















Nachhaltige Mobilität und regionale Zusammenarbeit entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III

Studien und Ergebnisse







Herausgeber

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung ul. Świdnicka 53, PL 50-030 Wrocław



als Lead Partner des CENTRAL EUROPE-Projekts Via Regia Plus – Nachhaltige Mobilität und Zusammenarbeit entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III

Projektpartner

Polen:

- Stadt Breslau
- · Stadt Krakau
- Oberschlesische Agentur für die Förderung des Unternehmertums (GAPP)
- Stadt Gliwice
- Stadt Opole
- · Marschallamt der Wojewodschaft Niederschlesien Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau

Deutschland:

- · Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI)
- Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berliner
- Stadt Leipzig
- · Stadt Dresden

Slowakai

- Stadt Košice
- · Agentur zur Förderung der Regionalentwicklung Košice

Ukraine

Stadt Lemberg

Projektzeitraum: 09/2008 - 12/2011

Budget: 2.682.150,00 EUR, davon 2.143.757,50 EUR aus dem ERDF

Fotos (Titelseite):

Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; Erlebnisregion Dresden; Stadt Breslau; Stadt Krakau;

Stadt Košice; IU / Martin Reents





www.viaregiaplus.eu

Dieses Projekt wird im Rahmen des Programms CENTRAL EUROPE realisiert, das aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert wird.

Kontakt

Layout:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung ul. Świdnicka 53, PL 50-030 Wrocław

Telefon: +48 71 777 86 60 Fax: +48 71 777 86 59 E-mail: brw@um.wroc.pl www. wroclaw.pl

Redaktionsteam: Martin Reents, INFRASTRUKTUR & UMWELT

Jan Roga / Łukasz Górzyński, Büro für Stadtentwicklung Breslau

Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy

w Radomiu, www.itee.radom.pl

Redaktionsschluss: 09/2011

CENTRAL EUROPE ist ein Programm der Europäischen Union zur Förderung der Zusammenarbeit der Staaten Mitteleuropas in den Bereichen Innovation, Erreichbarkeit und Umwelt und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Städte und Regionen.

CENTRAL EUROPE investiert 231 Mio. EUR zur Unterstützung transnationaler Kooperationsprojekte öffentlicher und privater Institutionen aus Deutschland, Italien, Österreich, Polen, der Slowakischen Republik, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn.

Das Programm wird aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert und hat eine Laufzeit von 2007 bis 2013. Interessierte Partnerschaften sind eingeladen, ihre Projektvorschläge im Rahmen öffentlicher Projektaufrufe einzureichen, die weithin veröffentlicht werden.





www.viaregiaplus.eu

Dieses Projekt wird im Rahmen des Programms CENTRAL EUROPE realisiert, das aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert wird.



Vorwort



Via Regia – das ist der Name des Verkehrskorridors, der an die historische, bereits im Mittelalter bekannte Handelsroute anknüpft. Derzeit verbindet er unter dem Namen Paneuropäischer Verkehrskorridor III, oder Zentralachse, europäische Städte und Metropolen von Erfurt, Dresden und Berlin über Breslau

und Krakau bis nach Lemberg. Der Korridor "Via Regia" umfasst ein Wirtschaftsgebiet mit 37 Millionen Menschen und ist eine Region mit großem Entwicklungspotenzial. Jedoch muss die Rolle der Städte und Metropolregionen, die innerhalb des Korridors liegen, als "Motoren" für die wirtschaftliche Entwicklung gestärkt werden. Damit diese Gebiete ihre Funktionen als regionale und europäische Zentren voll und ganz entfalten können, müssen ihre Potenziale aktiviert und genutzt werden, zum Nutzen der gesamten Region, z.B. durch die Schaffung komfortabler und effizienter Verkehrsverbindungen zwischen ihnen und in ihrem Gebiet.

Das Projekt Via Regia Plus, das im Rahmen des Programms CENTRAL EUROPE finanziert wurde, hat eine Plattform geschaffen, um die oben umrissene Vision eines Gebiets mit dynamischer Wirtschaftsentwicklung zu realisieren. Als gemeinsames Vorhaben von vierzehn Städten und Institutionen aus Deutschland, Polen, der Slowakei und der Ukraine hat sich das Projekt, unter der Leitung der Stadt Breslau, auf die Realisierung gemeinsamer Vorhaben zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Metropolregionen, die Erarbeitung effektiver Modelle zur territorialen Zusammenarbeit und zum Regionalmanagement sowie die Schaffung eines touristischen Angebots entlang des Via Regia-Korridors konzentriert.

Die Entlehnung des Namens Via Regia für das Projekt unterstreicht die Tradition und den integrierenden Charakter der Handelsroute in der Vergangenheit, und den Entwicklungskorridor heute. Die Teilnahme am Projekt Via Regia Plus ermöglichte lokalen und regionalen Institutionen sowie Einheiten der Selbstverwaltung, die strategische Diskussion über die Richtung der Wirtschafts- und Raumentwicklung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III mit zu gestalten. Zweifellos hat das Projekt auch die Gelegenheit geschaffen, viele nützliche Analysen und strategische Papiere zu erarbeiten, die mit Sicherheit Impulse für die dynamische und koordinierte soziale und wirtschaftliche Entwicklung nicht nur des Korridors selbst, aber auch der Städte und Regionen, die in seinem Wirkungsbereich liegen, sein werden.

Es ist selbstverständlich, dass noch viel zu tun ist, damit der Via Regia-Korridor zu einem sich vollständig dynamisch entwickelnden Gebiet werden kann, insbesondere wenn es um die Qualität und den Standard der Verkehrsverbindungen geht. Darum werden auch durch die Förderung des Paneuropäischen Verkehrskorridors III als europäische Entwicklungsachse Verbesserungen in vielen Bereichen des sozialen und wirtschaftlichen Lebens möglich.

Nicht nur der Paneuropäische Verkehrskorridor III, sondern auch andere Regionen vertiefter Zusammenarbeit können eine wesentliche Rolle bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa spielen. Dies trägt zu einer steigenden Attraktivität der Standortbedingungen für Unternehmen bei und erleichtert den kulturellen Austausch wie auch den Austausch von Gütern. Vorhaben dieser Art können zur Angleichung der Lebensbedingungen in den EU-Mitgliedsstaaten beitragen, und damit auch zur europäischen Integration.

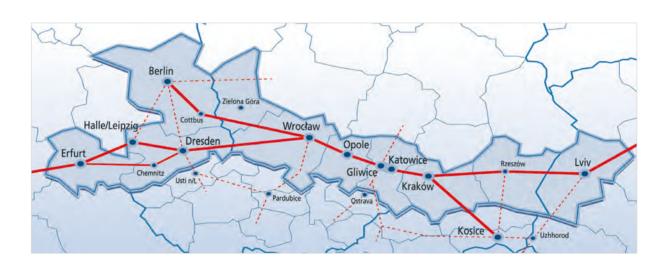
Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um an dieser Stelle dem Sächsischen Staatsministerium des Innern für die erfolgreiche Zusammenarbeit bei der Fortsetzung des Via Regia-Projekts zu danken. Es ist uns gelungen, mit dem geschaffenen Netzwerk der Partner die Zusammenarbeit der Städte und Regionen entlang der Via Regia zu vertiefen. Ich bin überzeugt, dass unsere Zusammenarbeit auch in Zukunft Früchte in Form von weiteren gemeinsamen Vorhaben tragen wird.

Adam Grehl, Vizepräsident der Stadt Breslau



Schlüsselbegriffe

- Erreichbarkeit verbessern!
- Städte und Metropolen als "Motoren" der Entwicklung stärken!
- Potenziale für Tourismus nutzen!





Inhalt

I	Fernverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr verbessern	5
II	Nachhaltiger Verkehr in Ballungsräumen	23
II	Effiziente Landnutzungsplanung und regionale Zusammenarbeit	37
IV	Den demografischen Wandel angehen und Arbeitskräfte anziehen	45
V	Potenziale für Tourismus aktivieren	55

Fernverkehr undgrenzüberschreitenden Verkehr verbessern





Potenziale des Eisenbahnfernverkehrs	7	
Wirkungen von Infrastrukturinvestitionen	9	
Integrierte Entwicklung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten	11	
Verbesserung grenzüberschreitender Verbindungen	12	
Grenzüberschreitende Integration von Tarifen und Fahrplänen	14	
Niederschlesien: Verbesserung der Erreichbarkeit von Bergregionen	15	
Östliche Slowakei / Ukraine: Erhöhung der territorialen Kohäsion durch Straßen- und Schienenverbindungen		
Oberschlesien: Verkehr mit Kleinflugzeugen und Ausbau lokaler Flughäfen	19	
Gliwice / Košice: Strategien zur Revitalisierung lokaler Flughäfen	21	



Potenziale des Eisenbahnfernverkehrs

er Eisenbahnverkehr in Polen und in der Slowakei befindet sich gegenwärtig an einem Wendepunkt – aufgrund der unterfinanzierten Infrastruktur und veralteter Schienenfahrzeuge haben sich die Bedingungen im Bahntransport in der Vergangenheit schrittweise verschlechtert. Gegenwärtig beginnt die Situation, sich zu verbessern: Nationale und regionale Bahnbetreiber investieren in neue Züge, und die Infrastrukturbetreiber nutzen die Strukturfonds zur Modernisierung des Schienennetzes.

Aber welche Potentiale gibt es für den Eisenbahnverkehr entlang der Via Regia, und wie sehen die zukünftigen Entwicklungsperspektiven aus? Um diese Fragen zu beantworten, haben das Büro für Stadtentwicklung Breslau und das Sächsische Staatsministerium des Innern die Bedingungen und die Qualität der Schieneninfrastruktur, die verfügbaren Angebote und die Wirkungen geplanter Investitionen untersucht sowie einen Ausblick auf die mögliche Nutzung dieses Verkehrsmittels erstellt.

Analyse der aktuellen Rahmenbedingungen – Stärken und Schwächen

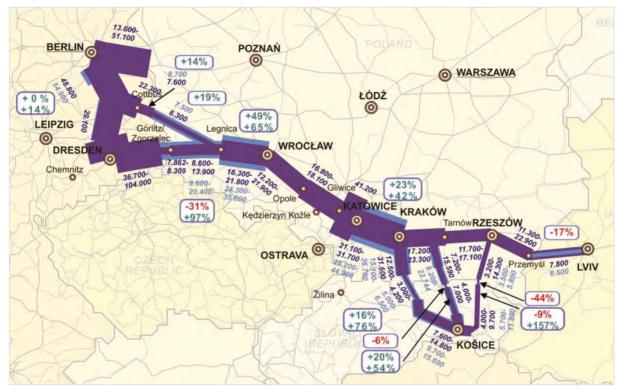
Die Analyse der sozialen und wirtschaftlichen Trends, der Qualität des Straßen- und Schienenverkehrs, des aktuellen Angebots des Straßen-, Schienenund Flugverkehrs sowie die Bewertung der Effekte in Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit liefern ein umfassendes Bild der gegenwärtigen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs. Die Stärken können wie folgt zusammengefasst werden:

- Dichtes Schienennetz, gutes Verkehrsangebot entlang der Hauptstrecken
- Günstige Siedlungsstruktur mit hoher Dichte, die eine hohe potenzielle Nachfrage garantiert
- Viele Ballungsräume, die für die wirtschaftliche Entwicklung und Tourismus attraktiv sind
- Hervorragende Bedingungen für den Tourismus in Bergregionen
- Modernisierung der Bahnhöfe in großen Zentren (Polen)



Fahrgastströme im Schienenverkehr 2010 pro Tag (Quelle: ETC)





Belastungszahlen des Straßennetzes 2005-2010 pro Tag (Quelle: ETC)

Es bestehen aber auch einige Schwächen, die die Stärken leider ausgleichen.

- Beschränkte Anzahl an Verbindungen, insbesondere grenzüberschreitender Verbindungen, fehlende Koordination und Integration verschiedener Verkehrsmittel
- Überalterter Schienenfuhrpark, der nicht an den Bedarf angepasst ist, fortschreitender Verfall der Infrastruktur und keine entsprechenden Instandsetzungsarbeiten (Polen)
- Fehlende Mittel um das Verkehrsangebot zu finanzieren, insbesondere im regionalen Eisenbahnverkehr (Polen)
- Ungünstige Rahmenbedingungen für die Organisation des Fernverkehrs (Deutschland)
- Keine einheitliche Entwicklungsstrategie für das Verkehrsangebot sowie grenzüberschreitende Koordination der Investitionen
- Wachsende Konkurrenz durch Firmen, die Transport mit Kleinbussen anbieten (Polen) sowie Konkurrenz

durch die geplante Liberalisierung des Busfernverkehrs (Deutschland)

Trotz der ungünstigen Bedingungen ist die Nachfrage Schienenverkehr im "Kerngebiet" der Via Regia zwischen Breslau, Krakau und Rzeszów recht hoch. Zwischen Opole und Katowice reisen täglich ca. 20.000 Fahrgäste mit der Bahn, und ca. 40.000 Personen nutzen die parallele Autobahn A4. Es muss also ein großes Potential geben, den Bedarf an Schienenverkehr zu erhöhen, wenn Reisezeiten verringert und der Komfort erhöht werden kann.

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Externe Unterstützung:

ETC Transport Consultants, Berlin



Wirkungen von Infrastrukturinvestitionen

egenwärtig werden entlang der Bahnstrecke E-30 wichtige Investitionen durchgeführt, und in wenigen Jahren können Züge von der deutsch-polnischen zur polnisch-ukrainischen Grenze mit einer Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h fahren. 2011 wurde Strecke zwischen Berlin und Cottbus für 160 km/h ausgebaut, ab 2012 können Züge aus Breslau zu dem sich im Bau befindenden Flughafen Berlin-Brandenburg International fahren.

Um die Auswirkungen der oben genannten Maßnahmen auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und Regionen zu bewerten sowie den Bedarf an weiteren Verbesserungen festzustellen, die erforderlich sind, um ausreichende Fahrzeiten zu erreichen, wurden drei Investitionsszenarien mit einem Planungshorizont bis 2020/2030 Jahre untersucht:

- Basisszenario (Szenario 1): Geplante Projekte mit bestätigter Durchführung (Planung und Finanzierung), die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen.
- Weitere Entwicklungen (Szenario 2): Projekte in der erweiterten Planungsperspektive nationaler Strategien und Programme. Modernisierung und Ausbau weiterer Bahnlinien, die das Projektgebiet betreffen und besonders von den Partnern unterstützt werden
- Entwicklung transnationaler Hochgeschwindigkeitsnetze (Szenario 3): Verbindung nationaler Hochgeschwindigkeitsnetze, die zu einer transnationalen Verbindung der Korridor-Infrastruktur führen. Einbeziehung zusätzlicher Verbindungen, die Auswirkungen auf das räumliche Gefüge haben und von wirtschaftlichem Nutzen für die Via Regia-Achse sind. In Einzelfällen Beurteilung alternativer Investitionsoptionen

Die Fahrzeiten der jeweiligen Szenarien wurden in einer Erreichbarkeitsmatrix der städtischen Knotenpunkte dargestellt, die sich im Korridor sowie den umliegenden Gebieten befinden. Das geplante polnische Hochgeschwindigkeitsnetz "Y" wurde in Szenario 2 berücksichtigt, um die Auswirkungen gesondert zu beurteilen zu können.

Handlungsbedarf auf grenzüberschreitenden Abschnitten

Die Ergebnisse der Studie wurden auf mehreren Karten und Illustrationen dargestellt. Die Auswirkungen der Investitionen können wie folgt zusammengefasst werden:





Zeitaufwändiger Lokwechsel aufgrund fehlender Elektrifizierung – Węgliniec, Juni 2011 (Quelle: IU / Martin Reents)

- Die deutlichsten Fahrzeitreduzierungen können bereits durch die Umsetzung von Szenario 1 erreicht werden. Daher sollte die kurzfristige Aufwertung und Erneuerung des Schienennetzes die höchste Priorität haben.
- Bestimmte Maßnahmen im Szenario 2 können die Erreichbarkeit einzelner Teile des Projektgebiets verbessern. Dies betrifft vor allem grenzüberschreitende Verbindungen, die in nationalen Investitionsplänen und Programmen nicht prioritär sind.

Der Bau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen entlang der E-30 scheint nicht zielführend zu sein. Dies hat zweierlei Gründe: Einerseits sehen die Projekte für Hochgeschwindigkeitsverkehr in Polen und Tschechien alternative Verbindungen vor, die den Mehrwert von schnellen Verbindungen entlang der Via Regia senken.

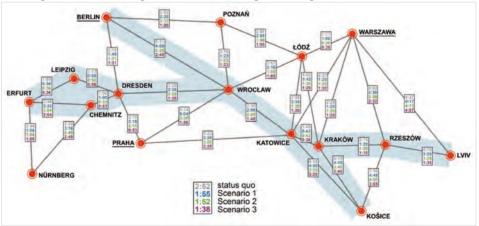
Andererseits werden die Vorteile einer Geschwin-







Umfang der Investitionen im zweiten und dritten Szenario – weitere Entwicklungen und Entwicklung transnationaler Hochgeschwindigkeitsnetze (Quelle: ETC)



Wirkungen von Investitionsmaßnahmen auf Reisezeiten (Quelle: ETC)s

digkeitserhöhung auf über 160-200 km/h durch die räumliche Struktur entlang der Via Regia mit ihren zahlreichen Städten und Metropolregionen vermindert. Die Investitionskosten würden bei relativ geringem Nutzen stark ansteigen. Darüber hinaus könnte ein Hochgeschwindigkeitsnetz zu Konflikten mit dem Güterverkehr führen.

