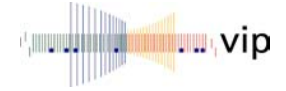


Gefördert von:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Technologie



Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“  
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)

# Kooperative Ansätze bei integrierter, grenzüberschreitender Verkehrsplanung auf regionaler Ebene

L e i t f a d e n

Gerd-Axel Ahrens, Marzena Schöne

Dresden, Januar 2008

Forschungsvorhaben 19 B4033

Zuwendung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi)

Projektbegleitung: TÜV Rheinland Consulting GmbH, TÜV Rheinland Group

Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen

### Projektbearbeitung:

Technische Universität Dresden

Fakultät Verkehrswissenschaften 'Friedrich List'

Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr

Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

### Projektleiter:

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

### Projektbearbeiterin:

Dr. rer. nat. Marzena Schöne

### Projektbeirat:

Dr.-Ing. Mariusz Dudek, Technische Universität Krakau (Politechnika Krakowska), PL

Prof. Dr. habil. Andrzej Rudnicki, Technische Universität Krakau (Politechnika Krakowska), PL

Dr.-Ing. Miroslav Vančura, Forschungszentrum Verkehr (Centrum dopravního výzkumu), CZ

Dipl.-Ing. František Vichta, Forschungszentrum Verkehr (Centrum dopravního výzkumu), CZ

Bearbeitungszeit: 01.12.2004 - 31.07.2007

Erstellung des Leitfadens in deutscher und englischer Fassung bis 15.01.2008

*„Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bedeutet nicht, dass einer der Partner zunächst national allein handelt und im Nachhinein versucht die Nachbarn auf der anderen Seite der Grenze zu beteiligen oder mit ihnen zusammenzuarbeiten. Sie umfasst (...) die Entwicklung von gemeinsamen Programmen, Prioritäten und Aktionen. Sie beinhaltet auch eine umfassende Beteiligung von gesellschaftlichen Gruppierungen, Verwaltungsebenen, etc. an der Kooperation“*

*Jens Gabbe, ehem. Generalsekretär der Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen (AGEG)  
[AGEG (Hrsg.): 2001, S. 10]*



## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>8</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>9</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>11</b>
<b>0. Ziele, Aufbau und Zielgruppen des Leitfadens .....</b>	<b>13</b>
<b>TEIL A – Einführende Informationen .....</b>	<b>15</b>
<b>1. Warum grenzüberschreitend planen und worauf kommt es dabei an? .....</b>	<b>15</b>
<b>2. Anforderungen an die moderne Verkehrsplanung .....</b>	<b>17</b>
2.1. Integrierte, zielorientierte und beeinflussende Planung .....	17
2.2. Kooperative und partnerschaftliche Planung .....	21
<b>3. Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung in Grensräumen.....</b>	<b>25</b>
3.1. Veränderte globale, supranationale und regionale Rahmenbedingungen und Ziele .....	25
3.2. Bevölkerungsentwicklung, sozioökonomische und soziokulturelle Situation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum .....	28
3.3. Planungsräume im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum.....	31
3.4. Verkehrssituation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum .....	32
<b>4. Pläne in Deutschland, Polen und Tschechien .....</b>	<b>37</b>
4.1. Raumordnung.....	37
4.2. Fachplanung Verkehr .....	42
4.3. Grenzüberschreitende Pläne.....	46
<b>5. Staats- und Verwaltungsaufbau, Zuständigkeiten.....</b>	<b>47</b>
5.1. Staats- und Verwaltungsaufbau .....	47
5.2. Zuständigkeiten im Bereich Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	50
5.3. Zuständigkeiten im Bereich Straßenplanung, -bau und -unterhaltung.....	52
5.4. Zuständigkeiten im ÖPNV-Bereich .....	54
<b>6. Bestehende Kooperationsstrukturen in deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum.....</b>	<b>63</b>
<b>7. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>67</b>

<b>Teil B – Arbeitshilfen, Hinweise und Empfehlungen für grenzüberschreitende integrierte Verkehrsentwicklungsplanungen (VEP)</b> .....	<b>69</b>
<b>1. Einführung</b> .....	<b>69</b>
<b>2. Phasen der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung</b> .....	<b>71</b>
<b>Phase 1: Vororientierung</b> .....	<b>71</b>
Einführung und Ablaufschema .....	71
Schritt 1.1. Problemerkennung (und Kontaktaufnahmen) .....	72
Schritt 1.2. Interkulturelle Vorbereitung für einen angestrebten VEP .....	73
Schritt 1.3. Klärung der Fördermöglichkeiten, Vorbereitung und Durchführung eines Startergespräches.....	76
Schritt 1.4. Evtl. Beantragung von Fördergeldern und politische Beschlussfassung.....	78
Schritt 1.5. Auftragsvergabe, Bildung des Bearbeitungsteams und Konkretisierung der Organisations-/Kooperationsstrukturen	79
<b>Phase 2: Problemanalyse</b> .....	<b>85</b>
Einführung, Ablaufschema und Akteure .....	85
Schritt 2.1. Zusammenstellung und Harmonisierung von Daten sowie sonstiger Informationen, Erhebung zusätzlicher Daten.... und Modellbildung .....	87
Schritt 2.2. Grenzüberschreitende Zustandsanalyse und Bewertung des Zustandes (auf Grundlage der..... Wirkungsberechnungen des Analyse-0-Falls) .....	95
Schritt 2.3. Konkretisierung gemeinsamer grenzüberschreitender Ziele, Formulierung der Indikatoren, Sollwerte/-qualitäten..	100
Schritt 2.4. Feststellung von Mängeln/Defiziten .....	102
<b>Phase 3: Maßnahmenuntersuchung</b> .....	<b>103</b>
Einführung und Ablaufschema und Akteure .....	103
Schritt 3.1. Festlegung (und Berechnung) von Szenarien für grenzüberschreitende Raum- und Verkehrsentwicklung.....	105
Schritt 3.2. Erarbeitung von grenzüberschreitenden Planfällen, Maßnahmen und Maßnahmebündeln.....	107
Schritt 3.3. Berechnung und Diskussion der Planfälle mit grenzüberschreitenden Modell- und Verflechtungsprognosen .....	111
Schritt 3.4. Aufstellung von Gesamt- und Teilkonzepten sowie eines Maßnahmenkataloges .....	112
<b>Phase 4: Abwägung und Entscheidung</b> .....	<b>113</b>
<b>3. Weitere Empfehlungen</b> .....	<b>115</b>

