsk (2014 – 2020),
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 409 Berlin – Passow – Szczecin (Bau des zweiten Gleises und Elektrifizierung) (2020);

Maßnahme 3. Bau einer westlichen Eisenbahnumfahrung von Szczecin.

Maßnahme 4. Bau einer festen Eisenbahnverbindung in Świnoujście.

Maßnahme 5. Einführung einer schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Świnoujście einerseits und Szczecin und Berlin andererseits.

Maßnahme 6. Analyse des möglichen Baus der Eisenbahnverbindung Szczecin – Berlin über Gryfino und Schwedt, mit dem Bau einer Bahnstrecke von Schwedt bis zur Eisenbahnlinie Nr. 273.

Richtung 5. Ausbau und Verbesserung lokaler und regionaler Eisenbahninfrastruktur.

Maßnahme 1. Modernisierung der Eisenbahnlinien: Nr. 203, Nr. 274, Nr. 358, Nr. 370 und Nr. 282.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 auf der Strecke – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą (2011),
- die nächste Etappe der Modernisierung der Eisenbahnstrecke Nr. 203 Gorzów Wlkp. – Krzyż Wlkp.,
- Revitalisierung der Eisenbahnstrecke Nr. 274 auf der Strecke Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec (bis 2016),
- Modernisierung der Eisenbahnstrecke Nr. 358 Zbąszynek – Czerwieńsk i Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie – Gubin (Herstellung einer Eisenbahnverbindung Zielona Góra – Cottbus über Czerwieńsk, Guben),
- Modernisierung der Eisenbahnlinien Nr. 370 und Nr. 282 Zielona Góra – Nowogród Bobrzański – Bieniów – Żary und weiter auf der Strecke Jankowa Żagańska – Iłowa – Węgliniec als CE59/1, zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit bis 80km/h,
- Modernisierung der Eisenbahnlinie Rzepin – Sulęcín – Trzemeszno Lubuskie – Międzyrzecz als Ersatzverbindung für die Bahnlinie Berlin – Rzepin – Poznań.

Richtung 6. Ausbau und Verbesserung der Luftverkehrsinfrastruktur.

Maßnahme 1. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Flughäfen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur des Flughafens Szczecin-Goleniów (im Gang),
- Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur des Flughafens Wrocław Strachowice,

- Ausbau und Verbesserung der Ausstattung des Flughafens Zielona Góra – Babimost (im GanG);

Maßnahme 2. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Flughäfen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau einer Verbindungskurve zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 402 und dem Flughafen Szczecin-Goleniów (im Gang),
- Bau einer Verbindungskurve zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 275 und dem Flughafen Wrocław Strachowice (bis 2020),
- Bau einer Verbindungskurve von der Eisenbahnlinie Nr. 274 bis zum Flughafen Wrocław Strachowice (bis 2020),
- Modernisierung und Nutzung des Anschlussgleises zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 359 und dem Flughafen Zielona Góra/Babimost,
- Verbesserung der Verkehrsverbindungen des Flughafens in Babimost mit den Autobahnen bzw. Landesstraßen A2/E30, S3/E65 und dem Flusshafen in Cigacice;

Richtung 7. Ausbau der Wasserverkehrsverbindungen.

Maßnahme 1. Modernisierung der Infrastruktur der Wasserstraßen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Flusshäfen in Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Cigacice, Nowa Sól und Krosno Odrzańskie (im Gang);

Maßnahme 2. Ausbau der Straßenverkehrsverbindungen.

ZIEL 2.	Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrsstandards
----------------	--

Richtung 1. Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich Eisenbahn- und Straßenverbindungen.

Maßnahme 1. Erarbeitung von Plänen für eine nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs, davon auch im grenzüberschreitenden Kontext.

Maßnahme 2. Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des multimodalen Verkehrs (Integration unterschiedlicher Verkehrsträger).

Richtung 2. Reduzierung der Belastung durch Verkehr sowie Steigerung der Kapazität des Straßennetzes.

Maßnahme 1. Sanierung und Umbau des Straßennetzes.

ZIEL 3.	Steigerung der Sicherheit, Umweltschutz und Schutz des Wohnumfelds
----------------	---

Richtung 1. Steigerung der Sicherheit im Straßen- und Eisenbahnverkehr.

Maßnahme 1. Beseitigung der gefährlichen Strecken durch die Änderungen der Verkehrsregelung auf gefährlichen Kreuzungen, Trennung des lokalen Verkehrs und des Transitverkehrs durch die Einführung von Einfahrtverboten in Bezug auf Straßenkategorien (z.B. durch den Bau von Zubringerstraßen), sowie Ausbau der Infrastruktur zum Schutz von schutzbedürftigen Teilnehmern am Straßenverkehr.

Maßnahme 2. Umbau und Modernisierung von Verkehrsachsen zur Erreichung bestimmter technischen Parameter (Straßenkategorien, zugelassene Geschwindigkeit),

Richtung 2. Verbesserung der akustischen Bedingungen sowie Steigerung der Wohnqualität.

- Maßnahme 1.** Leitung des Transitverkehrs außerhalb bebauter Gebiete.
- Richtung 3. Umweltschutz.**
- Maßnahme 1.** Festlegung von möglichen Orten der Kollision mit Wanderungswegen (Routen) der Tiere, sowie Bestimmung der Standorte für Wildübergänge (Brücke und Tunnel).
- Maßnahme 2.** Leitung des Verkehrs aus Gebieten, die von negativen Auswirkungen auf die Umwelt betroffen sind, z.B. wegen des Baus von Umfahrungen. Zugleich ist die landschaftliche Qualität dieser Gebiete gebührend in Betracht zu nehmen.

ZIEL 4.	Erhöhung der Energiesicherheit
----------------	---------------------------------------

Richtung 1. Erhöhung der Sicherheit im Bereich Strom- und Energieversorgung.

Maßnahme 1. Bau und Modernisierung der Elektrizitätsinfrastruktur.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Linie Krajnik sowie Anschluss der Linie 400 kV Krajnik – Vierraden, davon auch die Montage der Phasenschieber
- Bau der Linie 400 kV Krajnik – Baczyna und der Station 400/110 kV Baczyna,
- Bau eines 220-kV-Rings um das Ballungsgebiet von Szczecin, davon:
 - » Ausbau der Station 220/110 kV Glinki,
 - » Ausbau der Station 110 kV Pomorzany und Errichtung einer 220 kV – Schaltanlage
 - » Ausbau der Station 110 kV Reclaw und Errichtung einer 220 kV Schaltanlage,
- Bau der Linie kV Plewiska – Eisenhüttenstadt,
- Bau der Station 400/110 kV Plewiska bis,
- Verbindung der Linie 400 kV Plewiska bis – Eisenhüttenstadt mit der Station Zielona Góra,
- Bau der Station 400 kV Gubin,
- Bau der Linie 400 kV Baczyna – Gubin,
- Bau einer Doppelleitung 400 kV Dobrzeń – Anschluss der Linie Pasikowice – Wrocław,
- Bau der Linie 400 kV Czarna – Polkowice und Errichtung einer 400 kV – Schaltanlage,
- Verbindung/Koordinierung des Ausbaus des Übertragungs- und Verteilnetzes 110 kV im Bereich der Umspannungsstationen im energetischen Netz: Morzyczyn, Baczyna (geplant) und Zielona Góra (geplant),
- Ausbau / Umbau des Übertragungsnetzes im Bereich der bestehenden Umspannungsstationen: 220/110 kV Żukowice, 400/220/110 kV Mikułowa, WN-110 kV Pawłowice (gegebenenfalls langfristig - 400/110 kV) in der Stadt Legnica, 220/110 kV Polkowice, 400/220/110 kV Świebodzice, 220/110 kV Ząbkowice Śląskie, 220/110 kV Cieplice,
- Umbau/Ausbau des Verteilnetzes auf dem Gebiet der Agglomeration von Wrocław;

- Richtung 2.** Bau und Umbau des Erdgasfernleitungsnetzes zur Diversifizierung der Gaslieferungen, davon auch über die grenzüberschreitenden Netze.
- Maßnahme 1.** Bau einer Gaspipeline Börnicke – Police.
- Maßnahme 2.** Bau der Erdgasleitung Baltic Pipe. Das Projekt sieht den Bau einer Unterwasserpipeline, die das dänische und das polnische Übertragungsnetz verbindet, davon auch die Anlagen auf dem Festland Niechorze – Płoty.
- Maßnahme 3.** Bau einer Gaspipeline Bernau – Szczecin.
- Maßnahme 4.** Bau von Erdgasfernleitungsnetzen- und Anlagen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau eines Flüssigerdgas-Terminals in Świnoujście,
- Bau einer Erdgasleitung zur Lieferung von Erdgas über das LNG-Terminal,
- Bau einer Hochdruck – Gasleistung auf der Strecke Mościzki – Kostrzyn nad Odrą,
- Bau eines Gas- Korridors Nord – Süd,
- Bau einer Gaspipeline „Umfahrung von Kostrzyn nad Odrą“ (grenzüberschreitende Verbindung mit dem Gasverteilungsnetz in Deutschland),
- Bau einer Hochdruck – Erdgasstation Kostrzyn nad Odrą,
- Bau einer lokalen Verbindung zwischen dem deutschen und dem polnischen Gasverteilungsnetz, Bau einer Hochdruck – Gasleistung über die Oder bei Kostrzyn nad Odrą, sowie einer Gasstation mit einer Kapazität von 35 Tsd. m³/h,
- Ausbau des unterirdischen Gasspeichers in Wierzchowice,
- Ausbau des Erdgasknotens Lasów und Bau einer Gasdruckstation Jeleniów II;

3.10. Die wichtigsten touristischen Gebiete – sozialökonomische Aktivierung

3.10.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.10.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Auf der globalen Ebene wird immer häufiger darauf verzichtet, naturräumliche Bedingungen als den wichtigsten Faktor für die Entwicklung des Tourismus zu betrachten. Analysen des Fremdenverkehrs auf nationaler Ebene bestätigten, dass die meisten Touristen Großstädte besuchen. Das Hauptmotiv ist der sog. Kulturtourismus im weiteren Sinne (Kulturerbe, Konferenzen, Kongresse, Einkäufe, Pilgerfahrten usw.). Im Laufe der Zeit verändern sich die Formen der Erholungs- und Freizeitaktivitäten der Gäste. Eine Antwort auf die geänderten Präferenzen ist die Entwicklung neuer touristischer Angebote, wie z.B. Militärobjekte (Międzyrzecki Rejon Umocniony (Festungsfront Oder-Warthe-Bogen), Srebrna Góra (Silberberg), Twierdza Świnoujście (Festung Swinemünde) oder ehemalige Industriebauten. Das touristische Angebot und touristische Produkte sollen miteinander vernetzt werden. Ein positives Beispiel dafür ist die Umsetzung der Projekte: „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” (Westpommersche Segelroute), „Odra dla Turysty 2014” („Die Oder für Touristen 2014”), sowie „Łączy Nas Odra” („Uns verbindet die Oder”), wodurch in Westpolen neue Marinen und Segelhäfen gebaut wurden, die den europäischen Standards gerecht werden. Diese können den Kern des touristischen Angebots der Region bilden. Ein großes Problem

des polnischen Tourismus ist allerdings der saisonale Charakter des touristischen Angebots. Bei einer 3-4 monatigen Saison soll die Höhe der Kosten für die Unterhalt der Infrastruktur die Behörden dazu verleiten, den Ausbau des ganzjährigen Angebots zu fördern, davon des Geschäfts – und Kongresstourismus.

Eine besondere Betrachtung verdienen Kurorte und Heilbäder. Zur Stärkung der Rolle der Kurorte ist die Förderung und Stärkung ihrer zusätzlichen Funktionen erforderlich, die sich nicht auf Betrieb von Krankenhäusern und Kuranlagen beschränken. Denn am schnellsten entwickeln sich Kurorte, die das herkömmliche Angebot um neue Tourismusdienste erweitern (neue Formen von Spa, aktiver Tourismus und andere).

3.10.1.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

In der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030* werden die großen Vorteile hervorgehoben, die sich aus der Lage Polens an der Ostsee ergeben. Es wird auch auf die wichtige Rolle der verkehrstechnischen Erreichbarkeit für die Entwicklung des Fremdenverkehrs verwiesen. Die Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit touristischer Gebiete soll durch die Erhöhung der Standards und der Sicherheit der Straßen erfolgen, die zu diesen Gebieten führen, ohne dass der Transitverkehr erhöht wird. Erforderlich ist daher die Koordinierung von Maßnahmen in Bezug auf Entwicklung touristischer Regionen und Gebieten, sowie Ausbau der Freizeitinfrastruktur in Gebieten von besonderer landschaftlicher Schönheit, die zugleich für den Tourismus attraktiv sind. Dies hat zum Ziel, den Druck seitens Tourismus auf die wertvollsten Naturgebiete (Nationale Parks, Naturschutzgebiete, Gebiete von einer geringen ökologischen Aufnahmefähigkeit) zu verringern.

Als Reaktion auf einen starken und immer größer werdenden anthropogenen Druck auf die Berggebiete muss eine neue, integrierte und überregionale Sichtweise entwickelt werden. Dabei sollen die genannten Gebiete in kohärenter Weise betrachtet werden. Dies gewährleistet auch die optimale Nutzung der Raumplanungsinstrumente in Verbindung mit Maßnahmen der Regionalpolitik und Sicherung einer ordnungsgemäßen (territorial ausgerichteten) Koordinierung von sektoralen Instrumenten.

In der *Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020* wurde konstatiert, dass die Nutzung des kulturellen und touristischen Potenzials zur Entwicklung der Regionen eine der strategischen Herausforderungen darstellt, die im Rahmen der Regionalpolitik begegnet werden sollen. Eine große Rolle bei spiele dabei die Kultur, die sowohl soziale, als auch wirtschaftliche Entwicklung bedingt. Die Entwicklung touristischer Gebiete sollte zudem so geplant und gegebenenfalls so eingeschränkt werden, dass neue Belastungen nicht die unumkehrbare Zerstörung dieser Gebiete zur Folge haben. In der KSRR wird davon ausgegangen, dass bei Sanierung und Umbau des Verkehrsnetzes auch die verkehrstechnische Erreichbarkeit wichtigster touristischer Gebiete und Tourismusstätten berücksichtigen werden muss. Darüber hinaus kann der Binnen- und Seeverkehr eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklung des Wassertourismus haben.

Die Strategie zur Überwindung der Nachteile der Randlage der Grenzräume sieht u.a. die stärkere Nutzung ihrer touristischen Potenzials vor. Maßnahmen, die im Grenzraum ergriffen werden, sollen vor allen auf Ausbau und Förderung lokaler Infrastruktur, davon Schutz des gemeinsamen Natur- und Kulturerbes abzielen.

3.10.1.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Woiwodschaft Dolnośląskie

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie* wird Tourismus als einer der Säule der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region bezeichnet, die auf Natur-, Landschaft- und Kulturverteilung Niederschlesiens beruht. Die geographische Lage der Region, sowie materielle und kulturelle Vorteile, sollten zur Entwicklung touristischer Produkte genutzt werden, vor allem auf der Basis der Heilbäder.

Ziel 1. Nachhaltiger Verkehr und Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.

Ziel 3. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, vor allem der KMUs.

Ziel 4. Umweltschutz, effiziente Nutzung der Ressourcen, Anpassung an Klimawandel sowie Verbesserung der Sicherheit.

Ziel 6. Steigerung der Beschäftigung und der Mobilität der Arbeitskräfte.

Ziel 7. Soziale Inklusion, Steigerung des Lebensstandards und der Lebensqualität.

Makrobereich: Tourismus. Prioritätsaufgaben:

- Stärkung der Image der Region sowohl im In- als auch im Ausland, als eines attraktiven Erholungsortes, der offen für die Welt ist und über außergewöhnliche Natur- und Kulturattraktionen und bekannte Heilbäder verfügt.
- Zugänglichmachung des Kultur- und Naturerbes.
- Entwicklung des touristischen Angebots und Ausbau der Tourismusinfrastruktur der Region, u.a. durch die Anregung der Nachfrage nach Tourismus- und Freizeitaktivitäten

Makrobereich: Infrastruktur. Prioritätsaufgaben:

- Erhöhung der Aufwendungen für die Wiederherstellung der Bahnverbindungen, sowie Sanierung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur (davon der Bahnhöfe), bei besonderer Berücksichtigung der Tourismusgebiete Niederschlesiens.

Entwurf für die Aktualisierung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie.

Richtung 3. Nutzung des touristischen Potenzials der Region und ihres Kurpotenzials zum Wirtschaftswachstum.

Maßnahmen und gewählte Aufgaben jeweiliger Standorte:

1. Entwicklung der Tourismusinfrastruktur, u.a. zur Verlängerung der touristischen Saison, sowie zur Integration der Städte und Tourismus- und Erholungsgebiete mit ihrer Umgebung:
 - » Sudeten – Gebirge;
2. Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur für hochwertige Unterkünfte und Gastronomie:
 - » Sudeten – Gebirge;
3. Ausbau von internen Verkehrsverbindungen und Verbindungen mit der Umgebung:
 - » Sudeten – Gebirge;
4. Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur der Kurorte
 - » Kurorte: Cieplice Śląskie-Zdrój, Czarniawa-Zdrój, Długopole-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Polanica-Zdrój, Przerzeczyn-Zdrój, Szczawno-Zdrój und Świeradów-Zdrój;
5. Förderung der Entwicklung der touristischen Zentren von überregionaler Bedeutung:
 - » spezialisierte touristische Zentren im Sudeten - Gebirge;
6. Bau und Modernisierung der Skifahrinfrastruktur, Radwegeinfrastruktur, sowie Anlagen für Wanderrouten, Wassertourismus und Extremsportarten:
 - » Sudeten – Gebirge;
7. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Woiwodschaft durch eine komplexe Bewirtschaftung wichtigster überregionaler Touristenrouten:
 - Wanderrouten:
 - » internationale: Der Europäische Fernwanderweg E3,
 - » regionale: Szlak Zamków Piastowskich (Touristenweg „Burgen und Schlösser der Piasten“), Główny Szlak Sudecki im. M.Orłowicza (M.Orłowicz – Sudeten – Hauptwanderroute), Szlak Św. Jakuba (Heiliger Jakobus - Wanderroute, Niederschlesische Route und Via Regia), Szlak Historii i Tradycji Wrocławia (Wanderroute der Geschichte und Tradition Wrocław),

- Radwege:
 - » internationale: Wrocław-Prag, Wrocław-Dresden, EV-9 Euro-Velo Ostsee-Adriatisches Meer, der Oder – Radweg Greenways, ER-2 Liczyrzepy, Góry Stołowe, Ścian, T.G.Masaryka - Radweg, Cyklotrasa L-J-O, an der drei Grenzen,
 - » nationale: der Oder – Radweg,
 - » regionale: Dolnośląska Obwodnica Rowerowa (Niederschlesische Radumfahrung), ER-3b, entlang der Lausitzer Neiße und der Oder, ER-4 der Mittelalterlichen Städten, Niederschlesische Heiliger Jakobus – Wanderoute, ER-6 des Bobertals, ER-7 Pogórza Izerskiego, Szlak Doliny Baryczy, Szlak Odrzański, Szlak Podziemnych Atrakcji
 - Autorouten:
 - » internationale: süd-westliche Zisterzienser – Straße (das Projekt wird im Rahmen der Maßnahme 6.4PO IG umgesetzt),
 - » regionale: Szlak Obiektów Dziedzictwa Techniki Przemysłowej, Szlak Dolnośląskich Zamków i Pałaców, Szlak Doliny Pałaców i Ogrodów Kotliny Jeleniogórskiej, Szlak Marianny Orańskiej, Szlak Sanktuariów i Ośrodków Pielgrzymkowych, Szlak Historycznych Parków i Ogrodów Borów Dolnośląskich,
 - Reitrouuten:
 - » regionale: Sudecki Szlak Konny, Szlak Konny Doliny Baryczy,
 - Wasserrouuten:
 - » internationale: Segelroute der Oder und Paddelroute der Lausitzer Neiße,
 - » regionale: Paddelrouuten auf der Oder, Kwisa, Bober, Barycza, Glatzer Neiße, Oława und Bystrzyca
8. Nutzung des Potenzials der Oder für die Entwicklung des Tourismus an der Oder durch:
- Bau der Freizeit- und Tourismusinfrastruktur im Oderrau in Verbindung mit Tourismusinfrastruktur an den Flüssen.
 - optische Aufwertung der Waterfronts im Zuge der Trendänderung bei Entwicklungskonzepten für die am Ufer gelegenen Stadteile „Öffnung zum Fluss hin“
 - » Gemeinden und Landkreise an der Oder,
 - » Oława, Wrocław, Brzeg Dolny, Głogów;

Aktualisierung des Programms zur Entwicklung des Tourismus in der Woiwodschaft Dolnośląskie

Ziel: Entwicklung von Netzprodukten, davon auch der thematischen Routen

- Entwicklung von Netzprodukten im Land- und Stadttourismus, sowie Ausbau von regionalen und überregionalen touristischen Routen.

Ziel: Entwicklung touristischer Produkten der Subregionen von Niederschlesien

- Ausbau der Infrastruktur in touristischen Subregionen.