Partner:

Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI)

Kontakt:

Andreas Kühl, Jörg Kellermann

Externe Unterstützung:

ETC Transport Consultants, Berlin



Integrierte Entwicklung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten

m einen Ausblick auf die effiziente Nutzung der modernisierten Infrastruktur zu erlangen, wurden Nachfrageprognosen erstellt, die auf drei alternativen Szenarien für die zukünftige Entwicklung mit pessimistischen, optimistischen und "realistischen" Annahmen beruhen. Für das letztere Szenario wird von folgender Entwicklung ausgegangen:

- Ein leichter Bevölkerungsrückgang und weiterer Rückgang der Arbeitslosigkeit
- Fortschreitende Integration Europas mit ansteigendem BIP und verstärkter Integration der Grenzregionen
- Fähigkeit der Kommunen, Siedlungsflächen Investitionen zumindest teilweise entlang von Bahnstrecken zu konzentrieren
- Dauerhafter Motorisierungsgrad von 0,4-0,6 Autos pro Einwohner, leicht ansteigende Benzinpreise und Ausweitung des Mautsystems
- Ausgeglichene Investitionen in Straßen- und Schieneninfrastruktur mit deutlichen Verbesserungen des Verkehr in Ballungsräumen

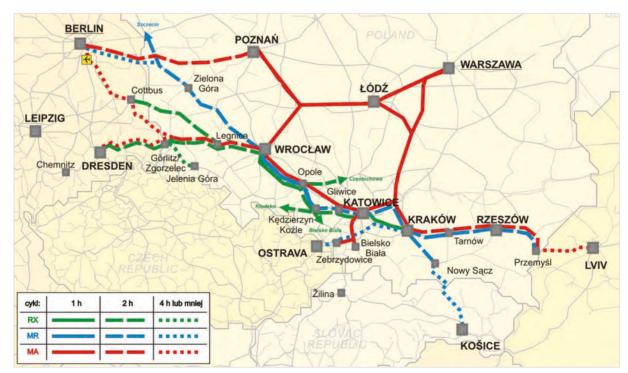
Obwohl auch das "realistische" Szenario weiterhin zu einer vergleichsweise geringen Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsdienstleistungen führt, so stabilisiert die zunehmende Integration die Nachfrage sogar in Gebieten mit zurückgehender Bevölkerungszahl.

Ein Modell für die zukünftige Entwicklung

Aufbauend auf den Ergebnissen der Nachfrage-Prognose, der Infrastruktur-Analyse sowie dem zur Verfügung stehenden Wissen zum erwarteten Niveau der Fern-, Regional- und Agglomerationsverkehrsleistungen wurde eine Vision des zukünftigen Schienentransportsystems entlang des Via Regia Korridors erarbeitet.

Beruhend auf dem Konzept integrierter Fahrpläne mit regelmäßigen Verbindungen zwischen festgelegten Umsteigeknoten wird bis 2020 die Einführung eines systematischen Angebots interregionaler Züge empfohlen, die die verfügbare Infrastruktur höchst effizient nutzen würden. Durch fortschreitende Erneuerung der Infrastruktur könnten diese überregionalen Züge bis 2030 durch Züge zwischen den Ballungsgebieten ergänzt werden, durch die ein neues Komfort- und Qualitätsniveau eingeführt werden kann.

Gleichzeitig würde die Vervollständigung der



Vorschlag für Liniennetze und Bedienungsqualitäten in der Perspektive 2030 (Quelle: ETC)







Schaffung der Voraussetzungen für attraktive und effiziente Angebote – die modernisierte Linie E-30 in Oława, Erneuerung des Hauptbahnhofs von Breslau (Quellen: Mirosław Siemieniec / PKP PLK S.A., GRUPA 5 Sp. z o.o.)

wichtigsten Infrastrukturinvestitionen eine Trennung des (langsamen) Gütertransports und des regionalen Personenverkehrs von (schnellen) überregionalen Verbindungen und den Verbindungen zwischen den Ballungsgebieten ermöglichen. Dies betrifft vor allem das "Kerngebiet" der Via Regia zwischen Breslau und Krakau, welches die Abwicklung großer Verkehrsvolumen in angemessener Qualität ermöglichen sollte

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Externe Unterstützung:

ETC Transport Consultants, Berlin

Verbesserung grenzüberschreitender Verbindungen

ür den grenzüberschreitenden Zugverkehr gibt es viele Hindernisse, die seine Attraktivität mindern. Uneinheitliche Systeme für Signalanlagen, Sicherheitssysteme, Stromversorgung sowie Spurweiten schränken die grenzüberschreitende Nutzung von Zügen ein, und die praktischen Lösungen (Umstieg oder Lokwechsel an Grenzstationen) führen zu längeren Fahrzeiten und erhöhen das Risiko, Anschlüsse zu verpassen. Zudem werden aufgrund geringer Nachfrage oft veraltete Fahrzeuge verwendet.

Das Beispiel der Verbindung zwischen Dresden und Breslau zeigt, wie wichtig diese Faktoren wichtig sind. Nach der Einführung von Direktverbindungen mit Dieseltriebwagen hat sich die Fahrgastzahl vervielfacht, und Verbindungen am Tagesrand erleichtern Tourismus und Geschäftsverkehr.

Perspektiven für die Verbindung Berlin-Breslau

In einer Studie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin wurden Möglichkeiten analysiert, ein vergleichbares Angebot zwischen Berlin und Breslau unter Verwendung der erneuerten Infrastruktur in Brandenburg (Berlin-Cottbus) und in Niederschlesien (Zgorzelec/Węgliniec-Legnica-Breslau) einzuführen. Da verschiedene Linienführungen möglich sind, wurden fünf verschiedene Module untersucht:

- Modul 1: Gegenwärtiger Stand, geringfügige Verbesserungen
- Modul 2: Modernisierung und Elektrifizierung zwischen Hoyerswerda und Horka, Änderung der Linienführung
- Modul 3: Elektrifizierung zwischen Görlitz und Węgliniec, Umstieg in Cottbus und Görlitz
- Modul 4: Elektrifizierung zwischen Cottbus und Görlitz
- Modul 5: Erneuerung der Strecke zwischen die Cottbus, Forst (Lausitz) und Legnica.

Die Ergebnisse zeigen, dass es nach der Modernisierung des deutschen Teils der Güterzugstrecke E-30 möglich sein wird, zwischen Berlin, dem Flughafen Berlin-Brandenburg International und Breslau drei Zugpaare anzubieten (Modul 2). Durch die Nutzung von Mehrsystemloks zwischen Cottbus und Breslau könnte die Reisezeit auf weniger als 3:45 Stunden reduziert werden.





Im September 2011 wurde die erneuerte Bahnstrecke Berlin-Cottbus wieder in Betrieb genommen (Quelle: DB AG / Christian Bedeschinski)



Ankunft des Direktzugs aus Dresden in Breslau (Quelle: BRW / Łukasz Górzyński)

Dieses Angebot kann in wenigen Jahren eingeführt werden und die derzeitigen Verbindungen mit zeitaufwändigem zweifachem Lokwechsel oder mögliche Übergangslösungen mit Dieseltriebwagen ersetzen. Notwendige Voraussetzung ist die zügige Modernisierung der Güterstrecke Knappenrode-Hoyerswerda-Horka, so wie es 2003 vereinbart und von der deutschen und polnischen Regierung im Juni 2011 bestätigt wurde.

Entwicklung des Regionalnetzes

Nach Beendigung der gewünschten mittelfristigen Investitionen gibt es zahlreiche weitere Möglichkeiten, um Verbesserungen zu erreichen. Diese umfassen die Elektrifizierung der Strecken zwischen Cottbus und Görlitz sowie Görlitz und Węgliniec, um Fahrzeiten zu verkürzen und den Knotenpunkt Görlitz/Zgorzelec zu stärken.



Optionen (Module) für die Fahrzeitverkürzung zwischen Berlin und Breslau (Quelle: ETC)



Als kürzeste Verbindung verfügt auch die Strecke über Forst (Lausitz) – Legnica über großes Potenzial: Nach erfolgter Modernisierung können schon heute mit Dieselloks betriebene Züge ein konkurrenzfähiges Angebot darstellen und langfristig kann die Strecke eine im Falle wachsender Nachfrage als Kapazitätsreserve dienen.

Partner:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Kontakt:

Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller

Externe Unterstützung:

ETC Transport Consultants, Berlin

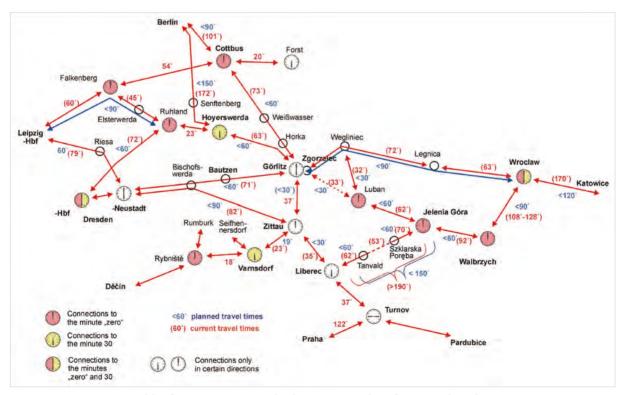
Grenzüberschreitende Integration von Tarifen und Fahrplänen

eben technischen Hindernissen trifft der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr auch auf Probleme organisatorischer Natur. Fahrpläne werden in langfristiger Perspektive koordiniert und flexible Anpassungen, z.B. aufgrund von kurzfristigen Baumaßnahmen sind fast unmöglich. Wenn die grenzüberschreitende Kommunikation nicht ausreichend ist, hat der Fahrgast bei Verspätungen kaum eine Chance, seinen Anschluss zu erreichen, und der Ticketkauf zum attraktiven Preis erfordert neben Sprachkenntnissen oft auch Fachwissen.

Das Sächsische Staatsministerium des Innern und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin haben zwei Studien durchgeführt, die darauf abzielen, diese Barrieren zu vermindern: Einen Vorschlag zur grenzüberschreitenden Abstimmung der Fahrpläne sowie eine Studie zur Verbesserung des Angebots für Fahrgäste grenzüberschreitender Züge.

Synchronisierte Fahrpläne im Dreiländereck Sachsen-Polen-Tschechien

Aufgrund der engen Verbindung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen und der Notwendigkeit der Berücksichtigung der Streckenkapazitäten müssen Verkehrsangebote langfristig geplant und entwickelt werden. Nach dem modernen Ansatz der integrierten Taktfahrpläne werden Fahrplan-Knotenpunkte



Vorschlag für ein System von Fahrplan-Knotenpunkten für regionale und grenzüberschreitende Verbindungen (Quelle: ISUP / LUB)



bestimmt und in bestimmter Fahrzeit und Qualität miteinander verbunden. Das Ergebnis ist ein integriertes Angebot mit optimierten Verbindungen.

Aus der Sicht synchronisierter Fahrpläne stellt die grenzüberschreitende Integration der Schienennetze sowohl Chance als auch Herausforderung dar. Regionale und nationale Infrastrukturstrategien müssen aufeinander abgestimmt werden, und es müssen detaillierte Vereinbarungen getroffen werden, um einen sicheren Rahmen für Investitionen zu schaffen.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren analysiert die Studie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern die Infrastruktur im Dreiländereck Sachsen-Polen-Tschechien und schlägt ein System von Fahrplanknoten vor. Die erforderlichen Investitionen wurden in einem Strategiepapier zusammengestellt, das einen möglichen Rahmen für gemeinsame Maßnahmen herstellt. Die Umsetzung des Konzepts erfordert eine Abstimmung der Zielfahrzeiten zwischen Dresden, Cottbus und Breslau.

Überwindung organisatorischer Barrieren im grenzüberschreitenden Schienentransport

Es gibt viele Möglichkeiten die Transportdienstleistungen für Fahrgäste, die von Sachsen und Berlin-Brandenburg nach Niederschlesien reisen zu verbessern.

- Durch bessere Fahrplankoordination konnten attraktive Verbindungen von Berlin und Dresden nach Jelenia Góra und weiter ins Riesengebirge angeboten werden.
- Ein einfaches gastronomisches Angebot kann den Erlebniswert des Eurocity Hamburg-Krakau auf Abschnitten ohne Speisewagen steigern
- Integrierte Tickets können das Risiko überteuerter Fahrkarten verringern und den Zugang zu Rabatten



Tor nach Niederschlesien: Görlitz (Quelle: Andreas Kühl)

erleichtern, die standardmäßig nicht erhältlich sind Die Erreichbarkeit touristischer Ziele in Südpolen kann verbessert werden, wenn Busfahrpläne in Auskunftssystem integriert werden.

Um den Weg für praktische Verbesserungen freizumachen, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin einen moderierten Prozess mit den beteiligten Akteuren initiiert, der z.B. durch gegensätzliche Interessen verursachte Barrieren erkennen und mögliche Lösungen aufzeigen soll.

Partner.

Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI); Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Kontakt:

Andreas Kühl, Jörg Kellermann; Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller

Externe Unterstützung:

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH, Dresden / LUB Consulting GmbH, Dresden

Niederschlesien: Verbesserung der Erreichbarkeit von Bergregionen

er Sudetengürtel stellt das Tor zu touristisch sehr attraktiven Gebieten an der polnisch-tschechischen Grenze dar, und zur gleichen Zeit erschwert er den Zugang zur Grenzregion. Darum liegen die südlichen Gebiete Niederschlesiens und der Wojewodschaft Opole in einer Randlage, und es besteht ein Bedarf an sozialer und wirtschaftlicher Aktivierung, um Wachstum und Entwicklungsper-

spektiven zu erzeugen.

Verkehrsinfrastruktur in diesen Gebieten dient zwei Funktionen: Zum einen erleichtert sie den Zugang zu nationalen Märkten und verbessert die Bedingungen touristischer Entwicklung. Zum anderen stellt sie die Voraussetzungen her, um Handel und Austausch mit Tschechien zu erhöhen, und unterstützt damit die wirtschaftliche Entwicklung.



Strategische Entwicklung des Straßennetzes durch koordinierte Investitionen

Das Wojewodschaftsbüro für Raumplanung (WBU) hat eine Studie durchgeführt, deren Ziel es ist, eine Straßenverbindung zu identifizieren, die die südlichen Gebiete Niederschlesiens unter Berücksichtigung von Nord-Süd-Verbindungen erschließt. Zunächst wurde eine umfassende Regionalanalyse durchgeführt, die auch die geographischen Bedingungen und die Anforderungen des Naturschutzes umfasst.

Basierend auf den Ergebnissen wurden drei alternative Strecken bestimmt, die auf bestehende Straßenabschnitte zurückgreifen. Um die beste Lösung herauszufinden, wurden die jeweiligen Optionen im Hinblick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen, den Einfluss auf unter Schutz stehende und sensible Gebiete, geschätzte Investitionskosten, den Grad der Übereinstimmung mit aktuellen Investitionsprogrammen sowie den vorgesehenen Nutzen für den multimodalen Verkehr und die Tourismusentwicklung verglichen.

Die methodische Herangehensweise sowie die Ergebnisse der Arbeit wurden detailliert mit den beteiligten Institutionen diskutiert, um die Akzeptanz der Ergebnisse zu sichern. Im Endeffekt wurde ein planerisches Dokument angefertigt, das die strategische Koordination im Bereich der dezentralisierten Investitionen auf dem Gebiet der regionalen Straßeninfrastruktur vereinfacht.

Vorbereitung von Entscheidungen zur Erneuerung der Schieneninfrastruktur

Die Stadtverwaltung Breslau hat die Entwicklungsperspektiven der parallelen gelegenen Bahnstrecke von Breslau nach Wałbrzych, Jelenia Góra und Zgorzelec, die zwischen 1843-1867 gebaut wurde, untersucht. Aufgrund fehlender Investitionen verfällt diese Infrastruktur weiter, wodurch sich die Fahrzeiten Jahr für Jahr verlängern. Gleichzeitig ist diese Strecke für den Güterverkehr durch den Kiestransport für den Straßenbau von Bedeutung.

Im Mittelpunkt der Analyse standen technische Fragen. Der erste Teil betraf die Analyse der Infrastruktur unter Berücksichtigung der derzeit erreichten Geschwindigkeiten. Im zweiten Teil wurden





Beteiligung von Akteuren: Regionaler Workshop in Karpacz (Juni 2010), öffentliche Vorstellung der Ergebnisse in Breslau (Dezember 2010, Quelle: WBU)

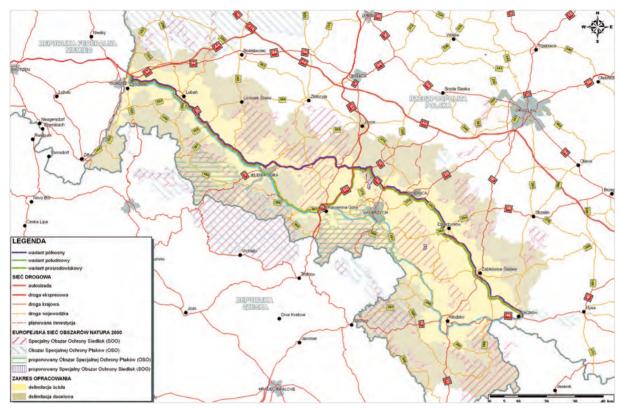
drei Szenarien für die Modernisierung untersucht:

- **Szenario I:** Wiederherstellung des ursprünglichen technischen Zustands
- Szenario II: Modernisierung für 120 km/h
- Szenario III: Modernisierung für 160 km/h auf dem Abschnitt Breslau-Marciszów (120 km/h auf den übrigen Abschnitten)

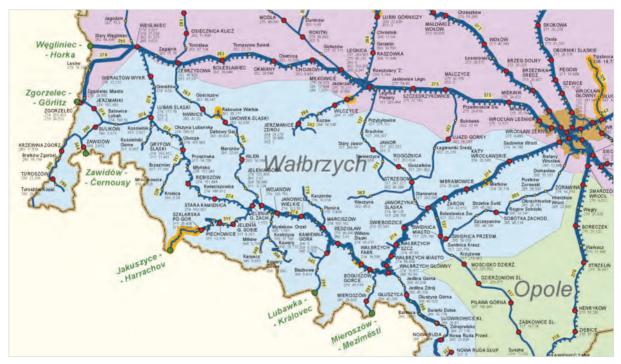
Szenario III enthält mehrere Subszenarien zu teilweisen Trassenverlegungen auf Abschnitten mit ungünstigem Verlauf.

