

# **Integriertes Verkehrskonzept für die Euroregion Pro Europa Viadrina**



**Martin Heiland** NEB

**Prokurist der Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH**

**34. IOVG in Slubice**

340  
6



## Die Euroregion

**Größe:** 10.632 km<sup>2</sup>

**Einwohner:** 825.000

**Einwohnerdichte:** 78 pro km<sup>2</sup>

### Einwohnerentwicklung

- negative demografische Entwicklung
- heterogene Ausprägung

### Siedlungsstruktur

- weitgehend ländlicher Raum
- Anteil am Verflechtungsraum BE-BB
- Oberzentren Gorzow, Frankfurt/O

### Wirtschaft

- wachsende Lagequalität durch EU-Erweiterung
- beachtliche Auslandsinvestitionen bei Konzentration auf industriell-gewerbliche Schwerpunkträume

### Verflechtungen

- bisher v.a. bei Handel, Wissenschaft, Kultur, Administration





## Verkehr in der Euroregion

- Die 825.000 Einwohner der Euroregion legen täglich ca. 2,5 Mio. Wege zurück.
- Pro Weg werden im Mittel ca. 5-10 km zurückgelegt, die Dauer eines Weges beträgt durchschnittlich 20-25 min.
- Etwa die Hälfte der Wege wird mit dem Pkw, ca. 33% zu Fuß oder mit dem Fahrrad und nur ca. 18% mit dem öffentlichen Verkehr absolviert (Modal Split).
- Der noch deutlich geringere Motorisierungsgrad auf polnischer Seite (PL: 323 / D: 559 Pkw je 1.000 Einwohner) hat dort einen spürbar höheren Anteil umweltfreundlicherer Verkehrsarten zur Folge.
- Die Verkehrsstruktur der Euroregion ist geprägt durch den starken Transitverkehr in Ost-West-Richtung (PEK II).
- Der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der Euroregion entwickelt sich aufgrund zunehmender Verflechtungen sowie die Aufgabe der stationären Grenzkontrollen positiv, bewegt sich aber noch auf relativ geringem Niveau.
- Probleme bestehen v. a. durch große Entfernungen von Grenzübergängen ohne Beschränkungen, kaum vorhandenen grenzüberschreitenden ÖPNV (insbesondere Doppelstadt Frankfurt/Oder – Slubice) und die geringe Anzahl kleiner regionaler Übergänge (z. B. Fähren).





## Zustand des Straßennetzes

### Straßen mit europäischer und nationaler Bedeutung

- Autobahn Berliner Ring – Frankfurt/O – Rzepin (Zustand 2, tw. ohne Standstreifen)
- Nationalstraße N2 Rzepin – Nowy Tomysl (Zustand 2-3, hohe GV-Belastung)
- Nationalstraße N3 Szczecin – Gorzow Wlkp. – Legnica (Zustand 2-3, stark belastet; fehlende OU, z. B. Deszczno, Skwierzyna)

### Straßen mit überregionaler Bedeutung

- B1 / N22 Berlin – Kostrzyn – Gorzow Wlkp. - Elblag (Zustand 1-2, Oderbrücke)
- N24 (Kostrzyn -) Rudnica – Pniewy - Poznan (Zustand 2, fehlende OU)
- N23 / N31 Szczecin – Chojna / Mysliborsz – Kostrzyn – Slubice (Zustand 3, Profil)
- N29 Slubice – Krosno Odrz. – Zielona Gora (Zustand (Zustand 2, Rekonstruktion)
- B167 / B112 Eberswalde – Seelow – Frankfurt/O – Guben – Cottbus bzw. Forst (Oder-Lausitz-Straße, Zustand 2, fehlende OU)
- B168 Fürstenwalde – Beeskow (Zustand 2, fehlende OU)
- B87 Frankfurt/O – Beeskow – Lübben – Leipzig (Zustand 1-2)

### Straßen mit überregionaler Bedeutung

- insgesamt 10 Straßen

Zustandseinschätzung: 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = befriedigend, 4 = ausreichend, 5 = ungenügend