Ziel: Ausbau der Infrastruktur sowie der Tourismusinfrastruktur für die Zwecke der wichtigsten Tourismusformen in der Region

- Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur für den aktiven Tourismus und Sportaktivitäten,
- Schaffung touristisch attraktiver öffentlicher urbaner Räume in heruntergekommenen Stadtteilen,
- Wiederaufbau und Renovierung der Kurgebäuden (in staatlich anerkannten Kurorten),
- Bau und Modernisierung der Infrastruktur zur Entwicklung von Markenprodukten des regionalen Kulturtourismus (in historischen Städten, sowie Baukomplexen und Denkmäler),
- Ausbau und Modernisierung der Konferenz- und Messe-Infrastruktur (in den Großstädten).

Konzept für die Entwicklung des aktiven Tourismus in Niederschlesien (Entwurf)

Operationelles Ziel: Entwicklung einer Markeninfrastruktur für den aktiven Tourismus:

- Ausbau der Infrastruktur für Wandertourismus (Verbindung der Zisterzienser – Straße mit Wanderwegen von Großpolen und Opole),
- Ausbau der touristischen Radwegeinfrastruktur (mit neuen Radrouten: Wrocław – Dresden, Prag – Wrocław – Kraków, samt einer Umfahrung der Region, Radwegen und Verbindungsstellen in Subregionen),
- Ausbau der touristischen Skifahrinfrastrukturen (Sudeten – Gebirge),
- Ausbau der touristischen Reitinfrastruktur,
- Ausbau der touristischen Wasserinfrastruktur (die Oder, Lausitzer Neiße, Barycz, Bober, Bystrzyca, Kwisia, Oława).

Woiwodschaft Lubuskie

Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie

Die Entwicklung des Tourismus und der Erholungsmöglichkeiten wird in folgenden Gebieten mit festgelegter Raumbewirtschaftung stattfinden:

- Gebiete der Kategorie A – möglich ist die geplante Bebauung an den dafür bestimmten Orten, allerdings mit Einschränkungen in Gebieten, die in besonderer Weise durch Zerstörung bedroht sind: Pojezierze Dobiegniewskie, Jeziora Pszczewskie, Pojezierze Sławskie, Międzyrzeski Rejon Umocniony, Jeziora Lubniewskie, Jeziora Łagowskie, Środkowoodrzański - Region,
- Gebiete der Kategorie B – eingeschränkte Möglichkeiten für den Ausbau der Infrastruktur und Erhöhung der Kubatur, es sei denn dies auf der Grundlage bestehender Bebauung erfolgt: Puszcza Notecka, dolina Noteci, Puszcza Drawska, dolina Pliszki, Puszcza Rzepińska (Lubuska), Bory Lubuskie, Bory Dolnośląskie, Wał Mużakowski, Puszcza Gorzowska
- Gebiete der Kategorie C – insbesondere Gebiete von internationaler Bedeutung: Festungsfront Oder-Warthe-Bogen das Tal der Netze.

Laut dem Raumbewirtschaftungsplan gehört die Entwicklung der Tourismuswirtschaft zu Prioritätsaufgaben der Raumpolitik. Gefordert wird auch die Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts für die touristische Nutzung in Raumbewirtschaftungsplänen der Landkreise und Gemeinden, so dass Tourismus zu einem wichtigen Sektor der Wirtschaft in der Woiwodschaft Lubuskie wird.

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie.

Strategisches Ziel Nr. 1: konkurrenzfähige und innovative Regionalwirtschaft.

Operationelles Ziel 1.7. Entwicklung des touristischen Potenzials der Woiwodschaft:

- Entwicklung unterschiedlicher Arten des Tourismus,
- Förderung der Bekanntheit und des Images der Woiwodschaft als eine touristisch attraktive Region – hierzu: Umsetzung effizienter, effektiver und moderner Publizitätsmaßnahmen sowie Förderung der touristischen Information,
- Ausbau der touristischen und tourismusbezogenen Infrastruktur,
- Steigerung der Qualität des Fremdenverkehrs,
- Förderung von touristischen Institutionen und Organisationen, davon auch diverser Kooperationsformen, sowie Unterstützung für die Ausbildung von hochqualifizierten Arbeitskräften im Bereich Tourismus.

Entwicklungsstrategie des Tourismus für die Jahre 2006-2013 in der Woiwodschaft Lubuskie

Prioritätsaufgabe 1 – Entwicklung touristischer Produkte des Lebusen Landes,

Prioritätsaufgabe 2 – Touristische Gebiete und Infrastruktur,

Prioritätsaufgabe 3 – Marketingmaßnahmen,

Prioritätsaufgabe 4 – Entwicklung des Humankapitals zur Förderung des Tourismus in Lebuser Land,

Prioritätsaufgabe 5 – institutionelle Unterstützung.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie

Wirtschaftswachstum

Richtung 4. Nutzung des touristischen Potenzials der Woiwodschaft als Faktor für die sozioökonomische Entwicklung.

1. Entwicklung touristischer Funktionen in Seehäfen und in Fischereischutzhäfen:
 - » Chłopy (Gemeinde Mielno), Dąbki (Gemeinde Darłowo), Dźwirzyno (Gemeinde Kołobrzeg), Jarosławiec (Gemeinde Postomino), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno (Gemeinde Trzebiatów), Niechorze (Gemeinde Rewal), Rewal, Szczecin, Świnoujście, Ustronie Morskie.
2. Bau und Modernisierung von Marinen, die sich auf der Westpommersche Segelroute befinden:
 - » Darłowo, Dziwnów, Gryfino, Kamień Pomorski, Lubczyna (Gemeinde Goleniów), Mielno, Mrzeżyno (Gemeinde Trzebiatów), Niechorze (Gemeinde Rewal), Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Trzebież (Gemeinde Police), Wolin.
3. Schiffbarmachung der Wasserstraße des Stettiner Haffs über die Dziwna bis der Ostsee:
 - » Gemeinden: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin.
4. Nutzung für die touristische Zwecke der Gebiete entlang dem Kanal, welcher der See Liwia Łuża mit der Ostsee verbindet:
 - » Gemeinde Rewal.
5. Nutzung für die touristische Zwecke des Jamunder Sees – Bau einer Verbindung mit der Ostsee für Jachten, Boote und den Kanutourismus:
 - » Gemeinden: Koszalin, Mielno.
6. Nutzung für die touristische Zwecke des Zalew Kamieński (Kamminer Bodden):
 - » Gemeinden: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin.
7. Einrichtung von Zentren für die Bedienung des touristischen Wasserverkehrs in ausgewählten Ortschaften
 - » Barlinek, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Myślibórz, Nowe Warpno, Stepnica, Szczecinek, Trzebież, Wolin.
8. Zugänglichmachung von Międzyodrze für Wander – und Radtourismus (Bau der Übergänge über die Kanäle, Festlegung der Standorte für Campingplätze und didaktische Pfade),
 - » Gemeinden: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa,
 - » Park Krajobrazowy Dolnej Odry (Landschaftspark Unteres Odertal) und Cedyński-Landschaftspark (Cedyński Park Krajobrazowy).
9. Ausbau der touristischen Infrastruktur entlang der Kaianlagen in den Städten:
 - » Städte in der Woiwodschaft.
10. Sicherung des öffentlichen Zugangs zu See- und Flussufern, Bebauung und Umzäunung soll eingeschränkt werden:
 - » die ganze Woiwodschaft.

Empfehlungen:

1. Verlängerung der touristischen Saison infolge der Entwicklung einiger Tourismusformen: spezialisierter

und aktiver Tourismus (Radfahren, Reiten, Golf, Hochseeangeln, Skysurfen und Luftfahrt), Wasser-, Kur- Gesundheits-, Stadt-, Kultur-, Geschäfts- und Landtourismus:

- » die ganze Woiwodschaft.
- 2. Förderung des Landtourismus sowie den aktiven und spezialisierten Tourismus im ländlichen Raum:
 - » die ganze Woiwodschaft.
- 3. Grenzüberschreitende Tourismusprojekte (mit Deutschland):
 - Bau des Europa-Radweges Eiserner Vorhang,
 - Ausbau des Ostseeküsten-Radweges R-10 (Hanseatische Route),
 - Ausbau des Radweges und der Infrastruktur rund um das Stettiner Haff,
 - Ausbau der touristischen Wehe in Międzyzdroje (Infrastruktur für Paddeltourismus, Bootstationen, Stege, Ufermauer)
 - » Küstengemeinden, sowie Gemeinden: Gryfino, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stepnica und Widuchowa,
 - » Park Krajobrazowy Dolnej Odry (Landschaftspark Unteres Odertal) und Cedyński-Landschaftspark (Cedyński Park Krajobrazowy).

Projekte:

1. Erstellung einer Studie zum Bau einer Wasserstraße, die Gewässer auf der Dramburger Seenplatte (Pojezierze Drawskie) verbindet.
 - » Gemeinden in den Landkreisen: Drawski und Szczecinecki.

Referenzen:

1. Wassertourismus solle zu einem regionalen Tourismusprodukt werden.
 - » die ganze Woiwodschaft / Adressat: Selbstverwaltung der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, touristische Organisationen.
2. Förderung einer Segel - Schleife Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz (Rügen) – Świnoujście.
 - » Kołobrzeg, Świnoujście / Adressat: Polnischer Segler – Verband, touristische Organisationen.
3. Förderung der Seenplatten und der Gebiete am Stettiner Haff zur Steigerung des Fremdenverkehrs in Binnengewässern
 - » Gemeinden auf der Seeplatte, Gemeinden am Stettiner Haff,
 - » Selbstverwaltung der Woiwodschaft Zachodniopomorskie, lokale Selbstverwaltungen, touristische Organisationen.

Ausbau der sozialen Infrastruktur.

Richtung 4. Bessere Nutzung des Kurpotenzials.

Schlussfolgerungen:

1. Vorbeugung der Entwicklungen, die sich auf das Aussehen der Kurorte, räumliche Konzepte und auf das Klima negativ auswirken:
 - » Dąbki (Gemeinde Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście.
2. Strikte Einhaltung der Bebauungsbedingungen in Schutzzonen (A, B, C) auf dem Gebiet der Kurorte und des Kurschutzes:
 - » Dąbki (Gemeinde Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście.

Empfehlungen:

Wiederherstellung bzw. Entwicklung der Kurfunktion für neue Kurorte:

- » Borne Sulinowo, Trzcińsko-Zdrój.

3.10.1.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Lage im Grenzraum,
- zahlreiche Kurorte und Heilbäder,
- große Wasser- und Waldgebiete,
- gut ausgebaute touristische Infrastruktur, Unterkünfte, sowie Sport- und Freizeitgebiete mit guter Qualität, sowie gut ausgebaute Konferenz – und Messe-Infrastruktur,
- Nähe zu Berlin, Prag, Brünn, Leipzig und Dresden,
- gute verkehrstechnische Erreichbarkeit von Westeuropa,
- abwechslungsreiche Landschaft (Gebirge, Ostsee, Seeplatten),
- Lage an der Oder.
- zahlreiche historische Stätte und Denkmäler, die in die Denkmalliste eingetragen sind, , sowie die kulturelle Vielfalt, die für den Grenzraums kennzeichnende ist,
- zyklische internationale Sport-, Ausstellungs-, Kultur- und Tourismusveranstaltungen;

Entwicklungshemmnisse

- beschränkte interne Erreichbarkeit der Berg- und Küstengebiete, u.a. von Warszawa sowie von Nord-, Zentral- und Nordostpolen,
- unzureichende interne Verkehrsverbindungen. Es mangelt an guten Eisenbahnverbindungen mit Sudeten – Gebirge, sowie an lokalen Flughäfen in der Nähe der Kurorte; schlechter technischer Zustand lokaler Zufahrtswege zu touristischen Stätten,
- das vorhandene Netz touristischer Wege ist nicht kohärent,
- Saisonaler Charakter des Tourismus an der Ostseeküste und auf den Seenplatten,
- Investition in touristische Infrastruktur auf den Seenplatten sind dringend erforderlich,
- weitere Entwertung historischer Stätte und Denkmäler
- starker Wettbewerbsdruck aus dem Ausland,
- die Zusammenarbeit zwischen den Vertretern der Fremdenverkehrswirtschaft ist nicht effizient, Wettbewerb statt Kooperation,
- Innovative Formen der Tourismusförderung werden nur in einem geringen Umfang praktiziert,
- Es werden keine Maßnahmen ergriffen zur Förderung der Aufnahme bestimmter Objekte in die UNESCO-Weltkulturerbe;

3.10.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Verbesserung der räumlichen Kohärenz der touristischen Gebiete in Westpolen sowie Nutzung des touristischen Potenzials zur wirtschaftlichen Entwicklung der Makroregion
----------------	--

Richtung 1. Entwicklung des Tourismus in Anlehnung an die Oder (mit ihren Nebenflüssen) als Kern des touristischen Angebots von internationaler Bedeutung.

Maßnahme 1. Entwicklung eines kohärenten Konzepts zur Förderung und Information über die Wasserroute der Oder und über das Einzugsgebiet.

Bereits angefangene Investitionen:

- Wasserroute Berlin – Szczecin – Ostsee – Förderung des Wassertourismus als das wichtigste Tourismusangebot der Region,
- Wasserknoten von Wroclaw – Förderung des Wassertourismus,
- Gartenkulturpfad beiderseits der Neiße – Förderung der Kultur- und Ökotourismus.

Maßnahme 2. Bau der Infrastruktur für den Wassertourismus, sowie Entwicklung eines kohärenten Systems der touristischen Stätten an der Oder, davon die Rekonstruktion der historischen Nutzung des Odertals.

Bereits angefangene Investitionen:

- MARRIAGE – bessere Verwaltung von Marinen, Konsolidierung des Hafennetzes und Umsetzung von Marketingmaßnahmen zur Förderung des Wassertourismus,
- Westpommersche Segelroute – Aufbau eines Netzes touristischer Häfen in Westpommern,
- „Die Oder für Touristen 2014 – Entwicklung des Wassertourismus im grenzübergreifenden Gebiet der Mittleren Oder“,
- Bau von Marinen und Anlegestellen in der folgenden Gemeinden der Woiwodschaft Lubuskie: Czerwieńsk, Nowa Sól, Sulechów,
- Bau von Marinen und Anlegestellen in der folgenden Gemeinden der Woiwodschaft Dolnośląskie: Głogów, Ścinawa, Brzeg Dolny (noch im Entwurf), Wały, Uraz, Malczyce, Wrocław, Oława (noch im Entwurf).

Maßnahme 3. Steigerung der touristischen Attraktivität der Ortschaften an der Oder, davon auch Aufwertung der Waterfronts in Ortschaften, die an der Oder und in ihrem Einzugsgebiet liegen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Maßnahmen in der Innenstadt von Wrocław,
- Modernisierung der Boulevards an der Oder in Szczecin und Gryfino.

Maßnahme 4. Bereitstellung des Einzugsgebiets der Oder für unterschiedliche Formen des Wandertourismus, davon: Paddel-, Wasser-, Wander-, Rad- und Reittourismus.

Bereits angefangene Investitionen:

- Harmonisierung und Optimierung der Verwaltung von Natura 2000 Gebieten im grenzüberschreitenden Naturgebiet des Unteren Odertals, davon der Bau von mobilen Aussichtsplattformen und Errichtung von didaktischen Pfaden in Międzyodrze,
- Bau eines Netzes von Radwegen in folgenden Landkreisen: Wołowski, Oławski, Oleśnicki, Trzebnicki, Miński, davon Bau eines Radweges im Tal des Flusses Barycza entlang der ehemaligen Schmalspurbahnstrecke
- Reitroute im Tal des Flusses Barycza,
- Umsetzung von geplanten Infrastrukturprojekten im Bereich der Infrastruktur der Paddelrouten, u.a. auf folgenden Flüssen: Widawa, Oława, Bystrzyca, Glatzer Neiße, Smortawa, Barycza, Bober, Kwisa sowie in den Gemeinden Łęknica, Skwierzyna und Trzebiel,
- Umsetzung des Konzeptes zum Bau eines Radweges „Radweg Warthe – Netze“ – TRWN (vom Landkreis Märkisch-Oderland – von Kostrzyn über den Landkreis Strzelce – Drezdenko bis zur Grenze mit der Woiwodschaft Wielkoposkie).

Maßnahme 5. Integration der touristischen Wasserroute der Oder mit externen – europäischen und lokalen Wasserrouthenetzen im Einzugsgebiet.

Maßnahme 6. Sicherung des öffentlichen Zugangs zu See- und Flussufern, Bebauung und Umzäunung soll eingeschränkt werden.

Richtung 2: **Ausbau und Stärkung von vernetzten, komplementären und innovativen Tourismusprodukten.**

Maßnahme 1.

- Förderung des Stadt- und Kulturtourismus, davon des Konferenz-, Geschäfts-, Einkaufstourismus usw.,
- Entwicklung des Tourismus in Anlehnung an regionale Traditionen und Kulturveranstaltungen,
- touristische Nutzung von ehemaligen Militär-, Bahn- und Industriebauwerken,
- Entwicklung neuer kommerzieller Angebote (davon Hotelangebote mit guter Qualität) in Bezug auf historische Stätten (Schlösser, Herrenhäuser, Wassertürme, Leuchttürme usw.),
- Lobbying für die Anerkennung bestimmter Objekte als Denkmäler der Geschichte sowie deren Aufnahme in die UNESCO-Weltkulturerbe;

Bereits angefangene Investitionen:

- Kongress- und Tourismuszentrum Zamek Książ (Schloss Fürstenstein) – Wałbrzych
- Schloss der Pommerschen Herzöge in Szczecin – Kongress- und Schulungszentrum
- Renovierung und Zugänglichmachung für den touristischen Verkehr der Festung Kostrzyn.

Maßnahme 2. Revitalisierung historischer Bauten und Altstädte in touristischen Orten und Heilbädern.

Bereits angefangene Investitionen:

- Sanierung öffentlicher Räume in folgenden Kurorten: Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Długopole-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Szczawno-Zdrój, Cieplice Śląskie-Zdrój, Świeradów-Zdrój, Polanica-Zdrój,
- Konservierungs- und Sanierungsarbeiten in Polczyn Zdrój
- Revitalisierung der historischen Innenstadt von Świnoujście,
- Rekonstruktion der Burg Gostchorze.
- Revitalisierung historischer Bauten (Strzelce Krajeńskie, Gemeinde Lubsko, Gemeinde Ośno Lubuskie, Gemeinde Krosno Odrzańskie).

Maßnahme 3. Förderung von abwechslungsreichen Formen des aktiven Tourismus und der Freizeitaktivitäten im Sudeten – Gebirge, an der Ostseeküste und auf den Seenplatten.

Bereits angefangene Investitionen:

- Markenprodukt des Tourismus Uzdrowiska Kłodzkie (Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Polanica-Zdrój),
- Termy Cieplickie – Niederschlesisches Wassersportzentrum (Jelenia Góra),
- Wanderweg der Königin Marianna Orańska,
- touristische Infrastruktur des Karkonoski Nationalparks

- Netz von Radwegen im Grenzgebiet bei Kłodzko,
- Langlauf – Route im Isergebirge und in Jakuszyce,
- Pommersche Flusslandschaft (Pomorski Krajobraz Rzeczny) – im Rahmen des Projekts wird u.a. die Wandermarkierung vereinheitlicht.
- Entwicklung des Geotourismus (Geopark Mużakowa),
- Pommersche Flusslandschaft (Pomorski Krajobraz Rzeczny) – im Rahmen des Projekts wird u.a. die Wandermarkierung vereinheitlicht.
- das touristische Projekt – Land der 44 Insel (Kraina 44 wysp (Świnoujście)),
- Bau und Nutzung der Radwege im Einzugsgebiet des Flusses Parsęta.

Richtung 3. Verbesserung der Qualität der touristischen Infrastruktur.

Maßnahme 1. Steigerung der Standards in Bezug auf Unterkünfte und gastronomische Infrastruktur.

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung folgender Jugendherbergen: Gemeinde Podgórzyn (Stanisów), Gemeinde Paszowice (Kłonica), Gemeinde Krośnice (Krośnice), Dzierżonów, Landkreis Jawor (Jawor), Landkreis Trzebnica (Kuraszków), Landkreis Złotoryja, Landkreis Lubin.

Richtung 4. Erarbeitung der gemeinsamen Regeln für die touristische Entwicklung von Gebieten mit funktionellen Verflechtungen.

Maßnahme 1. Gemeinsame Politik im Bereich der Entwicklung folgender Tourismusgebieten im Grenzraum. Świnoujście/Seebad Heringsdorf, Kostrzyn nad Odrą/Kietz, Ślubice/Frankfurt, Gubin/Guben, Łęknica/Bad Muskau, Zgorzelec/Görlitz, Bogatynia/Zittau/Hrádek nad Nisou.

Bereits angefangene Investitionen:

- Die Ostsee – eine Brücke zwischen Inseln, Ländern, Kulturen und Naturgebieten,
- Zentrum für Extremsportarten in Zgorzelec/Görlitz.

Maßnahme 2. Gemeinsame Planung in Bezug auf die Entwicklung der Aktivierungszentren in dem Tourismusgebiet der Sudeten: Duszniki-Zdrój, Karpacz, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Podgórzyn, Polanica-Zdrój, Szczawno-Zdrój, Szklarska Poręba, Świeradów-Zdrój.

ZIEL 2. Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit der Tourismusgebiete

Richtung 1. Modernisierung der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur zur besseren Anpassung an den touristischen Verkehr.