Entsprechend der Ergebnisse würde eine Realisierung von Szenario I die Fahrzeit von Breslau nach Jelenia Góra von 3:23 h auf 1:53 h und von Jelenia Góra nach Zgorzelec von 1:40 h auf 1:04 h verkürzen. In Szenario II wäre es möglich, die Fahrzeiten entsprechend auf 1:33 h bzw. 0:54 h zu verkürzen. Durch den deutlich höheren Investitionsaufwand in Szenario III wäre für den Abschnitt zwischen Breslau und Jelenia Góra eine Fahrzeit von 1:03 h möglich.





Trassenvarianten für die Straße zur Integration der südlichen Teile Niederschlesiens (Quelle: WBU)



Bahnlinie 274 Breslau-Wałbrzych-Zgorzelec (Quelle: PKP PLK)



Obwohl kein prioritäres Szenario festgelegt wurde, ist diese Ausarbeitung eine umfassende Grundlage für die weitere Diskussion der Entwicklungsperspektiven der Bahnstrecke, die für die Regionalentwicklung und die Erreichbarkeit des Korridors der E-30 von hoher Bedeutung ist.

Partner:

Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau (WBU); Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung

Kontakt

Rajmund Nowicki, Aleksandra Sieradzka-Stasiak; Jan Roga, Marek Żabiński

Externe Unterstützung:

EKKOM Sp. z o.o., Krakau; ARCADIS Sp. z o.o., Biuro Infrastruktury Kolejowej, Breslau

Östliche Slowakei / Ukraine: Erhöhung der territorialen Kohäsion durch Straßen- und Schienenverbindungen

ie EU-Außengrenze hat bedeutenden Einfluss auf die Entwicklungsmöglichkeiten für die Regionen im östlichen Polen, der östlichen Slowakei und in der Ukraine. Handel und Austausch unterliegen intensiven Grenzkontrollen und die "Grenzwirtschaft" ist auf Tätigkeiten beschränkt, die relativ geringen Gewinn erwirtschaften.

Die Reise auf der Straße von und in die Ukraine ist zwar möglich, aufgrund langer Wartezeiten mit hohem psychologischem Druck jedoch unattraktiv. Die lokalen Zugverbindungen wurden aufgrund verwüsteter Züge eingestellt (Alkohol- und Zigarettenschmuggel), wodurch sich Bahnreisen auf Nacht-Fernzüge beschränken. Darum ist der Flugverkehr zur Zeit die beste Option. Grenzüberschreitende Verbindungen im slowakisch-polnischen Grenzraum

Die Erreichbarkeit der östlichen Slowakei hängt von der Reiserichtung ab – die Verbindungen aus Richtung Bratislava und Budapest sind gut ausgebaut. Es gibt bereits Autobahnen bzw. diese werden gerade gebaut, und regelmäßige Zugverbindungen bieten gute Verbindungen nach Prag, Ostrava und Wien. Reisen nach Polen, Rumänien und in die Ukraine sind jedoch weiterhin schwierig – das Straßennetz beschränkt sich auf Bundes- und Landstraßen, und es gibt fast keine Bahnverbindungen.

Der Bau eines multimodalen Korridors, der von den baltischen Staaten über Polen und die Slowakei nach Südosteuropa verläuft, auf der Straße von Białystok über Lublin, Rzeszów und Košice weiter nach Miskolc und Bukarest und auf der Schiene über die Knoten Warschau und Krakau, ist daher von höchster Priorität.



Bahnhof Košice (Quelle: IU / Martin Reents)

Auf regionaler und kommunaler Ebene gewährleisten zahlreiche grenzüberschreitende Verbindungen die Erreichbarkeit der östlichen Slowakei. Derzeit werden internationale Radrouten gebaut, und die Bahnstrecken von Rzeszów und Tarnów nach Košice ermöglichen eine bessere Erreichbarkeit der Bergregionen. Es ist jedoch eine Revitalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs notwendig, da gegenwärtig keine regelmäßigen Verbindungen bestehen.

Die geplante Modernisierung der Bahnstrecke von Krakau nach Zakopane mit Streckenneubau zwischen Podłęże und Piekiełko könnte ein Durchbruch sein, da dies die Möglichkeit eröffnen würde, gemeinsam für das Marktpotenzial zu werben. Dadurch könnte die östliche Slowakei als Tourismusgebiet aus Sicht von Nord- und Westeuropa deutlich an Bedeutung gewinnen.



Entwicklung Lembergs zu einem intermodalen Knoten und Hub für die Beziehungen zwischen der EU und der Ukraine

Im Fall der Ukraine hängen die Perspektiven hauptsächlich von der politischen Entwicklung ab. Wenn sich das Verhältnis zwischen der Ukraine und der EU verbessert, könnten die Regulierungen für den Austausch von Personen, Dienstleistungen und



Nachtzug nach Lemberg bei der Abfahrt aus Breslau (Quelle: IU/Martin Reents)

Waren vereinfacht werden, was zu einer Zunahme an Handel und Wohlstand in der Region führen würde.

Durch steigenden Wohlstand könnte sich auch die Art des grenzüberschreitenden Verkehrs ändern und ehrgeizigere Ziele ermöglichen. Mittelfristig



könnte Lemberg zu einem Handels- und Touristenort werden, der den kulturellen und wirtschaftlichen Raum von West- und Osteuropa verbindet. Der Bau einer Bahnstrecke mit europäischer Spurweite zur polnisch-ukrainischen Grenze würde diese Vision unterstützen und die Gateway-Funktionen stärken, die heute nur schwach ausgeprägt sind.

Partner:

Agentur zur Unterstützung der Regionalentwicklung Košice; Stadt Lemberg

Kontakt:

Jan Dzurdženík, Jaroslav Tešliar

Oberschlesien: Verkehr mit Kleinflugzeugen und Ausbau lokaler Flughäfen

Die Schaffung eines Verkehrssystems mit Kleinflugzeugen könnte die Erreichbarkeit von Regionen mit einer schlecht entwickelten Infrastruktur verbessern. Die Einführung eines Systems mit Linien- Gelegenheitsverkehr wäre eine zusätzliche Komponente des Verkehrssystems und die Lücke zwischen Straßenverkehr und planmäßigem Flugverkehr füllen. Darüber hinaus begünstigt es die wirtschaftliche Entwicklung von Gebieten, in denen sich Flughäfen befinden.

Potentiale des Verkehrs mit Kleinflugzeugen

Um die Machbarkeit eines solchen Systems in Polen und seinen Nachbarländern zu untersuchen, beauftragte die Oberschlesische Agentur zur Förderung des Unternehmertums eine Studie über die mögliche Entwicklung von Flughäfen. In dieser wurde das Flughafen-Netzwerk in Polen analysiert und eine Bewertung der aktuellen Nutzung sowie der Voraussetzungen und der Potenziale für Geschäftsflüge vorgenommen.





Konferenz zur Entwicklung moderner Flugdienstleistungen und kleiner Flughäfen (September 2009, Quelle: GAPP)

Die Ergebnisse zeigen, dass – unter Berücksichtigung der unzureichenden Qualität der Straßen- und Schieneninfrastruktur – für Geschäftsreisen auf Strecken mit geringem Verkehrsfluss zwischen 200-1.400 km innovative Verkehrslösungen nötig sind. Kleinflugzeuge könnten diese Anforderungen erfüllen, wenn ein ausreichendes Netzwerk an Flughäfen, Flugzeugen sowie ein effizientes Managementsystem eingeführt werden.

Um die Funktionalität des Systems zu erhöhen, ist eine enge Zusammenarbeit und Koordination mit den Nachbarländern nötig, da sein wirtschaftlicher Erfolg von einer ausreichenden Anzahl von Flügen über mehrere hundert Kilometer abhängt. Im Verlauf des Projekts wurden erste Kontakte zu ukrainischen Partnern geknüpft, es wird jedoch erwartet, dass nur eine umfassende Umsetzung auf europäischer Ebene ausreichende Nachfrage gewährleistet.

Strategien für die Revitalisierung lokaler Flugplätze

Um die Voraussetzungen für die Einführung und neue Perspektiven für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen, hat GAPP mit lokalen Partnern vier Konzepte zur Modernisierung lokaler Flugplätze in Schlesien erarbeitet. Die Maßnahmen folgen der regionalen Strategie zur Modernisierung von Flughäfen und führten zur Vorbereitung von technischen Projekten für die folgenden Standorte:

 Rybnik-Gotartowice: Wird zurzeit als Sportflughafen genutzt. Ausbau zu einem lokalen Flughafen für Geschäftsreisende und wirtschaftliche Entwicklung



Ausbaukonzept für den Flughafen in Rybnik, einschließlich der Entwicklung benachbarter Gewerbeflächen (Quelle: Susuł & Strama Architekci)





Modernisierung des Flughafens in Rybnik – Visualisierung (Quelle: Susuł & Strama Architekci)

umliegender Gebiete

- Częstochowa: Wiederaufbau und Modernisierung des ehemaligen Militärflughafens z.B. für Charterflüge, Entwicklung eines multimodalen Logistikzentrums
- Czechowice-Dziedzice: Ausbau des Flughafens für die Luftfahrtindustrie, ausgestattet mit Test-, Laborund Navigationseinrichtungen
- Bielsko-Biała: Ausbau zu einem lokalen Geschäftsflughafen, kann zusätzlich auch der Austragung von Konzerten und Veranstaltungen dienen

Die Ermittlung der spezifischen Funktionen jedes

Flughafens sowie die Erarbeitung der Konzepte zur Entwicklung umliegender Flächen waren ein zusätzlicher Nutzwert der Studien.

Um weitere Schritte zur Umsetzung und Finanzierung zu unternehmen, muss die wirtschaftliche Machbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen untersucht werden. Dabei sind die erwartete Anzahl der Flüge und möglichen Beschränkungen aufgrund von Konflikten mit benachbarten Nutzungen zu berücksichtigen. Außerdem müssen Lösungen zur Finanzierung des laufenden Betriebs gefunden werden, da modern ausgestatte lokale Flughäfen nicht ohne externe Unterstützung betrieben werden können.

Partner:

Oberschlesische Agentur zur Förderung des Unternehmertums (GAPP)

Kontakt:

Bartłomiej Płonka

Externe Unterstützung:

Instytut Lotnictwa, Warschau / Susuł & Strama Architekci S.C., Auschwitz (Rybnik) / Nizielski & Borys Consulting Sp. z o.o., Katowice (Bielsko-Biała) / Zygmunt Greń Biuro Projektowo - Architektoniczne, Brenna (Czechowice-Dziedzice) / Inco Sp. z o. o., Gliwice (Częstochowa)

Gliwice / Košice: Strategien zur Revitalisierung lokaler Flughäfen

ie Stadtverwaltung Gliwice hat eine vertiefte Analyse der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des lokalen Flughafens durchgeführt. Beim Flugplatz Košice wurde der Versuch unternommen, die Perspektiven für einen regionalen Flughafen zu analysieren, der von regelmäßigem Linienverkehr abhängig sind.

Untersuchung der Wirkungen einer Flughafen-Revitalisierung

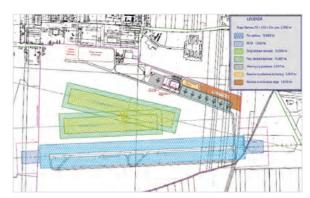
Den Flughafen in Gliwice, der im Eigentum der Stadt ist, nutzen vor allem lokale Sportflieger. Jedes Jahr werden etwa 7.000 Starts und Landungen verzeichnet, mit zur Zeit weniger als 15% des Betriebs für wirtschaftliche und touristische Zwecke. Zusätzlich befindet sich auf dem Flughafen eine Luftrettungsstation.

Das im Projekt erstellte Konzept beschreibt, wie der nichtöffentliche Flughafen in einen öffentlichen Flughafen umgewandelt werden könnte. Die Kosten für die Modernisierung werden auf etwa 15 Mio. EUR geschätzt, und die erwarteten jährlichen Betriebskosten würden etwa 750.000 EUR betragen. Die Investitionen würden die Startbahn, die Hangars, den Kontrollturm sowie Service-Punkte für die Abfertigung kleiner Passagier- und Frachtflugzeuge umfassen.

Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit zu bestimmen, wurde eine zusätzliche Analyse erstellt, die die erwartete Nachfrage und potenzielle Verbindungen, die angestrebten Zahlen für Fluggäste und Flugoperationen, sowie eine Analyse verknüpfter Märkte enthält: Air Taxi, private Geschäftsflüge, Übungsflüge und damit verbundene Dienstleistungen. Wie die Ergebnisse zeigen, hängt der wirtschaftliche Erfolg







Derzeitige Nutzung des Flughafens Gliwice und Ausbaukonzept (Quelle: Stadt Gliwice / EMA Projekt)

des Flughafens auch von der Definition eines Netzes regionaler Flughäfen ab, das die erwartete Nachfrage adäquat bedient.

Stärkung des Flughafens als regionales Gateway

Mit der Insolvenz des Billigfliegers SkyEurope in 2009 verzeichnete der Flughafen Košice einen deutlichen Rückgang der Passagierzahlen. Außer einigen täglichen Verbindungen nach Prag, Wien und Bratislava wird der Flughafen vor allem für Charterflüge genutzt und schöpft aber sein Potenzial als Tor zur östlichen Slowakei nicht aus.

The state of the s

Transfer per Kleinbus vom Flughafen Budapest nach Košice (Quelle: IU / Martin Reents)

Um eine aktivere Vermarktung zu erreichen und neue Flugbetreiber und Fluglinien zu gewinnen, erarbeitete die Agentur zur Unterstützung der Regionalentwicklung Košice eine Untersuchung, in der der Flughafen konkurrierenden Flughäfen in der Slowakei, in Polen, in Ungarn und in der Ukraine verglichen wurde. Unter Berücksichtigung der Erwartungen öffentlicher und privater Akteure werden Empfehlungen für die weitere Entwicklung abgeleitet, die die Erreichbarkeit der Region verbessern und den Nutzen für die Tourismusentwicklung erhöhen sollen.

Partner:

Stadt Gliwice; Agentur zur Unterstützung der Regionalentwicklung Košice

Kontakt:

Anna Włodarczak; Jozef Sulak, Jaroslav Tešliar

Externe Unterstützung:

AD NOTAM Kancelaria Prawna, Warschau / intelligent aviation, Warschau / Instytut Lotnictwa, Warschau

Nachhaltiger Verkehr in Ballungsräumen





Krakau / Gliwice: Analyse der Bedürfnisse und der Erwartungen von Fahrgästen	25
Krakau: Auf dem Weg zu einem schnellen und integrierten S-Bahn-Verkehr	27
Breslau / Gliwice: Revitalisierung von Bahnhöfen als intermodale Knoten	28
Opole: Integrierter städtischer Verkehr (Mobilitätsmanagement)	30
Breslau: Flexible Lösungen für den öffentlichen und privaten Verkehr – Bike & Ride	32
Dresden / Breslau: Reduzierung der negativen Effekte des Güterverkehrs	34



Krakau / Gliwice: Analyse der Bedürfnisse und der Erwartungen von Fahrgästen

urch steigende Einkommen können die Nutzer frei über ihre bevorzugten Verkehrsmittel entscheiden. Deshalb hängt der Erfolg des ÖPNV zunehmend von der Zufriedenheit der Fahrgäste ab. Optimale Fahrzeiten, regelmäßige Verbindungen und entsprechender Komfort - wenn diese Bedingungen nicht erfüllt werden, wird der öffentliche Personentransport weiterhin nur von Personen genutzt, die keine andere Möglichkeit, ein beschränktes Einkommen oder Anspruch auf vergünstigte Fahrscheine haben.

Im Ergebnis würden ÖPNV-Dienstleistungen aufgrund fehlender Einnahmen auf ein Minimum reduziert werden, und die Stadtlandschaft würde durch den negativen Einfluss des Individualverkehrs durch Emissionen, Lärm und Staus geprägt werden, an Attraktivität verlieren, und die Lebensqualität in der Stadt würde stark nachlassen.

Trotzdem müssen aufgrund beschränkter finanzieller Mittel Entscheidungen getroffen werden, welche Teile des ÖPNV vorrangig verbessert werden sollten. Dazu haben die Städte Krakau und Gliwice die Bedürfnisse und Erwartungen von Fahrgästen im Schienen- und Busverkehr untersucht.