<b>Literatur</b> .....	<b>117</b>
<b>Glossar</b> .....	<b>127</b>
<b>Anhang A: Planungsräume im deutsch-polnischem und deutsch-tschechischem Grenzraum</b> .....	<b>133</b>
<b>Anhang B: Organigramme zuständiger Verwaltungsstellen in Deutschland, Polen, Tschechien</b> .....	<b>145</b>
<b>Anhang C: Hinweise zur Aussprache polnischer und tschechischer Namen</b> .....	<b>153</b>
<b>Anhang D: Potentielle Kooperationsakteure für eine VEP</b> .....	<b>155</b>
<b>Anhang E: Datenverfügbarkeit und Kompatibilität von Strukturdaten im Bezugsraum</b> .....	<b>159</b>
<b>Anhang F: Datenverfügbarkeit von Verkehrsdaten im Bezugsraum</b> .....	<b>165</b>
<b>Anhang G: Grenzüberschreitende Buslinien</b> .....	<b>171</b>
<b>Anhang H: Ergänzende Beispiele für grenzüberschreitende Maßnahmen</b> .....	<b>173</b>
<b>Anhang I: Euroregionale Geschäftsstellen</b> .....	<b>177</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: In den Arbeitshilfen und Empfehlungen des Teils B benutzte Textmarkierungen.....	14
Abb. 2: Grenzgängerströme in der Region Saarland-Luxembourg-Lorraine-Rheinland Pfalz.....	15
Abb. 3: Grenzgängerströme an westdeutschen Grenzen.....	15
Abb. 4: Getrennte versus gemeinsame Planung.....	16
Abb. 5: Prozess der Verkehrsplanung.....	17
Abb. 6: Integrationsaspekte einer ganzheitlichen Verkehrsplanung, spezifiziert für Grenzräume.....	18
Abb. 7: Integration und Verzahnung von Mobilitäts- und Verkehrsmanagement mit der Verkehrs- und Raumplanung.....	20
Abb. 8: Konventioneller versus kooperativer Weg der Planung.....	21
Abb. 9: Kulturelle Überschneidungssituationen.....	22
Abb. 10: Auswahl der veränderten Rand- und Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum.....	25
Abb. 11: Weißbuch – Leitlinien und Strategien für die Verkehrsentwicklung.....	26
Abb. 12: Bevölkerungsdichte im Grenzraum.....	28
Abb. 13: Arbeitslosenquote im Grenzraum.....	29
Abb. 14: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für Dresden und Krakau im Jahre 2003.....	30
Abb. 15: Euroregionen als Bezugsräume.....	31
Abb. 16: Funktionelle Planungsräume.....	31
Abb. 17: Vergleich der vorhandenen, grenzüberschreitenden Buslinien des deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraums mit den grenzüberschreitenden Buslinien in den „westlichen“ Grenzräumen.....	32
Abb. 18: ÖSPV-Netz im sächsisch-polnischen Grenzraum.....	33
Abb. 19: Grenzüberschreitende SPNV Linien.....	34
Abb. 20: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Deutschland.....	37
Abb. 21: Bauleitplanung in Deutschland.....	38
Abb. 22: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Polen.....	40
Abb. 23: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Tschechien.....	41
Abb. 24: Fachplanung Verkehr in Deutschland.....	43
Abb. 25: Fachplanung Verkehr in Polen.....	44
Abb. 26: Fachplanungen Verkehr in der Tschechischen Republik.....	45
Abb. 27: Staats- und Verwaltungsaufbau in Deutschland.....	47
Abb. 28: Staats- und Verwaltungsaufbau in Polen.....	48
Abb. 29: Staats- und Verwaltungsaufbau in der Tschechischen Republik.....	49
Abb. 30: Regionale Planungsverbände in Sachsen.....	50
Abb. 31: Organisationsstruktur des ÖPNV im ZVON-Verbundgebiet.....	54
Abb. 32: ÖPNV-Finanzierung in Deutschland.....	56
Abb. 33: SPNV Organisation in Polen.....	58
Abb. 34: Finanzierung des SPNV in Polen.....	59
Abb. 35: Dreistufiger Aufbau des Tschechischen Verbandes der Organisatoren des ÖPNV.....	60



Abb. 36: Finanzierung der SPNV in der Tschechischen Republik .....	61
Abb. 37: Organisation der Euroregion Neisse .....	64
Abb. 38: Potentielle Rolle der Euroregionen in Fachplanungsprozessen .....	65
Abb. 39: Planungsprozess in Anlehnung an den Leitfaden für Verkehrsplanungen (FGSV 2001) .....	69
Abb. 40: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Vororientierung .....	71
Abb. 41: Konzentrisches Kooperationsmodell möglicher den Planungsprozess begleitender Gremien und Aktivitäten .....	81
Abb. 42: Organiasation der Bearbeitung des Mobilitätsplans – Mobilität in Dreiländereck Deutschland-Belgien-Niederlande .....	83
Abb. 43: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Problemanalyse .....	85
Abb. 44: Notwendige Informationen für die grenzüberschreitenden Verkehrsmodelle .....	87
Abb. 45: Wegezwecke (links) und Häufigkeiten des Besuchs des Nachbarlandes (rechts) am Beispiel der Europastadt Görlitz-Zgorzelec .....	90
Abb. 46: Bewertungswahrscheinlichkeit des Gravitationsmodells mit einer EVA-Funktion zur Abbildung der Grenzwiderstände .....	94
Abb. 47: Zentralörtliche Gliederung – Sachsen, Niederschlesien, Bezirk Liberec .....	95
Abb. 48: Verkehrsbelastung .....	99
Abb. 49: Schematische Mängelkarte .....	102
Abb. 50: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Maßnahmenuntersuchung .....	103
Abb. 51: Informative Entscheidungsvorbereitung und politische Entscheidung in der Planung – regionale und kommunale politische Entscheidungsgremien.. in Deutschland, Polen und Tschechien .....	113

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Nicht institutionalisierte versus institutionalisierte Kooperationsstrukturen .....	23
Tab. 2: Steigerungsrate im Pkw- und Lkw-Verkehr nach Grenzabschnitten im Zeitraum 2002 bis 2015 .....	35
Tab. 3: Zuständigkeitsverteilung im Straßenbereich .....	53
Tab. 4: Aufgaben des ZVON .....	55
Tab. 5: Kopperationsstrukturen grenzüberschreitender Zusammenarbeit im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum .....	64
Tab. 6: Grundsätze der Kooperation und Anforderungen an die Akteure .....	75
Tab. 7: Arbeitsschritte, Aufgaben und Empfehlungen für die thematische Vorbereitung und Durchführung eines Startergespräches .....	77
Tab. 8: Akteure der Problemanalyse – Beteiligungsintensität und ausgewählte Aufgaben .....	86
Tab. 9: Auswahl häufig eingesetzter Verkehrsmodelle in Deutschland, Polen und Tschechien .....	91
Tab. 10: Grenzwiderstände .....	92
Tab. 11: Grenzwiderstand im Gesamtverkehrsmodell der Region Basel .....	93
Tab. 12: Aufgaben, Probleme und Empfehlungen für eine grenzüberschreitende Raumanalyse .....	97
Tab. 13: Ausgewählte Aufgaben für die Analyse der grenzüberschreitenden Vernetzung von Verkehrsangeboten .....	98
Tab. 14: Akteure der Problemanalyse – Beteiligungsintensität und Aufgaben .....	104
Tab. 15: Grenzüberschreitende siedlungsstrukturelle Maßnahmen – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen .....	108
Tab. 16: Grenzüberschreitende Straßenverbindungen – Charakteristik, mögliche Probleme und Anforderungen .....	108
Tab. 17: Grenzüberschreitende SPNV Linien – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen und Lösungsansätze .....	109
Tab. 18: Grenzüberschreitende SPNV Linien – Charakteristik, mögliche Probleme, Lösungsvorschläge und Praxisbeispiele .....	110