Maßnahme 1. Modernisierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur zur Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit touristischer Gebiete:

- Die Straße Nr. 352 und S146 (Verbindung mit der Autobahn A4 in Zgorzelec),
- Die Straße Nr. 2403D Węgliniec – Dłużyna Dolna,
- Anpassung des Flughafens in Zegrze Pomorskie an die Anforderungen des touristischen Luftverkehrs sowie Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit durch die Modernisierung der Zufahrtstraßen,
- Modernisierung der Landstraßen Nr. S3 und Nr. S6,

- Einführung einer festen Verkehrsverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin,
- Bau eines touristischen Weges entlang der Grenze.

Bereits angefangene Investitionen:

- Bau der Landestraße S6 auf der Strecke S3 (Goleniów) in Richtung Kołobrzeg, Koszalin bis zur Umfahrung von Słupsk und weiter nach Dreistadt und Königsberg – nach 2013,
- Bau einer festen Straßenverbindung in Świnoujście zwischen den Inseln Usedom und Wolin – Durchführungsstudie und Umweltbescheid liegen bereits vor.

Maßnahme 2. Modernisierung und Ausbau touristischer Routen:

- Der Ostseeküsten-Radweg R-10,
- Radweg um das Stettiner Haff,
- der Oder – Radweg,
- südwestliche Zisterzienser – Straße,
- Heiliger Jakobus – Wanderroute,
- Festungsfront Oder-Warthe-Bogen.

Bereits angefangene Investitionen:

- Europäische Kulturstraße - Heiliger Jakobus – Wanderroute (im Westpommern wird gerade gebaut).

Maßnahme 3. Revitalisierung und Modernisierung der Eisenbahnlinien, davon der Schmalspurbahnstrecken, sowie deren Anpassung an den touristischen Verkehr:

- Koszalin – Manowo – Świeleno,
- Gryfice – Niechorze – Trzebiatów – Gryfice,
- Szczecin – Pojezierze Drawskie,
- Kamień Pomorski – Dziwnówek – Rewal,
- Eisenbahnschleife der Euroregion Glacensis,
- grenzübergreifende Verbindungsstellen: Tłumaczów – Otovice,
- Kolej sudecka (Sudeten – Bahn): Zgorzelec/Görlitz – Jelenia Góra (samt Verbindung mit Tanvald) – Sędziszów (samt Verbindung mit Lubawka, Trutnov, Adršpach) – Boguszów Gorce Wschodni (samt Verbindung mit Meziměstí, Broumov) – Wałbrzych Główny – Ścinawka Średnia (samt Verbindung mit Tłumaczów) – Kłodzko (samt Verbindung mit Stronie Śląskie, Kudowa-Zdrój),
- Manowo – Rosnowo,
- Bautzen – Görlitz – Lubań – Jelenia Góra – Kamienna Góra (Konzept für die Schaffung eines öffentlichen Passagierverkehrs)

Bereits angefangene Investitionen:

- Modernisierung der Eisenbahnlinie Radomierzyce – Bogatynia,
- Koszalin – Manowo – Świeleno – die Schmalspurbahn verkehrt regelmäßig auf der Strecke Koszalin-Manowo. Zur Zeit wird sie modernisiert.

- Gryfice – Niechorze – Trzebiatów – Gryfice (Nadmorska Kolej Wąskotorowa - Bäder-Kleinbahn) Zur Zeit wird das Projekt „Revitalisierung der historischen Bäder-Kleinbahn in der Gemeinde Rewal“ durchgeführt – Sanierung der Gebäude und sonstiger Anlagen sowie Bewirtschaftung des Geländes.

3.11. Hochwassergefährdete Gebiete – Umfang und mögliche Schutzmethoden

3.11.1 Grundlagen der Raumordnungspolitik

3.11.1.1 Beschreibung des Gebiets für geplante Maßnahmen

Woiwodschaft Dolnośląskie

Die Überflutungen in der Woiwodschaft Dolnośląskie treten vor allem im Einzugsgebiet der Oder auf, hauptsächlich in Sommermonaten nach extremen Niederschlägen, sowie in den Berggebieten, die sich im Einzugsgebiet des Flusses befinden. Die Oder durchzieht das Gebiet der Woiwodschaft auf einer Strecke von rund 280 km. Daher wurde das Gebiet der Woiwodschaft Dolnośląskie in drei Hochwasserschutz-Zonen eingeteilt: Tiefebene, Vorgebirgsgebiete und Berggebiete. Auf der Tiefebene münden in die Oder die größten Flüsse, wie etwa Barycz, Widawa, Oława, Ślęza, Bystrzyca und Kaczawa. Der südliche Teil des Einzugsgebiets der mittleren Oder bilden dagegen die Vorgebirgsgebiete und Berggebiete. Sie umfassen das Einzugsgebiet der Flüsse Glatzer Neiße, Bober, Kwis und Lausitzer Neiße.

In der Woiwodschaft Dolnośląskie wurden folgende Gebiete mit erhöhtem Hochwasserrisiko definiert:

- Agglomeration von Wrocław aufgrund einer großen Bevölkerungsdichte, eines großen Vermögenswertes, Industrieanlagen mit einem erheblichen Gefahrenpotenzial, sowie hoher Kulturwerte und Lokalisierung von strategischen Anlagen, die für das Funktionieren von städtischen Gebieten eine entscheidende Rolle spielen.
- Kotlina Kłodzka aufgrund einer besonders hohen Bedrohung durch katastrophale Überflutungen (Berggebiet),
- West- und Mittel-Sudeten aufgrund einer erheblichen Bedrohung durch katastrophale Überflutungen, die für Berggebiete kennzeichnen sind,
- Kotlina Żytawska wegen der Verluste nach dem Hochwasser von 2010 (Grenzgebiet).

Im Rahmen des vorhandenen Schutzsystems konzentrieren sich die Bemühungen vor allem darauf, die Folgen des Hochwassers durch technische und nichttechnische Maßnahmen zu begrenzen. Technische Maßnahmen haben zum Ziel, die Höhe und den räumlichen Umfang der Hochwasserwelle durch Speicher, Umflutkanäle, Polder und Deiche zu beschränken. Bei nichttechnischen Maßnahmen handelt es sich um eher passive Bildungsmaßnahmen für Einwohner in potenzial gefährdeten Gebieten, sowie Einsatz von Schnellwarnsystemen und spezielle Hochwasser - Versicherungen.

Auf dem Gebiet der Woiwodschaft befinden sich:

- 12 multifunktionelle, große Speicher mit einem Gesamtspeichervolumen von 283,88 Mio. m³, einer Nutzungskapazität von 82,66 Mio. m³ und einer Überflutungsfläche von 3304 ha.
- 11 trockene Becken von eher lokaler Bedeutung. Sie helfen allerdings die Hochwasserschäden erheblich reduzieren, indem die Reaktionszeiten verlängert und die Evakuierung der Bevölkerung aus gefährdeten Gebieten schneller wird. Das Gesamtspeichervolumen der trockenen Becken beträgt 26,3 Mio. m³ und die Überflutungsfläche liegt bei rund 784,2 ha.
- 4 Polder als Bestandteil des Hochwasserschutzes in der Agglomeration von Wrocław im Rahmen des

Wroclawer Wasserknotens. Ihre Gesamtfläche beläuft sich auf 5928 ha und Gesamtspeichervolumen beträgt rund 48 Mio. m³,

- 133,2 km von Deichen (entlang der Oder und der Polder – 380 km), die vor Überflutungen eine Fläche von 154 990 ha schützen (8% der Gesamtfläche der Woiwodschaft). Rund 574,23 km der Deiche muss wiederaufgebaut bzw. saniert werden.

Woiwodschaft Lubuskie

Die größte Hochwassergefahr auf dem Gebiet der Woiwodschaft Lubuskie geht von den Flüssen Oder, Warthe, Bober, Lausitzer Neiße, Netze und Kwis aus, sowie vom Kanalnetz, mit dem die Flüsse und Wasserläufe verbunden werden. Im Einzugsgebiet der Oder können möglicherweise alle Hochwasserarten auftreten, wie etwa: Sturzfluten, Hochwasser durch Schneeschmelze, sowie im Winter: Eisstauhochwasser, Hochwasser durch Pfannkucheneis und Sturmhochwasser.

Kennzeichnend für die Woiwodschaft Lubuskie sind:

- Sturzfluten, die durch Platzregen, Frontregen oder Dauerregen verursacht werden; sie treten meistens von Mai bis September auf,
- Hochwasser durch Schneeschmelze entsteht durch eine plötzliche Schneeschmelze, oft in Verbindung mit Niederschlägen; Hochwasser durch Schneeschmelze wird vor allem im Februar, März und April beobachtet,
- Eisstauhochwasser entsteht, wenn sich die Bildung von Grundeis verengt, dh. allem im Dezember und Januar auf der Oder, Warthe und Netze.

Betroffen werden können dabei folgende flussnahe Ortschaften:

- an der Oder - Bytom Odrzański, Nowa Sól, Cigacice, Nietków, Krosno Odrzańskie, Cybinka, Ślubice, Górzycy, Kostrzyn nad Odrą, Deszczno, Bogdaniec, Krzeszyce,
- an der Warthe Gorzów Wlkp., Krobielewko, Świniary, Skwierzyna, Santok, Jeżyki, Kołczyn, Świerkocin, Witnica, Słońsk, Kostrzyn nad Odrą,
- an der Netze – Drezenko, Trzebiez, Goszczanowice, Górecko, Stare Polichno, Przynotecko,
- am Bober – Leszno Górne, Szprotawa, Żagań, Nowogród Bobrzański, Bobrowice, Dychów,
- An der Lausitzer Neiße – Gubin, Strzegów, Markosice, Żytowań.

Hochwassergefahr kann zudem entstehen durch das Versagen von Wasserbauanlagen in Pilichowice und Dychów am Bober, in Bledzewo an der Obra sowie infolge einer Anstauung des Wassers in Skoki bei Międzyrzecz auf dem Bukowieckie See.

Der grundlegende und wichtigste Bestandteil des Hochwasserschutzes sind Deiche. Nichtsdestoweniger ist auch der Einsatz von Polder – Pumpen, Pumpen mit hoher Effizienz, sowie anderer technischer Einrichtungen wie etwa Stauanlagen, Rückstauedeiche und Speicher von großer Bedeutung.

In der Woiwodschaft Lubuskie gibt es insgesamt 815 km Deiche, davon 250 km an der Oder. Dabei handelt sich ganz überwiegend um die Deiche der 2. Klasse. Auf vielen Strecken befinden sie sich in einem sehr schlechten technischen Zustand.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

In der Woiwodschaft Zachodniopomorskie stellt die Oder das größte Hochwasserrisiko dar, wobei die Entstehung aller Hochwasserarten (Sturzfluten, Hochwasser durch Schneeschmelze, Eisstauhochwasser und Sturmhochwasser) möglich ist. Die Überflutungen an der Oder durch starke Niederschläge und Schneeschmelze werden flussabwärts durch die Polder auf deutscher und polnischer Seite des Odraums und unter Gryfino reduziert, so dass sie keine ernsthafte Hochwassergefahr darstellen. Besonders gefährlich ist dagegen Lage an der niedrigen Oder und im Stettiner Haff bei Sturmfluten. Auch Eisstau und Schmelzwasser können im Winter und Frühjahr eine Hochwassergefahr zur Folge haben. Besonders bedroht sind dabei Gemeinden, die an der Oder und am Stettiner Haff liegen: Boleszkowice, Mieszkowice,

Cedynia, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Police, Szczecin, Stepnica, Świnoujście, Wolin, Kamień Pomorski, Nowe Warpno.

Das Hochwasserschutzsystem in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie besteht aus Deichen, Poldern und Uferbefestigungen. Wegen umweltspezifischer Einschränkungen (Landschaftspark Unteres Odertal) verlor der Oderraum sein ursprüngliches Potenzial im Bereich Wasserrückhaltung, denn seit 20 Jahren wurden hier keine Wartungsarbeiten durchgeführt. Man geht davon aus, dass die Wasserrückhaltungskapazität der Polder im Oderraum um ca. 30% geringer ist als die in den 80-er Jahren. Daher stellt eine plötzliche Erhöhung des Wasserstandes der Oder, die sich aus sonst hohen Wasserständen ergibt, ein großes Hochwasserrisiko dar. Aus diesem Grund muss ein sehr guter technischer Zustand der Hochwasserschutzanlagen gewährleistet werden.

Der grundlegende und wichtigste Bestandteil des Hochwasserschutzes in der Woiwodschaft Zachodniopomorskie sind die Deiche. Aus dem Register der ZZMiUW in Szczecin ergibt sich, dass die Gesamtlänge der Deiche rund 551 km beträgt. In den letzten vier Jahren wurden alle Deiche saniert, deren technischer Zustand nicht den geltenden technischen Anforderungen entsprach. In den Jahren 2008 – 2010 wurden 57,42 km Deiche entlang der Oder und dem Stettiner Haff saniert, davon auch Mündungsabschnitte von Flüssen, die in das Stettiner Haff und den Jamunder See münden.

Das Hochwasserschutzsystem im Odertal ist mit dem Hochwasserschutz beiderseits der Grenze verbunden. Im Zuge der in den letzten Jahren auf deutscher Seite vorgenommenen Sanierung der Deiche steigt das Hochwasserrisiko für Gebiete, die sich im polnischen Grenzraum befinden.

3.11.2.2 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf nationaler Ebene

Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030

Die staatliche Raumordnungspolitik im Bereich Hochwasserschutz hat u.a. folgende Ziele zu erreichen:

- Verbesserung des Schutzes gegen Naturkatastrophen durch Investitionen in technische und nicht-technische Wasserschutzmaßnahmen,
- integrierte Raumplanung innerhalb jeweiliger Gebietseinheiten, samt modernen Planwerken im Bereich der Wasserwirtschaft, die unter Berücksichtigung von hydrographischen Einheiten und Wasserregionen erstellt werden, dh. Hochwassergefahrenkarten, Hochwasserrisikokarten und Plänen für das Hochwasserrisikomanagement.

Im Rahmen der Arbeiten an der Strategie für das Einzugsgebiet der Oder wird die Zweckmäßigkeit der Entwicklung der Binnenschifffahrt auf bestehenden und geplanten Wasserwegen unter Berücksichtigung umfangreicher wirtschaftlicher Fragestellungen geprüft. Dabei handelt es sich um den Vergleich der externen Kosten der Binnenschifffahrt mit Kosten, die bei sonstigen Arten des Güterverkehrs entstehen, sowie mögliche Auswirkungen auf die geschützten Ökosysteme.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes gegen Naturkatastrophen umfassen Investitionen in Wasserbauanlagen, die von Bedeutung für den Hochwasserschutz sind und aufgrund der regionalen Analysen des Bedarfs im Bereich Gewässermanagement definiert wurden.

Bei der Entwicklung der Verkehrs- und Energieinfrastruktur werden potenzielle Gefahren mitberücksichtigt, die sich aus Planung und Bau von alternativen Zufahrtswegen und der Energieversorgung ergeben können. Geplant ist insoweit der Bau von mindestens zwei alternativen Freileitungen und Zufahrtswegen an hochwassergefährdete Gebiete. Prioritätsaufgabe ist dabei der Bau einer Linieninfrastruktur entlang den Flusstälern und der Ostseeküste. Vor diesem Hintergrund kommt dem Ausbau und der Modernisierung von Schutzeinrichtungen an der Ostseeküste eine besondere Rolle zu.

Programm für die Oder 2006

Das Hauptziel des Programms ist, Voraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung des ganzen Einzugsgebiets der Oder unter Beachtung der Umweltschutzes zu schaffen. Im Programm wurde sowohl nationalen, als auch internationalen Initiativen und der bilateralen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Rechnung getragen.

Dabei wird davon ausgegangen, dass durch die Umsetzung des Programms mindestens Hochwasserschäden aus dem Jahr 1997 beseitigt werden. Zudem soll ein neuer Plan für den Hochwasserschutz umgesetzt werden (in dem sowohl neue wissenschaftliche Erkenntnisse, als auch Erfahrungen des Hochwassers 1997 Berücksichtigung finden), als auch stabile Voraussetzungen für die Binnenschifffahrt auf der Strecke zwischen Gliwice und Szczecin geschaffen werden.

Folgende Ziele wurden im „Programm für die Oder 2006“ festgelegt:

- Erhöhung der Wasserrückhaltekapazität in Verbindung mit dem Hochwasserschutz (Polder und Speicher),
- Modernisierung und Ausbau des bestehenden passiven und aktiven Hochwasserschutzsystems, davon Errichtung eines modernen Überwachungs- und Warnsystems.
- Gewässer- und Umweltschutz,
- Erhalt und Wiederherstellung der Binnenschifffahrt,
- Nutzung der Oder und ihrer Nebenflüsse zur Erzeugung von erneuerbarer Energie,
- Erhalt und Renaturierung von Ökosystemen von Flüssen und Flusstälern.

Im Bereich des Hochwasserschutzes wird im Programm das Problem des Hochwasserschutzes großer Städte und der wertvollen Umwelt im Odertal ausführlich behandelt. Die Hochwasserschutzmaßnahmen richten sich vor allem an folgende Städte: Racibórz, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław und Ślubice. Geschützt sollen auch Gebiete werden, in denen Überflutungen oft auftreten und einen gewaltigen Verlauf haben (Kotlina Kłodzka und Einzugsgebiete anderer linken Nebenflüsse der Oder). Ein wichtiger Bestandteil des Programms ist auch das Gebiet der Warthemündung. Zu den wichtigsten Aufgaben gehören zur Zeit: Bau des Speichers in Racibórz Dolny (Polder), sowie Modernisierung des Wasserknotens von Wrocław.

In Bezug auf die Umweltmaßnahmen werden im Rahmen des Programms – das im ganzen Einzugsgebiet der Oder durchgeführt wird – zwei wichtigste Ziele der Wasserwirtschaft und der Umweltschutz verfolgt: Erreichung eines guten Zustands der Gewässer und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme (nach Anforderungen Wasserrahmenrichtlinie), sowie Verbesserung des Erhaltungszustands von Arten und Lebensraumtypen, die nach der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie im Natura 2000 Gebieten Schutz geschützt werden.

Was die Verkehrsfunktion des Flusses betrifft, geht man davon aus, dass die Wasserstraße der Oder die Anforderungen der III. Klasse der Schiffbarkeit erfüllen soll. Im Zuge des weiteren Ausbaus und der Modernisierung sollen langfristig auch die Anforderungen der IV. Klasse erfüllt werden. Dies kann die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt reduzieren und den Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr insgesamt steigern. Somit könnte auch die Oder mit dem westeuropäischen System der Wasserstraßen über den Oder – Spree – Kanal, den Oder – Havel – Kanal und später auch über den Oder – Donau – Kanal verbunden werden. Hierfür ist die weitere Modernisierung des Gliwicki – Kanals, sowie der Stauanlagen, Schleusen und der Regelungsbebauung an der frei fließenden Oder erforderlich. Vor allen Dingen muss die Wasserstufe in Malczyce möglichst schnell fertig gestellt werden. Das „Programm für die Oder 2006“ fördert zudem die Raumplanung zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Landnutzung, welche langfristig als ein effizientes Instrument des Hochwassermanagements angesehen wird.

Im Programm werden zudem weitere Maßnahmen zur Förderung der Oder als touristische Wasserstraße geplant, sowie Nutzung der bisher noch nicht erschlossenen energetischen Potenziale der Flüsse im Einzugsgebiet der Oder und Modernisierung bestehender Kraftwerke.

Mit der vollständigen Umsetzung des Programms wird das Einzugsgebiet der Oder vor katastrophalen Überflutungen besser geschützt werden. Somit soll auch eine Wasserstraße entstehen, die zwar auf jeweiligen Strecken unterschiedliche Regelungsbebauung aufweist, die allerdings die Beförderung von ca. 20 Mio. Tonnen Güter jährlich ermöglicht. Zudem sollen Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der Wasserstraße der Oder nach 2015 geschaffen werden.

Im Rahmen des „Programm für die Oder 2006“ werden folgende Schlüsselprojekte im Bereich des Hochwasserschutzes definiert:

- im Ober- und Mittellauf der Oder:
 - » Bau des Speichers Racibórz Dolny im Rahmen des Projekts Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder,
 - » Modernisierung des Wasserknotens von Wrocław im Rahmen des Projekts Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder
 - » Schutz der Stadt Słubice vor Hochwasser,
 - » Modernisierung des multifunktionellen Speichers Nysa auf der Glatzer Neiße,
 - » Verbesserung des Hochwasserschutzes der Städte Lewin Brzeski und Skorogoszcz an der Glatzer Neiße,
 - » Schutz der Kotlina Kłodzka vor Hochwasser, bei besonderer Berücksichtigung der Stadt Kłodzko,
 - » Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung zur Gewährleistung der Schiffbarkeit der Wasserstraße und eines reibungslosen Einsatz der Eisbrecher im Winter,
 - » Modernisierung des Überwachungs- und Programmierungssystems von hydrometeorologischen Parametern,
- im Unterlauf der Oder:
 - » Schiffbarmachung der Wasserstraße auf dem Dammschen See,
 - » Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung zur Gewährleistung der Schiffbarkeit der Wasserstraße und eines reibungslosen Einsatz der Eisbrecher im Winter,
- auf der Warthe:
 - » Schiffbarmachung des Flussbetts der Warthe im Stausee Jeziorsko,
 - » Bau des Speichers Wielowieś Klasztorna auf Prosna,
 - » Wiederherstellung der Wasserspeicherkapazität auf den Poldern in Dolina Konińsko – Pyzderska, davon auf dem Polder Golina.