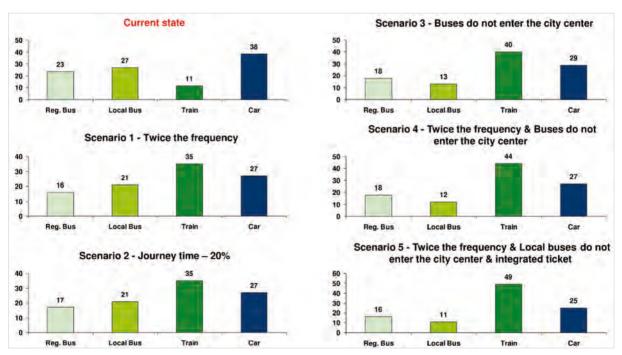
Potenziale zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene

Im Agglomerationsraum Krakau soll ein System des schnellen Schienenverkehrs (Szybka Kolej Aglomeracyjna – SKA) eingeführt werden, das den öffentlichen Verkehr deutlich verbessern wird. Um den gegenwärtigen Modal Split, die Funktionalität der aktuellen Angebote sowie mögliche Wirkungen des SKA-Systems zu untersuchen, wurde eine Befragung der Einwohner von Gebieten an Schienenkorridoren durchgeführt.

Es stellte sich heraus, dass das aktuelle Angebot des Bahnverkehrs kaum bekannt ist und wenig genutzt wird. Die Befragten waren nicht in der Lage, Fragen zu Fahrzeiten und Taktfrequenzen zu beantworten, und die Angebotsqualität wurde bedeutend schlechter bewertet als die der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel.

Ein bemerkenswerter Anteil der Befragten gab an, bereit zu sein, schienengebundenen Nahverkehr zu nutzen, sollte das SKA-System zu deutlichen Verbesserungen führen.

Die Verlagerung würde hauptsächlich bestehende



Erklärte Änderungen der Verkehrsmittelwahl nach einer Verbesserung des Schienenverkehrs (Quelle: Jan Friedberg)



Bus- und Kleinbusverkehre, aber auch den Individualverkehr betreffen. Eine wichtige Voraussetzung für diese Veränderung wäre die Information über angebotene Verkehre und eine verbesserte Erreichbarkeit der Bahnhöfe. Gegenwärtig wohnen Bahnnutzer überwiegend im Umkreis von 1 km der Haltepunkte.

Analyse von Präferenzen zur Vorbereitung von Investitionen

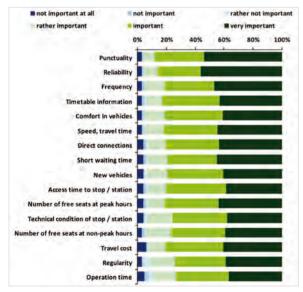
Im Fall von Gliwice bietet die Revitalisierung von Flächen im Stadtzentrum die Möglichkeit, die Entwicklungsstrategie für den ÖPNV zu überarbeiten. In diesem Zusammenhang wurde eine Befragung der Bewohner und Fahrgäste durchgeführt, um Nutzungsgewohnheiten, Zufriedenheit mit dem öffentlichen Personenverkehr sowie Erwartungen und Meinungen zum Handlungsbedarf zu untersuchen.

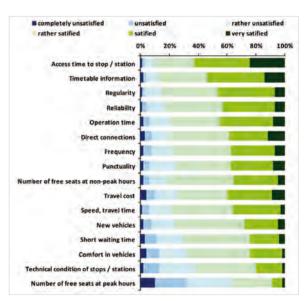
Die Umfrageergebnisse zeigen, dass etwa 35% der Bewohner regelmäßig den lokalen Busverkehr in

Anspruch nehmen. Die wichtigsten Gründe für die Nutzung sind die fehlende Möglichkeit, ein eigenes Auto zu benutzen, die niedrigen Kosten und die kurze Fahrzeit. Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Taktung, den Wartezeiten bei Umstiegen und der Pünktlichkeit.

In mittelfristiger Perspektive werden komplexere Ziele formuliert: Kauf moderner Busse, moderne Bushaltestellen, Busspuren und die Einführung von Fahrkartenautomaten. Interessanterweise sind 65% der Befragten dafür, den Autoverkehr im Stadtzentrum einzuschränken.

Die Studie hat einen Prozess von Analysen und Untersuchungen initiiert. Die Ergebnisse sollen genutzt werden, um eine Rangordnung der Bedürfnisse zu formulieren, die den Weg für Entscheidungen zur zukünftigen Entwicklung ebnen





Bedeutung (links) und Bewertung (rechts) der Qualitätsfaktoren des ÖPNV in Gliwice (Quelle: PBS DGA)

Partner:

Stadt Krakau; Stadt Gliwice

Kontakt.

Włodzimierz Zaleski; Anna Włodarczak

Externe Unterstützung:

Jan Friedberg – Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu, Krakau / ; Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krakowie; PBS DGA Sp. z o.o., Sopot



Krakau: Auf dem Weg zu einem schnellen und integrierten S-Bahn-Verkehr

as komplexe ÖPNV-System des öffentlichen Nahverkehrs in Agglomerationen erfordert Integration und Vernetzung: Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busse, Taxi und Car-Sharing, Radfahren und zu Fuß gehen. Besonders die Nutzung der Eisenbahn ist von großer Bedeutung: Sie hat eine hohe Kapazität und schafft effiziente Verkehrskorridore, die die Entwicklung von Siedlungsgebieten prägen und ideale Bedingungen für die Einrichtung intermodaler Knotenpunkte schaffen.

Aus diesem Grund gibt es in allen großen Städten schnelle S-Bahn Netzwerke bzw. befinden sich diese im Prozess der Entstehung. Auf dem deutschen Abschnitt der Via Regia ist das Berliner System am besten entwickelt, und die Systeme in Halle/Leipzig und Dresden werden ausgebaut. In polnischen Städten hingegen befindet sich die Implementierung – mit Ausnahme von Warschau – weiterhin in der Anfangsphase.

CHP KNOW CHP KN

Struktur des Krakauer Bahnknotens (Quelle: Jan Friedberg)

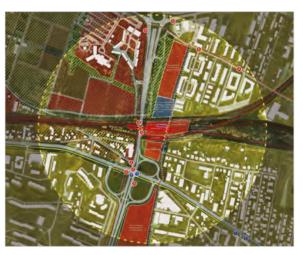
• "Sanktuarium" – vor allem für Pilger zum "Sanktuarium" und dem neuen Johannes-Paul-II-Zentrum sowie Kunden eines neuen Einkaufszentrums.

Den Zugang zum Bahnsystem erleichtern

Die Herausforderungen sind komplex: Große Bahnknoten mit veralteter Infrastruktur erfordern eine Modernisierung, einschließlich der Veränderung der Gleisstruktur und der Modernisierung der technischen Systeme. Es sind umfangreiche Investitionen notwendig, die weit über die aktuellen Arbeiten der Sanierung z.B. der Bahnhofsgebäude hinausgehen. Engpässe müssen beseitigt werden, und gleichzeitig muss das Bewusstsein für den erwarteten Nutzen erhöht werden, um die Investitionen zu rechtfertigen.

Eine grundlegende Aufgabe ist die Schaffung eines Netzes von Haltepunkten, die sich in der Nähe der Quellen, Ziele und Umsteigepunkte des Fahrgastaufkommens befinden. Dazu wurden technische und konzeptionelle Studien für folgende Stationen erarbeitet:

- "Złocień" und "Prądnik Czerwony" nahe der Stadtgrenze, in der Nähe von bestehenden und geplanten Wohn- und Gewerbegebieten mit unzureichender Erschließung.
- "Bronowice Nowe", nahe an Wohnsiedlungen und geplanten Handelsflächen. Diese Station soll auch Teil des Park & Ride-Systems werden.





Bahnstation Krakau-Bronowice: Funktionale Raumanalyse und Visualisierung (Quelle: ALTRANS



Bei der Studie wurden die Lage und die technische Rahmenbedingungen der Bahnsteige und der Anbindung an die umliegenden Gebiete untersucht. Alle Arbeiten wurden in enger Zusammenarbeit mit der Wojewodschaft Małopolskie als Aufgabenträger und dem Infrastrukturbetreiber PKP PLK durchgeführt.

sunternehmen. Unter Berücksichtigung der erwarteten finanziellen Auswirkungen soll sie die nötige Grundlage für Verhandlungen und Vereinbarungen mit den Akteuren bilden.

Einführung integrierter Tarife

Die Aktivitäten zur Vorbereitung von Haltepunkten wurden durch eine Studie zur Tarifintegration ergänzt. Unter Nutzung der Erfahrungen mit Verbunds-Monatskarten für ÖPNV und SPNV wurden die Möglichkeiten und potenziellen Auswirkungen eines integrierten Tarifsystems analysiert. Die Studie umfasst die Konzeption des Gebührensystems, organisatorische und finanzielle Aspekte sowie mögliche Kooperationsmodelle mit Kommunen und Verkehr-

Partner:

Stadt Krakau

Kontakt:

Włodzimierz Zaleski

Externe Unterstützung:

Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS – Stanisław Albricht, Krakau

Breslau / Gliwice: Revitalisierung von Bahnhöfen als intermodale Knoten

Im Lauf der Geschichte haben sich die Funktionen von Bahnhöfen grundlegend verändert: Als Teil der technischen Infrastruktur waren sie einst für die Organisation des Bahnverkehrs unverzichtbar und dienten ausschließlich diesem Zweck. Heute ist ihre Funktion größtenteils auf den Zugang zu den Zügen und – falls noch vorhanden – den Fahrkartenverkauf beschränkt. In großen Bahnhöfen können ausreichende Fahrgastströme die Gebäude durch Dienstleistungen beleben, während kleine Station häufig verfallen. Darum kann der Ort, der einst eine wichtige Funktion im Leben der Stadt erfüllt hat, zum Problem werden.

Entwicklungsperspektiven für den Bahnhof Breslau Nadodrze

Die Diskussion über die Zukunft des Bahnhofs Nadodrze begann 2007 im Rahmen des Projekts "ED-C III Via Regia" mit der Erarbeitung einer ersten allgemeinen Studie über Möglichkeiten der Revitalisierung und des Ausbaus des Bahnhofsgebäudes. Aufgrund des großen Interesses der Öffentlichkeit wurde entschieden, eine detaillierte Analyse zu erstellen, die das Bahnhofsumfeld einschließt und die strategische Lage in der Stadt stärker berücksichtigt





Breslau Nadodrze – Lageplan und Visualisierung (Quelle: AA Studio)





Beteiligung der Öffentlichkeit (Quelle: AA Studio)

Es wurden öffentliche Workshops zu Fragen der zukünftigen Entwicklung durchgeführt und ein Entwurf für den Park und den Bahnhofsvorplatz erstellt. Die erweiterte Konzeption enthält umfassende Richtlinien für den Revitalisierungs- und Modernisierungsprozess. Im Falle steigenden Handlungsdrucks steht damit ein von der Bevölkerung akzeptiertes Konzept für die Umsetzung bereit.

Im Ergebnis könnte der Bahnhof seine Verknüpfungsfunktion im Stadtteil Nadodrze wieder erlangen, was eine umfassende Modernisierung und Engagement aller Beteiligten für den Revitalisierungsprozess voraussetzt. Darüber hinaus würde ein gelungener Umbau des Bahnhofsgebäudes eine Pilotfunktion für ähnliche Projekte haben, da funktionierende Kooperationsmodelle zwischen der Staatsbahn PKP, den öffentlichen Institutionen und den für die Bahnhöfe zuständigen Gesellschaften dringend benötigt werden.

Erneuerung des Hauptbahnhofs in Gliwice

Die Notwendigkeit, den Hauptbahnhof in Gliwice und sein Umfeld zu revitalisieren, führte 2010 zu der Vereinbarung, dass Stadtverwaltung und PKP ein gemeinsames Konzept für die räumliche Planung erstellen. Es sollte Flächenfunktionen und Nutzungen festlegen und die räumliche Einbindung des Bahnhofsumfelds sichern. Beginnend mit dem unmittelbaren Umfeld wurde schließlich ein Konzept für ein Gebiet mit insgesamt 40 ha erstellt.

"Herz" des neuen Verkehrszentrums ist ein intermodaler Knoten aus dem historischen Bahnhof und einem neuen Gebäude, das verschiedene Verkehrsmittel integriert und eine Gewerbeflächen schafft. Durch diese Eingriffe soll der öffentliche Raum eine neue Qualität erhalten.

Letztlich soll eine nutzbare Geschossfläche von ca. 160.000 m² zur Verfügung stehen. Bei diesem Prozess soll das gemeinsame Konzept als Richtlinie dienen, um die Umsetzung aller nötigen Maßnahmen in enger Zusammenarbeit – und zum gemeinsamen Vorteil – für die Stadt und die Staatsbahn ermöglichen soll.

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung, Stadt Gliwice

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński; Andrzej Karasiński

Externe Unterstützung:

AA Studio, Wrocław; P.A. NOVA S.A.





Visualisierung des Konzepts zur Erneuerung der Umgebung des Hauptbahnhofs in Gliwice (Quelle: Stadt Gliwice / P.A. NOVA S.A.)

Opole: Integrierter städtischer Verkehr (Mobilitätsmanagement)

pole gehört zu den europäischen Städten, die historisch viele Veränderungen erlebt haben. Im Verkehrsbereich steht die Stadtentwicklung durch den wachsenden Individualverkehr vor neuen Herausforderungen. Um den hohen Lebensstandard aufrechtzuerhalten und die Attraktivität des öffentlichen Raums zu erhöhen, sind neue Lösungen erforderlich nötig. Der öffentliche Verkehr muss für die Zukunft vorbereitet werden, und die günstige räumliche Struktur der Stadt sollte genutzt werden, um Fuß- und Radverkehr als umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

Um diese Änderung der Strategie des Verkehrsmanagements zu unterstützen und die damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten zu identifizieren, wurde ein umfassendes Programm für ein integriertes Verkehrssystem (Mobilitätsmanagement) erstellt und ein Diskussionsprozess mit der interessierten Öffentlichkeit begonnen.

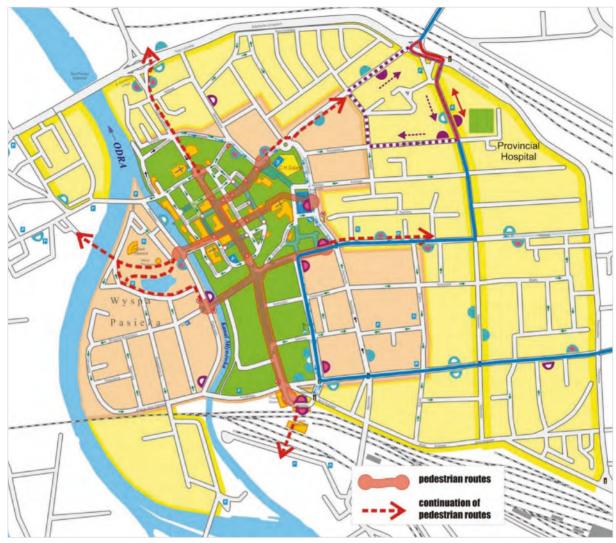
Ein Bündel von Maßnahmen für nachhaltigeren städtischen Verkehr

Die Studie folgt einem systematischen Ansatz. Basierend auf einer räumlichen Analyse wurden Vorranggebiete abgegrenzt. Diese unterscheiden zwischen dem Stadtzentrum mit guten Bedingungen für Fußgänger und den ÖPNV, Gebieten mit dichter Wohnbebauung und guter ÖPNV-Erschließung und übrigen Gebieten mit geringerer Dichte und einem frei fließenden Individualverkehr.

Für jedes Verkehrsmittel wurde eine Maßnahmenliste erstellt:

- Fußgänger und Radfahrer: Fuß- und Radwege im Stadtzentrum, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Berufsverkehr
- Busse: Einführung eines komfortablen Bussystems mit hoher Kapazität, Busspuren, bessere Angebote





Erwartete Entwicklung des Modal Split nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Quelle: TRAKO)

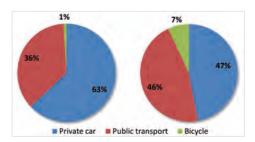
für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), neue Haltestellen, Integration der Tarife und mehr Intermodalität

 Individualverkehr: Einbahnstraßen und Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum, um mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, Richtlinien zum Parken und Park & Ride-System.

Alle Maßnahmen wurden an die Bedürfnisse von Opole angepasst und – wenn möglich – visualisiert. Nach der Verlagerung von Haltepunkten könnten auch Regionalbahnen das ÖPNV-System hinsichtlich suburbaner und regionaler Verbindungen verbessern. Daneben wurde auch die Einführung eine Straßenbahn geprüft.