## Zustand des Schienennetzes

### Strecken mit europäischer und nationaler Bedeutung

- Berlin – Frankfurt/O – Warszawa (Zustand 1-2, Einschränkungen Grenzbereich)
- Szczecin – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Gora - Wroclaw (Zustand 4-5, teilweise sehr geringe Vmax, hoher Verschleiß)
- Szczecin – Krzyz – Poznan (Zustand 2)

### Strecken mit überregionaler Bedeutung

- Berlin – Kostrzyn - Gorzow Wlkp. – Krzyz (Zustand 3, Kapazität, Vmax, nicht elektrif.)
- Frankfurt – Guben – Cottbus (Zustand 2)

### Strecken mit regionaler Bedeutung

- Eberswalde – Werbig – Frankfurt/O (Zustand 3, Kapazität, Vmax)
- Königs Wusterhausen – Grunow – Frankfurt/O (Zustand 2-3, Kapazität, Vmax)
- Fürstenwalde – Bad Saarow (Zustand 1)
- Gorzow Wlkp. – Miedzyrzecz – Zbaszynek (Zustand 3-4, Vmax, zahlreiche La-Stellen)
- Rzepin – Sulecin – Miedzyrzecz (Zustand 4-5, von Einstellung bedroht)

Zustandseinschätzung: 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = befriedigend, 4 = ausreichend, 5 = ungenügend







## Zustand der Stationen / Verkehrsverknüpfung

### Bahnsteigkonfiguration

- ausreichende Bahnsteiglängen (Einschränkungen RE1 Berlin – Frankfurt/O)
- überwiegend geringe Bahnsteighöhen < 0,55 m (Ausbaustrecken 0,55 oder 0,76 m)

### Ausstattung

- modernisierte Bahnsteigausstattungen durch Sofortprogramm BB 2002-04

### Barrierefreiheit

- erhebliche Defizite (Ein- und Ausstieg, Bahnsteigerschließung, Information)

### Anschlüsse üÖPNV

- Ausrichtung Busverkehr auf SPNV noch nicht befriedigend umgesetzt

### Bahnhofsumfeld (u. a. P+R, B+R)

- zahlreiche neue Anlagen im Rahmen des ÖPNV-Zusatzprogramms BB 2005-06

### Perspektive der Stationsgebäude

- punktuell beispielhafte Sanierungen (z. B. Frankfurt/O, Bad Freienwalde, Witnica)
- zahlreiche Gebäude in schlechtem Erhaltungszustand
- zahlreiche Objektverkäufe auf deutscher Seite





## Angebot ÖPNV

### Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

- EC Berlin-Warszawa-Express mit Halt in Frankfurt/O und Rzepin
- internationale Schnellzüge in Richtung Russland / Ukraine
- Schnellzüge in der Relation Kostrzyn - Gorzow Wlkp. – Krzyz – Poznan
- Saisonschnellzüge in den Relationen Swinoujscie – Katowice und Szczecin – Sklarska Poreba (Halte: Kostrzyn, tw. Rzepin)

### Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schneller Taktverkehr in den Relationen Berlin – Frankfurt (Oder) und Frankfurt (Oder) – Cottbus (RE1 und RE11 im Halbstunden- bis Stundentakt)
- Taktverkehr in allen weiteren Relationen des deutschen Teils (1-2 Std.)
- an Nachfrage orientierter, nicht vertakteter Verkehr im polnischen Teil (2-9 Zp.)
- keine Direktverbindung Berlin – Gorzow Wlkp. ; Frankfurt/O – Zielona Gora nur 1 Zp.

### Bus- und Tramverkehr (übriger ÖPNV)

- Tramnetz in den Oberzentren Gorzow Wlkp. und Frankfurt/O
- umfangreicher, dominanter Busverkehr im polnischen Teil (größter Busbahnhof PKS Gorzow Wlkp. mit 81 Linien!)
- Landstraßenbahnen im östlichen Berliner Umland





## Qualität der Verkehrsverbindungen zentraler Orte Luftliniengeschwindigkeiten

- Als wesentliches Kriterium zur Abbildung der Verkehrsqualität in den einzelnen Relationen dient die theoretische Reisegeschwindigkeit, in der Verkehrswissenschaft als Luftliniengeschwindigkeit bezeichnet.
- Diese ist definiert als Quotient aus Luftlinienentfernung und (theoretischer) Reisezeit und ist auf die Verkehrsarten Schienenpersonenverkehr (SPV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV) anwendbar.