Im Rahmen des „Programms für die Oder 2006“ in den Jahren 1998-2010 wurden folgende Projekte durchgeführt:

- Verbesserung des Hochwasserschutzes in Racibórz, Kędzierzyn – Koźle und Opole,
- Vorbereitungen zur Umsetzung des Projekts „Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder“ in den Jahren 2007-2015. Hierfür ist der Bau des trockenen Beckens in Racibórz geplant sowie Erreichung ähnlicher Sicherheitsstandards für die Agglomeration Wrocław.
- Wasserspeicherkapazitäten im Oberlauf der Oder wurden erhöht durch den Bau des Polders Buków (50 Mio. m³) sowie der Speicher Kozielno (18,4 Mio. m³) und Topola (28 Mio. m³),
- Es wurde ein Konzept des Hochwasserschutzes für die linken Nebenflüsse der Oder in ihrem Ober- und Mittellauf erarbeitet, sowie die Umsetzung folgender wichtigen Projekte vorbereitet: Schutz vor Hochwasser der Kotlina Kłodzka, sowie der Städte Nysa, Skorogoszcz und Lewin Brzeski,
- Zudem wurde mit Deutschland eine Vereinbarung über den Einsatz von Eisbrechern an der Grenzoeder ausgehandelt,
- das Niveau des Hochwasserschutzes in vielen kleineren Städten, wie etwa Wleń (an der Kwisza) wurde erhöht,

Geplante Fortschritte wurden dagegen in folgenden Bereichen nicht erreicht:

- Schutz des Mittel- und Oberlaufs der Oder durch die Gewährleistung einer Tiefe von 1,80 m zur Ermöglichung eines Einsatzes von Eisbrechern auf der ganzen, durch das Eisstauhochwasser gefährdeten, Strecke (von Szczecin bis Wrocław). Auch geeignete Eisbrecherflotte konnte nicht bereitgestellt werden.

- Die Vorbereitung zum vorbeugenden Hochwasserschutz der Stadt Ślubice

Die Kontrolle der NIK aus dem Jahr 2011 ergab, dass der schlechte technische Zustand der Deiche weiterhin ein großes Hochwasserrisiko darstellt. Zudem wurde im Kontrollbericht festgestellt, dass sich die Initiativen und Projekte zwar örtlich zur Beseitigung der Schäden des Hochwassers aus dem Jahr 2010 beitrugen, allerdings konnte der Hochwasserschutz in den Großstädten, in den dicht besiedelten Gebieten, sowie in Gebieten in denen häufige und gewaltige Überflutungen auftreten, nur geringfügig verbessert werden.

Andere Dokumente:

Das Projekt „OdraRegion” – Vorsorgender Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder unter besonderer Berücksichtigung des Einzugsgebiets der Warthe und des Stettiner Haffs” wurde in den Jahren 2005-2006 im Auftrag des Regierungsbevollmächtigten für das „Programm für die Oder 2006“ durchgeführt und aus den Mitteln der Europäischen Union kofinanziert. Das Programm verstand sich als die Ergänzung der Projekte OderRegio I i II. Sein Ziel war es, einen ausreichenden Hochwasserschutz durch die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Raumplanung, Wasserwirtschaft und Regionalentwicklung zu erreichen, u.a. in Anlehnung an der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Einzugsgebiet der Oder.

Das Projekt „OderRegio” – Vorsorgender raumplanerischer Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder – transnationales Handlungsprogramm” wurde in den Jahren 2003 – 2006 durchgeführt. Dabei wurden die Ergebnisse der ersten Etappe des Projekts mitberücksichtigt, als in den Jahren 1999-2001 das „Transnationale Konzept der vorsorgenden Raumplanung im Einzugsgebiet der Oder“ ausgearbeitet wurde. In seinem Arbeitsplan hatte das Projekt folgende Ziele formuliert:

- eine modellhafte, grenzüberschreitende Raumordnungs- bzw. Hochwasservorsorgeplanung,
- ein Konzept zur integrierten Regional- und Strukturentwicklung im Oderraum,
- eine planerische Vorbereitung zur Umsetzung konkreter Maßnahmen,
- eine verstärkte interkommunale Kooperation (Städtenetzwerk) zur Hochwasservorsorge,
- ein aktives Informationsmanagement zum besseren Verständnis für Hochwassergefahren und Schutzmaßnahmen.

Der Durchführungsbericht behandelt:

- die planerischen und rechtlichen Grundlagen und Instrumente im Hochwasserschutz,
- die Informations- und Entscheidungsgrundlagen, die das Projekt erarbeitet und im Oder-Atlas zusammengefasst hat,
- den transnationalen Handlungsrahmen mit der Bestandsaufnahme von Projekten und Maßnahmen zum Hochwasserschutz und Vorschlägen zu seiner weiteren Verbesserung,
- die Bedeutung, die Information und Kommunikation beim vorbeugenden Hochwasserschutz zukommt,
- Datenbank mit vorhandenen wasserwirtschaftlichen Einrichtungen und die in Planung befindlichen Objekte für den Hochwasserschutz (65 Wasserwirtschaftskarten im Maßstab 1:100.000).

Der Bericht bildet gute Grundlagen für die künftige transnationale Zusammenarbeit im Bereich Hochwasserschutz, insbesondere mit Blick auf die Erarbeitung gemeinsamer Strategien zum Umweltschutz (Hochwassermanagementspläne nach dem Entwurf der Richtlinie über den Hochwasserschutz in der Europäischen Union).

3.11.2.3 Festlegungen in strategischen Dokumenten auf woiwodchaftlichen Ebene

Woiwodschaft Dolnośląskie

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Dolnośląskie 2020

Ziel 4: Umweltschutz, effiziente Nutzung der Ressourcen, Anpassung an Klimawandel sowie Verbesserung der Sicherheit.

Makrobereich: Gesundheit und Sicherheit – Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Qualität und der Zugänglichkeit der medizinischen Dienstleistungen, sowie zur Reduzierung der Folgen von Überflutungen und anderen Naturkatastrophen in Niederschlesien und zur Verbesserung der öffentlichen Sicherheit und des Rettungsdienstes.

Prioritätsaufgaben:

- Schutz gegen Naturkatastrophen, davon insbesondere Beseitigung der Hochwassergefahr.

Im Entwurf des *Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie* wurden folgende Leitlinien und Maßnahmen festgelegt:

a) Einrichtung eines modernen Hochwassermanagementsystems durch die Organisation und Koordinierung des direkten und indirekten Hochwasserschutzes, davon:

- Umsetzung eines ausführlichen Plans zur Verbesserung des Wasserrückhalts (Speicher, Polder und kleine Retention) in Verbindung mit dem Schutz der Ökosysteme durch: Bau von Speichern mit einem Speichervolumen von über 5 Mio. m³, Bau von Flutungspoldern, Bau von Speichern zu Zwecken der kleinen Retention (gemäß dem „Programm für kleine Retention“ sowie Umsetzung der Maßnahmen zur Rückhaltung der Niederschläge.
- Stärkung der Deiche, davon: Bau von Rückstaudeichen in Nebenflüssen der Oder sowie Kanälen zur Wasserüberleitung; Sanierung von Flussbetten, insbesondere in gefährdeten Bereichen, wie etwa städtische Gebiete, Anlagen, von denen eine sekundäre Gefahr ausgehen kann, sowie in Berggebieten,
- Modernisierung des Wasserknotens von Wrocław,
- Schutz des Landes um Kłodzko vor Hochwasser,
- Schutz der Kotlina Żytawska und der Westsudeten vor Hochwasser,
- Ausbau der Hochwasserschutzeinrichtungen, des Kontroll- und Schnellwarnungssystems, sowie Förderung lokaler Warn- und Hochwasserschutzsysteme,
- Berücksichtigung der Beschränkungen in Bezug auf geplante Standorte von Anlagen, die sich negativ auf die Tätigkeit der Radarstation Pastewnik auswirken können,
- Entwicklung der vorbeugenden Maßnahmen in gefährdeten Gebieten;

b) Koordinierung der Systemmaßnahmen im Einzugsgebiet der Oder zur Umsetzung der vorsorgenden Raumplanung, davon:

- Einführung eines Systems zur Überwachung von Raumplanungsmaßnahmen in überschwemmungsgefährdeten Gebieten
- Abstimmung, Koordinierung und Vereinheitlichung von Maßnahmen und Grundsätzen der Raumordnung im Einzugsgebiet der Oder,
- Umsetzung und Aufnahme der Schlussfolgerungen des „Programms für die Oder 2006“ in Dokumente, die für nächste Programmplanungszeiträume erarbeitet werden, sowie in regionale operationelle Programme.

Woiwodschaft Lubuskie

Die Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Lubuskie sieht die Förderung des Baus und der Modernisierung der Hochwasserschutzeinrichtungen vor. Das Ziel soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Verbesserung des Umweltmanagement im Bereich Wasserrückhalt, sowie Gewährleistung des Hochwasserschutzes,
- Umsetzung von präventiven Maßnahmen und Reduktion der Folgen von Naturkatastrophen durch die Vorbeugung von ernsthaften Havarien sowie Bau und Sanierung von technischen Anlagen,
- Förderung der Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel, sowie Risikovorbeugung und Risikomanagement,
- Verbesserung der Versorgungssicherheit und der Kontinuität von Strom- und Energieversorgung,
- Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur für den Einsatz der Rettungsdienste, Polizeikräfte und Feuerwehr,

- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Polizei, Feuerwehr und sonstigen Diensten, die für die öffentliche Ordnung und Sicherheit zuständig sind,
- Erkennung der Gefahren und Einleitung von Maßnahmen gegen Cyberkriminalität.

In die *Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Lubuskie* wurden die Schlussfolgerungen des „Programms für die Oder 2006“ in Bezug auf die Woiwodschaft Lubuskie aufgenommen. Die Leitlinien für die Raumbewirtschaftung schreiben bis 2015 die Umsetzung von flächendeckenden Maßnahmen im Bereich der Wasserbauanlagen vor, was sich erheblich zur Reduzierung der Folgen von künftigen Überflutungen beitragen soll.

Woiwodschaft Zachodniopomorskie

In der *Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Zachodniopomorskie* wurden die Fragen des Hochwasserschutzes nicht behandelt.

Im *Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Zachodniopomorskie* wurden dagegen folgende Ziele formuliert:

- Umsetzung bis 2015 der strategischen Projekten des Amtes für Meliorationen und Wasseranlagen in Szczecin, davon die Reduzierung der Hochwassergefahr durch die Sanierung von rund 150 km Deiche an folgenden Flüssen: Oder, Wieprza, Parsęta, Grabowa, sowie am Stettiner Haff und folgenden Seen: Dąbie, Jamunder See, Resko Przymorskie und Bau von Speichern Kładkowo-Gabin und Liwia Łuża,
- Umsetzung des „Programms für die Oder 2006“ – Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung auf der Grenzoder zur Gewährleistung eines reibungslosen Einsatz der Eisbrecher im Winter, sowie Ausführung technischer Arbeiten am Dąbie – See zur Erleichterung des Abflusses der Eischollen von der Oder.

3.11.2.4 Entwicklungspotenziale – und Hindernisse

Entwicklungspotenziale

- Kooperation in jeweiligen Bereichen in Bezug auf die Grenzoder, sowie Aufteilung der Kompetenzen nach den deutsch – polnischen Abkommen im Bereich der Wasserwirtschaft und der Schifffahrt, sowie Genehmigung anderer Leitlinien,
- deutsch – polnisches Abkommen (die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen), in dem formell-rechtlich und materiell drei Themenbereiche geregelt werden: Modifikationen der Regulierungsbebauung auf der Grenzstrecke der Oder, Vertiefung der Fahrrinne über den Dąbie – See, sowie Verbindung des Hafens in Schwedt mit der Ostsee für See- und Binnenschiffsverkehr als die Grundlage für Umsetzung von praktischen Maßnahmen,
- Es wurde bereits eine Reihe von Programmen und Projekten umgesetzt („Programm für die Oder 2006“ „OderRegio“, „Odra Region“), Erstellung der Hochwasserschutzstudie durch die RZGW sowie der vorläufigen Bewertung des Hochwasserrisikos durch die KZGW,

Entwicklungshemmnisse

- schlechter technischer Zustand der Deiche. Bei den meisten Deichen werden die normative Anforderungen an eine sichere Erhöhung der Deichkrone über Bemessungshochwasser und Kontrollhochwasser nicht erfüllt,
- Kumulierung von Hochwasserrisiken,
- das Hochwasserschutzsystem ist nicht ausreichend,
- Dem vorsorgenden raumordnerischen Hochwasserschutz wird bei der Reduzierung der Hochwasserschäden nicht genug Rechnung getragen,
- Probleme mit der Umsetzung des „Programms für die Oder 2006“ .
- Bisher wurden keine neuen Investitionen getätigt, nur Notsanierungen wurden durchgeführt,
- Aufgrund einer großen Anzahl der beteiligten Akteure und der Aufteilung der Zuständigkeiten mangelt es derzeit an der Koordination der Maßnahmen,

- Kooperation mit der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Wasserwirtschaft in Grenzgewässern.
- Internationales Einzugsgebiet der Oder,
- Umsetzung der Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (Hochwasser-richtlinie),
- gut entwickelte institutionelle Zusammenarbeit im Bereich Hochwasserschutz,
- Beispiele für Kompromisse zwischen Hochwasser- und Umweltschutz,
- umfangreiche wissenschaftliche Erfahrungen, Kenntnis des Problems, technische Dokumentation liegt vor,
- hohes Bewusstsein für das bestehende Hochwasserrisiko,
- Berücksichtigung der wertvollen Umwelt im Hochwasserschutzsystem (z.B. erforderliche Überschwemmungen der Auswälder in regelmäßigen Zeitabständen),
- Interesse der Bevölkerung am Hochwasserschutz;
- Mögliche Konflikte mit Naturschutzgebieten (Nationaler Park, Landschaftsparks, geschützte Landschaften, Natura 2000 Gebiete)
- umweltspezifische Einschränkungen, die sich aus Bestimmungen der EU- Richtlinien ergeben, davon insbesondere der: Vogel- und Habitat-Richtlinie,
- Druck auf die Bewirtschaftung von flussnahen Gebieten,
- räumliche Konflikte und Umweltkonflikte,
- Es besteht kein System von Hochwasser – Versicherungen,
- Es mangelt an effizienten Rechtsvorschriften sowie einer effizienten Umsetzung des Wasserrechts in gefährdeten Gebieten,
- Es besteht kein deutsch – polnisches Konzept für die Regulierung der Grenzoder, sowie kein deutsch – polnisches Abkommen, die eine praktische Umsetzung eines solchen Konzeptes ermöglichen würde,

3.11.2 Ziele und Leitlinien der Raumordnungspolitik

ZIEL 1.	Effizientes Hochwassermanagement
----------------	---

Richtung 1. Umsetzung eines Hochwassermanagementsystems im grenzüberschreitenden Kontext.

Maßnahme 1. Wiederaufbau und Sanierung der Deiche im Unterlauf der Oder.

Bereits angefangene Investitionen (bis 2015):

- Bau und Sanierung von Deichen – die Oder, das Stettiner Haff, das Dąbie – See, Wyspa Pucka, Wyspa Policka, Przytór, Łunowo – insgesamt 62,74 km,
- Bielinek, Osinów Dolny – 9,8 km der Deiche,
- Odra w Gryfinie – 4 km der Deiche,
- Die Oder in Szczecin-Klucz und Szczecin-Żydowce – 2,9 km der Deiche,
- die Oder – zwischen der Grenze der Woiwodschaft Zachodniopomorskie und Szczecin 19,799 km;

Maßnahme 2. Modifizierung der Regelungsbebauung auf der Grenzoder sowie Vertiefung der Fahrrinne durch den Dąbie – See zur Gewährleistung einer Tiefe von 1,80 m. Ziel des Umbaus ist Ermöglichung des Einsatzes der polnischen und deutschen Eisbrecher auf der Strecke zwischen Warthemünde und Widuchowa - gemeinsame deutsch – polnische Maßnahme.

Maßnahme 3. Einrichtung eines komplexen Systems zur Wasserrückhaltung (Speicher, Polder, kleine Retention) in Verbindung mit dem Schutz von Ökosystemen - Bau, Ausbau und Modernisierung der Speicher gemäß dem „Programm für die Oder 2006“.

Bereits angefangene Investitionen (bis 2020):

- Bau des Speichers Racibórz (Woiwodschaft Śląskie),
- Bau des Speichers Kamieniec Ząbkowicki (Woiwodschaft Dolnośląskie),
- Bau des Speichers Pielgrzymka (Woiwodschaft Dolnośląskie),
- Bau des Speichers Wielowieś Klasztorna (Woiwodschaft Wielkopolskie),
- Bau eines Ringdeiches mit Deichbauten sowie Sanierung und Stärkung der bestehenden Deiche auf der Strecke von 6,5 km in Słubice,
- Wiederaufbau und Sanierung der Deiche auf der Strecke Górzycza-Kostrzyn nad Odrą – mit einer Gesamtlänge von 10,8 km,
- Umbau und Sanierung der Regelungsbebauung an der Grenzoder bei der Warthemündung;

Maßnahme 4. Verbesserung der Deiche im Mittellauf der Oder, davon:

- Maßnahmen zur Vertiefung der Retentionsräumen ohne Verlegung von Deichen,
- Bau von Rückstaudeichen in Nebenflüssen der Oder,
- Bau von Kanälen zur Wasserüberleitung (Entlastungskanäle),
- Sanierung von Flussbetten, insbesondere in gefährdeten Bereichen;

Bereits angefangene Investitionen (bis 2020):

- Verlegung des Deiches Domaszków-Tarchalice,
- Bau eines Entlastungskanals in Nowa Sól,
- Umsetzung von Raumordnungsmaßnahmen zur Rückhaltung der Niederschläge,
- Verlegung des Deiches „Wężyska – Chlebowo“ beim Fährübergang in der Stadt Połeczko.

Richtung 2. Schutz von Gebieten, die in besonderer Weise durch Hochwasserschäden betroffen werden können.

Maßnahme 1. Modernisierung des Wasserknotens von Wrocław:

- Bau und Umbau der Deiche, davon u.a. deren Erhöhung und Verbreiterung,
- Beseitigung von Deichen,
- Erhöhung der Kapazität,
- Umbau der Brücken;

Bereits angefangene Investitionen:

- Blizanowice-Trestno – Umbau des Deiches,
- Radwanice – Sanierung des Polderdeiches auf der Strecke Droga Opolska - Siechnice,
- Siechnice – Umbau des Deiches,
- Szczepin – Umbau des Deiches,

- Kozańów – Umbau des Deiches,
- Maślice – Umbau des Deiches,
- Prace Odrzańskie – Umbau des Deiches,
- Janówek – Umbau des Deiches,

Maßnahme 2. Hochwasserschutz der Kotlina Kłodzka, Kotlina Żytawska, Nowa Sól und der Stadt Żagań.

ZIEL 2.	Koordinierung der Systemmaßnahmen im Einzugsgebiet der Oder
Richtung 1.	Erarbeitung der Dokumente nach Anforderungen der Hochwasserrichtlinie (KZGW): • vorläufige Bewertung des Hochwasserrisikos bis Dezember 2011 (liegt vor), • Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten bis Dezember 2013, • Hochwasserrisikomanagementpläne bis Dezember 2015;
Richtung 2.	Umsetzung des Programms für die Oder 2006“. Maßnahme 1. Umsetzung und Aufnahme der Schlussfolgerungen des „Programms für die Oder 2006“ in Dokumente, die für nächste Programmplanungszeiträume erarbeitet werden, sowie in regionale operationelle Programme. Maßnahme 2. Aktualisierung und Ausbau des Geodatenystems für das Einzugsgebiet der Oder (SIPDO im Rahmen des „Programms für die Oder 2006“
Richtung 3.	Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Einrichtungen, die sich am Hochwasserrisikomanagement im Einzugsgebiet der Oder beteiligen; Stärkung der vorsorgenden Maßnahmen in gefährdeten Gebieten, davon auch der Rolle der Raumplanung. Maßnahme 1. Berücksichtigung des Hochwasserschutzes, insbesondere in städtischen Gebieten, bei der Erstellung von Ortsplänen, sowie der Studien der Bedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung. Maßnahme 2. Kooperation zwischen Gebietskörperschaften auf nationaler und internationaler Ebene (Deutschland) zur Umsetzung des Hochwasserschutzprogramms. Maßnahme 3. Koordinierung und Abstimmung von Raumordnungsmaßnahmen, insbesondere für den Fall, dass deren Umsetzung im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit das Hochwasserrisiko auf jeweiligen Flüssen erhöht. Maßnahme 4. Überwachung von Raumordnungsmaßnahmen und Investitionen in gefährdeten Gebieten. Maßnahme 5. Abstimmung und Koordinierung der Maßnahmen, sowie Vereinheitlichung der Grundsätze der Raumbewirtschaftung im Einzugsgebiet der Oder; Förderung der Initiativen sowie der internationalen und regionalen Zusammenarbeit im Bereich des vorsorgenden raumordnerischen Hochwasserschutzes. Maßnahme 6. Ausbau der Instrumente zur Vorhersage von Überschwemmungen, sowie der Kontroll- und Schnellwarnungssysteme, Förderung lokaler Warn- und Hochwasserschutzsysteme, Maßnahme 7. Umsetzung von Informations- und Bildungsmaßnahmen im Bereich des vorsorgenden raumordnerischen Hochwasserschutzes. Die Maßnahmen richten sich an die Bevölkerung in gefährdeten Gebieten.