Umsetzung erfordert einen institutionellen Rahmen

Zur Implementierung des Programms wurde ein Vorzugsszenario festgelegt, das Schritt für Schritt umgesetzt werden kann. Um die Realisierung zu erleichtern, wurde zudem eine Liste quantitativer Indikatoren, die eine Bewertung des erzielten Fort-



Expected development of the modal split as result of the proposed measures (source: TRAKO)



area	ratio	2010	target
PEDESTRIANS	length of pedestrian zones [km]	1	2,5
	length of walkways with repaired pavement [m]	0	1620
	number of overpasses for pedestrians and cyclists [pcs.]	2	3
BICYCLES	length of marked cycle routes [km]	20.8	100.6
	number of advanced bicycle stop lines [pcs.]	0	15
	number of B+R parking lots [pcs.]	0	3
	number of raised junction tables [pcs.]	0	15
	number of speed control humps in the form of an island [pcs.]	0	42
	number of cycle crossings with high kerbs [pcs.]	56	0
	number of new bicycle racks [pcs.]	0	1000
TARIFF	share of regional lines with integrated tariffs in Opole [%]	0	100
BUSES	length of bus lanes [km]	0	6.17
	share of junctions with traffic lights used by the public transport with priority for buses [%]	0	100
	number of new buses purchased [pcs.]	0	70
	share of low-floor buses in the number of buses in the records [%]	53	100
	number of integrated transfer stops [pcs.]	0	1
	number of modernised stops [pcs.]	0	40
	number of stationary ticket vending machines [pcs.]	0	20
	number of electronic boards with dynamic information for passengers [pcs.]	0	40
CAR PARKS	number of garages [pcs.]	1	4
	number of P+R car parks [pcs.]	0	3
MODAL SPLIT	share of public transport in travelling within the city [%]	36	46
	share of bicycles in travelling within the city [%]	1	7
	share of cars in travelling within the city [%]	63	47

Vorgeschlagene Liste der Indikatoren und mögliche Zielwerte (Quelle: TRAKO)

schritts ermöglichen sollen.

Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe einzuberufen, deren Aufgabe die Koordination und Realisierung des Programmes sowie das Monitoring sein könnten.

Die Gutachter schätzen, dass bei der Realisierung der "Basismaßnahmen" folgende Verlagerungen im Modal Split möglich sind: Vom motorisierten Individualverkehr (63% \rightarrow 47%) zum ÖPNV (36% \rightarrow 46%) und zum Fahrrad (1% \rightarrow 7%), was die Zukunftsfähigkeit des Stadtverkehrs erheblich erhöhen würde.

Partner:

Stadt Opole

Kontakt:

Danuta Wesołowska, Krzysztof Początek

Externe Unterstützung:

TRAKO Marek Wierzbicki, Breslau

Breslau: Flexible Lösungen für den öffentlichen und privaten Verkehr – Bike & Ride

bwohl es in den Statistiken noch nicht sichtbar wird, kann man es im Stadtbild beobachten – der Radverkehr in Breslau erfüllt heute bereits eine wichtige Funktion im Stadtverkehr. Und seine Bedeutung wird wachsen – die Stadt plant, den Anteil von gegenwärtig 1-2% auf 15% im Jahre 2020 zu erhöhen. Um diese Ziel zu erreichen wurde ein Fahrradbeauftragten als Koordinator berufen, und unlängst wurde auch ein öffentliches System von Mietfahrrädern eröffnet.

Um diese Vorhaben zu unterstützen und den Fahrradanteil im Berufs- und Freizeitverkehr in der Agglomeration weiter zu erhöhen, hat das Büro für Stadtentwicklung eine Studie durchgeführt, die den Aufbau eines Bike & Ride-Systems an Bahnstationen untersucht.

Analyse der Potentiale und der technischen Rahmenbedingungen

In der ersten Phase wurde eine Befragung durchgeführt, um Bahnstrecken zu ermitteln, an denen die Fahrgäste das größte Interesse an B&R äußern. Ergänzt um eine Raum- und Infrastrukturanalyse

wurden drei Strecken mit der größten erwarteten Nachfrage identifiziert.

In der zweiten Phase wurde jede Station auf den ausgewählten Strecken einer detaillierten Analyse unterzogen. Der Zugang zu den Bahnsteigen, die vorhandene Ausstattung, die Häufigkeit der Nutzung, geplante Investitionen, das geplante Angebot sowie die Erschließung durch örtliche Straßen und markierten Radwege wurden analysiert und bewertet. In der Endphase wurden für jede Station Lösungen zum B&R-System erarbeitet, die Lagepläne mit Zufahrtswegen und einen Vorschlag für die Schaffung von Abstellplätzen umfassen.

Bike & Ride ist mehr als Parkplätze für Fahrräder

Die Studie schlägt zwei Umsetzungsvarianten vor: Eine Minimalvariante, die auf dem Bau von Abstellplätzen beruht, sowie eine Vorzugsvariante, die zusätzliche Investitionen im Bereich von Straßen und Zugangswegen einschließt. Es zeigt sich, dass die Kosten für Abstellplätze relativ gering sind, die Schaffung einer angemessenen Rad-Infrastruktur





Untersuchungsgebiet und Bahnlinien mit hohem Potenzial für Bike & Ride (Quelle: TRAKO)





B&R-Station und öffentliches Fahrrad--Mietsystem (Quelle: Stadt Breslau)

im Umfeld jedoch große finanzielle Aufwendungen erfordert. Ohne diese Investitionen sind die Chancen jedoch gering, dass das B&R-System von den Nutzern akzeptiert wird.

Daraus lassen sich zwei eng verbundene Ziele ableiten: Es sind Anreize zu schaffen, um den Radverkehr als Verkehrsmittel zu stärken, und zugleich müssen die Investitionen lokaler Behörden so koordiniert werden, dass sie entsprechend der gemeinsamen Strategie und einheitlicher Standards erfolgen. Gelingt dies, kann B&R zu einem flexibleren und sparsameren Stadtverkehr in der Metropolregion Breslau beitragen.

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Externe Unterstützung:

TRAKO Marek Wierzbicki, Breslau



Dresden / Breslau: Reduzierung der negativen Effekte des Güterverkehrs

ütertransport auf der Straße ist eine Belastung für jede Stadt: Lärm, Schadstoffe, Unfälle und höhere Kosten für die Instandhaltung machen es notwendig, neue Strategien zu erarbeiten, um die Auswirkungen auf die städtische Umwelt zu reduzieren. Gleichzeitig führen steigende Arbeitsteilung und Produktion just-in-time zu einem Transportbedarf, der auf gute Erreichbarkeit städtischer Gebiete angewiesen ist. Um dieses Dilemma zu lösen, haben Dresden und Breslau verschiedene Lösungsansätze erarbeitet.

Unterstützung des Güterverkehrsmanagements durch effiziente Verkehrslenkung

Im Großraum Dresden wurde ein LKW- Leitsystem eingeführt, das auf mehreren Elemente basiert:

- Einem LKW-Stadtplan, der den Güterverkehr durch die Stadt leitet,
- einem System von Straßenschildern, das LKW zu Transportknotenpunkten und in die Industriegebiete lenkt und
- interaktive Angebote, die übers Internet zugänglich sind.

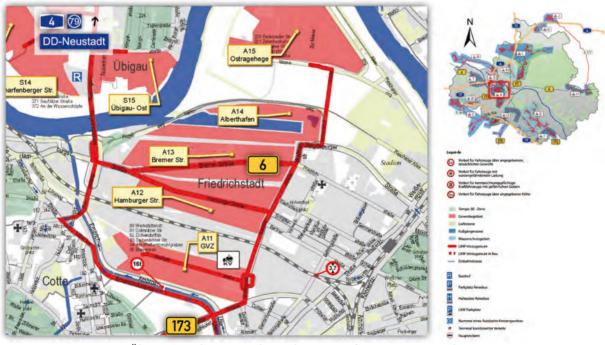


Gütertransport auf städtischen Straßen (Quelle: Stadt Dresden)

Diese Instrumente sollen sowohl den Fern- als auch den lokalen Warentransport beeinflussen und Fahrzeuge über Strecken führen, die für Schwerverkehr geeignet sind und die städtische Umgebung nur gering belasten.

In Rahmen des Projekts wurde eine Routing-Software entwickelt, die die Informationen des LKW-Leitsystems nutzt und als Teil von Navigationssystemen vertrieben werden kann.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Da die meisten Fahrer Navigationssysteme benutzen, wirkt eine



Übertragung des LKW-Führungskonzepts auf Navigationsanwendungen: Beispiel des LKW-Stadtplans (Quelle: Stadt Dresden)



solche IT-Anwendung unmittelbar – ohne jegliche Sprachbarrieren. Gleichzeitig erhöht sie die Qualität der Navigation, da Standardsystemen in der Regel bestimmte Funktionen für Lkw-Fahrer fehlen (z.B. Informationen zur Höhe von Tunneln und Brücken).

Ein Schlüssel zur Verbreitung dieses sehr innovativen Ansatzes wäre die Einführung europäischer Standards und Methoden zur Erarbeitung und Aufbereitung von LKW-spezifischen Daten, die einem effizienten Leitsystem dienen können. Wären die Daten frei verfügbar, wäre sogar eine Nutzungspflicht für diese System denkbar.

Ein regionaler Dialog zu den Erfordernissen der Infrastrukturentwicklung

Der Verkehr im Großraum Breslau wächst stark, was sich in besonderer Weise auf ständige Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten der Infrastruktur auswirkt. Selbst nach Inbetriebnahme der Autobahn-Umgehung wird weiterhin ein bedeutender Teil der Waren in der Metropolregion von und zu den Produktionsbetrieben transportiert werden.

In dieser Situation könnte eine effektivere Koordination der Transportstrecken und der Investitionen in die Infrastruktur sowie eine bessere Koordination des Transportgewerbes deutlich zur Verbesserung der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Attraktivität der Region beitragen. Zur Untersuchung der aktuellen Lage wurden zwei Analysen ausgearbeitet:

- Untersuchung von Engpässen der Verkehrsinfrastruktur und Analyse von Investitionsprogrammen für alle Verkehrsarten
- Untersuchung der Entwicklung des Gütertransports (Im- und Export in und aus der Agglomeration mit Fokus auf internationale Unternehmen)

Um die Kommunikation zwischen den beteiligten Unternehmen und öffentlichen Stellen zu verbes-



Studienreise nach Dresden, Leipzig und Halle, um Beispiele guter Praxis zu besuchen und Erfahrungen auszutauschen (Quelle: Stadt Breslau)

sern, wurde ein Logistik-Forum für die Metropolregion Breslau als informelles Organ der Beratung geschaffen. Ihm gehören Vertreter der öffentlichen Verwaltung, Betreiber von Transportinfrastruktur, Logistik- und Transportunternehmen und Handelskammern an sowie Hochschulen, die Studiengänge mit Schwerpunkt Transport/Logistik anbieten.

Partner:

Stadt Dresden, Büro der Stadt-Umland-Region, Stadt Breslau, Büro für Wirtschaftsentwicklung

Kontakt

Mathias Mohaupt; Witold Wiński, Tomasz Stefanicki

Externe Unterstützung:

PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe; Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu, Breslau / Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej, Breslau

Ш

Effiziente Landnutzungsplanung und regionale Zusammenarbeit





Halle/Leipzig: Gewerbeflächenmanagement in Stadtregionen	39
Breslau / Krakau: Koordination von Flächennutzung und Verkehrssystemen	40
Niederschlesien: Stärkung der Zusammenarbeit durch Austausch raumbezogener Daten	41
Sachsen: Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit von Klein- und Mittelstädten	43



Halle/Leipzig: Gewerbeflächenmanagement in Stadtregionen

In den letzten Jahren hat sich die Region Halle/Leipzig sehr gut entwickelt. Rund um den gemeinsamen Flughafen ist ein europäischer Logistikhub entstanden, und es wurden große Produktionsbetriebe, hauptsächlich für die Automobilindustrie, errichtet.

Trotz großer Flächenreserven von Brachland und ungenutztem Land (ca. 2.000 ha) konnte eine gewisse Diskrepanz zwischen einer hohen quantitativen Verfügbarkeit und der derzeitigen Nachfrage mit spezifischen qualitativen Anforderungen beobachtet werden. Obwohl die zukünftige Nachfrage schwer vorherzusehen ist, wird geschätzt, dass in den nächsten 10-15 Jahre fast alle Anfragen von Investoren nach Gewerbe- bzw. Industrieflächen in quantitativer und qualitativer Hinsicht – zumindest aus regionaler Perspektive – erfüllt werden können.

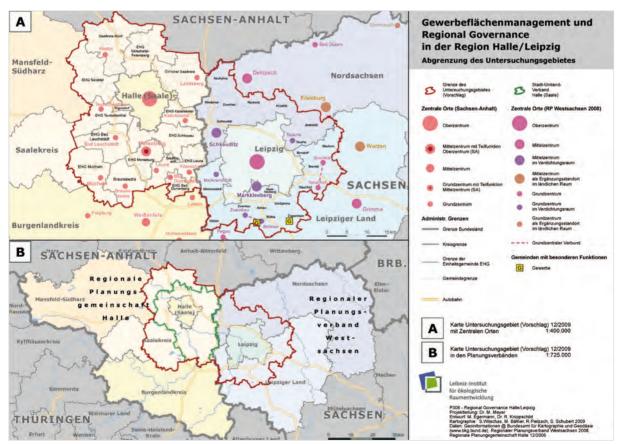
In dieser Situation kann das Fehlen einer effizienten und regelmäßigen Zusammenarbeit der Städte und der umgebenden Kommunen zu einer sowohl unwirtschaftlichen als auch ökologisch nicht nachhaltigen Allokation der Bodennutzung führen. Da-

rum haben sich die Städte Leipzig und Halle (Saale) entschieden, einen Dialog zwischen den beteiligten Akteuren anzuregen, um eine koordinierte Gewerbeflächenentwicklung zu initiieren.

Ein wissenschaftlich fundierter Prozess der freiwilligen Zusammenarbeit

Für eine gemeinsame Herangehensweise im Bereich der Landnutzungsplanung waren zwei Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Zu berücksichtigt war, dass sich das Gebiet sowohl über die interkommunale Ebene als auch über zwei Bundesländer (Sachsen und Sachsen-Anhalt) erstreckt, was zu bestimmten Verwaltungsunterschieden führt.
- Quantitative und qualitative Informationen über verfügbare Gewerbeflächen wurden in einer Datenbank zusammengestellt, die eine Bewertung der vorhandenen Potenziale ermöglicht.



Untersuchungsgebiet (Quelle: IÖR)



Von Anfang an wurden relevante Akteure und Entscheidungsträger im Rahmen regionaler Workshops beteiligt, die eine Kooperation auf Augenhöhe ermöglichten. Dadurch konnten die inhaltliche Analyse und der Dialogprozess parallel durchgeführt werden. Außerdem wurde eine regionale Steuerungsgruppe eingerichtet, die die Koordination und den Informationsaustausch effizient sicherstellte.

Perspektive zukünftiger Aktivitäten

Im November 2010 wurde eine gemeinsame Erklärung unterschrieben, die den Willen einer Fortsetzung der Zusammenarbeit sicherstellte. Mit dem gemeinsamen Rahmen für die Gewerbeflächenbewertung wurde ein Instrument entwickelt, das die Diskussion über die Entwicklungsperspektiven von Standorten vereinfacht. Die wichtigsten Aufgaben sind nun die laufende Aktualisierung der Datenbank, ihre Verknüpfung mit der Internetpräsenz "Wirtschaftsregion Leipzig/Halle", regelmäßige Treffen der Steuerungsgruppe und jährliche Konferenzen der Entscheidungsträger, um die Ziele und Richtungen der Kooperation abzustimmen..

Durch den realisierten Prozess des gemeinsamen Gewerbeflächenmanagements konnte ein bedeutender Beitrag zu einer weiter institutionalisierten Zusammenarbeit in der Region Halle/Leipzig erreicht werden. Wenn es den beteiligten Akteuren gelingt,



Nach der Unterzeichnung der gemeinsamen Deklaration (November 2010, Quelle: Stadt Leipzig)

die geschaffenen Strukturen zu pflegen, wird man sich in diesem Rahmen bei Bedarf auch neuen Herausforderungen widmen können, die die Konkurrenzfähigkeit der gemeinsamen Stadtregion weiter erhöhen.

Partner:

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt; Stadt Halle (Saale), Stadtplanungsamt

Kontakt

Reinhard Wölpert, Peggy Sacher; Karsten Golnik, Wolfgang Besch-Frotscher

Externe Unterstützung:

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V., Dresden (IÖR)

Breslau / Krakau: Koordination von Flächennutzung und Verkehrssystemen

Plächennutzungsplanung kann das Verkehrsaufkommen durch Verringerung des Mobilitätsbedarfs mindern und durch die Konzentration von Wohn- oder Dienstleistungsgebieten entlang von Infrastrukturachsen bessere Bedingungen für die Nutzung des ÖPNV schaffen. Dies trifft in besonderem Maße auf den Bahnverkehr zu: Durch hohen Bedarf an Fahrgästen sollten Bahnhöfe von dicht besiedelten Gebieten umgeben sein und intermodale Knotenpunkte für ihr Hinterland sein.

Im Rahmen des Projekts wurden zwei Möglichkeiten untersucht, um die Nachfrage für Leistungen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) in Ballungsräumen zu erhöhen.

- Reaktivierung einer örtlichen Bahnverbindung (Breslau)
- Koordinierung der Raumplanung entlang eines Verkehrskorridors (Krakau)

Fallstudie: Reaktivierung einer örtlichen Bahnverbindung

Basierend auf einer umfangreichen Bewertung der Schieneninfrastruktur im Großraum Breslau wurde die Linie Nr. 285 für eine detaillierte Analyse ausgewählt. Sie verbindet Breslau mit Sobótka und Świdnica. Der Personenverkehr wurde auf dieser Linie vor rund zehn Jahren eingestellt.

Die Studie beinhaltet eine Beschreibung des technischen Zustands der Infrastruktur, eine funktional-räumliche Analyse sowie Szenarien zur Modernisierung und Revitalisierung der Bahnlinie. Im Ergebnis wurden ein möglicher Sanierungsstandard sowie Maßnahmen, die von den beteiligten Akteuren umgesetzt werden müssen, definiert.