	SPV	MIV
Metropolenkern <> Oberzentrum (intern)	85 km/h	80 km/h
Landeszentrum, Oberzentrum (extern) <> Oberzentrum (intern)	80 km/h	75 km/h
Oberzentrum (intern) <> Oberzentrum (intern)	70 km/h	70 km/h
Oberzentrum (intern) <> Mittelzentrum (intern)	60 km/h	60 km/h
Mittelzentrum (grenznah) <> Mittelzentrum (grenznah)	55 km/h	55 km/h





## Defizitanalyse Relationen MK – OZ (intern)

### Relationen Berlin (City) / Airport BBI – Frankfurt (Oder) sowie Warszawa (City) – Gorzow Wlkp. bzw. Frankfurt (Oder) mit relativ hoher Verkehrsqualität

- MIV: City Berlin durch A113 Stadtring – Schönfelder Kreuz schneller erreichbar, Komplettierung A12 bis Warschau schreitet voran
- SPV: Berlin-Warszawa-Express, RE1-Angebot mit attraktiver Fahrzeit und dichtem Takt, Verkürzung der Reisezeit Gorzow Wlkp. – Poznan - Warszawa (Direktzüge SPfV) zu erwarten, noch fehlender Ausbauabschnitt Berlin-Ostbahnhof - Erkner (160 km/h)

### Qualität der Verkehrsverbindung Berlin (City) / Airport BBI – Gorzow Wlkp. defizitär

- MIV: Gorzow Wlkp. ohne Autobahnanschluss, geringe Reisegeschwindigkeit B1/5 insbesondere aufgrund zahlreicher Ortsdurchfahrten, Grenzübergang Küstrin-Kietz / Kostrzyn nur eingeschränkt nutzbar
- SPV: keine Direktverbindung, relativ geringe Streckenkapazität und -geschwindigkeit der Oderland-Bahn, NE26 endet in Berlin-Lichtenberg, bisher unattraktive Verbindung mit dem Airport BBI, kein relevantes Fernverkehrsangebot





## Defizitanalyse Relationen LZ/OZ (extern) – OZ (intern)

**Lediglich die Verkehrsverbindung Frankfurt (Oder) – Poznan genügt weitgehend den Ansprüchen**

- MIV: Teilstrecke Rzepin – Nowy Tomysl (Autobahnlückenschluss erst 2012 ff.) stark durch Güterverkehr belastet > noch geringe Auswirkungen auf Verkehrsfluss
- SPV: schnelle Direktverbindung Berlin-Warszawa-Express mit attraktiven Fahrplanlagen

**Alle weiteren Relationen mit besonders im SPV unbefriedigendem Angebot**

- MIV: auffällig geringe Qualität der Verbindung Gorzow Wlkp. - Cottbus
- SPV: Verbindungen Gorzow Wlkp. – Cottbus und Gorzow Wlkp. – Zielona Gora besonders unattraktiv (zwei- bis dreifache Reisezeit für die schnellste Fahrplanverbindung!), absolut unbefriedigend auch die Qualität der Verbindung Frankfurt (Oder) – Zielona Gora (nur jeweils eine Direktverbindung mit erheblicher Standzeit im Bf. Rzepin)





## Defizitanalyse Relationen OZ (intern) – OZ (intern) Frankfurt (Oder) – Gorzow Wlkp.

### Indirekter Trassenverlauf B112 – N22 bzw. N31 – N22 führt zu Reisezeitverlusten

- N22 in sehr gutem Ausbauzustand, jedoch etwas indirektem Verlauf
- gut ausgebaute B112 weist Ortsdurchfahrten mit inakzeptablem Belag auf
- kürzeste Route über Osno Lubuskie (W134 / W137) mit schwachem Profil (geringe Fahrstreifen- und Kronenbreite, bisher keine Ortsumfahrungen und niveaufreie Kreuzungen)