4. GRUNDSÄTZE DER ÜBERREGIONALEN ZUSAMMENARBEIT UND INSTRUMENTE DER RAUMORDNUNGSPOLITIK IM GRENZRAUM.

4.1. Grundsätze der Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung auf regionaler Ebene

Bei der Raumplanung handelt es sich um ein rechtliches Instrument zur Regelung der Bewirtschaftungsbedingungen durch die Erstellung von Planwerken und Strategiedokumenten auf kommunaler, woiwodschaftlicher und nationaler Ebene.

Die Erarbeitung des Dokuments *Studium der räumlichen Integration des polnischen Teils des deutsch – polnischen Grenzraums*, im Folgenden Studium genannt, wurde auf der VI. Sitzung der Deutsch-Polnischen Raumordnungskommission in Auftrag gegeben (das IPPON – Projekt) (Szczecin, Mai 2006). Das Dokument sollte die erste Etappe der Arbeiten sein an einem gemeinsamen, deutsch – polnischen Projekt, das sich auf ein kohärentes funktionelles Gebiet zwischen den Ballungsräumen Berlin, Poznań, Szczecin, Wrocław, Dresden und gegebenenfalls auch Prag, bezieht. Es steht zu erwarten, dass das Projekt zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des genannten Gebiets im europäischen Kontext beiträgt.

Diese Aufgabe ergibt sich aus Art. 46 des Gesetzes vom 27. März 2003 über die Raumplanung und –bewirtschaftung (Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Danach koordiniert der für die Regionalentwicklung zuständige Minister die grenzüberschreitende und grenznahe Raumwirtschaftspolitik²².

Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe arbeiten die Woiwodschaften des Westpolens: Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie aufgrund der Vereinbarung vom 28. Juni 2010 mit dem Minister für Infrastruktur (jetzt: Minister für Regionalentwicklung) zusammen. Nach dem Gesetz vom 13. Juli 2013 über die Änderung des Gesetzes über die Bereiche der Regierungsverwaltung und einiger anderer Gesetze wurde am 1. Januar 2013 der Minister für Regionalentwicklung eine Partei der genannten Vereinbarung. In dem IPPON – Dokument wurden räumliche Prioritäten festgelegt sowie Grundlagen für Entscheidungen über die Gestaltung einer gemeinsamen, kohärenten Raumordnungspolitik im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums geschaffen. Bei den deutsch – polnischen Regierungskonsultationen am 21. Juni 2011 wurde die „Gemeinsame Erklärung der Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen zum 20. Jahrestag der Unterzeichnung des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit“ samt dem Programm der Zusammenarbeit beschlossen.

In dem Programm der Zusammenarbeit heißt es: „Im Bereich der Raumordnung wollen wir die in den Jahren 1992/93 ausgearbeiteten Empfehlungen zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aktualisieren, und mit dem Vorhaben „Wettbewerb für modellhafte Kooperationsprojekte im deutsch-polnischen Grenzraum“ möchten wir Anstöße für kreative zukunftsgerichtete Ideen geben. Wir werden die Erarbeitung der gemeinsamen Vision einer Strategie für die Entwicklung der grenznahen Räume Deutschlands und Polens unterstützen“.

Hauptziel der Studie ist es, Entwicklungsrichtungen für den deutsch – polnischen Grenzraum zu bestimmen. Somit soll die räumliche Kohärenz dieser Gebiete gesteigert und den Herausforderungen der Europäischen Union in Bezug auf die Integration gerecht werden. Voraussetzung für die Erreichung der genannten Ziele ist die Ausarbeitung einer kohärenten Raumordnungspolitik im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraum. Zudem sind innovative Formen der überregionalen Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung, sowie neue Standards für Planwerke und Informationssysteme mit Angaben zu Raumplanungsmaßnahmen erforderlich. Schließlich müssen auch Instrumente geschaffen werden, mit denen die Erstellung von Planwerken und Programmdokumenten für die finanzielle Vorschau der EU in den Jahren 2014-2020 erleichtert wird.

Sämtliche Fragen zu Raumplanung und –bewirtschaftung in Polen wurden in dem Gesetz vom 27. März 2003 über die Raumplanung und –bewirtschaftung geregelt (Dz. U. von 2003 Nr. 80 Pos. 717 mit späteren Änderungen). In dem genannten Rechtsakt werden drei Stufen der Raumplanung eingeführt – kommunale, woiwodschaftliche und nationale Ebene.

²² Der Wortlaut nach dem Gesetz vom 13. Juli 2012 über die Änderung des Gesetzes über die Bereiche der Regierungsverwaltung und einiger anderer Gesetze (Dz. U. von 2001, Pos. 951).

Kommunale Raumplanung umfasst die Gestaltung und Umsetzung der Raumordnungspolitik auf dem Gebiet der Gemeinde, davon Verabschiedung von zwei Dokumentarten: der Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde sowie des örtlichen Raumbewirtschaftungsplans.

Die Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung legt Leitlinien für die Raumordnungspolitik der Gemeinde fest, davon auch lokale Grundsätze der Raumbewirtschaftung. Berücksichtigt werden dabei die Grundsätze der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, die Bestimmungen der Entwicklungsstrategie und des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft, sowie die Entwicklungsstrategie der Gemeinde, soweit eine solche besteht. Die Festlegungen der Studie sind für die Organe der Gemeinde bei der Erstellung der örtlichen Raumbewirtschaftungspläne verbindlich.

Der örtliche Raumbewirtschaftungsplan setzt die Nutzungen einzelner Flächen fest, davon auch für öffentliche Investitionen, sowie Grundsätze der Bewirtschaftung und Bebauung.

Vor dem Beschluss über die Erstellung eines örtlichen Raumbewirtschaftungsplans prüft der Gemeindevorsteher, Bürgermeister bzw. Stadtpräsident, inwieweit die zu erwartenden Bestimmungen des Plans mit Festlegungen der Studie übereinstimmen. Bei dem örtlichen Raumbewirtschaftungsplan handelt es sich um einen örtlichen Rechtsakt.

Im Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft wird den Festlegungen der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, den Programmen mit Regierungsaufgaben zur Umsetzung von Investitionen des öffentlichen Ziels von nationaler Bedeutung, den Festlegungen der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft, sowie den Investitionen des öffentlichen Ziels von überlokaler Bedeutung Rechnung getragen, die in Dokumenten vorgesehen sind, die durch den Sejm der Republik Polen, den Ministerrat, den zuständigen Minister oder Sejmik der Woiwodschaft genehmigt wurden. Im Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft werden auch u.a. Leitlinien für die grenzüberschreitenden Verflechtungen festgelegt.

Die Gestaltung und Umsetzung der staatlichen Raumordnungspolitik obliegt dem Ministerrat und kommt in der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes zum Ausdruck. Der für die Regionalentwicklung zuständige Minister erstellt – unter Berücksichtigung der in Strategiedokumenten der Regierung vorgesehenen Ziele – die Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, in der den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung des Landes aufgrund der in gesonderten Vorschriften genannten naturräumlichen, kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Rechnung getragen wird. Der Minister für Regionalentwicklung ist darüber hinaus für die Zusammenarbeit in diesem Bereich zuständig.

Seit dem 1. Januar 2013 gehören zu Aufgaben des für die Regionalentwicklung zuständigen Ministers auch: Prüfung, ob die Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften mit der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes übereinstimmen, Koordinierung der grenzüberschreitenden und grenznahen Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung und Raumbewirtschaftung, sowie Erstellung von regelmäßigen Berichten zur Raumbewirtschaftung des Landes.

Durch die Aufnahme in den Zuständigkeitsbereich des Ministers für Regionalentwicklung der Themenbereiche Raumwirtschaftsplanung und Raumwirtschaftsbewirtschaftung auf regionaler und nationaler Ebene, sowie der Städtepolitik, wurden Voraussetzungen für die Integration der Raumbewirtschaftungsfragen und der geplanten Entwicklung des Landes geschaffen.

Dadurch können auch Ziele der Raumordnungspolitik und denen der Regionalentwicklung abgestimmt werden, sowie die strategische Planung besser an Programme angepasst werden, die aus den EU-Geldern finanziert werden. Dies ermöglicht wiederum eine bessere Koordinierung zwischen Tätigkeit öffentlicher Einrichtungen und staatlicher Politik. Auch die Kohärenz der Maßnahmen, die im institutionellen und legislativen Bereich ergriffen werden, verbessert sich, was sich zur Steigerung der Effizienz der Raumplanung und der Entwicklungsmaßnahmen beiträgt.

Im Laufe der Planungsverfahren gibt es auch den Informationsfluss zwischen Dokumenten auf allen Ebenen der Raumplanung. Dies erfolgt über Anträge, Stellungnahmen und Abstimmungen. Zu Beginn der Arbeiten an der Erstellung eines Dokuments, informiert die zuständige Behörde alle Beteiligten darüber, dass sie mit Erstellung eines Plans/einer Studie beginnt und fordert sie auf, Anträge in Bezug auf das betreffende Dokument einzureichen. Nach Erarbeitung eines Entwurfs des jeweiligen Dokuments werden

die beteiligten Behörden um die Übermittlung ihrer Stellungnahmen ersucht. Dadurch wird der Entwurf mit Behörden abgestimmt, die in gesonderten Vorschriften genannt werden.

Die Minister und Behörden der Regierungsverwaltung erstellen - im Rahmen ihrer sachlichen Zuständigkeit - Programme mit Regierungsaufgaben zur Umsetzung von Investitionen des öffentlichen Ziels, sowie ersuchen den Marschall der jeweiligen Woiwodschaft, die genannten Programme in den Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft aufzunehmen. Darüber hinaus, seit dem 1. Januar 2013, prüft der für die Regionalentwicklung zuständige Minister nach, ob die Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften mit der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes übereinstimmen.

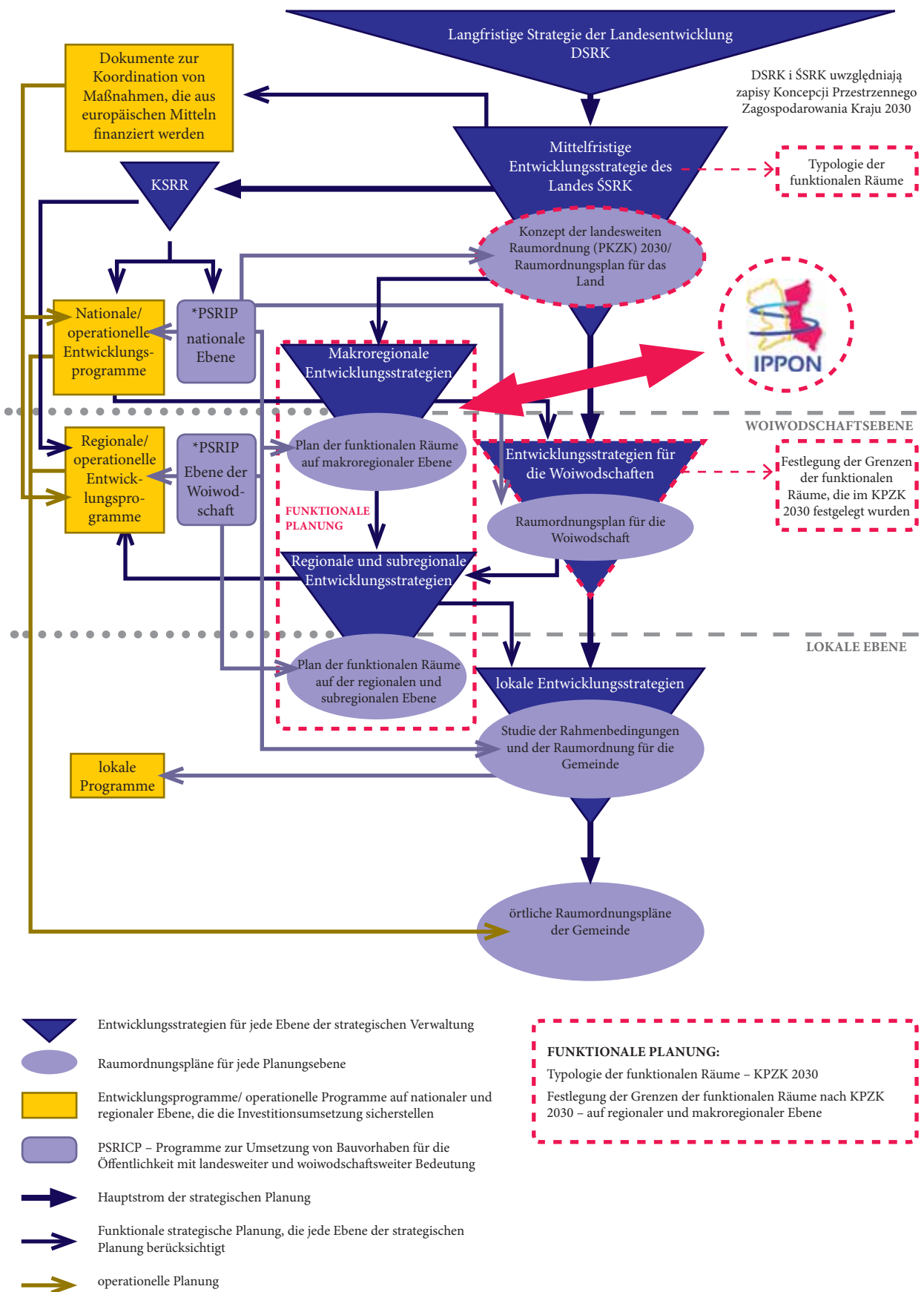
Der Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft verbindet die Planung auf nationaler Ebene mit örtlichen Raumplänen und formuliert Vorschläge für die Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes, Raumbewirtschaftungspläne für e Gebiete sowie internationale Raumplanungsprojekte. Andererseits bildet er die Grundlage für die Formulierung der Empfehlungen auf regionaler Ebene für Studien der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung sowie örtliche Raumbewirtschaftungsplänen und für deren Bewertung im Hinblick auf Erreichung von regionalen Zielen. Für lokale Selbstverwaltungen und Investoren dient der Raumbewirtschaftungsplan als Informationsquelle über bewährte Praktiken im Bereich der Raumbewirtschaftung.

Beim Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft handelt es sich um einen inneren Rechtsakt – er ist für die Behörden und Organisationseinheiten der Selbstverwaltung der Woiwodschaft verbindlich, sowie für andere Behörden in Fragen, die mit ihnen abgestimmt wurden. Nachdem die Fristen für Tätigkeit einer Investition des öffentlichen Ziels von überlokaler Bedeutung festgesetzt sind und Bedingungen für deren Aufnahme in den örtlichen Raumbewirtschaftungsplan feststehen, nimmt man die Festlegungen des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft in die örtliche Raumbewirtschaftungspläne auf. Die Abstimmungen in diesem Bereich werden zwischen dem Marschall der Woiwodschaft und dem Gemeindevorsteher, Bürgermeister bzw. Stadtpräsidenten gemacht.

Das in Polen geltende System der Raumplanung, die hier in Kürze beschrieben wurde, wird sich in den nächsten Jahren bis hin zur Integrierung der sozioökonomischen Strategieplanung mit Raumordnungspolitik auf nationaler und regionaler Ebene entwickeln. Der Grund dafür ist, dass sich die Strategiedokumente in diesen Bereichen sowohl inhaltlich, als auch methodologisch verstärkt decken. Geplant sind auch Maßnahmen zur Umsetzung der genannten Politik auf der Ebene lokaler Raumplanungsdokumente. Die Grundlage für eine solche Integration der Regionalpolitik ergibt aus dem Bestreben der Europäischen Kommission, der Regionalpolitik eine starke territoriale Ausrichtung zu verleihen. Dieser Ansatz wurde auch in das nationale Strategiedokument aufgenommen, - die Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030 – und durch den Beschluss des Ministerrates vom 13. Dezember 2011 genehmigt. Das geänderte nationale System der Raumwirtschaftsplanung, in dem die Planungsmaßnahmen auf sozialer und wirtschaftlicher Ebene berücksichtigt werden, zeigt die Abbildung 29. Sie wurde erstellt aufgrund des genannten Beschlusses des Ministerrates, der am 27. April 2012 veröffentlicht wurde. Eine der wichtigsten Regelungen, die in der Abbildung gezeigt wird, bezieht sich auf die Durchdringung der Raumordnungspolitik auf nationaler Ebene direkt in regionale oder gar in lokale Ebene über das Instrument „funktionelle Räume“, für welche geeignete Planwerke (Studien) erarbeitet werden.

Die Studie fügt sich in die geplante Struktur des geänderten Systems der Raumwirtschaftsplanung gut ein, denn sie enthält nicht nur Festlegungen auf regionaler Ebene, sondern auch Leitlinien auf lokaler Ebene für Städte, die sich im grenzüberschreitenden Kontext entwickeln. Da der ganze deutsch – polnische Grenzraum in der KPZK 2030 als das Gebiet mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen für die mitteleuropäische Region bezeichnet wurde – können die Ergebnisse der IPPON – Projekts als ein Modellansatz für die grenzüberschreitende Integration auf lokaler Ebene angesehen werden. Das Dokument bildet zudem Grundlagen für die Erarbeitung einer makroregionalen Entwicklungsstrategie für den deutsch – polnischen Grenzraum nach Regelungen der KPZK. Der Bereich versteht sich auch als ein Vorschlag für die Festlegung der räumlichen Grenzen des künftigen Untersuchungsgebiets. Die Festlegungen der Studie werden vor allem auf der Ebene der Strategiedokumente umgesetzt, dh. in Raumbewirtschaftungsplänen der Woiwodschaften und auch in der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030*.

Abbildung 29. Geplantes hierarchisches System der Raumplanung in Polen



Quelle: Konzept der Landesweiten Raumplanung 2030, dass im Beschluss Nr. 239 des Ministerrates vom 13. Dezember 2011 angenommen wurde

4.2. Instrumente der Raumordnungs- und Regionalpolitik im Rahmen der neuen Finanziellen Vorschau (2014-2020)

Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklungspolitik der polnischen Regionen, davon auch im Grenzraum, ist die Verfügbarkeit der Strukturfonds der Europäischen Union. Entscheidungen über die Höhe und allgemeine Zweckmäßigkeit der Strukturfonds werden alle sechs Jahre getroffen. Die Förderperiode 2007-2013 kommt jetzt zu Ende. Über die neue Förderperiode 2014-2020 wird es gerade diskutiert. Auch die Höhe der Mittel für Polen steht zur Zeit zur Debatte. Es ist allerdings zu erwarten, dass Polen einen vergleichbaren Betrag erhält, als in den Jahren 2007-2013, dh ca. 72,9 Milliarden EUR. In den Jahren 2014-2020 wird die Umsetzung der EU-Fonds in Polen allerdings dezentraler erfolgen.

Die Reform der Strukturpolitik der Europäischen Union ergibt sich auch aus der Umsetzung der Strategie „Europa 2020“. Ihre wichtigsten Ziele sind Förderung des intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. Unter der Förderung eines intelligenten Wachstums versteht man die Erhöhung der Aufwendungen für Wissen, Innovation, Bildung und Digitaltechnik. Nachhaltige Entwicklung bedeutet dagegen effizientere Nutzung der Ressourcen bei gleichzeitiger Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Integratives Wachstums bedeutet höhere Beschäftigungsraten in der Europäischen Union, Verbesserung der Kompetenzen und Armutsbekämpfung. Diese Ziele werden mittels sieben Leitinitiativen und 10 integrierter Leitlinien für Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik verfolgt. Zu den genannten Leitinitiativen gehören:

1. Innovationsunion;
2. Jugend in Bewegung;
3. Digitale Agenda für Europa;
4. Ressourcenschonendes Europa;
5. Industriepolitik im Zeitalter der Globalisierung;
6. Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten;
7. Europäische Plattform gegen Armut und soziale Ausgrenzung.

Geplant ist die Reform der Strukturpolitik der Europäischen Union, indem u.a. ihre Ziele im Gemeinsamen Strategischen Rahmen vereinigt werden. Die Kohäsionspolitik besteht dabei aus folgenden Strukturfonds: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Europäischer Sozialfond, Kohäsionsfond, Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und Europäischer Meeres- und Fischereifonds. Die wichtigsten Änderungen der Kohäsionspolitik wurden durch die Europäische Kommission am 6. Oktober 2011 in Entwürfen der Verordnungen zu den genannten EU- Fonds dargestellt. Die Förderung soll nunmehr im Rahmen der 11 thematischen Schwerpunkte gewährt werden:

1. Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation;
2. Verbesserung der Zugänglichkeit, Nutzung und Qualität der Informations- und Kommunikationstechnologien;
3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
4. Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft;
5. Förderung der Anpassung an den Klimawandel sowie der Risikoprävention und des Risikomanagements;
6. Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz;
7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;
8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;
9. Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut;
10. Investitionen in Bildung, Qualifikation und lebenslanges Lernen;
11. Verbesserung der institutionellen Kapazitäten und einer effizienten öffentlichen Verwaltung.