Erfolgreiche Revitalisierung: Bahnlinie Breslau-Trzebnica (Quelle: GRAD)

Fallstudie: Koordination der Raumplanung entlang eines Verkehrskorridors (Krakau)

Die Studie untersuchte die Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung auf dem Abschnitt Krakau-Miechów der zur Zeit modernisierten Bahnlinie Nr. 8 Krakau-Kielce-Warschau. Sie soll einen Diskussionsprozess zwischen lokalen Akteuren in Gang setzten, welche Maßnahmen realisiert werden könnten, um zu einem effizienteren Verkehrssystem in der Agglomeration zu gelangen.

Neben Empfehlungen, die die kommunale Investitionspolitik harmonisieren sollen, wurden auch mögliche Anpassungen des ÖPNV-Systems analysiert. Diese umfassen den Busverkehrs, die Einfüh-

rung eines Park&Ride oder Bike&Ride-Systems und die mögliche Verlegung von Bahnstationen. Zudem wurden die Auswirkungen möglicher Maßnahmen auf die Reisezeiten, die Beförderungskapazität und den Modal Split analysiert.

Schlussfolgerungen: Ein effizienter Schienenverkehr erfordert effiziente regionale Zusammenarbeit

Die Ergebnisse der Fallstudien heben die Bedeutung der lokalen Selbstverwaltung für einen erfolgreichen und nachhaltigen öffentlichen Verkehr hervor. Dabei kommt den Infrastrukturbetreibern und den Verkehrsunternehmen durch die Entscheidung, eine Verbindung zu modernisieren oder zu reaktivieren, eine wichtige Rolle zu. Allerdings wird es ohne eine Unterstützung der lokalen Ebene bezüglich abgestimmter planerischer Strategien und einer integrierten Herangehensweise an den öffentlichen Verkehr schwierig sein, signifikante Wirkungen zu erzielen.

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Stadtentwicklung; Stadt Krakau

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński; Włodzimierz Zaleski

Externe Unterstützung:

WYG International, Warschau

Niederschlesien: Stärkung der Zusammenarbeit durch Austausch raumbezogener Daten

Der technologische Fortschritt erleichtert die Erhebung und die Verwaltung raumbezogener Daten. Geoinformationssysteme (GIS) werden heutzutage in vielfältiger Weise, natürlich aber insbesondere in der Raumplanung angewendet.

Dies führt zu Möglichkeiten, die auch für eine effiziente Landnutzungsplanung genutzt werden können. Gegenwärtig arbeiten viele Institutionen und Akteure intensiv daran, raumbezogene Daten für präzise definierte, letzlich aber individuelle Zwecke zu erstellen und zu aktualisieren. Würde dieser Arbeitsaufwand gebündelt, könnten Aktualität, Qualität und räumliche Abdeckung der Daten bedeutend erhöht werden.

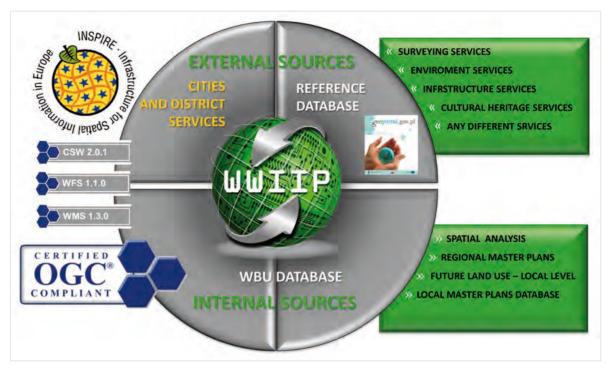
Die wichtigsten Voraussetzungen für diesen Ansatz sind wie folgt::

- Die Daten müssen nach allgemein gültigen Standards erarbeitet werden, die einen effizienten Datenaustausch ermöglichen.
- Die Nutzung von GIS-Anwendungen muss intensiviert werden, und das Bewusstsein bezüglich der Vorteile GIS-basierter Planung muss erhöht werden.

Entwicklung maßgeschneiderter Technologie

Unter Berücksichtigung dieser Herausforderungen hat das Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau (WBU) die Grundlagen für eine regionale Plattform, die die Koordination von Geodaten zur Flächennutzungsplanung im funktionalen Raum der Agglomeration Breslau erarbeitet.





Die Elemente der regionalen Plattform für die Raumdateninfrastruktur (Quelle: WBU)

Hauptaktivität war die Entwicklung eines GIS-Tools zur Verarbeitung der Daten gemäß der INSPI-RE-Richtlinie¹ sowie der ISO-² und OGC-Normen³.

Die Anwendung basiert auf Open Source-Lizenzen, zu denen Nutzer kostenlosen Zugang haben und die er bedarfsgerecht anpassen kann. Parallel dazu wurde ein Prozess zur Erhebung der erforderlichen Daten auf verschiedenen räumlichen Ebenen begonnen, der die nötigen Ressourcen für den regionalen Knoten der räumlichen Dateninfrastruktur schafft. Die Verbindung dieser beiden Elemente (Softwareentwicklung und Datenerfassung) gemäß europäischer Normen ist ein einzigartiges und innovatives Merkmal des Vorhabens.

Erhöhung des Bewusstseins für den Nutzen GIS-basierter Planungsmethoden

Die Anwendung zu verbreiten und ihre Nutzung zu fördern ist die größte Herausforderung. Es ist notwendig, Behörden und private Planungsbüros zu überzeugen, ihre jeweilige Herangehensweise an die Kartographie zugunsten einheitlicher Methoden der Datenverwaltung zu harmonisieren. Hierbei ist der Open Source-Ansatz hilfreich, da er die Kosten des Marktzugangs senkt.



Expertendiskussion im Zuge der öffentlichen Präsentation der Ergebnisse (April 2011, Quelle: WBU)

Richtlinie 2007/2/EG des Europa-Parlaments und Europa-Rats vom 14. März 2007 zur Festlegung der Infrastruktur der Rauminformation in der Europäischen Gemeinschaft.

² Internationale Normierungs-Organisation, www.iso.ch

³ Freies Konsortium für Georaum (OGC), www.opengeospatial.org



Ein erster Schritt zur Umsetzung ist die Zusammenarbeit mit Behörden und Hochschulen. Darüber hinaus ist geplant, die Ergebnisse zur Koordination einer überregionalen Raumplanungsstudie zu nutzen, in der der polnische Teil des deutsch-polnischen Grenzraums analysiert wird. Dies kann der Beginn einer möglichen grenzüberschreitenden Nutzung dieser Softwareinfrastruktur darstellen.

Partner:

Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau (WBU)

Kontakt:

Przemysław Malczewski, Aleksandra Sieradzka-Stasiak

Externe Unterstützung:

GISPartner, Breslau / Kon-Dor GIS Konsulting, Breslau

Sachsen: Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit von Klein- und Mittelstädten

Transeuropäische Verkehrskorridore verbinden logistische Knoten, städtische Zentren und Metropolregionen. Gleichzeitig beeinflussen sie die Gebiete, die zwischen diesen Knoten liegen und die Lasten des Verkehrs (Lärm, Emissionen) im Austausch für eine gute Erreichbarkeit tragen. Aber welche Faktoren entscheiden über die Zukunft dieser Gebiete? Sollten sie die Zusammenarbeit mit den urbanen Zentren anstreben oder eigene, unabhängige Netzwerke schaffen?

Schwierige Lage ländlicher Gebiete durch den demographischen Wandel

In der Studie wurde die Region zwischen Leipzig und Dresden, die zur Metropolregion Mitteldeutschland gehört, analysiert. Sie zeichnet sich durch eine schwache Wirtschaftsstruktur aus, und die Ergebnisse bestätigen, dass der Korridor selbst kaum Einfluss auf die Regionalentwicklung hat: Die "Anschubeffekte" der Zentren Leipzig und Dresden beschränken sich auf das unmittelbare Umland, und die wesen-



Markplatz in Oschatz, zwischen Leipzig und Dresden gelegen (Quelle: Steffi Pelz / pixelio.de)

tlichen wirtschaftlichen Aktivitäten konzentrieren sich in den Mittelstädten und an ausgewählten Verkehrsknoten.

Tatsächlich hängen die Perspektiven dieser Region vom Umgang mit den Herausforderungen ab, die sich aus der demographischen Entwicklung und dem damit verbundenen Bevölkerungsrückgang ergeben: Sinkende Einnahmen der öffentlichen Hand, eine abnehmende Leistungsfähigkeit der Verwaltung, sinkende Kaufkraft und fehlende Perspektiven für qualifizierte Arbeitnehmer. Darum besteht der Bedarf, neue Lösungen für die Kommunal- und Regionalentwicklung zu erarbeiten.

Förderung einer Dialogkultur für integrierte regionale Strategien

Es liegt auf der Hand, dass die Nutzung der vorhandenen Potenziale nicht ohne eine enge Zusammenarbeit der Kommunen möglich ist. Es wird vorgeschlagen, zu diesem Zweck regionale Partnerschaften zu schaffen, die sich z.B. auf die Konsolidierung der öffentlichen Finanzen, die Stabilisierung öffentlicher Dienstleistungen oder die Entwicklung strategischer Orte für Investitionen konzentrieren könnten.

Durch einen regionalen Strategiedialog könnte die gegenseitige Information und Unterstützung der Akteure erleichtert werden, und gleichzeitig könnte eine Plattform für die Intensivierung der Zusammenarbeit mit benachbarten Zentren und Metropolen geschaffen werden. Um diese Entwicklungen zu unterstützen, sollten die folgenden Grundsätze zur Geltung kommen.

- Offenheit für unterschiedliche Entwicklungspfade
- · Stärkung ganzheitlicher und interdisziplinärer



Strategiedialog "Zwischenräume"

Land, Landkreise, Städte und Gemeinden, Wissenschaft, Wirtschaft

Identifizierung von Inhalten/Handlungsfeldern (z.B. Demographie, Finanzen, Wirtschaft)



Vorschlag für einen regionalen Strategiedialog (Quelle: isw Institut)

Lösungen

- Problembezogene Verbindung von bottom-up und top-down Ansätzen
- Stärkung der regionalen Ebene und der interkommunalen Zusammenarbeit
- Unterstützung von Klein- und Mittelstädten mit wichtigen Funktionen der öffentlichen Daseinsvorsorge

Die Mittel für ländliche Entwicklung (ILE/LE-ADER-Regionen) sind dabei eine wichtige Ressource und können als Impulsgeber für die regionale Zusammenarbeit dienen.

Partner:

Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI)

Kontakt:

Dr. Ludwig Scharmann, Christan Glantz

Externe Unterstützung:

isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschafsförderung gGmbH, Halle (Saale)

W

Den demografischen Wandel angehen und Arbeitskräfte anziehen





Integration von Arbeitsmärkten	47
Halle/Leipzig: Einfluss des demographischen Wandels auf qualifizierte Arbeitskraft	49
Dresden: Erarbeitung von Strategien auf der regionalen Ebene	5(
Opole: Erarbeitung von Strategien auf der Stadt- und Stadtteilebene	52



Breslau, Lemberg und Dresden: Erwerbsmigration und grenzüberschreitende Integration von Arbeitsmärkten

Im Lauf der Jahrhunderte fanden entlang der Via Regia vielfältige Migrationsprozesse statt, die – zumindest zu Friedenszeiten – Teil eines beständigen Stroms an Menschen aus ärmeren in reichere Regionen Europas waren. Auch in Zeiten der Globalisierung sind diese Tendenzen präsent, da die Mobilität der europäischen Bürger zunimmt. Die Dynamik und die Muster der Erwerbsmigration unterliegen jedoch ständigen Veränderungen.

Zur genaueren Untersuchung dieses Phänomens hat das Büro für Wirtschaftsentwicklung der Stadt Breslau im Rahmen einer vergleichenden Studie, die z.T. auf quantitativen Erhebungen¹ beruht, die Einstellungen zur Erwerbsmigration in den Räumen Breslau, Lemberg und Dresden analysiert.

1 CATI (computergestützte Telefoninterviews) Juni-Juli 2009, ca. 1000 Befragte in jedem Ballungsgebiet im Alter von 18-64 Jahren Neben regionalen Migrationsprofilen (s.u.) lieferte die Studie folgende Ergebnisse und Informationen, die von grenzüberschreitender Bedeutung sind.

- Vor allem junge und aktive Teile der Bevölkerung wandern; um ihre Entscheidungen beeinflussen zu können, ist es wichtig, sie durch gezielte Strategien anzusprechen.
- Die unterschiedlichen Sprachen und Arbeitsbedingungen sind weiterhin große Barrieren zwischen dem deutschen und dem polnischen Arbeitsmarkt. Insbesondere in Deutschland sind gute Sprachkenntnisse absolut notwendig, um qualifizierte und gut bezahlte Arbeit zu finden. Für eine weitere Integration müssen diese Barrieren abgebaut werden.
- Austauschprogramme wie z.B. Praktika für Hochschulabsolventen können das Risiko einer unterqualifizierten Beschäftigung verringern, wie sie im polnischen Fall noch stark zu beobachten ist.



Ausbildung und Qualifikation als Vorteile im globalen Wettbewerb (Quelle: Stadt Breslau)



Migrationsprofile - Ausgewählte Ergebnisse der empirischen Forschung

Wrocłan

Die Erwerbsmobilität und die räumliche Mobilität des polnischen Arbeitsmarkts sind aufgrund des Bildungssystems, knappen Wohnraums, eines unzureichend entwickelten öffentlichen Nahverkehrs und einer unzureichenden Straßeninfrastruktur generell gering. Tatsächlich kann Migration ins Ausland manchmal einfacher sein als regionale Migration.

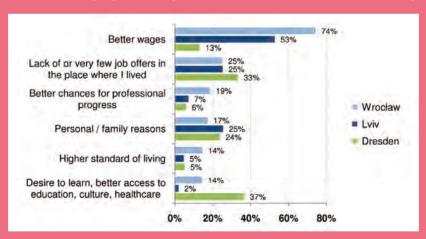
Ein "typischer" Erwerbsmigrant ist jung, kinderlos und relativ gut ausgebildet. Er nimmt aber häufig Arbeiten an, die keine hohen Qualifikationen erfordern. Die meisten Migranten leben im Ausland (Großbritannien, Deutschland) bei oft kurzfristigem Aufenthalt (hoher Anteil an Saisonarbeit). Da kein Mangel an qualifizierten Arbeitnehmern beobachtet wird, wird ein "brain drain" in Polen nicht als Problem gesehen.

Lemberg

Die Situation in der Ukraine lässt sich mit Polen vergleichen. Die meisten Migranten arbeiten im Ausland und führen Arbeiten aus, die nicht ihren Qualifikationen entsprechen. Erwerbsmigration ist im allgemeinen kurzfristig, und ein "typischer" Migrant ist jung und gut ausgebildet. Im Gegensatz zu Polen ist der "brain drain" hier aber ein Problem, da viele hochqualifizierte Personen das Land verlassen, um eine besser bezahlte und zufriedenstellendere Arbeit zu finden. Darüber hinaus ist der geschätzte Anteil illegal Beschäftigter erheblich höher als in Deutschland und Polen.

Dresden

Die Dynamik sowie die Gründe für Erwerbsmigration unterscheiden sich stark von Breslau und Lemberg. Die Mobilität ist höher, aber Migranten bleiben in Deutschland und führen Arbeiten aus, die ihrer Qualifikation entsprechen. Die Migration ist meist langfristig, und neben der Suche nach einer besseren Arbeit sind der Wille zu lernen, leichter Zugang zu Bildung, Kultur und Gesundheitswesen mindestens genauso wichtig.



Gründe für Erwerbsmigration in den letzten 5 Jahren (Quelle: PBS DGA Sp. z o.o.)

Partner:

Stadt Breslau, Büro für Wirtschaftsentwicklung

Kontakt:

Janina Woźna, Małgorzata Golak

Externe Unterstützung:

PBS DGA Sp. z o.o., Sopot / Human Capital Business Sp. z o.o., Sopot



Halle/Leipzig: Einfluss des demographischen Wandels auf qualifizierte Arbeitskräfte

In der Region Halle/Leipzig, die stark vom demographischen Wandel betroffen ist, entscheidet das Ausbildungs- und Qualifikationsniveau neben anderen Faktoren über die Möglichkeit, den zukünftigen Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften zu decken. Es wird geschätzt, dass der Anteil der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter zwischen 20 und 65 auf regionaler Ebene bis zum Jahr 2025 von 1,17 Mio. auf 0,94 Mio. fallen wird (-19,7%).

Dementsprechend wird die Zahl qualifizierter Arbeitnehmer trotz beständig hoher Nachfrage weiter sinken. Zur Untersuchung dieses Phänomens hat die Stadt Leipzig eine Studie in Auftrag gegeben, die das erwartete Angebot und die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften in der Region Halle/Leipzig nach Wirtschaftssektoren in verschiedenen Szenarien untersucht.

Durch die regionale Dimension lieferte die Studie neue Erkenntnisse über den gemeinsamen Arbeitsmarkt, der sich über zwei Bundesländer erstreckt.

Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage

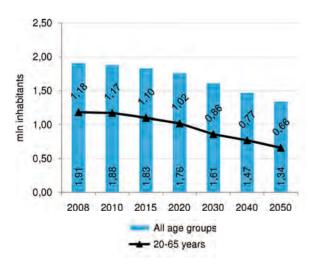
Die aktuelle Situation zeichnet sich durch hohe Anforderungen und Qualifikationsstandards für Arbeitsplätze und einen sinkenden Bedarf an gering qualifizierten Arbeitnehmern aus. Daraus resultieren Probleme für die Besetzung von Stellen und das Risiko von Arbeitslosigkeit, trotz gleichzeitig hoher Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften.