### Keine schnelle und direkte Verbindung im SPV

- SPNV in der Relation Frankfurt (Oder) – Lebus – Küstrin-Kietz im Jahr 1996 eingestellt, Stilllegung der Strecke im Jahr 2000
- günstigste Route mit Umstieg in Werbig und Kostrzyn sowie einer Reisezeit von mehr als zwei Std. (Streckenlänge: 87 km)
- OE60 Frankfurt (Oder) – Werbig – Wriezen verkehrt nur im 120-Minuten-Takt





## Defizitanalyse Relationen OZ (intern) – MZ (intern)

### Befriedigende bis gute Verbindungsqualität im MIV

- beim überwiegenden Teil der Relationen wird die Luftliniengeschwindigkeit erreicht oder annähernd erreicht (Überschreitung < 25 %)
- MZ Erkner und Fürstenwalde besonders gut mit OZ Frankfurt (Oder) verbunden (deutliche Unterschreitung möglich)
- Überschreitung > 50 % bei der Erreichbarkeit des MZ Eisenhüttenstadt

### Überwiegend defizitäre Verbindungsqualitäten im SPV

- sehr gute Qualität in der Relation OZ Frankfurt (Oder) - MZ Fürstenwalde / Erkner
- auffallend defizitär die Verbindungen OZ Frankfurt (Oder) – MZ Kostrzyn sowie OZ Gorzow Wlkp. – MZ Bad Freienwalde / Slubice / Beeskow / Eisenhüttenstadt – hier werden nur 30-40 % der Luftliniengeschwindigkeit erreicht
- besonders defizitär ist die Erreichbarkeit des MZ Sulechin (< 30 %)





## Defizitanalyse Relationen MZ (PL/grenznah) – MZ (D/grenznah)

MZ Bad Freienwalde, Seelow, Eisenhüttenstadt

MZ Kostrzyn, Sulechin, Slubice

### Weitgehend gute Verbindungsqualität im MIV

- die MZ Bad Freienwalde und Seelow sind gut mit den MZ Kostrzyn, Sulechin und Slubice verbunden (Reisegeschwindigkeit = Luftliniengeschwindigkeit)
- Überschreitung von 30-60 % bei der Erreichbarkeit des MZ Eisenhüttenstadt

### Unbefriedigende Verbindungsqualitäten im SPV

- gute, jedoch noch steigerungsfähige Qualität in der Relation MZ Seelow – MZ Kostrzyn
- kritische Qualität der Erreichbarkeit des MZ Slubice mit 30-50 % Überschreitung der Luftliniengeschwindigkeit
- absolut unbefriedigende Qualitäten in den weiteren fünf Relationen (zwei- bis dreifache Überschreitungen, MZ Eisenhüttenstadt – MZ Sulechin um das Vierfache!)







## Gestaltung des Verkehrs in der Euroregion

### Prämissen

- Stärkung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes im europäischen Wettbewerb
- Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für wirtschaftliche und touristische Verflechtungen innerhalb der Euroregion
- Sicherung von der Struktur der Region angemessenen Mobilitätsbedingungen
- Verknüpfung touristisch attraktiver Teilregionen

### Entwicklungsziele

- Zügige Behebung von infrastrukturellen Schwächen der die Euroregion berührenden europäischen Verkehrsachsen (PEK II, CETC)
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Teilregionen und Zentren der Euroregion über diese Verkehrsachsen
- Qualifizierung der Verkehrsverbindungen zwischen wichtigen zentralen Orten (Ober- und Mittelzentren) innerhalb der Euroregion sowie externen Zentren höheren Status
- Sicherung von diskriminierungsfreier Mobilität im ländlichen Raum (Grundangebot)
- Beseitigung von in höherem Maße die Verkehrserschließung beeinträchtigender Barrieren im Grenzraum
- Abstimmung und Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebotes mit den Zielmerkmalen „attraktiv“, „nachfrageorientiert“, „wirtschaftlich“