## Abkürzungsverzeichnis

**a.a.O.** – am angeführten Ort

**AG** – Arbeitsgruppe

**ADAC** – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

**ADFC** – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

**AGEG** – Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen

**a. s.** – Aktiengesellschaft (tsch.)

**BAB** – Bundesautobahn

**BauGB** – Baugesetzbuch

**BVWP** – Bundesverkehrswegeplan

**cbc** – cross border cooperation

**CD** – České dráhy – tschechische Bahnen

**ČSAD** – Tschechisches Busunternehmen

**CZ** – Tschechien

**D** – Deutschland

**DOT** – Niederschlesische Touristische Organisation

**DB** – Deutsche Bahn

**EW** – Einwohner

**EU** – Europäische Union

**EVU** – Eisenbahnverkehrsunternehmen

**FGSV** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

**GG** – Grundgesetz

**GIS** – geographische Informationssysteme

**IHK** – Industrie und Handelskammer

**INTERREG** – International Regions Initiative

**Lkw** – Lastkraftwagen

**LTV** – Landestourismus Verband

**MIV** – motorisierter Individualverkehr

**ÖPNV** – öffentlicher Personennahverkehr

**ÖPNVG** – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in deutschen Bundesländern

**ÖSPV** – öffentlicher Straßenpersonenverkehr

**ÖV** – öffentlicher Verkehr

**PKP** – Polskie Koleje Państwowe – Polnische Staatsbahnen

**PKP PL.** – Polnische Staatsbahnen, Netz

**PKS** – Polnisches Busunternehmen

**Pkw** – Personenkraftwagen

**PL** – Polen

**POT** – polnische Touristische Organisation

**ROG** – Raumordnungsgesetz

**SA** – Aktengesellschaft (pl)

**SPNV** – Schienenpersonennahverkehr

**s.r.o.** – GmbH. (cz)

**SUP** – Strategische Umweltprüfung

**SUTP** – Sustainable Urban Transport Plan

**SŽDC** – Tschechischer Infrastrukturverwalter

**TöB** – Träger öffentlichen Belange

**UVP** – Umweltverträglichkeitsprüfung

**VCD** – Verkehrsclub Deutschland

**VEP** – Verkehrsentwicklungsplan(ung)

**WBU** – Wojewodschaftsbüro für Urbanistik

**zł** – złoty, polnische Währungseinheit

**ZVON** – Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien



## 0. Ziele, Aufbau und Zielgruppen des Leitfadens

### Ziele

Die Verkehrsplanung in Deutschland, Polen und Tschechien läuft auf allen Ebenen zunächst konzeptionell als informelle Verkehrsentwicklungsplanung für klar definierte Planungs- und Untersuchungsräume ab. Hierdurch soll ganzheitlich und abgestimmt die konkretere Maßnahmenentwicklung vorbereitet und der Ablauf nachgeordneter formeller Verfahren für die Realisierung von Projekten vorbereitet und erleichtert werden. Bezogen auf die zusammenwachsenden Grenzräume bedeutet das, dass bislang jeweils innerhalb der nationalen Grenzen kommunale und regionale Planungsräume nebeneinander beplant wurden. Ziel des Leitfadens ist es, Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, die Planungsräume grenzüberschreitend zu definieren und zu bearbeiten.

Inhalt dieses Leitfadens sind Empfehlungen zur integrierten, grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungsplanung (VEP). Im Vordergrund der Betrachtung stehen **geeignete Arbeits- und Kooperationsformen**. Ferner werden Hinweise auf zweckmäßige verkehrsplanerische Methoden und Verfahren gegeben.

Mit den Hinweisen und Empfehlungen soll ein besseres Zusammenspiel bei der Abwicklung grenzüberschreitender, integrierter Verkehrsplanungen ermöglicht werden. Dabei sollen nicht Methoden des einen Partner dem anderen Partner übergestülpt und nationale Besonderheiten nivelliert werden, sondern es soll aufgezeigt werden wie ortsspezifische Lösungswege partnerschaftlich entwickelt werden können.

Mit dem Leitfaden für grenzüberschreitende, integrierte Verkehrsplanungen auf regionaler Ebene werden erste Handlungsempfehlungen und Kooperationsmuster präsentiert, um Möglichkeiten der Gestaltung einer kooperativen integrierten Gesamtverkehrsplanung in grenzüberschreitenden Planungsräumen aufzuzeigen. Dabei wurde versucht, allgemeine, für unterschiedliche Grenzraumtypen gültige Empfehlungen und Muster zu erarbeiten. Diese Empfehlungen wurden im Rahmen des Forschungsvorhabens für den Bezugsraum des Leitfadens, die Euroregion Neisse, überprüft und konkretisiert.

### Aufbau

Der Leitfaden ist in zwei Teile gegliedert. **Teil A** hat einen allgemein einführenden Charakter. Zunächst wird begründet, warum grenzüberschreitend geplant werden sollte und worauf es bei der grenzüberschreitenden Planung ankommt. Anschließend werden Kennzeichen und Bedeutung strategischer integrierter Verkehrsplanung, auch in der grenzüberschreitenden Dimension, erörtert. Mit dem Teil A des Leitfadens bekommt der Anwender einen Überblick über die Strukturen und Prozesse in Deutschland, Polen und Tschechien – vor allem über die spezifische Situation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum sowie über die potenziellen grenzüberschreitenden Planungsräume und die bereits bestehenden Kooperationsstrukturen. Des Weiteren enthält der Teil A eine Gegenüberstellung und detaillierte Beschreibung der für Verkehrsplanungen wichtigen Zuständigkeiten und Planwerke aller drei Länder. Alle Informationen beziehen sich auf den Analysezeitraum, der sich bis März 2007 erstreckte.

Der Aufbau von **Teil B** orientiert sich an der Abfolge der Schritte des Planungsprozesses, wie er im deutschen „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen im Jahre 2001 auf der Basis früherer Richtlinien aus den Jahren 1978 und 1985 formuliert wurde (Vororientierung, Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung, Abwägung und Entscheidung, Umsetzung und Wirkungsanalyse). In Polen und Tschechien sind derartige Ausarbeitungen zwar nicht bekannt, Expertenberatungen ergaben jedoch, dass die Planung dort in ähnlichen Schritten erfolgt.

Die Schritte des Planungsprozesses (vgl. Abb. 5, S. 17) werden im Kapitel 2 grenzraumspezifisch und unter Berücksichtigung tschechischer und polnischer Anforderungen kommentiert und aufbereitet. Besondere Aufmerksamkeit wird dabei den Phasen Vororientierung und Problemanalyse gewidmet, weil die kooperative und partnerschaftliche Zusammenarbeit als Grundvoraussetzung für den Erfolg und die Akzeptanz der Planungen maßgeblich in den früheren Phasen entwickelt und determiniert wird.