Die Szenarien für die Jahre 2020 und 2025 zeigen, dass neben einem Mangel an Ärzten und Informatikern die Situation besonders in technischen und wissenschaftlichen Berufen kritisch werden könnte. Allgemein wird ein überdurchschnittlicher Bedarf an Arbeitskräften mittlerer Qualifikation beobachtet, der sich aus der Wirtschaftsstruktur mit einer unterdurchschnittlichen Anzahl von Führungspositionen ergibt.

Handlungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene

Der Einfluss der lokalen Ebene auf die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitnehmer ist gering. Trotzdem haben lokale Behörden wichtige Funktionen für die Vermittlung und Koordination, die ihre Positionierung im zunehmenden Wettbewerb um qualifizierte Arbeitnehmer zwischen Städten und Regionen beeinflussen kann. Das betrifft vor allem zwei Maßnahmenbereiche:

- Schulabgänger, Lehrlinge und Studenten sollten angezogen und in der Region gehalten werden, um das Arbeitskräftepotential zu erhöhen.
- Im Bildungssektor sollten frühzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um junge Menschen z.B. durch gemeinsame Projekte von Schulen und Unternehmen



Bevölkerungsprognose für die Region Halle/Leipzig (Quelle: isw Institut)







Beispiele für Projekte zur Förderung einer qualifizierten Ausbildung







Berufseinsteiger auf einer Messe für Ausbildungsangebote (Quelle: Halle Messe GmbH)

In der Region Halle/Leipzig können diese Schlussfolgerungen durch die Notwendigkeit einer engeren regionalen Vernetzung vergleichbarer Projekte und Initiativen ergänzt werden. Verwaltungsgrenzen sollten dabei kein Hindernis für Bildung und Qualifikation sein, insbesondere wenn man den Bedarf für die weitere Verbreitung erfolgreicher Ansätze und Praktiken berücksichtigt.

Partner:

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt

Kontakt:

Reinhard Wölpert, Peggy Sacher

Externe Unterstützung:

isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschafsförderung gGmbH, Halle (Saale)

Dresden: Strategieentwicklung auf regionaler Ebene

Schon seit einigen Jahren ist der demographische Wandel in der Stadt-Umland-Region Dresden, einer freiwilligen Kooperation zwischen der Stadt Dresden und den umliegenden Gemeinden, ein wichtiges politisches Thema. Deshalb wurde entschieden, ein gemeinsames Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, um die verfolgten Strategien und Ansätze auf der lokalen Ebene weiter zu qualifizieren.

Kooperative Identifizierung von Handlungsfeldern

Der Erarbeitung des Maßnahmenprogramms gingen umfangreiche qualitative und quantitative Recherchen voran. Die regionale Bevölkerungsprognose und aktuelle Beobachtungen zu demographischen Veränderungen wurden analysiert, die beteiligten Akteure wurden interviewt und erfolgreiche Praxisbeispiele zusammengestellt. Das Ergebnis war eine zuverlässige Bewertung der aktuellen Lage in der Stadt-Umland-Region, die die demographische

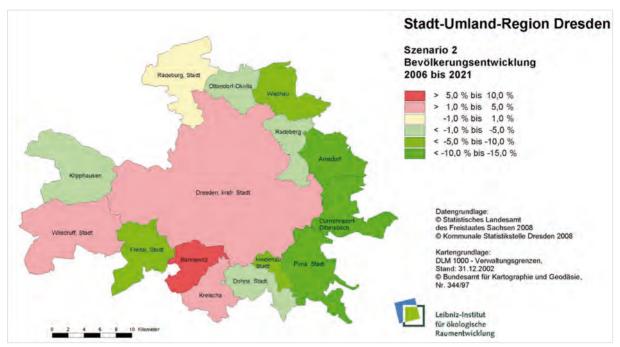
Situation ebenso wie das Bewusstsein und die Handlungsbereitschaft der Entscheidungsträger berücksichtigt.

Anknüpfend an den Recherche- und Konsultationsprozess wurde die gemeinsame regionale Herangehensweise für vier Handlungsfelder definiert:

- Grundlagenermittlung und Datenanalyse als Voraussetzung für die Erhöhung des Bewusstseins von Politikern, regionalen Akteuren und der Bevölkerung
- Lebensqualität als wichtiger Standortfaktor für derzeitige und zukünftige Bewohner einschließlich älterer Menschen und gut qualifizierter Arbeitnehmer
- Familienfreundlichkeit, um junge Familien z.B. durch attraktive Freizeit- und Erholungsangebote und gute Bildungsmöglichkeiten anzuziehen
- Regionale Identität als Grundlage für gemeinsame Maßnahmen sowohl in der internen, als auch in der externen Dimension.

Im Rahmen der Bürgermeisterkonferenz, dem Entscheidungsgremium der Stadt-Umland-Region,





Bevölkerungsprognose in der Stadt-Umland-Region (Quelle: IÖR)

wurde für jedes Handlungsfeld ein umfangreicher Katalog von Maßnahmen identifiziert und abgestimmt.

Umsetzung von Pilotmaßnahmen

Parallel zum Maßnahmenkatalog wurde ein PR-Konzept erstellt, um die Wahrnehmung der Stadt-Umland-Region nach innen und außen zu verbessern. Bisher war das Wissen über die Kooperation der Städte eher gering, und es gab keine gemeinsame Strategie, um für die Attraktivität der Region werben.

Basierend auf einer Umfrage und einem Workshop mit den regionalen Akteuren wurden ein gemeinsames Leitbild und Maßnahmen für das regionale Marketing ermittelt. Die wichtigsten Zielgruppen

ErlebnisREGION DRESDEN

Neuer Name und neues Logo für die Stadt--Umland-Region Dresden

sind Bürger, zukünftige Bewohner und Investoren, die Stadtverwaltungen und regionale Akteure wie Unternehmen, Verbände und Vereine. Während der Projektdurchführung wurden bereits erste Maßnahmen wie die Entwicklung eines neuen Namens, Logos und Slogans sowie die Veröffentlichung einer Broschüre mit familienfreundlichen Freizeitangeboten umgesetzt.



Broschüre mit Freizeitangeboten für die ganze Familie



Ein bemerkenswertes Ergebnis der Diskussion über die gemeinsame Kommunikationsstrategie sind die Wirkungen für die Institutionalisierung der regionalen Kooperation, die im Leitbild reflektiert wird. Neben Zielen und Prioritäten wurden hier auch Richtlinien und Grundsätze für die Zusammenarbeit festgelegt, was den Rahmen der Kooperation stärkt und den Weg für eine Ausdehnung des Netzwerks auf weitere Kommunen ebnet.

Partner:

Stadt Dresden, Büro der Stadt-Umland-Region

Kontakt:

Rolf Hermann, Petra Knothe

Externe Unterstützung:

DISR Deutsches Institut für Stadt und Raum e.V.,
Berlin / complan Kommunalberatung GmbH, Potsdam
/ Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für
Marketing / Werbeagentur Diemar, Jung & Zapfe,
Erfurt / Werbeagentur Anigrafik, Dresden

Opole: Erarbeitung von Strategien auf der Stadt- und Stadtteilebene

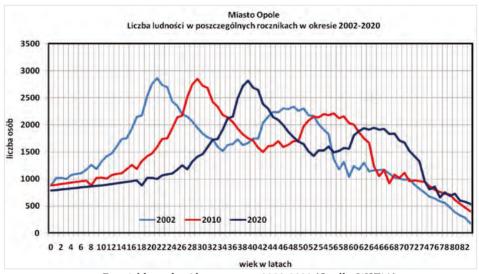
Tiedrige Geburtenraten und steigende Lebenserwartung beeinflussen auch die Entwicklungsperspektiven polnischer Städte. Während die Auswirkungen des demographischen Wandels in großen Städten durch Wanderungsprozesse ausgeglichen werden, beobachten mittelgroße Städte bereits heute einen leichten Bevölkerungsrückgang. Da dies auch auf Opole zutrifft, hat die Stadt entschieden, ihre demographischen Perspektiven und den Einfluss der erwarteten Veränderungen auf den lokalen Arbeitsmarkt zu untersuchen.

Erkundung der demographischen Struktur der Stadt

Die Zahl der Einwohner wird durch Erwerbsmigration und Suburbanisierung beeinflusst, doch welche Auswirkungen hat der demographische Wandel auf den Arbeitsmarkt und welche Bedürfnisse entstehen in der Bevölkerung durch die beobachteten Trends? Um diese Fragen zu beantworten, wurde eine umfangreiche Datenanalyse mit einer Bevölkerungsprognose bis 2020 erstellt, aus der sich ein demographisches Bild von Opole auf der Stadt- und Stadtteilebene ergibt.

Besonders die kleinmaßstäbliche Analyse hat sich als hilfreich erwiesen, da sie die Analyse der demografischen Entwicklungstrends bestimmter räumlicher Einheiten ermöglichte. Es wird erwartet, dass im Stadtzentrum ein erheblicher Bevölkerungsrückgang aufgrund der Altersstruktur stattfinden wird. Diese Veränderungen werden teilweise durch den Anstieg der Bevölkerungszahl in "jüngeren" Stadtteilen ausgeglichen.

Nichtsdestotrotz wird erwartet, dass die Bevölkerungszahl von Opole bis 2020 um ca. 8% fällt, mit einem Schwerpunkt in der Altersgruppe im arbeitsfähigen Alter.



Entwicklung der Altersgruppen 2002-2020 (Quelle: WSZiA)





Städtisches Leben in Opole (Quelle: Sławoj Dubiel)

Schlussfolgerungen zur zukünftigen Entwicklung

Aus den statistischen Ergebnissen und einem Vergleich mit Städten ähnlicher Größe wurden Handlungsempfehlungen abgeleitet, die als Beitrag zur Ausrichtung der derzeit überarbeiteten Strategie der Stadtentwicklung dienen.

- Aufgrund der niedrigen Geburtenrate wird die Nachfrage nach Kinderbetreuung und Schulen abnehmen. Gleichzeitig sollte jedoch die daraus resultierende Veränderung nicht zu einer Senkung der Qualität der Angebote führen – familienfreundliche Strategien, die die zunehmende wirtschaftliche Aktivität von Frauen unterstützen, müssen eine hohe Priorität haben.
- Es wird erwartet, dass die Anzahl junger Menschen, die in den Arbeitsmarkt eintreten, sinkt. Um eine hohe wirtschaftliche Leistungskraft beizubehalten, muss die Beschäftigungsdauer älterer Arbeitnehmer ausgeweitet und der vorzeitige Ruhestand verhindert werden.
- Durch eine höhere Anzahl von Rentnern ist es nötig, sich auf einen erhöhten Bedarf an sozialer Betreuung einzustellen.
- Die Entwicklung des städtischen Raums (z.B. Wohnund Erholungsgebiete) sollte an die spezifischen Bedürfnisse der in dem Gebiet lebenden Bevölkerung angepasst werden.

Wie im Fall von Breslau, Halle/Leipzig und Dresden, so wird auch in Opole die Fähigkeit, aktive Bevölkerungsgruppen anzuziehen, über die Perspektiven für die zukünftige Entwicklung entscheiden. Hierbei könnte die räumliche Lage ein Vorteil sein, denn die urbanen Zentren Breslaus und Oberschlesiens sind zugleich Quellen der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen wie auch eines möglichen Angebots migrationswilliger Arbeitskräfte, die





Verhältnis der Anteile der Bevölkerung vor und nach dem erwerbsfähigen 2009 und 2020 nach Stadtteilen (Quelle: Stadt Opole)

auf der Suche nach besseren Lebensbedingungen sind.

Partner:

Stadt Opole, Abteilung für Planung und europäische Angelegenheiten

Kontakt:

Danuta Wesołowska, Krzysztof Początek

Externe Unterstützung:

Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu (WSZiA) / Public Profits Sp. z o.o., Poznań

Potenziale für Tourismus aktivieren





via Mobil: 135 Tage auf Tour durch Europa	5/
Thüringen: Vermarktung des Städte- und Kulturtourismus	58
Die Via Regia auf dem Rad erfahren	60
Östliche Slowakei: Regionale Kulturstraßen	62
Grenzüberschreitende Vermarktung von Angeboten	64
Die Via Regia mit Bahn und Bus entdecken	65

56



Via Mobil: 135 Tage auf Tour durch Europa

m für die Via Regia als Ressource für kulturellen Austausch, nachhaltige territoriale Entwicklung und den sozialen Zusammenhalt zu werben, haben die Projektpartner von Via Regia Plus die Wanderausstellung "Via Mobil" unterstützt, die im Sommer 2010 die historische Pilgerstrecke von Santiago de Compostela nach Kiew – die Kulturstraße des Europäischen Rates – bereist hat. Sie warb für die 3. Sächsische Landesausstellung, die vom 21. Mai bis 31. Oktober 2011 in Görlitz unter dem Motto "Via Regia – 800 Jahre Bewegung und Begegnung" stattfand.

Den "Geist" der Via Regia in die Öffentlichkeit bringen

Die Tour wurde von den Staatlichen Kunstsammlungen Dresden, dem Organisator der 3. Sächsischen Landesausstellung, durchgeführt. Die Partner von Via Regia Plus beteiligten sich an der konzeptionellen Vorbereitung, statteten das Fahrzeug mit ergänzendem Informationsmaterial aus und unterstützten die Durchführung der Tour im Projektgebiet von Eisenach nach Lemberg.

29.731.7.	Eisenach	
12.8.	Gotha	
36.8.	Erfurt	
78.8.	Weimar	
910.8.	Naumburg	
1112.8.	Weißenfels	
1316.8.	Leipzig	
1718.8.	Grimma	
19.8.	Oschatz	
2021.8.	Großenhain / Königsbrück	
2223.8.	Kamenz	
2526.8.	Bautzen	
2730.8.	Görlitz / Zgorzelec	
13.9.	Lubań	
45.9.	Bolesławiec	
67.9.	Legnica	
811.9.	Wrocław	
1214.9.	Brzeg	
1517.9.	Opole	
1819.9. Gliwice		
2022.9.	Bytom	
2326.9.	Kraków	
27.9.	Tarnów	
28.9.	Rzeszów	
2930.9.	Przemyśl	
25.10.	Lwów	









Eindrücke aus Gotha, Bautzen, Breslau und Lemberg (Quelle: SKD)



Das "Via Mobil" besuchte über 25 Städte, und mehr als 20 000 Besucher nutzten das Informationsangebot. Das Fahrzeug war mit einem interaktiven Bildschirm ausgestattet, und an mehreren Stationen fand ein Begleitprogramm in Form von Vorträgen und öffentlichen Diskussionen statt. Die Reise wurde in einem Blog dokumentiert, und während der Tour wurde ein Dokumentarfilm gedreht, der ein frisches, zeitgemäßes Bild der Via Regia zeigt.

Die letzte Station des Via Mobil war die Euregia-Messe für lokale und regionale Entwicklung im Oktober 2010 in Leipzig, während der auch die Halbzeitkonferenz von Via Regia Plus stattfand.

Stärkung der transnationalen Identität

Die mobile Ausstellung hat das Bewusstsein der Öffentlichkeit und der politischen Entscheidungsträger für die Potenziale und Chancen der gemeinsamen Entwicklung erhöht. Die Idee eines Ausstellungsfahrzeugs machte es möglich, eine breite Öf-

>>> VIAregia

BEWEGUNG UND BEGEGNUNG

3. SÄCHSISCHE LANDESAUSSTELLUNG
GÖRLITZ 2011

www.landesausstellung-viaregia.museum

fentlichkeit zu erreichen, und der Begriff "Via Regia" wurde erfolgreich als Element grenzübergreifender Identität beworben. Die Akteure wurden ermutigt, ihre Aktivitäten zur Kulturstraße Via Regia zu intensivieren und die Vorteile zu nutzen, die sich aus einem abgestimmten Vorgehen ergeben.

Partner:

Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI)

Kontakt:

Andreas Kühl, Dr. Fritz Schnabel

Externe Unterstützung:

Staatliche Kunstsammlungen Dresden (SKD) / INFRASTRUKTUR & UMWELT, Potsdam

Thüringen: Vermarktung des Städte- und Kulturtourismus

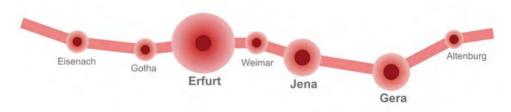
Im die "Via Regia" als Marke für die Tourismusentwicklung zu aktivieren, ist es notwendig, ganzheitliche Strategien zu entwickeln, die für die grenzüberschreitende Vermarktung der Potenziale genutzt werden können. Doch in welchem organisatorischen Rahmen sollten diese Strategien umgesetzt werden? Wer sind die Zielgruppen, welche Angebote sollten auf lokaler, regionaler, und transnationaler Ebene unterstützt werden, und auf welchen Wegen sollen die Zielgruppen erreicht werden?

Um diese Fragen zu beantworten, hat das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr in enger Zusammenarbeit mit Experten und Akteuren eine Machbarkeitsstudie zum Städte- und Kulturtourismus entlang der Via Regia erstellt.