Aus der vorläufigen Mittelzuweisung für Polen in den Jahren 2014 –2020, die u.a. aufgrund der Gesetzesvorschläge der Europäischen Kommission berechnet wurde, ergeben sich erhebliche Änderungen im Bereich der Entwicklungspolitik. Mehr EU-Gelder werden in den Bereichen. Forschung, technologische Entwicklung und Innovation bereitgestellt. Dies kann sich insbesondere auf die Entwicklung von Metropolen und nationaler Zentren für nachhaltige Entwicklung positiv auswirken, die zum Antriebsfeder der Wirtschaft im polnischen Teil des deutsch – polnischen Grenzraums werden können. Weniger Fördermittel werden dagegen für die Entwicklung kultureller Einrichtungen zur Verfügung stehen. Deshalb sind Projekte in diesem Bereich verstärkt in Verbindung mit Schwerpunkten Innovation, Digitalisierung, Unternehmergeist und Entwicklung des Humankapitals durchzuführen. Auch die Mittel für die Förderung des nachhaltigen Verkehrs werden reduziert, obwohl sie weiterhin den Großteil aller EU-Gelder ausmachen). Diese Kürzungen müssen durch einen verstärkten Einsatz öffentlicher Mittel kompensiert werden. Erhöht werden dagegen die Fördermittel im Bereich Energieeffizienz und CO₂-arme Wirtschaft. Es wird allerdings nicht möglich sein, die Durchführung von großen Energieprojekten (mit Ausnahme von erneuerbaren Energiequellen) aus den Mitteln der Strukturfonds zu finanzieren.

Die Art und Umfang der Fördermittel, die im Rahmen der EU-Strukturfonds in der neuen Förderperiode 2014-2020 bereitgestellt werden, wird in einem Partnerschaftsvertrag zwischen der Europäischen Kommission und der Regierung der Republik Polen geregelt. In dem genannten Vertrag werden die Anzahl und der Umfang der operationellen Programme, Grundzüge des Systems für deren Umsetzung sowie Interventionsbereich in jeweiligen thematischen Bereichen festlegt. Es wird davon ausgegangen, dass in den Jahren 2014-2020 auf nationaler Ebene eine Reihe von Programmen der territorialen Zusammenarbeit sowie 8 operationelle Programme durchgeführt werden. Auf regionaler Ebene ist die Durchführung von 16 regionalen operationellen Programmen geplant, die zugleich aus zwei Strukturfonds finanziert werden sollen. In den Jahren 2014-2020 stehen folgende Programme auf dem Plan:

1. operationelles Programm im Bereich Innovation, Forschung und Verflechtungen mit Unternehmen;
2. operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
3. operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
4. operationelles Programm im Bereich digitale Entwicklung;
5. operationelles Programm im Bereich Entwicklung des ländlichen Raums;
6. operationelles Programm im Bereich Entwicklung der maritimen Gebiete und der Fischereigebiete;
7. Programm für technische Hilfe;
8. operationelles Programm in Bezug auf Ostpolen;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. regionale operationelle Programme, die aus den Mitteln des EFRE und ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden.

Alle genannten Vorschläge wurden durch das Ministerium für Regionalentwicklung an sonstige Ministerien und Selbstverwaltungen der Woiwodschaften im Dokument „Programmierung der Finanziellen Vorschau 2014--2020 – strategische Voraussetzungen“ übermittelt. In der Landesstrategie der Regionalentwicklung 2010-2020 und somit auch in den Leitlinien für den Partnerschaftsvertrag wurden fünf wichtigste geographische Bereiche für die strategische Intervention genannt:

1. Ostpolen (Woiwodschaften: Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie und Warmińsko-Mazurskie);
2. Hauptstädte der Woiwodschaften und ihre funktionelle Räume;
3. Städte und Stadteile, die revitalisiert werden müssen;
4. Gebiete, vor allem in städtischem Raum mit dem schlechtesten Zugang der Einwohner zu Dienstleistungen und Gütern, die eine Entwicklungsvoraussetzung bilden;
5. Grenzraum.

Auch strategische Interventionsbereiche (OSI), als Instrument zur Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen, werden in die Landesstrategie der Regionalentwicklung und die Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes bis 2030 aufgenommen werden. Die Arbeiten an der Festlegung der strategischen Interventionsbereiche sind zur Zeit im Gange. Wie sie in GSR - Programmen berücksichtigt werden, wird auch im genannten Dokument „Programmierung der Finanziellen Vorschau 2014-2020 – strategische Voraussetzungen“ geregelt. Zur Koordinierung von Maßnahmen, die durch Regierung ergriffen werden und Maßnahmen der Selbstverwaltungen dient der Territoriale Vertrag. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die strategischen Interventionsbereiche teilweise mit Gebieten der Konzentration von spezifischen Maßnahmen decken, die in der Studie der räumlichen Integration des deutsch – polnischen Grenzraums behandelt wurden. Dies gilt vor allem für funktionelle Räume um die Hauptstädte der Woiwodschaften sowie für Grenzstädte. Auch einige regionale Zentren für nachhaltige Entwicklung können in regionalen operationellen Programmen als mittelgroße Städte mit Revitalisierungsbedarf genannt werden. Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit werden sich zudem teilweise mit Maßnahmen decken, die sich an strategische Interventionsbereiche im ländlichen Raum richten, wo der schlechteste Zugang der Einwohner zu den für die Entwicklung entscheidenden Dienstleistungen und Gütern verzeichnet wird.

Die Entwicklung in Anlehnung an der Oder – Achse, welche die Hafenstädte der Odermündung und die Oder – als die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum – umfasst, steht dagegen in keinem direkten Zusammenhang mit strategischen Interventionsbereichen. Allerdings sind diese Gebiete von großer Bedeutung, u.a. im Hinblick auf die Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Folgen des Klimawandels. Aus diesem Grund, sowie wegen des geplanten Umfangs von Investitionen und der Konzentration von spezifischen Maßnahmen, sollten diese Gebiete in anderer Weise bei Maßnahmen berücksichtigt werden, die aus GSR-Fonds gefördert sind.

Auch an die funktionellen Räume um die Hauptstädte der Woiwodschaften werden zusätzliche Mittel aus dem GRS- Haushalt verteilt. Es ist nämlich geplant, innerhalb der strategischen Interventionsbereichen in funktionellen Räumen der Hauptstädte der Woiwodschaft Integrierte Territorialinvestitionen zu realisieren. Für dieses Ziel sollen rund 5% der nationalen GRS – Mittel bereitgestellt werden. Die in dem genannten Dokument vorgesehenen Leitlinien und Ziele für Maßnahmen, die in diesen Gebieten ergriffen werden sollen, verstehen sich als Beispiel für mögliche Handlungen.

Den Leitlinien für den Partnerschaftsvertrag ist nicht zu entnehmen, ob die Investitionen in sonstigen Gebieten möglich sind, was insbesondere Projekte von makroregionaler bzw. regionaler Bedeutung betrifft. Dazu gehören mit Sicherheit die Gebiete der Konzentration von spezifischen Maßnahmen, die in der Studie zur räumlichen Integration des deutsch – polnischen Grenzraums genannt wurden:

1. Mitteleuropäischer Verkehrskorridor – Gebiet der sozialökonomischen Entwicklung und ein wichtiger Verkehrskorridor.
2. Hafenstädte der Odermündung – Bedeutungssteigerung im Ostseeraum und in Mittelosteuropa.
3. Der Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin - überregionales Entwicklungszentrum
4. Funktionaler Raum Wrocław – überregionales Zentrum der sozioökonomischen Entwicklung und des Innovationstransfers.
5. Nationale Wachstumszentren: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski.
6. Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra.
7. Grenzstädte (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – vielseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Raumplanung.
8. Die Oder – die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum vor dem Hintergrund des Ökosystems
9. Grenzüberschreitende Infrastruktur – und Kommunikationsverbindungen – Kohärenz und räumliche Erreichbarkeit.
10. Die wichtigsten touristischen Gebiete – sozialökonomische Aktivierung.
11. Hochwassergefährdete Gebiete – Umfang und mögliche Schutzmethoden.

Auch bestehende Verbindungen der genannten Gebiete mit jeweiligen Leitinitiativen der Strategie Europa 2020 und den thematischen Schwerpunkten der Kohäsionspolitik für die Jahre 2014-2020 sind hier hervorzuheben. In der folgenden Tabelle werden Verbindungen zwischen jeweiligen Gebieten der Konzentration von spezifischen Maßnahmen und genannten thematischen Schwerpunkten dargestellt. Es werden hier auch operationelle Programme dargestellt, die in den Leitlinien für den Partnerschaftsvertrag durch das MRR genannt wurden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können im Rahmen dieser Programme finanziert werden.

3.1. Mitteleuropäischer Verkehrskorridor – Gebiet der sozialökonomischen Entwicklung und ein wichtiger Verkehrskorridor.

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
6. Umweltschutz und Förderung der Ressourcen effizienz;
7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

2. Operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.2. Hafenstädte der Odermündung – Bedeutungssteigerung im Ostseeraum und in Mitteleuropa.

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

6. Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz;
7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

2. Operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
6. operationelles Programm im Bereich Entwicklung der maritimen Gebiete und der Fischereigebiete;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.3. Der Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin - überregionales Entwicklungszentrum

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

1. Forschung, technologische Entwicklung, Innovation;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

1. Operationelles Programm im Bereich Innovation, Forschung und Verflechtungen mit Unternehmen;

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur; 7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen; 8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte; | <ul style="list-style-type: none"> 2. Operationelles Programm im Bereich CO2-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit; 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit; 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden; |
|---|---|

3.4. Funktionaler Raum Wrocław – überregionales Zentrum der sozioökonomischen Entwicklung und des Innovationstransfers

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

- 1. Forschung, technologische Entwicklung, Innovation;
- 3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
- 7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;
- 8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

- 1. Operationelles Programm im Bereich Innovation, Forschung und Verflechtungen mit Unternehmen;
- 2. Operationelles Programm im Bereich CO2-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
- 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
- 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.5. Nationale Wachstumszentren: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski.

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

- 1. Forschung, technologische Entwicklung, Innovation;
- 3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
- 7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;
- 8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;
- 10. Investitionen in Bildung, Qualifikation und lebenslanges Lernen;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

- 1. Operationelles Programm im Bereich Innovation, Forschung und Verflechtungen mit Unternehmen;
- 2. Operationelles Programm im Bereich CO2-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
- 3. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
- 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
- 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.6. Regionale Wachstumszentren und Zentren für nachhaltige Entwicklung: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra.

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

1. Forschung, technologische Entwicklung, Innovation;
3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;
8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

1. Operationelles Programm im Bereich Innovation, Forschung und Verflechtungen mit Unternehmen;
2. Operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
3. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.7. Grenzstädte (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – vielseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Raumplanung

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

2. Verbesserung der Zugänglichkeit, Nutzung und Qualität der Informations- und Kommunikationstechnologien;
3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;
8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;
10. Investitionen in Bildung, Qualifikation und lebenslanges Lernen;
11. Verbesserung der institutionellen Kapazitäten und einer effizienten öffentlichen Verwaltung;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

2. Operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
3. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
4. Operationelles Programm im Bereich digitale Entwicklung;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.8. Die Oder – die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum vor dem Hintergrund des Ökosystems

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 6. Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz; 7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen; | <ul style="list-style-type: none"> 2. Operationelles Programm im Bereich CO2-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit; 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit; 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden; |
|--|---|

3.9. Grenzüberschreitende Infrastruktur – und Kommunikationsverbindungen – Kohärenz und räumliche Erreichbarkeit

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

- 3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
- 8. Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte;
- 7. Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

- 2. Operationelles Programm im Bereich CO2-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
- 3. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
- 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
- 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.10. Die wichtigsten touristischen Gebiete – sozialökonomische Aktivierung.

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

- 3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen und des Agrarsektors und des Bereichs Fischerei und Aquakultur;
- 6. Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz;
- 10. Investitionen in Bildung, Qualifikation und lebenslanges Lernen;

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

- 3. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung von Kompetenzen und Fähigkeiten, soziale Eingliederung und Good-Governance;
- 5. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung des ländlichen Raums;
- 6. Operationelles Programm im Bereich Entwicklung der maritime Gebiete und der Fischereigebiete;
- 9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
- 10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mittel des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Woiwodschaften verwaltet werden;

3.11 Hochwassergefährdete Gebiete – Umfang und mögliche Schutzmethoden

Thematische Bereiche, mit denen das jeweilige Ziel in besonderer Weise in Verbindung steht:

2. Förderung der Anpassung an den Klimawandel sowie der Risikoprävention und des Risikomanagements;
3. Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz;
11. Verbesserung der institutionellen Kapazitäten und einer effizienten öffentlichen Verwaltung.

Operationelle Programme, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert werden können:

2. Operationelles Programm im Bereich CO₂-arme Wirtschaft, Umweltschutz, Vorbeugung und Anpassung an den Klimawandel, Verkehr und energetische Sicherheit;
9. Programme der territorialen Zusammenarbeit;
10. Regionale operationelle Programme, die aus den Mitteln des EFRE und des ESF finanziert und durch Selbstverwaltungen der Wojewodschaften verwaltet werden;

Gebiete der spezifischen Maßnahmen, sowie Ziele und Leitlinien, die in dem genannten Dokument vorgeschlagen wurden, können als Referenzpunkt für die regionale und nationale operationelle Programme herangezogen werden. Die vorgeschlagenen Ziele für die Konzentration der spezifischen Maßnahmen können in regionale und nationale operationelle Programme als Schlüsselprojekte aufgenommen werden oder zur Umsetzung der geplanten Prioritätsachsen beitragen. Damit können sie auch aus den EU-Geldern gefördert werden. So lautet auch die Empfehlung der Studie in Bezug auf die regionale Raumordnungspolitik für das betreffende Gebiet in den Jahren 2014-2020. Ein solcher Ansatz ist auch wegen eines territorialen und makroregionalen Charakters der Gebiete der Konzentration der spezifischen Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Dies wird ermöglichen, eine bessere Kohärenz in Bezug auf die sozioökonomische und territoriale Entwicklung des ganzen polnischen Teils des deutsch – polnischen Grenzraums zu erreichen. Im Vergleich zu Maßnahmen, die durch jeweilige Wojewodschaften getroffen werden, entsteht in diesem Fall auch Mehrwert. Vor diesem Hintergrund muss man auch die geeignete Höhe der Förderung für derart Investitionen nach dem Subsidiaritätsprinzip festlegen. Denn in den genannten Vorschlägen ist der geplanten Aufteilung der Mittel für alle geförderten Maßnahmen auf nationaler und regionaler Ebene gebührend Rechnung zu tragen.

4.3. Standardisierung der Planungsfestlegungen auf regionaler Ebene

Dem Problem der Standardisierung der Planungsfestlegungen, und insbesondere grafischer Festlegungen für die Veröffentlichung von Plandarstellungen auf regionaler und überregionaler Ebene werden seit vielen Jahren Regionen und Länder begegnet, im Bereich der Raumwirtschaft bzw. Raumplanung kooperieren. Es gab mehrere partnerschaftliche Initiativen mit dem Ziel, das genannte Problem zu lösen. Gemeinsame Errungenschaften in diesem Bereich sind Ergebnisse folgender Projekte und Initiativen, die sich auf den deutsch – polnischen Raum beziehen.

- *Atlas Grundlagen der Raumbewirtschaftung entlang der Grenze zwischen Brandenburg und Polen – 1997 (Atlas Podstawy zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy brandenbursko-polskiej – 1997);*
- *Atlas Grundlagen der Raumbewirtschaftung entlang der Grenze zwischen Mecklenburg – Vorpommern und der Republik Polen – 1999 (Atlas Podstawy zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy pomiędzy Meklemburgią-Pomorzem Przednim a Rzeczpospolitą Polską – 1999 r.);*
- *Deutsch-Polnisches Handbuch der Planungsbegriffe – 2001 (Polsko-Niemiecki Leksykon Pojęć Planistycznych – 2001 r.);*
- Initiative DP-PLIS, die sich auf gemeinsamen Arbeiten aus den 90 – er stützte – Digitalisierung und Umsetzung eines Raumplanungsinformationssystems– bis 2009;
- *Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (Karte*

der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des Grenzraum entlang der deutsch – polnischen Grenze) sowie Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des Grenzraum entlang der deutsch – polnischen Grenze von 2012;

- *Karte Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Gebiet der Oder – Partnerschaft – 2010* (Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry – 2010 r.;
- *Studie der räumlichen Integration des deutsch – polnischen Grenzraums IPPON – 2013.*

Die Ergebnis der genannten Maßnahmen, die in letzten Jahren sowohl durch die Woiwodschaften im Grenzraum, als auch im Rahmen der bilateralen Zusammenarbeit durchgeführt wurden als gerechtfertigten es, sie als Leitlinien für die Standarisierung der Planungsfestlegungen, vor allem grafischer Darstellungen auf regionaler und grenzüberschreitender Ebene zu betrachten.

Die genannte Empfehlung wurde auch in Konzept des Ministeriums für Regionalentwicklung in Bezug auf die Verordnung über den Umfang der Entwürfe für Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften (Verpflichtung nach Art. 40 des Gesetzes vom 27. März 2003 über die Raumplanung und – bewirtschaftung) aufgenommen. Der Umfang der Festlegungen, sowie Grundsätze und Verfahren zur Erstellung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft wurden durch das Gesetz über die Raumplanung und – bewirtschaftung geregelt. In der Verordnung sollten dagegen geregelt werden: die Art der Planungswerke mit dazugehörigen Anforderungen, allgemeine Anforderungen an Maßstab und Art der Karten, auf denen Entwürfe der Raumbewirtschaftungspläne erstellt werden und - als dessen Bestandteil - auch Entwürfe des Bewirtschaftungsplans für Metropolengebiet, sowie allgemeine Anforderungen an grafische Darstellungen und Beschreibungen im graphischen Teils des Raumbewirtschaftungsplans, schließlich Anforderungen an Festlegungen, die sich im textlichen Teil des Planentwurfs befinden, sowie Dokumentierung der Planungsarbeiten.

Unter den genannten gemeinsamen Projekten und Initiativen erscheint das Projekt IPPON – wegen seines sachlichen und räumlichen Umfangs, sowie aufgrund der aktuellen graphischen und textlichen Darstellungen – als der beste Ausgangspunkt für die Formulierung von Vorschlägen zu Standarisierung grafischer Darstellungen in Planwerken auf regionaler, überregionaler und grenzüberschreitender Ebene.

Im Rahmen des Projekts, an der sich auch drei Woiwodschaften im Grenzraum beteiligten, wurden zwei grundlegenden Karten des Gebiets erstellt, auf denen die wichtigsten Bestandteile der funktionell – räumlichen und verkehrstechnischen Infrastruktur dargestellt wurden, sowie Naturschutzgebiete und gefährdete Gebiete. Die Karten enthalten auch eine graphische Darstellung von 11 Gebieten, die in der Studie als Gebiete der spezifischen Maßnahmen bezeichnet wurden - räumliche Strukturen und Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen.

Die *Studium* umfasst das Gebiet der drei Woiwodschaften im Grenzraum und stützt sich größtenteils auf Festlegungen der geltenden Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften (Woiwodschaft Lubuskie und Zachodniopomorskie) und den aktuellen Entwurf für die Änderung des Raumbewirtschaftungsplans der Woiwodschaft Dolnośląskie. Langjährige Kooperation in diesem Bereich zeigt, dass bei solchen Studien, die woiwodschaftsübergreifend durchgeführt werden, Probleme auftreten, die auf Mangel an gemeinsamen Standards, sowohl auf methodischer Ebene, als auch in textlichen und graphischen Teilen der Planwerke zurückgehen.

Das Problem gilt auch für andere Woiwodschaften, die auf überregionaler Ebene kooperieren und im unterschiedlichen Kontext ihre Planwerke einsetzen. Im Rahmen der innerstaatlichen Zusammenarbeit wird das Problem durch die Woiwodschaften gelöst, indem sie sich an die laufende Bedürfnisse und das thematische Bereich der jeweiligen Projekte anpassen.

Ähnlich wurde im Jahre 2009 die *Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des Grenzraums entlang der deutsch – polnischen Grenze* erstellt. Die damals eingesetzten graphischen Darstellungen des Gegenstands der Studie wurden allerdings nicht in überregionale Studien aufgenommen, was möglicherweise u.a. auf einen Branchencharakter der Karte zurückzuführen war.

Auch im Rahmen grenzüberschreitender Projekte wurde zwischen einigen Bundesländern und polnischen Woiwodschaften im Grenzraum eine gemeinsame Zeichenerklärung und textlichen Teil vereinbart

(die oben genannten Atlanten – *Grundlagen der Raumbewirtschaftung...*). Wie auch bei der *Karte der Investitionsvorhaben...* waren diese Ergebnisse allerdings bisher nicht als geltende Standards in Planwerke aufgenommen, die im deutsch – polnischen Raum erstellt werden.

Bereits in der Vereinbarung über die Erstellung der Studie wurde darauf hingewiesen, dass sie als Ausgangspunkt für die Erarbeitung einer grenzüberschreitenden Studie sein soll, deren räumlicher Bereich auch deutsche Bundesländer (Mecklenburg – Vorpommern, Brandenburg, Berlin und Sachsen) umfasst. Daher war es sehr wichtig, dass polnische Partner eine einheitliche Formel für die graphische Darstellung und Beschreibung von Konditionalitäten und Leitlinien für die Entwicklung des Grenzraums erarbeiten.

Der Einsatz von harmonisierten graphischen Darstellungen, sowie Beschreibung räumlicher Objekte bei der Erstellung der Bewirtschaftungspläne der Woiwodschaften und der Studie, sollte Grundlage für die Veröffentlichung solcher Werke bilden. Damit diese Planwerke in IT-Systemen bei der Erstellung von geeigneten Modellen der Planungsdaten gelesen werden können, wäre es wünschenswert, die Eigenschaften dieser Objekte, dh. den Datengegenstand – eindeutig zu bestimmen. Ausführlich ist diese Frage im nächsten Kapitelabschnitt, Unterabsatz 4.4. *Das Geodatenystem und Überwachung der Raumplanungsziele* behandelt.