Die Beschreibung der Phasen erfolgt für Arbeitsschritte, die unter besonderer Berücksichtigung der Grenzraumspezifika für diesen Leitfaden herausgestellt werden. Der Text beinhaltet Handlungsempfehlungen, Hinweise und Arbeitshilfen (Prüfschritte, Checklisten, Literaturhinweise) primär in organisatorischer, kooperativer und verfahrenstechnischer Hinsicht für die gemeinsame Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungsplanes (VEP). Es handelt sich dabei sowohl um allgemeingültige, auf unterschiedliche Grenzräume übertragbare, Empfehlungen (mit einer grauen Schattierung unterlegt), als auch um spezielle Empfehlungen für den D-PL und D-CZ Grenzraum (vgl. Abb. 1).

Zusatzinformationen, Gesetzestexte oder weiterer Untersuchungsbedarf und wichtige Querverweise werden durch die in Abb. 1 dargestellten Piktogramme hervorgehoben. Im Glossar erläuterte Fachbegriffe und Fremdwörter wurden im Text mit einer grünen Fettschrift verdeutlicht. Ergänzende Informationen enthält der Anhang. Im Literaturverzeichnis befindet sich die Auflistung der Publikationen, gegliedert nach Kapiteln.

Der gewählte Strukturierungsansatz soll zum einen eine bessere Veranschaulichung der komplexen grenzspezifischen Planungszusammenhänge ermöglichen, zum anderen aber auch einen systematischen Überblick über die Aufgaben geben, die in jeder Planungsphase einer grenzüberschreitenden, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zu beachten sind.

#### Zielgruppen

Zielgruppen des Leitfadens sind planende Behörden, Planungsbüros, Verkehrsunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen und sonstige an Planungsprozessen beteiligte Gruppen (Stakeholder) in Deutschland, Polen und Tschechien. Der Leitfaden geht vom Stand der in den beteiligten Ländern geführten Diskussion um eine zweckmäßige und neuerdings EU-konforme möglichst integrierte Stadt- und Verkehrsplanung aus, wie er sich zum Jahreswechsel 2006/2007 darstellte. Der Leitfaden soll als Handlungs- und Informationsgrundlage für gemeinsame verkehrs- und stadtplanerische Maßnahmen in Grenzregionen sowie als Orientierungshilfe für Modellvorhaben und den weiteren Forschungsbedarf dienen. Mit dem Leitfaden bekommt der Anwender einen Überblick über raum- und verkehrsplanerisch relevante Strukturen und Prozesse in Deutschland, Polen und Tschechien.

Allgemeingültige auf alle Grenzräume übertragbare Empfehlungen



Nützliche Zusatzinformationen



Wichtige Gesetztexte, EU-Verordnungen



Weiterer Untersuchungsbedarf



Querverweise



Erinnerung an Kommunikation und Abstimmungserfordernisse

**VEP**

Im Glossar erläuterte Begriffe

**Abb. 1: In den Arbeitshilfen und Empfehlungen des Teils B benutzte Textmarkierungen**

Quelle: eigene Darstellung

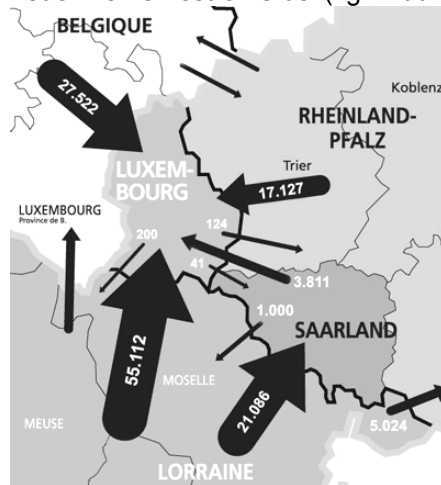
## TEIL A – Einführende Informationen

### 1. Warum grenzüberschreitend planen und worauf kommt es dabei an?

#### Rolle der Grenzräume und ihr Zusammenwachsen

Die Grenzräume fungieren als Integrationsbrücken. Sie sind Bindeglieder des Europäischen Kontinents und Modelle der Integration im Kleinen.

Bis Ende der 80er Jahre waren die Integrationsprozesse lediglich für **Westeuropa** charakteristisch. Dank der Zollunion (Wegfall von Binnenzöllen in der EU (ehemals EG)), der Schaffung des Binnenmarktes, dem **Schengener Abkommen** (Wegfall der Grenzkontrollen), der Arbeitnehmerfreizügigkeit (freier Zugang zum Arbeitsmarkt - Abschaffung der Beschränkungen bei der Einstellung ausländischer Arbeitnehmer) und der Währungsunion wuchs Europa schrittweise zusammen. Am deutlichsten traten die Integrationsprozesse in den Grenzräumen zutage. Dort trugen sie zur Intensivierung grenzüberschreitender Verflechtungen (z. B. **grenzüberschreitender Pendlerströme**) und zur Erzeugung neuer Verkehrsströme bei (vgl. Abb. 2 und Abb. 3).

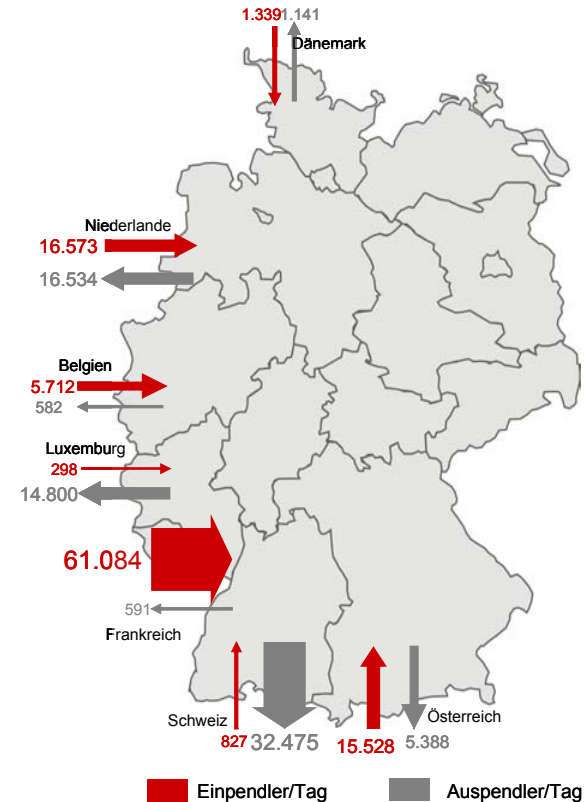


**Abb. 2: Grenzgängerströme in der Region Saarland-Luxembourg-Lorraine-Rheinland Pfalz**

Quelle: <http://www.info-institut.de>

Die Grenzräume an Deutschlands östlichen Grenzen konnten aufgrund der jahrelangen Isolation (Eiserner Vorhang, EU-Außengrenze) und bestehender Barrieren die Integrationsintensität westlicher Grenzräume noch nicht erreichen. Grenzüberschreitende Verflechtungen sind hier nur ansatzweise vorhanden und beschränken sich vor allem auf die Bereiche Versorgen und Erholen sowie punktuell auch auf den Bildungsbereich.