Analyse der Potenziale

Die Erarbeitung der Studie erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurden die Angebote und Perspektiven für den Tourismus auf der Via Regia analysiert. Für alle Regionen wurden die attraktivsten Angebote mit dem höchsten Potential für gemeinsames Marketing ermittelt. Im zweiten Schritt wurde eine detaillierte Analyse für Thüringen durchgeführt, die in einen Maßnahmenkatalog für die Aktivierung von Potenzialen auf regionaler Ebene mündete

Wie erwartet zeigte die transnationale Erhebung, dass das Gebiet der Via Regia zahlreiche attraktive Angebote des Stadt- und Kulturtourismus bietet. Jede Region hat spezifische Potenziale, und eine Reise en-



Thüringer Städtekette (Quelle: FH Erfurt)



tlang der Via Regia führt durch einen Teil Europas mit einem einzigartigem Erbe interkultureller Beziehungen, die z.B. in der gebauten Umwelt zu sehen sind (Schlösser und Residenzen, UNESCO-Weltkulturerbstätten). Trotzdem gibt es Zweifel, ob der Begriff "Via Regia" als ein eigenständiges Leitmotiv dienen kann, da sich die Bedeutung momentan auf die Handelsroute beschränkt und es an offensichtlichen Verbindungen zu ihrer Umgebung fehlt.

Entwicklung von Pilotprojekten

Aus diesem Grund beruhen die Vorschläge für Thüringen vor allem auf der Verbreitung von Wissen und Bewusstsein über die Kulturstraße insbesondere mit Blick auf die Städte Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera und Altenburg. Audio-Guides, Informationsmaterialien und Hinweisschilder könnten die Präsenz der Via Regia im öffentlichen Raum erhöhen und eine gute Verbindung zu bereits vorhandenen Angeboten herstellen. Ein abgestimmtes visuelles Erscheinungsbild der Via Regia würde diese Maßnahmen unterstützen, und durch interaktive Stadtspiele, Schulaustausch und Klassenfahrten könnten auch Kinder und Jugendliche angesprochen werden.

Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Kennzeichnung eines transnationalen Radwegs, der die Attraktionen und Ausflugsziele entlang der historischen Route miteinander verbindet und es ermöglicht, die Via Regia in angemessener Geschwindigkeit zu erfahren. Aus Sicht der Partnerschaft hat diese Maßnahme ein großes Umsetzungspotenzial, da sie unmittelbar mit dem Thema Mobilität verbunden ist und eine Lücke im internationalen Radwegenetz schließen würde. Deshalb wurden weitere Maßnahmen ergriffen, die auf die Erstellung eines räumlichen Informationssystems für einen Via Regia-Fernradweg abzielen





Erfurt: Dom und Krämerbrücke (Quelle: ETMG / Barbara Neumann)

Partner:

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV)

Kontakt:

Susan Protzel-Graube

Externe Unterstützung:

IRS CONSULT AG, München

59



Die Via Regia auf dem Rad erfahren

Entlang der Via Regia gibt es viele Radrouten für umweltfreundlichen Tourismus und Erholung. Jedoch wurde bisher – trotz erhöhter Nachfrage nach Radtourismus, attraktiver Ziele und guter geografischer Bedingungen – noch kein Versuch unternommen, ein grenzüberschreitendes Angebot zu schaffen, das eine Reise entlang der Kulturstraße ermöglichen würde.

Die Gründe dafür sind offensichtlich, da die meisten Radrouten durch bottom-up Initiativen entstehen. Nur wenige Routen werden finanziell und durch organisatorische Maßnahmen unterstützt. Auf überregionaler Ebene muss eine Route eher entlang eines Flusses verlaufen, (z.B. Elbe-Radweg, Oder-Neiße-Radweg), um Aufmerksamkeit zu erregen. Moderne Medien bieten jedoch auch hier neue Möglichkeiten.

Eine Plattform zur Vernetzung von Angeboten: System zur Rauminformation

Der Ansatz des Rauminformationssystems zielt auf die Entwicklung einer integrierten Datenbank für einen Via Regia-Fernradweg von Frankfurt am Main nach Krakau ab. Dazu wurden Informationen über regionale Radrouten gesammelt und in einem Internetportal veröffentlicht, das zusätzlich Informationen über die Kulturstraße bietet.

Als Plattform zur Zusammenarbeit für lokale und regionale Initiativen ermöglicht das Informa-



Die richtige Geschwindigkeit, um Landschaft und Kultur zu entdecken (Quelle: EKT)

tionssystem trotz begrenzter finanzieller Mittel und Kapazitäten eine Intensivierung der transnationalen Kooperation und den Aufbau gemeinsamer Marketingstrategien. Regionale Fahrradwege und vorhandene Angebote werden nicht ersetzt, sie können aber qualifiziert und beworben werden, um sie bekannter zu machen.

Die größte Herausforderung für den Betrieb und die Erweiterung der Plattform ist der Aufbau eines dauerhaften unterstützenden Netzwerks, die weitere Institutionalisierung, z.B. durch gemeinsame Finanzierung und die Abstimmung von Standards z.B. zur Beschilderung des Radwegs.

Ein wichtiger Meilenstein ist die Einbindung von Initiativen aus Thüringen und Sachsen, was von der



Räumlicher Bezug des räumlichen Informationssystems für den Via Regia-Radweg (Quelle: EKT



Stadt Leipzig durch die Untersuchung von Potenzialen für den Radtourismus zwischen Leipzig und Görlitz unterstützt wurde.

Schaffung regionaler Routen: Der Jakobs-Radweg in Niederschlesien

Ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung eines Via Regia-Fernradwegs wurde vom Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau (WBU) durch die Untersuchung von Radrouten entlang des Jakobswegs in Niederschlesien geleistet. Vier Routen von Görlitz/Zgorzelec nach Brzeg, Glogów, Jelenia Góra und Sobótka wurden ermittelt, die das Rückgrat eines regionalen Netzes touristischer Radwege bilden.





Wegweiser an Radwegen nahe Siedlęcin (Quelle: WBU)



Vorschlag für Via Regia-Radrouten in Niederschlesien (Quelle: WBU)





Landschaft in der Nähe von Pokrzywnik (Quelle: WBU)

Alle Abschnitte wurden vor Ort überprüft und in Form von Karten, Geländeprofilen mit Informationen z.B. zur Wegoberfläche, GPS-Daten und Beschreibungen attraktiver Ausflugsziele dokumentiert. Im Ergebnis wurde ein räumlicher Rahmen für ein regionales Tourismusprodukt entwickelt, das zur Naherholung ebenso wie zur grenzüberschreitenden Vermarktung dienen kann. Bereits während der Erarbeitung wurden Kontakte zu Stakeholdern hergestellt, um die weitere Umsetzung durch Kommunen und interessierte Vereinigungen vorzubereiten.

Partner:

Thüringisches Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV); Wojewodschaftsbüro für Raumplanung in Breslau (WBU); Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt

Kontakt:

Susan Protzel-Graube; Wojciech Maleszka, Aleksandra Sieradzka-Stasiak; Reinhard Wölpert, Peggy Sacher

Externe Unterstützung:

Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen, Erfurt; Geoplan, Wrocław

Östliche Slowakei: Regionale Kulturstraßen

Gegenwärtig ist die Tourismusentwicklung in der Ost-Slowakei hauptsächlich auf Attraktionen wie das "Slowakische Paradies" oder die Tatra ausgerichtet. Das Wissen über andere Reiseziele in dieser Region mit einem reichen Kulturerbe ist recht beschränkt – einerseits aufgrund der Randlage in Europa, andererseits aber auch aufgrund einer fehlenden kohärenten Vision zur Entwicklung qualifizierter thematischer Angebote.

Um diese Situation zu ändern und die Beteiligten zu den notwendige Investitionen zu bewegen, haben die Region Košice und die Agentur zur Unterstützung der Regionalentwicklung Košice (ASRD Košice) den Versuch unternommen, Angebotsnetzwerke entlang thematischer Routen zu schaffen. Ein Teil dieser Maßnahmen wurde im Rahmen von Via Regia Plus unterstützt und umgesetzt.

Den Weg zur Förderung von Investitionen ebnen

Es wurde eine umfangreiche Analyse durchgeführt, die einen Überblick über existierende Angebote und Potenziale entlang von drei Routen umfasst: der Gotikstraße, der Weinstraße und der Eisenstraße. Ziel war, die aktuelle Situation detailliert zu beschreiben und dadurch die Grundlage für die Entwicklung kulturtouristischer Angebote im Sinne der regionalen Entwicklungsstrategie zu schaffen.

Die Ergebnisse werden genutzt, um die weitere Förderung durch das Programm "TERRA INCO-GNITA" vorzubereiten. Um Lebensqualität und Besucherzahlen zu erhöhen, soll es den kulturellen Hintergrund und das Bewusstsein stärken, Kapazität und Serviceniveau ausbauen und die Infrastruktur für Nah- und Ferntourismus verbessern.

Mit Vorschlägen für die Bewertung von Zielen und ein System der Zertifizierung wurden außerdem Elemente eines Qualitätsmanagementsystems eingeführt.









Verlauf der Eisenstraße (Quelle: ASRD Košice)



Verlauf der Weinstraße (Quelle: ASRD Košice)



Schwerpunkt von Pilotmaßnahmen: Die Tokaj-Weinregion

Weitere Schritte zur Umsetzung werden durch zusätzliche Interventionen in der Region gemacht, die bereits eine ausreichende Reife für eine signifikante Nachfrage aus dem Ausland hat: die Tokaj-Weinregion. Sie befindet sich im Südosten der Slowakei und im Norden von Ungarn. Während der ungarische Teil ein weltweit bekanntes Reiseziel ist, ist der slowakische Teil nahezu unbekannt.

In einer Marketingstudie wurden aktuelle Angebote analysiert und eine Vision entwickelt, wie die Tokaj-Region zu einem touristischen Ziel entwickelt werden könnte, einschließlich der erforderlichen Maßnahmen und Aktivitäten. Außerdem wurde eine

technische Dokumentation erstellt, die die Eigenschaften und Anforderungen an ein touristisches Informationszentrum definiert.

Zusammen mit der Analyse ebnen diese Maßnahmen den Weg für den Aufbau einer Pilotregion für qualifizierten Tourismus in der Region der Košice, die auch wertvolle Erfahrungen für die Entwicklung vergleichbarer Angebote liefert.

Partner:

Agentur zur Unterstützung der Regionalentwicklung Košice

Kontakt:

Jozef Sulak, Gejza Legen, Jaroslav Tešliar

Grenzüberschreitende Vermarktung von Angeboten

Die Lage einer Region oder eines Reiseziels an einer Grenze birgt im allgemeinen zweierlei Effekte: Einerseits erschwert die Grenzlage den Zugang und beschränkt die Erreichbarkeit für den einheimischen Tourismus. Andererseits kann die Grenze einen eigenständigen Mehrwert schaffen, da das Angebot verbreitert wird und die Erfahrung der Grenze einen zusätzlichen Reiz schafft.

In zwei Fallstudien im Rahmen von Via Regia Plus wurden die Möglichkeiten, diese Effekte für die Entwicklung des Tourismus zur nutzen, untersucht.

Revitalisierung einer Handelsroute in der östlichen Slowakei

Die kleine Bernsteinroute verbindet die östliche Slowakei mit ihrem Zentrum Košice mit Polen, Ungarn, Rumänien und der Ukraine. Durch die Route ist ein Städtenetzwerk entstanden, das das kulturelle Erbe einer Region mit einer langen Geschichte des grenzüberschreitenden Austauschs repräsentiert. Zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie wurde diese Region von keiner Grenze durchschnitten.

Der Name der Route knüpft an den Bernstein an, der als Beleg für Handels- und Geschäftstätigkeit gilt.

Im Rahmen des Projekts wird eine Werbebroschüre für die Route erstellt, die auch dazu dient, die Kontakte zwischen den kommunalen Verwaltungen zu pflegen. Im Kontext der Europäischen Kulturhauptstadt 2013 könnte die kleine Bernsteinroute zur





Historisches Stadtzentrum von Košice, Abaújszanto (Quelle: Stadt Košice)

Aktivierung des grenzüberschreitenden Tourismus beitragen.



Vermarktung der Potenziale des grenzüberschreitenden Tourismus PL-CZ-SK

Der "Dreipunkt" markiert die Stelle, an der sich die polnisch-tschechische und die polnisch-slowakische Grenze im südlichen Teil der Wojewodschaft Schlesien treffen. Zusammen mit der Gemeinde Istebna (PL) und den Regionen Jablunkov (CZ) und Kysucký Triangel (SK) bildet er eine touristische Region, die aufgrund ihrer Lage unverwechselbar ist. Zur weiteren Entwicklung hat die Oberschlesische Agentur zur Förderung des Unternehmertums



Polnisches, tschechisches und slowakisches Logo des "Dreipunkts" (Quelle: GAPP)

(GAPP) in enger Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren eine Marketingstrategie erarbeitet.

Im Hinblick auf die potenzielle Nachfrage sowie die Möglichkeiten der Region, die Bedürfnisse der Touristen zu erfüllen, enthält die Studie einen Entwurf für einen Maßnahmenplan, das in einem mehrstufigen Prozess umgesetzt werden soll. Ein Leitbild, das Motto des Vorhabens ("Erlebe drei mal mehr") sowie ein System zur visuellen Identifizierung vervollständigen den Werkzeugkoffer, der im



Werbebroschüre "Dreipunkt" (Quelle: GAPP)

Zuge des Projekts entstanden ist.

Eine besondere Chance für die Entwicklung stellt das dichte Eisenbahnnetz dar, das den Dreipunkt mit den benachbarten Agglomerationen verbindet. Es gewährleistet ganzjährig eine gute Erreichbarkeit und kann so zum Schutz und zur Bewahrung der natürlichen Umwelt beitragen.

Partner:

Stadt Košice; Oberschlesische Agentur zur Förderung des Unternehmertums (GAPP)

Kontakt:

Andrea Gizická, Andrea Rešovská; Zofia Stompor

Externe Unterstützung:

Collect Consulting Sp. z o.o., Katowice

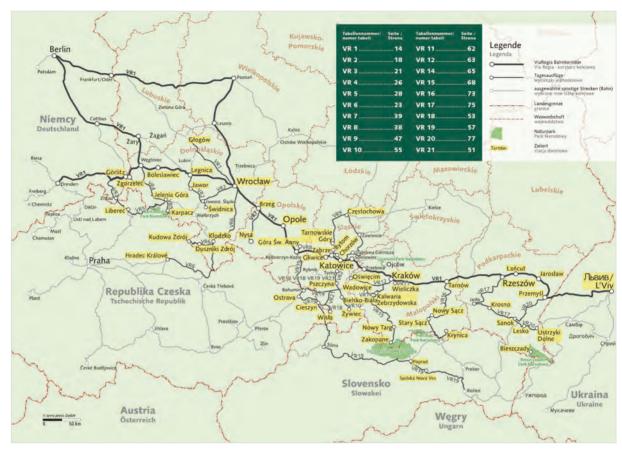
Die Via Regia mit Bahn und Bus entdecken

Seit 2008 gibt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin zusammen mit dem VCD Verkehrsclub Deutschland regelmäßig einen Reiseführer für Touren mit öffentlichen Verkehrsmitteln entlang der Via Regia heraus. Zunächst in deutscher Sprache erstellt, gibt es seit 2010 auch eine deutsch-polnische Version. Die Reiseführer gehören zu den beliebtesten Veröffentlichungen der Projekte ED-C III Via Regia und Via Regia Plus.

Werbung für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch bessere Information

Obwohl die Via Regia als Straße entstanden ist, wurde sie auch durch den Ausbau der Eisenbahn geprägt. Mit ihr kann man bis heute die Gebirgsregion zwischen Polen, Tschechien und der Slowakei bereisen. Natürlich gibt es auch hier Barrieren durch eine vernachlässigte Infrastruktur und den Bedarf zur Revitalisierung, eine der größten Hürden ist aber der Mangel an Informationen über die verfügbaren Angebote.





Vorschläge für Reisen und Ausflüge entlang der Via Regia

Darum enthält der Reiseführer alle Informationen, die für die Reise mit Bahn und Bus notwendig sind (z.B. Fahrpläne und Preise) und erklärt, wie man die attraktivsten Orte erreicht. Es wird erkennbar, dass viele Gebiete leicht zu erreichen sind, aber man sieht auch, was noch zu tun ist. So werden ländliche Gebiete nur unregelmäßig mit dem Bus bedient, und grenzüberschreitende Bahnlinien sind häufig auf nur eine Verbindung pro Tag beschränkt.

Intermodale Information und Informationen über Rabatte sind nur schwer zu bekommen, außerdem sind die Fahrpläne von Fernverkehrszügen nicht immer auf die Regionalzüge abgestimmt. Andererseits zeigt die Revitalisierung der Bahnstrecke zwischen Szklarska Poręba (PL) und Harrachov (CZ) das Potenzial des Schienenverkehrs für den grenzüberschreitenden Tourismus.



Ausgabe 2011 des touristischen Reiseführers Via Regia



Förderung ausgewählter Angebote durch gezielte Aktivitäten

Berücksichtigt man die Problematik des grenzüberschreitenden Verkehrs, so ist die Werbung für bestehende Angebote wie den Eurocity zwischen Hamburg, Berlin und Krakau (EC Wawel) sowie für die Direktverbindungen zwischen Breslau und Dresden von sehr hoher Wichtigkeit. Aus diesem Grund haben die Partner den Reiseführer durch thematische Flyer ergänzt, die ausgewählte Angebote vorstellen. Sie liefern wertvolle Informationen zur Reiseplanung und tragen zum Reiseerlebnis bei, das sie interessante Informationen über die Orte entlang der Strecke enthalten.

Partner:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Sächsisches Staatsministerium des Innern (SMI)

Kontakt:

Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller, Andreas Kühl

Externe Unterstützung:

VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V., Berlin





Werbeflyer für den Eurocity Wawel Hamburg-Krakau



Werbeflyer für die Direktverbindung Dresden-Breslau