Es wird vorgeschlagen, die Ergebnisse der IPPON- Projekts als einen Beitrag zur Harmonisierung der Planwerke sowohl auf nationaler, als auch grenzüberschreitender Ebene zu betrachten. Für die Zwecke dieser Debatte wurde die Aufstellung graphischer Darstellungen erarbeitet, die in IPPON – Karten eingesetzt wurden, mit ihren Äquivalenten auf deutscher Seite (Anlage 1).

Die Aufstellung zeigt den Umfang von erforderlichen Arbeiten und Festlegungen im Bereich gemeinsamer Kartenbearbeitung auf der nächsten Etappe der Studie im grenzüberschreitenden Kontext. Erforderlich ist die Aufnahme der Zusammenarbeit auf der Arbeitsebene mit den deutschen Partnern mit dem Ziel, ein kohärentes Konzept in diesem Bereich zu erarbeiten. Zweckmäßig erscheint, in der Debatte die Ergebnisse der Projekte zu berücksichtigen, in den letzten Jahren im Rahmen des deutsch – polnischen Partnerschaft durchgeführt wurden. Bei der weiteren Kooperation in diesem Bereich sollten insbesondere die genannten Atlanten, das Deutsch-Polnische Handbuche der Planungsbegriffe, sowie das Geodatenystem DPPLIS herangezogen werden.

Dabei handelt es sich um Initiativen, bei denen die wichtigsten Bestandteile der graphischen Struktur von Planwerken durch die Partner beiderseits der Grenze abgestimmt wurden.

4.4. Das Geodatenystem und Überwachung der Raumplanungsziele

Dass der Einsatz eines Geodatenystems zur Raumplanung heutzutage erforderlich ist, steht außer Zweifel. Die Frage ist nur, welches System gewählt werden kann, so dass eine langfristige Stabilität und Kompatibilität mit modernen Systemen gewährleistet wird. Für die künftige Leitlinie des neuen Systems kann die INSPIRE – Richtlinie herangezogen werden, in der die Grundsätze der Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft festgelegt werden. INSPIRE hat zum Ziel, eine wünschenswerte Entwicklung zu definieren sowie eine gemeinsame Plattform, die sog. IIP, für inkohärente und schwer zu anpassende Geodatenysteme zu erarbeiten, die unter Einsatz verschiedener Technologien entstanden sind und daher einen diffusen Charakter aufweisen. Die Geodateninfrastruktur erfüllt nicht die wichtigsten Anforderungen der Richtlinie, sondern gewährleistet einen grundlegenden Wert eines solchen Systems, dh. die Interoperabilität.

4.4.1. Ausgangslage des Projekts

Am Anfang des Projekts verfügten alle woiwodschaftlichen Partner über eigene Geodatenysteme, die unter Einsatz unterschiedlicher geografischer Informationssysteme geschaffen wurden. Die genannten Systeme, von unterschiedlicher technischer Reife, wurden zu anderen Zwecken als die Studie der räumlichen Integration eingerichtet und erfüllten auch unterschiedliche Funktionen. Geodaten, die in den genannten Systemen enthalten waren, mussten geschichtet, bewertet, harmonisiert und bzw. ergänzt werden.

Im Endeffekt war in einigen Fällen erforderlich, neue Daten auszuarbeiten, um deren Homogenität und Kohärenz auf dem Gebiet der drei Woiwodschaften zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die Tatsache, dass es ein Geodaten-System bereits besteht, dessen räumliches Gebiet sich größtenteils mit dem der Studie – Einzugsgebiet der Oder deckt und, dass die Rolle eines integrierten Instruments zur Koordinierung der Maßnahmen im Rahmen des Programms für die Oder 2006 spielt, sowie wegen der in diesem System enthaltenen Geodaten, wurde es beschlossen, eine Zusammenarbeit mit der Abteilung des Programms für die Oder 2006 aufzunehmen. Ziel der Zusammenarbeit ist es, die bestehende SIPDO – Plattform, dh. das Geodaten-System für das Einzugsgebiet der Oder²³ zur Erarbeitung eines gesonderten Modells zu nutzen, Studie der räumlichen Integration des polnischen Teils der deutsch – polnischen Raums. Dadurch könnten die Bestände des Studie – Moduls mit denen der SIPDO- integriert und auf einer Karte dargestellt werden. Mit Übernahme von neuen Aufgaben wurde auch das SIPDO – System modernisiert und seine Software aktualisiert. Aus der Sicht der Studie sind für den Wert des SIPDO – Systems vor allem gesammelten Daten und Wissensbestände von größter Bedeutung.

4.4.2. Grundlagen des Geodaten-Systems

Über die modernisierten Systeme können Geodaten nach geltenden Standards der Open Geospatial Consortium zugänglich gemacht werden²⁴. Mit den genannten Standards können die Benutzer sachliche Inhalte im Rahmen der thematischen Modulen des SIPDO – Systems und auch wischen anderen Geodaten-Infrastrukturen in Europa integrieren.

Die Vernetzung des IPPON – Moduls mit SIPDO- Modulen ermöglicht es auch, einen besseren Zugang zu thematischen Daten zu gelangen. Es sollte auch eine Vereinbarung mit GUGiK geschlossen werden, um die Netzdienstleistungen im Bereich Zugänglichmachung von topographischen Daten²⁵ für die Darstellung von Planungsdaten zu nutzen.

4.4.2.1. Ebenen des Zugriffs auf das System

Das ordnungsgemäß entwickelte Geodaten-System soll Benutzern Arbeit erleichtern und versteht sich lediglich als ein Instrument, mit dem bestimmte Ziele erreicht werden können. Das System soll dementsprechend nach jeweiligen Bedürfnissen entwickelt werden. In diesem Fall ist das Geodaten-System nach Bedürfnissen der überregionalen und zwischenstaatlichen Raumplanung im Grenzgebiet der beiden Länder auszurichten.

Der Zugriff auf System soll auf mehreren Ebenen gesichert werden. Dabei ist auch den verschiedenen Benutzergruppen Rechnung zu tragen. Es handelt sich dabei um zwei wichtigste Benutzergruppen:

- A. Benutzer mit dem Recht auf Änderung der Daten,
- B. Benutzer, welche die Daten nur abfragen dürfen.

In Bezug auf beide Benutzer sind folgende Funktionen vorzusehen und zu definieren:

- a. Zugriff der Desktop – Clients,
- b. Zugriff der Browser – Clients.

Zugriff „A.a.”

ist für die Mitarbeiter der Abteilung des Programms für die Oder 2006 vorgesehen, sowie unter Nutzung der WFS-T, auch für woiwodschaftliche Partner des IPPON – Projekts. Zugriff „A.b.” nach dem Einloggen in das Bedienpanel wird für die nächste Entwicklungsphase des Systems geplant. Zugriff „B.a.”

kann erlangt werden durch die Veröffentlichung der WMS – Adressen von jeweiligen Datensätzen und kann durch alle GIS Desktop – Clients nach OGC – Standards benutzt werden. Zugriff „B.b.” als der

²³ <http://www.programodra.pl/sipdo>

²⁴ OGC ist eine gemeinnützige Organisation, die sich mit der Erarbeitung von Definitionen für offene Datenstandards und technische Netzdienstleistungen befasst; Internetseite <http://www.opengeospatial.org/>

²⁵ <http://www.geoportal.gov.pl/>

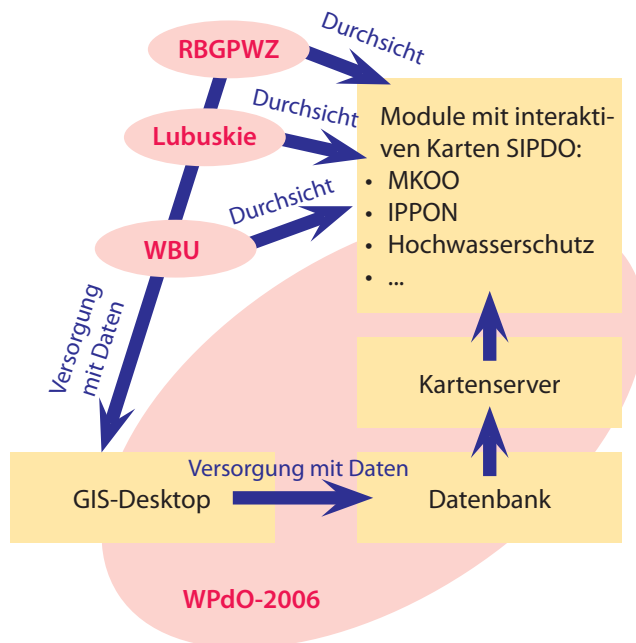
grundlegende, allgemeine Zugang zur Datenabfrage wird über das IPPON – Modul im SIPDO ohne Einloggen möglich-. Er kann auch mittels veröffentlichter WMS – Adressen in anderen Karten im Browser erlangt werden.

4.4.2.2. Systemarchitektur

Aus der technischen Sicht sollte sich das Geodatenystem in der Abteilung für das Programm für die Oder 2006, Woiwodschaftsamt der Woiwodschaft Niederschlesien befinden und aus folgenden Elementen bestehen:

1. SZBD²⁶ PostgreSQL sowie ESRI ArcSDE, Version 2.0, in der Datenbankschicht.
2. Windows Server in der Server Version zum möglichen Betrieb des Kartenservers: ArcGIS Server Enterprise Standard – zur Erstellung von Internetkarten
3. ArcGIS ArcInfo und 2 Installationen ArcGIS ArcEditor mit einzelnen Erweiterungen Spatial Analyst, 3D Analyst, Publisher in der Desktopschicht – zur Datenverwaltung
4. Client im Browser, unter Einsatz von ArcGIS API fort JavaScript und Framework Dojo.

Abbildung 30. IPPON in der SIPDO – Struktur.



Die genannte Desktop – Software befindet sich in der Abteilung für das Programm für die Oder 2006 und auf dieser Ebene können neue Daten zur Datenbank hinzugefügt bzw. aktualisiert werden. Partner des IPPON – Projekts (3 Vertreter der Woiwodschaften) können Daten mittels eines beliebigen GIS Desktop – Clients über den WFS aktualisieren. Zusätzlich sollte der Zugriff auf Datenverwaltung über den Browser möglich sein und zwar über ein Tool, das durch Mitarbeiter der Abteilung für das Programm für die Oder 2006 unter Anwendung von ArcGIS API for JavaScript und Framework Dojo entwickelt werden soll.

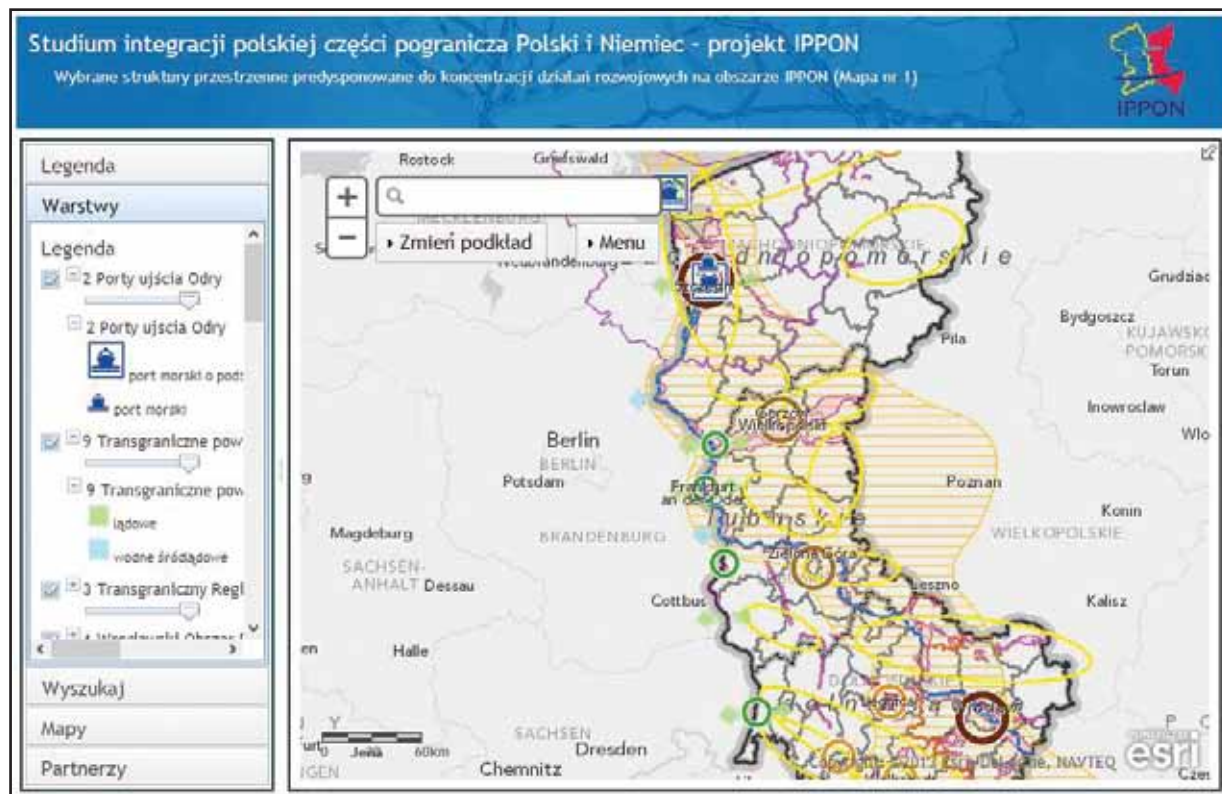
Aus der Sicht der Partner und Benutzer des IPPON – Projekts spielt der Browser – Client die größte Rolle. In dieser Schicht sind solche Funktionen möglich wie Abfrage von Daten, Erstellung anderer Karten als vordefinierte Karten, sowie Drucken von Kompositionen und Treffen der Entscheidungen.

Bei dem IPPON – Modul handelt es sich um einen Bestandteil des SIPDO – Moduls, das sich zur Zeit aus fünf Modulen zusammensetzt (Abbildung 31). Das System SIPDO kann um weitere Module erweitert

²⁶ System der Datenbankverwaltung.

werden. Momentan werden folgende Module erarbeitet: Hochwasserschutz, Übersichtskarten, IKSO (Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung), OdraRegion und Studie der Grenzraums PL- DE IPPON).

Abbildung 31. Modul des SIPDO – Systems, Zugriff auf IPPON – Modul, Wahl der Länder.



Jedes Modul im SIPDO – System besteht aus Karten, die beliebig aus allen GIS – Schichten erstellt werden können, die in der DIPDO – Datenbank enthalten sind, sowie aus externen Schichten, welche als Netzdienstleistungen nach den OGC – Standards bereitgestellt werden.

Weil die Daten im Rahmen des Systems gesammelt sind, können Karten mittels GIS – Schichten erstellt werden, die sich in allen Modulen befinden. So können z.B. Daten aus dem Projekt CORINE Land Cover zur Landnutzung und zu Änderungen der Landnutzung mit anderen Daten des IPPON – Projekts für die Zwecke der Studie kombiniert werden.

4.4.3. Interaktive IPPON -Karte

Nach der Wahl neuer API²⁷ im Client – Browser können u.a. eine Kartengalerien erstellt werden, was sich wohl als beste Lösung für die Darstellung von Daten erweist, die im Geodatenystem der Studie gesammelt sind. Diese wurde zur Darstellung einer dynamischen Galerie der Karten entworfen, wobei jede Karte einen Link zur einen interaktiven Karte enthält.

Die Ansicht der Karte auf der Webseite kann in den Vollbildmodus umgeschaltet werden. Hinzugefügt wurden zudem Tool, mit denen Messungen vorgenommen und Koordinaten festgestellt werden können. Es auch zu betonen, dass die aktuelle Funktionalität der interaktiven Karten um jede beliebige Funktion erweitert werden kann, die über ArcGIS API for JavaScript sowie Framwork Dojo verfügbar ist und mit Sicherheit als die Antwort auf Bedürfnisse der Benutzer verbessert wird. Bei der einfachsten Version der Karten stehen folgende Funktionen zur Verfügung:

- Umschalten von Basis – Karten,

²⁷ API - (eng.) Application Programming Interface, Programmierschnittstelle

- Umschalten in Vollbildmodus,
- Tool „Identifizierung“
- Zeichenerklärung,
- Maßstab und
- Zoom.

Mit dem Tool „Identifizierung“ werden Informationen über die Merkmale von Objekten in allen Schichten an der Klickstelle gesucht. Es erscheint danach das Dialogfenster mit Merkmalen des ersten gefundenen Objekts, das auf der Karte beleuchtet wird. Es besteht dann die Möglichkeit, auf das nächste gefundene Objekt umzuschalten. Thematische Schichten von Objekten, die für eine Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen besonders geeignet sind, enthalten einen Link zur Studie. Zusätzlich enthalten Wachstumszentren und Grenzstädte einen Link zum MPZP – Plan, zur SUIKZP – Studie bzw. zum Geoportal

Im Bereich der Zeichenerklärung befinden sich folgende Lesezeichen:

- Zeichenerklärung,
- Schichten,
- Suchen.
- Karten.

Auf dem Lesezeichen „Schichten“ können Schichten ein- und ausgeblendet werden. Auf dem Lesezeichen „Suchen“ können Objekte gesucht werden, die sich in thematischen Schichten jeweiliger Karte befinden. Das Lesezeichen „Karten“ enthält die Liste von verfügbaren Karten, die für die Zwecke des Projekts im System der interaktiven Karten erstellt wurden. Mit Entwicklung des Projekts wird auch diese Liste länger sein. Auf jeder verfügbaren Karte können thematische Schichten anderer erarbeiteten Karten eingeblendet werden, die nicht zu ihrer Domäne gehören. Dazu dienen die Optionen des Lesezeichens „Schichten“.

Aufgrund einer Verallgemeinerung der räumlichen Daten und einer räumlichen Ausdehnung des untersuchten Gebiets wurde bei der Einblendung der thematischen Schichten der maximale Maßstab 1 : 100 000 gewählt. Der kleinste Maßstab muss dagegen nicht bestimmt werden, weil Karten eingesetzt werden, welche die ganze Erde umfassen. Daher kann das untersuchte Gebiet im europäischen und globalen Vergleich dargestellt werden.

Außer Karten, die das ganze Studie-Gebiet abbilden, sollen auch genauere Karten für folgende Grenzstädte: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubia, Zgorzelec, sowie für Metropolen: Szczecin und Wrocław erstellt werden.

Als Grundkarten mit globaler Reichweite wurden allgemein zugängliche Karten OpenStreetMap herangezogen, sowie andere Karten nach der Lizenz der Software ArcGIS API for Java-Script – Internetkarten ESRI ArcGIS Online Basemaps²⁸, sowie Karten, die mit der Software ESRI (Data & Maps for ArcGIS Server) zur Verfügung gestellt wurden.

Die Qualität der genannten Daten entspricht allerdings nicht den Standards der offiziellen Karten. Daher ist es geplant, die Grundkarten im Rahmen der oben genannten Netzdienstleistungen der GUGiK heranzuziehen. Sie werden vor allem zur Darstellung der Planungsdaten von Grenzstädten und Metropolen in einem Maßstab bis 1:10 000 eingesetzt.

4.4.4. Mögliche Entwicklung des Systems

Durch den Einsatz neuer Technologien und der OGC – Standards kann SIPDO – System mit Systemen der nationalen und europäischen Geodateninfrastruktur integriert werden. Dies würde auch den Zugang zu zahlreichen räumlichen Daten im interdisziplinären Kontext erleichtern. Die Umsetzung genannter Standards im Zuge der Aktualisierung der Software des SIPDO – Systems, sowie Gewährleistung, dass sie unter Einsatz gleicher Technologie wie Geodateninfrastruktur eingerichtet wurden, wird durch die Schaffung der europäischen Geodateninfrastruktur gerechtfertigt.

²⁸ <http://www.esri.pl/index.php/produkty/dane>

Das hier beschriebene System ist skaliert, deshalb können auch weitere Partner ihm beitreten. Voraussetzung ist, dass sie ihre Daten über Netzdienstleistungen nach OGC – Standards zur Verfügung stellen. Dienstleistungen der Art können zudem über den genannten Browser – Client zusammengefasst und auf gemeinsamer Karte des IPPON – Moduls im SIPDO – System oder als weiteres Modul eingeblendet werden. Damit die im Rahmen der Studie erstellten Karten aus der kartographischen Sicht homogen sind, müssen gemeinsame Standards für raumplanerische Festlegungen beiderseits der Grenze ausgearbeitet werden. Die vereinbarten graphischen Darstellungen und kartographische Ansätze sollen dann in Karten eingesetzt werden, die über Netzdienstleistungen zur Verfügung gestellt sind. Die Ansätze derart wurden im Kapitel 4.3 dargestellt.

4.4.5. Überwachung der Raumplanungsziele

Mit dem Einsatz der genannten SIP – Lösungen können die Raumplanungsziele kontinuierlich überwacht werden. Voraussetzung dafür ist eine regelmäßige Aktualisierung der Datenbankbestände. Die Aktualisierungen sollen gemäß Bestimmungen zu Fristen für die Erarbeitung und Bewertung der Raumbewirtschaftungspläne der Woiwodschaften durchgeführt werden. Naturgemäß werden die Daten in dem ganzen Untersuchungsgebiet nicht zu gleicher Zeit aktualisiert. Daten werden im räumlichen Zuständigkeitsbereich der Woiwodschaften aktualisiert und zwar mit einer zeitlichen Verzögerung gemäß Änderungen und Bewertungen der Raumbewirtschaftungspläne der jeweiligen Woiwodschaften.