Nach dem Vollzug der EU-Osterweiterung hat die Integration in Mittel- und Osteuropa einen wichtigen Schritt nach vorn getan. Nach dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens und nach Ablauf der Übergangsregelungen auf dem Arbeitsmarkt wird es auch in den östlichen Grenzräumen zu weiteren Intensivierungen der grenzüberschreitenden Verflechtungen mit steigenden Verkehrsstärken kommen. Dabei sollten die neu auftretenden Verkehrsanforderungen in den einzelnen Ländern nicht isoliert bewältigt werden, sondern durch eine gemeinsame Planung der grenzüberschreitenden Verflechtungen. Doch viele Grenzräume sind darauf noch nicht vorbe-



**Abb. 3: Grenzgängerströme an westdeutschen Grenzen**

Quelle: European Commission: Scientific Report on the Mobility of cross border workers within the EEA, 1999

reitet. Sie weisen große Defizite bzgl. der grenzüberschreitenden Verkehrsnetze und -angebote sowie der grenzüberschreitenden Kommunikation und Information auf (vgl. Kapitel 3.3, dargestellt am Beispiel des deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraumes).

#### Grenzüberschreitende Verkehrsplanung als Zukunftsaufgabe

Bisher konzentrierte sich die gemeinsame EU-Verkehrspolitik auf die Entwicklung der Transeuropäischen Netze (für das Territorium der EU-15) und auf eine Korridorpolitik für die übrigen Gebiete in Europa und deren Fortsetzung in Form der Nachbarschaftspolitik (Achsenplanung). Wichtige Voraussetzung für das Zusammenwachsen der Grenzräume ist die Ausgestaltung der regionalen Verkehrsnetze zu einem grenzüberschreitenden Verkehrssystem. Insofern zählt die grenzüberschreitende Verkehrsplanung zu den wichtigen Zukunftsaufgaben im Kontext mit der europäischen Integration und der Weiterentwicklung der Grenzregionen als Nahtstellen der europäischen Vereinigung.

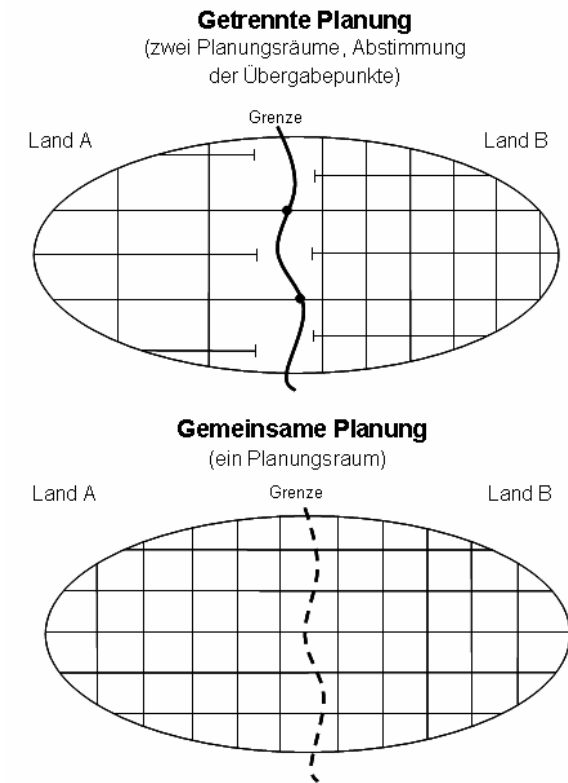
#### Gemeinsam oder getrennt

Dabei stellt sich die Frage, ob die traditionellen Vorgehensweisen, unter Beachtung der nationalen Grenzen zu planen und lediglich die sogenannten „Übergabepunkte“ abzustimmen, den neuen Anforderungen noch gerecht werden kann (vgl. Abb. 4). Diese, i. d. R. bislang praktizierte Option, konzentriert sich u.a. auf die Durchführung von Spiegel- oder Ergänzungsprojekten in den Nachbarstaaten. Der sachgerechtere, auch von der EU präferierte Weg, ist eine gemeinsame integrative Bearbeitung. Zu den Vorteilen dieses Vorgehens zählt vor allem, dass Ziele und Maßnahmen gemeinsam entwickelt werden, wodurch u. a. ein besserer Informationsaustausch, weniger Reibungsverluste und Missverständnisse und Möglichkeiten des besseren Hineindenkens in die methodischen und verwaltungstechnischen Unterschiede in den Nachbarländern erzielt werden. Dadurch werden ein leistungsfähigeres Handeln und eine erhöhte Identifikation der beteiligten Seiten mit den abgeleiteten Projekten möglich. Im Hinblick auf die voranschreitende Integration, die Fördermöglichkeiten und letztendlich auch die sachgerechte Planung, ist dieser zweite Weg der Königsweg und empfehlenswert.

#### Worauf kommt es bei grenzüberschreitender Verkehrsplanung an?

Von entscheidender Bedeutung für erfolgreiche grenzüberschreitende Planungen im Rahmen der europäischen Integration ist die Überwindung von Verwaltungs- und Zuständigkeitsgrenzen in Planungsprozessen.

Gemeinsames partnerschaftliches Handeln ist gefragt und einzuüben. Dabei hat der Planer grundsätzlich die gleichen fachlichen Anforderungen an die Verkehrsplanung (vgl. nächstes Kapitel) zu berücksichtigen, wie bei Planungen innerhalb eines Landes und die Spezifika des jeweiligen Planungsraumes zu beachten. Zusätzliche Herausforderungen resultieren daraus, dass in den Grenzräumen verschiedene Verwaltungsstrukturen, Rechtssysteme, technische Systeme, Planungsverständnisse, -methoden und -abläufe aufeinander treffen. Neben diesen rechtlich-administrativen Barrieren treten weitere Erschwernisse wie Sprachbarrieren, unterschiedliche Denkweisen, Mentalitätsunterschiede und Konkurrenzen (nationale Egoismen) auf. Diese Aspekte erschweren die grenzüberschreitende Planung und kommen in allen Planungsphasen zum Tragen (vgl. Teil B). Wie hier durch verstärkte Kooperation, partnerschaftliches Handeln und grenzüberschreitende Organisation eine neue Qualität vertrauensvoller Zusammenarbeit realisiert werden kann, ist Anliegen und Inhalt dieses Leitfadens.