## Maßnahmenempfehlungen (I)

### Infrastruktur Straßenverkehr (Auswahl)

- zeitnahe Komplettierung der Autobahn A12 / A2 Berliner Ring – Frankfurt (Oder) – Poznan – Warszawa (Teilstrecken Swiecko – Nowy Tomysl, Strykow – Warszawa), bauliche Anpassungen am ehem. Grenzkontrollpunkt
- zügige Realisierung der vierstreifigen Schnellstraße S3 (u. a. Bau der Ortsumgehungen Deszczno, Miedzyrzecz)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B1 / N22 im Grenzbereich Kostrzyn (neue Oderbrücke im Zuge der Ortsumgehung, Freigabe auch für Schwerverkehr), Bau von Ortsumgehungen im weiteren Verlauf N22 (Slonsk, Krzeszyce)
- Komplettierung des Ausbaus der Oder-Lausitz-Straße (weitere Ortsumgehungen, teilweise dreistreifiges Profil, Realisierung des 3. BA der Ortsumgehung Frankfurt/Oder)
- Aufwertung der W134 in der Verbindung Krzeszyce – Osno Lubuskie – Rzepin mit den Anschlüssen N24 und A2 (Ausbauprofil Nationalstraße, Kronenbreite 10,50m, niveaufreie Kreuzungspunkte), Bau von Ortsumgehungen
- Ausbau der Straßenverbindung Szczecin – Chojna / Mysliborsz – Kostrzyn – Slubice (N31), Gewährleistung eines der Straßenkategorie entsprechenden Ausbauprofils inklusive Ortsumgehungen
- Ausbau der wichtigen Verkehrsachse Gorzow Wlkp. – Walcz – Chojnice – Elblag (N22) zur Schnellstraße S22 (drei- oder vierstreifig?) einschließlich wichtiger Ortsumgehungen (Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew)
- Ausbau der W134 Rzepin - Urad, Realisierung eines neuen Grenzüberganges (Oderbrücke), Ausbau der L371 bis zum Anschluss an die B112 nördlich Eisenhüttenstadt, Gewährleistung eines homogenen Ausbauprofils
- Realisierung eines neuen Grenzüberganges (Neißbrücke) in der Verbindung Coschen - Zytowan



## Maßnahmenempfehlungen (II)

### Infrastruktur Schienenverkehr (Auswahl)

- Komplettierung des Streckenausbaus Berlin – Frankfurt (Oder) mit Maßnahmen im Berliner Stadtgebiet
- Ausbau der Strecke Krzyz - Gorzow Wlkp. – Kostrzyn – Strausberg – Berlin Ostkreuz für eine durchgehende Streckengeschwindigkeit 120 km/h, Gewährleistung von zweigleisigen Teilstrecken / Abschnitten bzw. von für ein qualifiziertes Betriebsprogramm ausreichenden Kreuzungspunkten, Modernisierung der Stationen
- Ausbau der Strecke Szczecin – Kostrzyn – Zielona Gora – Wroclaw (CE-59) für eine Streckengeschwindigkeit 120 km/h (optional 160 km/h)
- Ertüchtigung der Strecke Gorzow Wlkp. – Kostrzyn für die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
- Stabilisierung der Geschwindigkeit 100 km/h der Teilstrecke Werbig – Frankfurt (Oder), Prüfung einer Anhebung auf 120 km/h >> Gutachten / NKU beauftragen
- Aufwertung des Kreuzungsbahnhofs Werbig oder Neubau einer Verbindungskurve im Südostquadranten des Eisenbahnkreuzes Werbig
- Ertüchtigung der Strecken Eberswalde – Werbig, Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder) und Gorzow Wlkp. - Miedzyszec – Zbaszynek für eine Streckengeschwindigkeit von 80-100 km/h
- Modernisierung des Bahnhofs Gorzow Wlkp. sowie von Stationen in zahlreichen Mittelzentren (Verbesserung Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Service, Verkehrsverknüpfung)