Deswegen müssen alle Daten, die wegen ihrer räumlichen Lage durch woiwodschaftliche Partner aktualisiert werden, mit einer bestimmten Beschreibung, z.B. TERYT für die jeweilige Woiwodschaft versehen werden. Durch Hinzufügung einer solchen Beschreibung auf der Etappe der Datenharmonisierung können Datenbankabfragen erstellt und Objekte aktualisiert werden, die sich in einer Schicht befinden und im Zuständigkeitsbereich der Projektpartner liegen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen der Abteilung des Programms für die Oder 2006 und den Studien – Partnern können neue Kartensätze hinzugefügt werden. Dadurch werden Änderungen dargestellt sowie geprüft, inwieweit einzelne Raumplanungsziele in folgenden Zeitabschnitten erreicht werden.

Für die Zwecke der Überwachung der Raumplanungsziele kann künftig z.B. die WPS – Dienstleitung eingesetzt werden, in deren Rahmen die Änderungen der räumlichen Objekte im zeitlichen Verlauf beobachtet werden können.

4.5. Umsetzung der Ergebnisse des IPPON – Projekts in strategische und raumplanerische Maßnahmen auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene.

Bei der *Studie der räumlichen Integration des polnischen Teils des deutsch – polnischen Raums* handelt es sich um die erste Etappe eines gemeinsamen deutsch – polnischen Projekts, das sich auf den kohärenten funktionellen Grenzraum bezieht. In diesem Unterkapitel werden Maßnahmen beschrieben, welche die Umsetzung der Ergebnisse des IPPON – Projekts in strategische und raumplanerische Maßnahmen auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene betreffen. Auf der internationalen Ebene, die sich auf Kooperation zwischen Polen und Deutschland bezieht, wird die IPPON – Lenkungsgruppe der Deutsch – Polnischen Raumwirtschaftskommission die Ergebnisse des IPPON – Projekts vorstellen und einen Vorschlag für die weitere Zusammenarbeit mit der deutschen Seite unterbreiten. Um die Nachhaltigkeit der Ergebnisse und deren ordnungsgemäße Umsetzung zu gewährleisten, soll eine Arbeitsgruppe für das IPPON – Projekt eingerichtet werden. Sie sollte sich aus ranghohen Vertretern der woiwodschaftlichen Abteilungen für Raumplanung und strategische Entwicklung sowie aus den Regierungsvertretern zusammensetzen. Mit der Einrichtung der Arbeitsgruppe wird die Initiative nachhaltiger. Dies erleichtert auch die Aufnahme der deutsch – polnischen Zusammenarbeit, was das eigentliche Ziel der ganzen Initiative ist. Die Arbeitsgruppe wäre auch für die Überwachung der Umsetzungsfortschritte der IPPON – Ergebnisse zuständig.

Eine wichtige Aufgabe in Bezug auf die Umsetzung des IPPON – Projekts ist auch dessen Beitrag zur Debatte über Einsatz der GSR – Mittel auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene. Die beste Methode für die Berücksichtigung der Ergebnisse des IPPON – Projekts in allen Woiwodschaften besteht wahrscheinlich darin, dass die Mitglieder der IPPON – Arbeitsgruppe in woiwodschaftliche Arbeitsgruppen aufgenommen werden, die sich mit der thematischen und geographischen Konzentration von Maßnahmen befassen, die aus den GSR-Mitteln gefördert werden können. Der genannte Beitrag zur Debatte gilt insbesondere für Gebiete der Konzentration von spezifischen Maßnahmen nach dem IPPON – Projekt, die sich mit strategischen Interventionsbereichen decken. Dabei handelt es sich insbesondere um städtische funktionelle Räume um die Hauptstädte der Woiwodschaften, regionale und subregionale Zentren mit Revitalisierungsbedarf sowie um Gebiete von einer schwachen verkehrstechnischen Erreichbarkeit und um Grenzgebiete. Zu betonen ist auch der mögliche Beitrag der Studie durch die Nennung von Maßnahmen im Rahmen der Integrierten Territorialen Investitionen, die aus GSR – Mitteln finanziert werden.

Auf nationaler Ebene sind im Hinblick auf die GSR – Mittel Prioritätsaufgaben der Studie zu berücksichtigen, die zwar mit der Oder in Verbindung stehen, allerdings nicht als strategische Interventionsbereiche von nationaler Bedeutung genannt wurden. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass in der Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes die Oder eine besondere Rolle bei der Entwicklung des Landes spielt, u.a. durch die Entwicklung der Binnenschifffahrt und somit auch Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Grenzraums. Gebiete der Konzentration von spezifischen Maßnahmen sind: „Hafenstädte der Odermündung – Bedeutungssteigerung im Ostseeraum und in Mitteleuropa“, sowie „Die Oder – die wichtigste Kommunikationsachse im Grenzraum vor dem Hintergrund des Ökosystems“. Zu betonen ist auch eine besondere Rolle der beiden Gebiete bei der Politik der nachhaltigen Entwicklung. Sie leisten nämlich einen besonderen Beitrag zur Umsetzung von zwei thematischen Schwerpunkten, die aus den GSR – Mitteln finanziert werden Ziel 6. „Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz“, sowie Ziel 7. „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“. Die Arbeitsgruppe sollte auch die Bedeutung von Maßnahmen für die Erreichung der wichtigen Ziele, die aus GSR – Mitteln gefördert werden, hervorheben. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sollen zudem darauf hinweisen, dass zur Erreichung der verfolgten Ziele geeignete Maßnahmen getroffen werden. Dabei handelt es sich insbesondere um die Verbesserung der seeseitigen Erreichbarkeit der Hafenstädte der Odermündung, sowie Verbesserung der Schifffbarkeit auf der Wasserstraße der Oder.

Die Mitglieder der Lenkungsgruppe, der Arbeitsgruppe bzw. die Vertreter des IPPON – Projekts sollten sich auch an der Erarbeitung eines bzw. mehrerer Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im deutsch – polnischen Raum beteiligen, so dass den Projekten in Bezug auf die Grenzstädte in Entwürfen solcher Programme gebührend Rechnung getragen wird.

Die Ergebnisse der Studie in Bezug auf Standardisierung der Planungsfestlegungen können durch das Ministerium für Regionalentwicklung und jeweilige Woiwodschaften bei Vorschlägen für graphische Darstellungen in Planwerken auf regionaler, überregionaler und grenzüberschreitender Ebene genutzt werden. Die Ergebnisse des IPPON – Projekts sollen als sachlicher Beitrag der polnischen Seite zu grenzüberschreitenden Planungsarbeiten mit den deutschen Partnern dienen.

Ein sehr wichtiger Teil der Umsetzung des IPPON – Projekts ist die Schaffung eines Geodatenystems im Rahmen des bestehenden Geodatenystems für das Einzugsgebiet der Oder. Grundsätze der Zusammenarbeit, die im Rahmen des Projekts vereinbart wurden, können bei der Umsetzung sonstiger Maßnahmen auf makroregionaler und grenzüberschreitender Ebene zur Geltung kommen. Maßnahmen, die im Unterkapitel 4.4 ausführlich behandelt wurden, müssen auch umgesetzt werden. Dabei ist insbesondere auf regelmäßige Überwachung der Raumplanungsziele Wert zu legen. Hierfür sollten die beteiligten Woiwodschaften eine Arbeitsgruppe einrichten, die regelmäßig (z.B. alle sechs Monate) die Änderungen in Bezug auf die Raumplanung prüfen würde und gegebenenfalls Entscheidungen über erforderliche Aktualisierungen trifft.

4.6. Zusammenfassung

Die Vertreter der Woiwodschaften Dolnośląskie, Lubuskie und Zachodniopomorskie sowie der Minister für Infrastruktur verpflichteten sich in der Vereinbarung über die Erstellung der Studie dazu, Leitlinien für die Entwicklung des deutsch – polnischen Grenzraums festzulegen um dadurch seine räumliche Kohärenz insgesamt zu verbessern. Zu diesem Ziel wurde die *Studie der räumlichen Integration des polnischen Teil des deutsch – polnischen Raums* erstellt.

Aufgrund der durchgeführten Analysen von Konditionalitäten und Leitlinien für Raumbewirtschaftung nach Raumbewirtschaftungsplänen der drei Woiwodschaften an der deutsch – polnischen Grenze, sowie aufgrund der *Konzeption der räumlichen Entwicklung des Landes 2030* sowie der *Landesstrategie der Regionalentwicklung* wurden im IPPON – Projekt elf Gebiete der spezifischen Maßnahmen definiert, die für die nachhaltige Entwicklung des Grenzraum eine wichtige Rolle spielen. Sie wurden ausführlich im Kapitel 3. Der Studie beschrieben.

Durch die Festsetzung Gebiete der spezifischen Maßnahmen wurden in der Studie räumliche Prioritäten definiert. Damit wurden Voraussetzungen für eine gemeinsame und kohärente Raumordnungspolitik im polnischen Teil des deutsch – polnischen Gebiets geschaffen. Um das genannte Ziel zu erreichen, formulierten die Autoren der Studie operationelle Ziele zur Überwachung von bestimmten Projektergebnissen.

Die kohärente Raumordnungspolitik im polnischen Teil des deutsch – polnischen Gebiets wurde definiert während zahlreicher Sitzungen und Workshops der Arbeitsgruppe für die Studie, die für den sachlichen Teil des Dokuments zuständig ist. Die Konsultationen zum IPPON – Projekt fanden während der woiwodschaftlichen Workshops in Wrocław, Zielona Góra und Szczecin statt. Die endgültige Bewertung von Konditionalitäten und Leitlinien für die Entwicklung des Grenzraum erfolgte dagegen nach Veröffentlichung des Dokuments auf der Internetseite www.e-ippn.net.



Fot. 1 Treffen der Arbeitsgruppe / Wrocław/ den. 26. Juni 2012



Fot. 2. Workshops mit potenziellen Partnern auf deutscher Seite/ Warszawa/den. 11. September 2012

Während der Arbeit an der Studie wurden praktische Grundlagen für die überregionale Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung geschaffen. Themenbereiche, die im IPPON – Projekt behandelt wurden, beziehen sich sowohl auf die regionale, als auch lokale Ebene (z.B. Städte, die sich im grenzüberschreitenden Kontext entwickeln). Für die Gebiete der spezifischen Maßnahmen wurden Ziel, Leitungen und detailierte Maßnahmen festgelegt, die mit den drei beteiligten Woiwodschaften vereinbart und abgestimmt wurden.

Die Umsetzungsinstrumente der Studie sollen gewährleisten, die Ergebnisse in konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Es wurden Leitlinien für Instrumente festgelegt, die bei der Erstellung von Plan- und Programmierungsdokumenten für die nächste Finanzielle Vorschau 2014-2020 eingesetzt werden können. Auch die Umsetzung der IPPON – Ergebnisse wurde behandelt.

Grundsätze der überregionalen Zusammenarbeit und Instrumente der Raumordnungspolitik im

Grenzraum wurden ausführlich im Kapitel IV, Unterabsätze 4.1 und 4.2 ausführlich beschrieben.

Auch die Ziele im Bereich Erarbeitung eines Standards für Planungsfestlegungen, davon auch für graphische Darstellungen, wurden von den Autoren der Studie erreicht. Es wurde auch eine gemeinsame Zeichenerklärung geschaffen, sowie thematische Schichten definiert. Der Versuch, graphische Darstellungen auf woiwodschaftsübergreifender Ebene einzusetzen (Anlage zu der Studie), kann Ausgangspunkt für die Erarbeitung einer gemeinsamen, deutsch – polnischen Zeichenerklärung sein.

Durch die Nutzung des bestehenden Geodatenystems für das Einzugsgebiet der Oder (SIPDO) zur Veröffentlichung der IPPON – Karten, könnte auch der Bestand räumlicher Daten erweitert werden, die sich größtenteils auf dasselbe Gebiet bezog. Dadurch konnten auch Kosten vermieden werden, die sich sonst aus Schaffung und Betrieb einer zusätzlichen Internetplattform für die Zwecke der Studie ergeben könnten.

Im Hinblick auf die Tatsache, dass Vorbereitung und Umsetzung von Projekten bzw. Strategien im grenzüberschreitenden Kontext zeitaufwendig ist, sollen die Nachbarländer Informationen zu geplanten Zielen und Leitlinien für die Nutzung des grenzüberschreitenden Planungsraums entsprechend früh übermitteln. Dadurch kann eine geeignete organisatorische und sachliche Vorbereitung von grenzüberschreitenden Projekten und Strategien gewährleistet werden. Leitlinien, die auf polnischer Seite vereinbart wurden, können mit der Aufnahme der Kooperation mit deutscher Seite geändert bzw. modifiziert werden, so dass sie besser gemeinsamen Herausforderungen im Bereich der räumlichen Integration des Grenzraums begegnen.



Fot. 3 Treffen der Arbeitsgruppe /Szczecin/ den 28. Februar 2013.

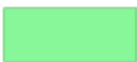
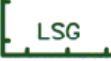


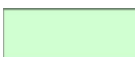
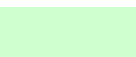
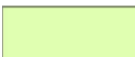
Fot. 4 Workshops zur Bewertung des Projekts / Zielona Góra/ den 25. April 2013

Das Hauptziel der Studie, dh. die Festlegung von Entwicklungsleitlinien für den deutsch – polnischen Grenzraum, wurde in Bezug auf den polnischen Teil des Grenzraums – dh. im Rahmen des Zuständigkeitsbereiches der Unterzeichner der Vereinbarung – erreicht. Zur Gewährleistung einer vollständigen räumlichen Integration ist noch die Aufnahme der Zusammenarbeit mit Vertretern der deutschen Seite erforderlich. Zu diesem Ziel wird die Leiterin der Lenkungsgruppe auf der Sitzung der Deutsch – Polnischen Raumwirtschaftskommission Ergebnisse des IPPON – Projekts vorstellen und einen Vorschlag für die deutsch – polnische Kooperation in diesem Bereich unterbreiten. Die Studie soll als ein Rahmendokument betrachtet werden, in dem die gemeinsame Entwicklungspolitik im polnischen Teil des Grenzraums zwischen den Partnern der Vereinbarung festgelegt wurde. Zugleich versteht sie sich auch als Einladung für die deutsche Seite zur Aufnahme der Zusammenarbeit mit dem Ziel, eine gemeinsame Vision für die Entwicklung des deutsch – polnischen Grenzraums zu schaffen.

Graphische Darstellungen nach der IPPON – Studie und Darstellungen auf deutscher Seite –
– Übersicht.

Vorschlag für die Arbeiten auf der nächsten, beiderseitigen Etappe der Umsetzung des Projekts.

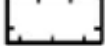
Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
1.	Naturschutzgebiete und deren Lokalisierung					
1.1.	Nationale Parks mit äußeren Schutzzonen mit einer Fläche von >25 ha					
1.2.	Naturschutzgebiete					
1.3.	Landschaftsparks mit äußeren Schutzzonen					
1.4.	Natura 2000 Gebiete, besondere Schutzgebiete (Vogelschutzgebiet)					
1.5.	Natura 2000 Gebiete, besondere Schutzgebiete (FFH-Gebiete)					
1.6.	geschützte Landschaften von überlokaler Bedeutung					
1.7.	ökologische Korridore, welche die wichtigsten Bestandteile des Naturschutzsystems verbinden					
1.8.	Kurorte					
1.9.	UNESCO-Denkmäler					
1.10.	Denkmäler der Geschichte					
1.11.	Kulturparks					
1.12.	große Naturschutzgebiete					

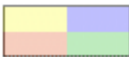
Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
2.	Umwelt- und Kulturressourcen					
2.1.	wichtigste Flüsse und Gewässer					
2.2.	nachgewiesenes Vorkommen von Mineralien mit einer Fläche von >25 ha					
2.3.	nachgewiesenes Vorkommen von Mineralien mit einer Fläche von < 25 ha					
2.4.	Braunkohle					
2.5.	Waldgebiete					
2.6.	Ackerboden					
2.7.	Dauergrünland					
2.8.	historische Stadtzentren					
2.9.	wichtigste touristische Stätten					
2.10.	wichtigste touristische Gebiete					
2.11.	wichtigste Grundwasserleiter					
3.	Wichtigste Bestandteile der Siedlungsstruktur					
3.1.	Hauptstadt der Woiwodschaft	Szczecin				
3.2.	Bundeslandzentrum					
3.3.	Landkreise Gemeinden	Koszalin Cedynia				
3.4.	überlokale Zentren mit Aufteilung der Funktionen					
3.5.	mittelgroße Zentren					

Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
3.6.	lokale Zentren					
3.7.	Städte: Metropolen (über 300 Tsd. Einwohner) Große Städte (100 – 300 Tsd. Einwohner), mittelgroße Städte (50 – 100 Tsd. Einwohner), Kleinstädte (10 – 50 Tsd. Einwohner), sehr kleine Städte (bis 10 Tsd. Einwohner)					
3.8.	Wichtigste Aktivierungs- (Wachstums)zentren von europäischer, nationaler und woiwodschaftlicher Bedeutung					
3.9.	Aktivierungszentren in Entwicklungsbereichen von europäischer, nationaler und woiwodschaftlicher Bedeutung					
3.10.	regionale Aktivierungszentren					
3.11.	Grenzstädte					
3.12.	Die Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin					
3.13.	Metropolregion Szczecin					
3.14.	Funktionaler Raum Wrocław					
3.15.	Siedlungsgebiete					
3.16.	spezielle Siedlungseinheiten					
3.17.	Wirtschaftszonen					
3.18.	Industrieparks					
3.19.	Wissenschaftlich-Technologische Parks					
3.20.	internationale und nationale Messen					

Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
4.	Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur					
4.1.	Autobahnen (mit Nummern)					
4.2.	großflächige Straßenverbindungen					
4.3.	Schnellstraßen (mit Nummern)					
4.4.	Landesstraßen (mit Nummern)					
4.5.	Überregionale Straßenverbindungen					
4.6.	Landestraßen von internationaler Bedeutung (mit Nummern)					
4.7.	Woiwodschaftsstraßen (mit Nummern)					
4.8.	regionale Straßenverbindungen					
4.9.	Verkehrsknoten auf Autobahnen und Schnellstraßen					
4.10.	Eisenbahnlinien von internationaler Bedeutung (mit Nummern)					
4.11.	großflächige Bahnverbindungen					
4.12.	überregionale Bahnverbindungen					
4.13.	Regionale Bahnverbindungen					
4.14.	Hochgeschwindigkeitsstrecken					
4.15.	Eisenbahnlinien von nationaler Bedeutung					
4.16.	sonstige Eisenbahnlinien					
4.17.	Eisenbahnstationen mit Knotenfunktion					
4.18.	internationaler Verkehrskorridor					
4.19.	wichtigste Seehäfen					

Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
4.20.	Seehafen von grundlegender Bedeutung für die Volkswirtschaft					
4.21.	sonstige Häfen					
4.22.	Seehafen					
4.23.	Kleiner Seehafen					
4.24.	wichtigste Marinen					
4.25.	Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (mit Nummern und Klasse der Schiffbarkeit)					
4.26.	Fahrrinnen					
4.27.	Klassen der Schiffbarkeit der Wasserstraßen - II / III / IVb					
4.28.	Flusshäfen / in Betrieb					
4.29.	Fährübergänge					
4.30.	Internationaler Flughafen					
4.31.	regionaler Flughafen					
4.32.	benutzte / nicht benutzte Flughäfen					
4.33.	Logistikzentren					
4.34.	Intermodale Zentren					
4.35.	Mitteuropäischer Verkehrskorridor CETC					
4.36.	Via Hanseatica					
4.37.	Paneuropäische Verkehrskorridore II und III					

Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
5.	Bestandteile der Energiesysteme, sowie der Wasser- und Abfallwirtschaft					
5.1.	konventionelle Kraftwerke					
5.2.	Wasserkraftwerke					
5.3.	Freileitungen – 400 kv					
5.4.	Freileitungen – 220 kv					
5.5.	Umspannwerke mit der höchsten angewandten Spannung von 400 kv, 220 kv, 110 kv					
5.6.	Hochdruck – Gasstationen					
5.7.	Transitgasleitung					
5.8.	Gebiete mit Erdgasversorgungsrate von mehr als 50%					
5.9.	Gebiete mit Erdgasversorgungsrate von weniger als 50%					
5.10.	unterirdische Erdgasspeicher					
5.11.	Brennstoffleitungen					
5.12.	Brennstoffterminale					
5.13.	Transitpipelines					
5.14.	Windparks					
5.15.	Gebiete, die sich speziell für den Bau von Windparks eignen					
5.16.	geothermale Zentren					
5.17.	Atomkraftwerken					
5.18.	Kläranlagen					
5.19.	Mülldeponie mit Inertabfällen/ gefährlichen Abfällen					

Lfd.	Gegenstand der graphischen Darstellung	Graphische Darstellung nach der IPPON - Studie		Graphische Darstellungen in deutschen Dokumenten		
		Ist - Stand	Soll - Stand	Mecklenburg - Vorpommern	Brandenburg und Berlin	Saksonia
6.	Bestandteile der Hochwasserschutzsysteme, sowie der Verteidigungs- und Militärsysteme					
6.1.	Einzugsgebiete					
6.2.	Hochwasser gefährdete Gebiete 1%					
6.3.	Flächen für den Schutz der Ufer vor Hochwasser					
6.4.	Speicher					
6.5.	Trinkwasserschutzzonen					
6.6.	wichtigste Deiche					
6.7.	Polder					
6.8.	wichtigste geschlossene Gebiete, militärische Schutzzonen					