**Abb. 4: Getrennte versus gemeinsame Planung**

Quelle: eigene Darstellung



## 2. Anforderungen an die moderne Verkehrsplanung

### 2.1. Integrierte, zielorientierte und beeinflussende Planung

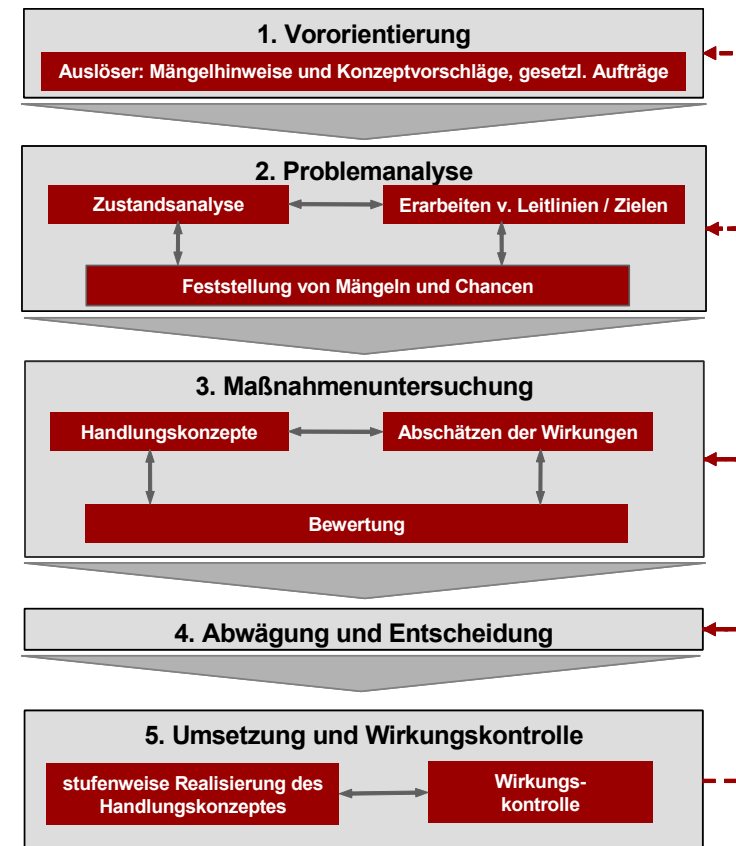
#### *Einführung*

Planungsprozesse lassen sich in formelle und informelle Planungen unterteilen. Die formelle Planung findet im Regelungsbereich des Raumordnungs-, Bau- und Planungs- sowie des Fachrechtes statt. Es zieht demzufolge den rechtsverbindlichen Rahmen, innerhalb dessen verfahrensmäßig kaum Handlungsspielraum besteht. Für informelle Verfahren hingegen existieren keine Verfahrensvorgaben. Sie können somit frei, flexibel und situationsgerecht angewandt werden. Das Ergebnis dieser Art von Planung sind informelle Pläne, die das relativ unbewegliche („verrechtlichte“) System der formalisierten, räumlichen Planungen beweglicher machen sollen und die versuchen, Entscheidungen außerhalb der formellen Verfahren vorzubereiten. Sie schaffen einen Rahmen, Projekte frühzeitig abgestimmt zu definieren und damit konsensual zu entwickeln und zu entscheiden, zu finanzieren und umzusetzen. Die Gefahr, dass durch isolierte Sicht einseitige oder Fehlplanungen produziert werden, wird so maßgeblich gemindert. Informelle Verfahren haben den Vorteil, dass sie Innovationen frühzeitiger aufnehmen, für konfliktreiche Themen eher einen Konsens aufzeigen, Probleme unverschleierte beschreiben und dadurch mehr Problembewusstsein wecken können. Die Verfahren gewinnen daher zunehmend an Bedeutung, in dem sie formelle Verfahren und Entscheidungen fachlich und politisch vorbereiten. Im Zuge informeller Verfahren können Entscheidungen auf städtischer und regionaler Ebene, z.B. als Stadtentwicklungskonzept, **Verkehrsentwicklungsplan**, Bereichsplan und Rahmenplan vorgefaßt werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung wird dabei definiert als vorausschauende systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen mit der Absicht, die Ortsveränderungen in einem Planungsraum durch siedlungsstrukturelle, bauliche, betriebliche, ordnungs-, preis-, tarifpolitische und informative Maßnahmen im Sinne bestimmter Ziele zu beeinflussen. Sie wird i.d.R. als interdisziplinäre Aufgabe ausgerichtet auf die Zukunft und als kontinuierlicher, iterativer und nachvollziehbarer Prozess verstanden, eingeteilt nach Planungsebenen (in Deutschland: Bundes-, Landes-, regionale und kommunale Verkehrsplanung) (vgl. FGSV (2001): S. 6) und nach den Schritten des Planungsprozesses durchgeführt (vgl. Abb. 5).

#### *Planungskultur in historischer Perspektive*

In der Vergangenheit wurde die Verkehrsplanung maßgeblich durch die steigende **Motorisierung**, eine zunehmende und intensivere Nutzung von Kraftfahrzeugen mit den städtebaulichen Konsequenzen der Zersiedlung der Landschaft geprägt. Bis in die 60er und 70er Jahre wurde in Deutschland mit nachfrageorientierten Anpassungsplanungen reagiert, d. h. Straßenneubau und Angebotsanpassungen beim ÖPNV.



**Abb. 5: Prozess der Verkehrsplanung**

Quelle: FGSV (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen. S. 15.

Im Jahre 1969 gab die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen das Merkblatt für Generalverkehrsplanungen heraus, das die Planungsansätze für eine verkehrsgerechte Stadt- und Raumstruktur zusammenstellte. In den 70er Jahren stand die Stadtentwicklungsplanung, als deren Bestandteil auch die Verkehrsplanung gesehen wurde, im Vordergrund. Die autogerechte Stadt war keine Vision mehr. Statt der Anpassungsplanung wurde mit der Rahmenrichtlinie Gesamtverkehrsplanung (RaRiGVP) 1979 der Verkehrsplanungsprozess als zielorientierte beeinflussende Planung des intermodalen Generalverkehrssystems angesehen. Belange des Städtebaus und vor allem des Umweltschutzes fanden zunehmend Berücksichtigung und wurden in ihrer Zielbedeutung aufgewertet. Das Fachverständnis der Integrierten Gesamtverkehrsplanung nach der RaRiGVP wurde verfeinert und praxisgerecht zum „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ der FGSV in den Jahren 1985 und 2001 weiterentwickelt.

### Planungsprozess

Vom Grundsatz her empfiehlt der Leitfaden, den Planungsprozess in den fünf rückkoppelnden Stufen der Abb. 5 auf S.17 durchzuführen. Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Problemanalyse (Wirkungen des Systems im Analysezustand, Mängel und vor allem Zielfestlegungen) wird die Maßnahmenuntersuchung kompatibel zur Zustandsanalyse auf der Grundlage der Beurteilung von Szenarien und unterschiedlichen „beeinflussenden“ Maßnahmenkonzepten durchgeführt.