## Maßnahmenempfehlungen (III)

### ÖPNV-Angebote (Auswahl)

- Ausweitung des Taktverkehrs der Ostbahn auf die Verbindung Kostrzyn – Gorzow Wlkp. (- Krzyz)
- Gestaltung attraktiver Anschlüsse in den SPV-Knoten Kostrzyn, Werbig, Rzepin
- Einrichtung einer Busverbindung Frankfurt (Oder) – Slubice, Untersuchung alternativer Betriebskonzepte
- Sukzessive Ausbildung eines qualifizierten SPV in Form eines grenzübergreifenden Interregionalverkehrssystems
  - >> Ausnutzung der verbesserten Vmax sowie steigender Leistungsfähigkeit / Interoperabilität im Streckennetz
  - >> Kreation einer eigenen Marke denkbar
  - >> Direktverkehre in nachfragestarken Zeitfenstern
  - >> leistungsstarker und im Komfort verbesserter Fahrzeugpark
  - >> Einordnung in die Verkehrsverträge mit den EVU oder separates Netz
- z. B. Qualifizierter Direktverkehr als IR-Express-Verkehr in der Relation Gorzow Wlkp. – Kostrzyn – Kurve Kreuz Werbig (alternativ Fahrtrichtungswechsel) – Frankfurt (Oder)
  - >> Möglichkeit einer Durchbindung bis Poznan über Krzyz bzw. bis Dresden über Cottbus
  - >> an Nachfrage orientierte Einordnung in das SPNV-Angebot  
(Geschäftszeiten, differenzierte Tarifgestaltung, Kontingente für Behörden/Unternehmen/Schulen)



## Maßnahmenempfehlungen (IV)

### Verkehrerschließung des ländlichen Raumes, touristischer Verkehr (Auswahl)

- Brückenverbindung Stara Rudnica – Neurüdnitz (Fußgänger, Radfahrer)
- Fährverbindungen Kienitz – Porzeczce, Lebus – Gorzyca, Ratzdorf – Kosarzyn
- Dampfbahnverkehr z. B. auf der Strecke Rzepin – Osno Lubuskie - Sulecin – Miedzyszczec – Pszczew – Miedzzychod, Kooperation mit dem Museumsdepot Wolsztyn
- Anlage kleiner Häfen u. a. in Santok, Skwierzyna, Zwierzyn, Witnica, Kostrzyn, Slubice
- Ausbau des Radwegenetzes entlang der europäischen Radwegeroute R1
- Erweiterung Straßen begleitender Radwegeführung, kombinierte Straßen- und Radwegebaumaßnahmen z. B. im Zuge der N22 Gorzow Wlkp. – Drawieski Nationalpark, siehe Modellprojekt W132 Kostrzyn – Witnica – Gorzow Wlkp.)
- Einrichtung von „Shared Spaces“ in geeigneten Straßenräumen touristisch nachgefragter Städte und Gemeinden (durch Art und Farbe der Pflasterung, Straßenausstattung und Beleuchtung)
- Nutzung von weiteren Hochwasserschutzdämmen und entwidmeten Bahnstrecken für die Anlage von Rad- und Wanderwegen





## Maßnahmenempfehlungen (V)

### Verträglichkeit der Verkehrsentwicklung – Lernen vom Nachbarn

- strategische Entwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit der übergeordneten räumlichen Planung
- Abstimmung der ÖPNV-Angebote und stärkere Justierung an der praktisch generierbaren Nachfrage
- stringente Gestaltung abgestufter Qualitäten von Straßen und Knotenpunkten (erkennbarere Netzhierarchie)
- Nutzung / Ausweitung von Displays und Werbetafeln für die Empfehlung sinnvollen Verkehrsverhaltens, z. B.
  - >> Tempolimit 90 km/h außerhalb des Blauen Netzes
  - >> Tempolimit 80 km/h in Alleen
  - >> ganztägiges Fahren mit Tagfahr- bzw. Abblendlicht
  - >> beschränkte Nutzung der „mittleren“ Fahrspur bei ausgebauten Nationalstraßen  
(sollte nicht der Regelfall sein, bislang viele schwere Unfälle durch dieses Verhalten)
- Berücksichtigung besonderer Straßenverkehrsanforderungen des Nachbarlandes in der Fahrschulausbildung

**Dziękuję dla Państwa uwaga!**  
**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