### Integrierte Verkehrsplanung

Die moderne integrierte Verkehrsplanung sieht vor, dass auf allen Stufen der Planung von der konzeptionellen Rahmenplanung bis hin zur Projektplanung Konzepte und Maßnahmen integriert zu betrachten sind, um die zunehmend komplexeren Herausforderungen der Stadt-/Regional- und Verkehrsplanung sachgerecht zu bewältigen. Die Berücksichtigung der wichtigsten Integrationsaspekte hilft, die Komplexität der Aufgabenstellung besser und vollständiger zu erfassen (incl. der negativen Auswirkungen des Verkehrs), Fehler und Reibungsverluste zu vermeiden, Kosten zu sparen und einen gesellschaftlichen Konsens bzw. die politische Entscheidungsreife vorzubereiten. Anlass für die Forderung nach einer integrierten Verkehrsplanung ist auch die Erfahrung, dass aus singulärer oder sektoraler Sicht entwickelte Einzelmaßnahmen oft nicht die gewünschten Effekte nach sich ziehen und vor allem leicht zu unerwünschten Nebeneffekten in ganz anderen Bereichen führen. Kompatible, sich gegenseitig begünstigende Konzepte und Maßnahmen können dagegen die Wirkungen von Einzelmaßnahmen im Sinne von Synergieeffekten verbessern.



**Abb. 6: Integrationsaspekte einer ganzheitlichen Verkehrsplanung, spezifiziert für Grenzräume**

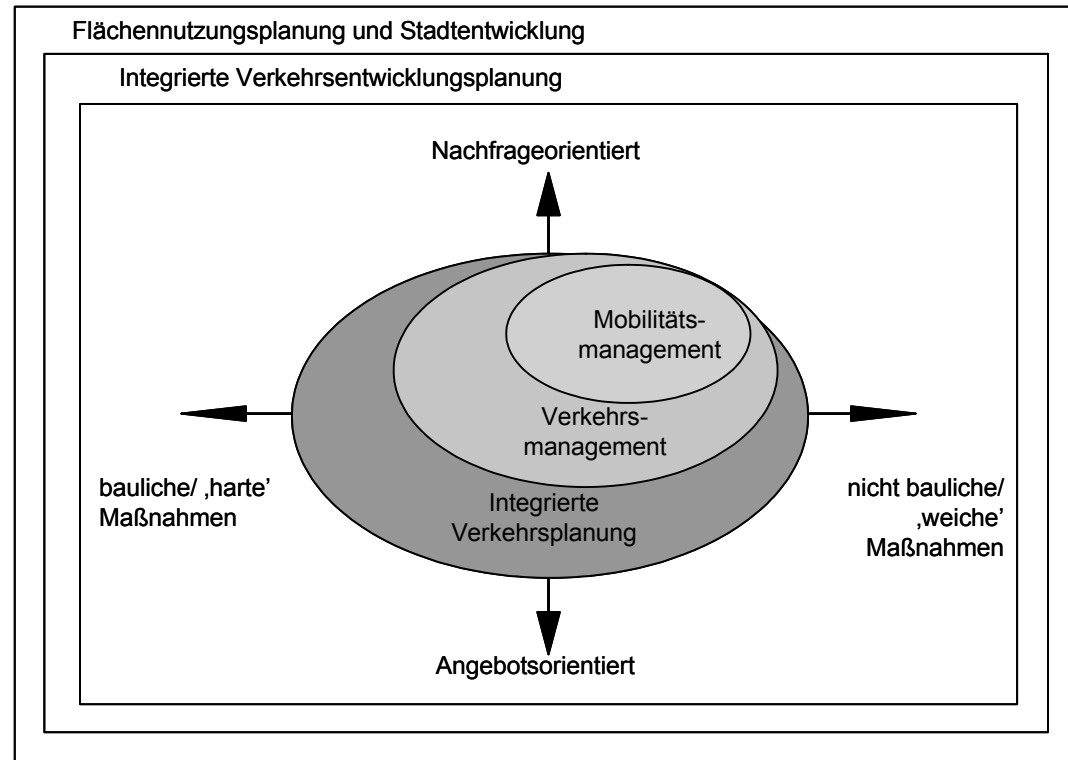
Quelle: in Anlehnung an die Integrationsfelder von Beckmann, Kreitz, 1999, S.22

Zur Erläuterung der integrativen Ansprüche der Verkehrsplanung unterscheiden Beckmann, Kreitz (1999, S. 22f) die sieben Integrationsaspekte der Abb. 6, wie sie nachstehend für den Kontext grenzüberschreitender Planungen beschrieben werden.

1. Bei der **sektoralen Integration** geht es darum, die Probleme und Ziele der Bereiche, denen der Verkehr dient und die er beeinflusst, mit zu berücksichtigen. Sie erfordert eine enge Kooperation zwischen der Verkehrs- und Raumplanung, Wirtschaftsplanung (incl. Tourismus), Umwelt-, Stadt- und anderen Fachplanungen (z.B. Sportstättenplanung, Kultureinrichtungen, Schulen, Ver- und Entsorgung, etc.), um die Interdependenzen zwischen diesen Disziplinen auszuloten, unterschiedliche Fachinhalte einzupassen und verschiedene Planwerke/Fachpläne aufeinander abzustimmen bzw. zu integrieren. Hierzu soll der Austausch zwischen den unterschiedlichen Fachplanungen sowie die Bildung einer ressortübergreifenden Arbeit in den Verwaltungen z.B. durch intersektorale Bearbeitungs- oder projektbegleitende Teams gefördert werden. Integrierte Verkehrspläne sollten Umwelteffekte bereits im Sinne einer **Strategischen Umweltprüfung** behandeln und als Ziel verfolgen.
2. Ebenso wichtig ist innerhalb des Verkehrsbereiches die Entwicklung eines intermodalen „Gesamtverkehrskonzeptes“, d.h. die Abstimmung zwischen den einzelnen sektoralen Verkehrsplanungen (modale Integration). Auch hier geht es um Kooperation und die verkehrsträgerübergreifende ganzheitliche Wahrnehmung der Aufgaben der regional zuständigen Aufgaben- und Baulastträger des Verkehrs.
3. Bei einer integrierten Verkehrsplanung ist eine **ganzheitliche Mobilitätsbetrachtung**, d.h. Integration aller Fahrtzwecke, der Verkehrsursachen und der zu ermöglichenden Aktivitäten und Austauschprozesse durchzuführen.
4. Bei allen Planungen sind die Vorgaben und Anforderungen der verschiedenen Verwaltungs- und Planungsebenen (**vertikale Integration**) zu berücksichtigen. Bei der vertikalen Integration geht es auch um Informationsfluss, Zusammenarbeit und um partnerschaftliche Abstimmung der Ebenen untereinander. Die verschiedenen Planungsebenen in den Ländern Deutschland, Polen und Tschechien werden im Kapitel 5 beschrieben. Ergänzend ist auf die zunehmende Bedeutung der europäischen Ebene hinzuweisen.
5. Bei der **horizontalen Integration** geht es um die Förderung und Festigung der interkommunalen und interregionalen Zusammenarbeit der Nachbarräume bei Verkehrsplanungsprozessen. Durch die Abstimmung der Planungen und die Schaffung neuer bzw. Weiterentwicklung bestehender Kooperationsstrukturen wird die Integration benachbarter Planungsräume verbessert. Die Auswirkungen vieler Maßnahmen und Prozesse überschreiten die kommunalen Grenzen bzw. Grenzen des regionalen Planungsraumes. Lokales, unabgestimmtes Handeln kann zu Fehl- und Doppelinvestitionen sowie inkompatiblen Konzepten führen. Hinzu kommt, dass bei Konzepten, Maßnahmen und Aktivitäten ab einer bestimmten Größenordnung Kommunen und Regionen im Alleingang nicht bzw. nur noch mit deutlich höherem Aufwand und geringerer Effizienz die Probleme der Raum- und Verkehrsentwicklung lösen können. Die Umsetzung des Gedankens der horizontalen Integration bedeutet für eine grenznahe Kommune bzw. Region nichts anderes, als vor allem auch über die nationalen Grenzen hinweg zu kooperieren.
6. Die Maßnahmen der Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements sind nicht allein auf Bau und Betrieb von Infrastruktur zu beziehen. Es sind **„ganzheitliche“ Maßnahmenkonzepte** zu erstellen, d. h. die geplanten baulichen Infrastrukturmaßnahmen sind um betriebliche, organisatorische, informatorische und preispolitische Maßnahmen zu ergänzen. Zunehmend wächst die Bedeutung der sog. „weichen Maßnahmen“ des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, die die Verkehrsnachfrage, Ablauf und Qualität des Betriebes effektiv und kostengünstig beeinflussen können. Abb. 7 verdeutlicht, dass die Wirkung dieser Managementbereiche erst durch Integration in Verkehrs- und Raumplanung verbessert und voll entfaltet werden kann.

7. Um Konsens, politische und gesellschaftliche Akzeptanz von Konzepten und Maßnahmen zu erreichen, ist es notwendig, die wichtigen, verkehrsrelevanten Akteure des Planungsraumes und Betroffene in den Planungsprozess einzubinden (**Beteiligten- und Betroffenenintegration**). Das heißt schrittweises Hinarbeiten auf stärker demokratisch legitimierte, möglichst konsensual entwickelte Maßnahmen, an deren Planung ein breites Spektrum von Akteuren beteiligt ist. Da dieser Integrationsaspekt gerade bei der grenzüberschreitenden Planung von besonderer Bedeutung ist, wird er im Rahmen des folgenden Kapitels zur kooperativen und partnerschaftlichen Planung besonders vertieft.

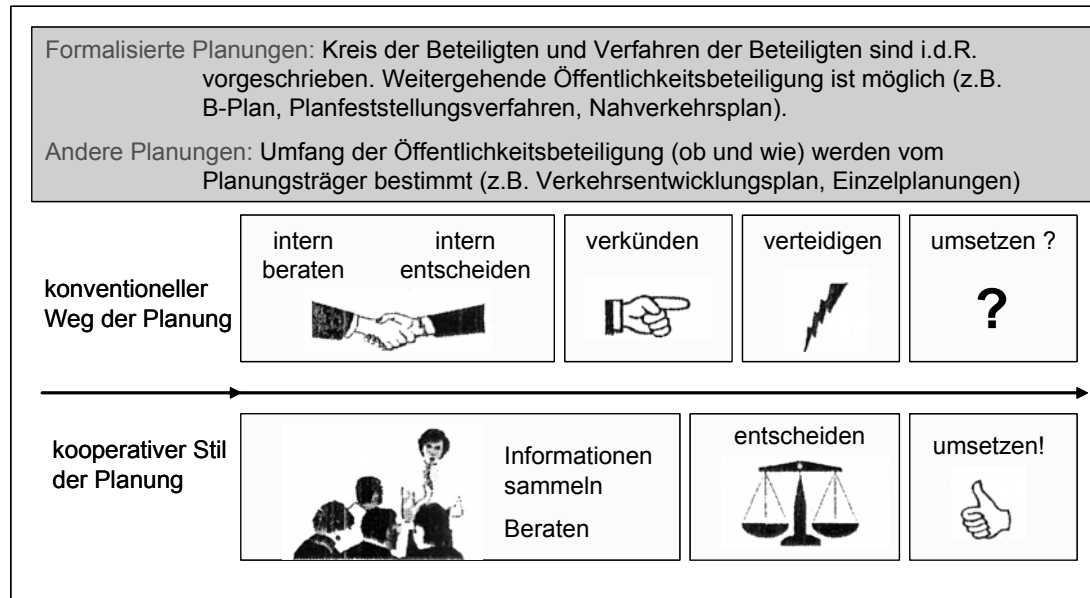
Planungen höherer Ebenen und von benachbarten Regionen und Städten



**Abb. 7: Integration und Verzahnung von Mobilitäts- und Verkehrsmanagement mit der Verkehrs- und Raumplanung**

Quelle: in Anlehnung an Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Verkehrsmanagement, FGSV-Arbeitspapier Nr. 56, Köln 2002, S. 5

## 2.2. Kooperative und partnerschaftliche Planung



**Abb. 8: Konventioneller versus kooperativer Weg der Planung**

Quelle: Köhler, U. (1994): *Der Verkehrsplanungsprozess im Wandel der Zeit. In: Straßenverkehrstechnik. Nr. 11.*

### Kooperative Planung in den Grenzübereichen

Zunehmende Internationalisierung, die Öffnung der Grenzen und der Wettbewerb der Regionen lassen auch in den Grenzübereichen kein isoliertes Denken und Handeln mehr zu. Anstelle jahrelanger paralleler Entwicklungen sollte eine integrierte Entwicklung erfolgen. Die Schaffung von gemeinsamen Perspektiven, Zielkonformität und die Überwindung des Barriereneffekts der Staatsgrenzen erfordert eine intensive, frühzeitige und dauerhafte Kooperation in allen Lebensbereichen.

Rahmenbedingungen für eine grenzüberschreitende Kooperation sind deutlich komplizierter als in nationalen Planungsräumen. Grenzüberschreitende Kooperation kann deshalb als ein langwieriger Lernprozess betrachtet werden. Das Lernen beinhaltet ein formelles Wissen (Zuständigkeiten, Planwerke, rechtliche Vorgaben, methodische Fragestellungen) aber auch ein informelles (Denkweisen, Wahrnehmung, Werte, Normen, Verhaltens- und Umgangsregeln). Je zeitiger dieser Lernprozess beginnt, desto besser sind die Chancen für eine harmonische Kooperation, die zu einer sachgerechteren Planung und vor allem breiteren Akzeptanz der Maßnahmen führen kann.

### Warum kooperativ planen?

Es wurde deutlich, dass sachgerechte Lösungen aktueller Verkehrsprobleme unter besonderer Berücksichtigung neuer Herausforderungen nur durch eine enge Kooperation von Nachbarstädten, Verwaltungen, Fachbehörden, politischen Gremien, Interessengruppen, Träger öffentlicher Belange sowie Bürger/Betroffenen möglich sind. Sie dient der Vertrauensbildung, Konsensfindung und erhöht die Maßnahmenakzeptanz und damit auch die Umsetzbarkeit der Planungen. Eine kooperative Planung versucht weitestgehende Zustimmung dieser Beteiligten zum Konzept bzw. zu einzelnen Maßnahmen und die Akzeptanz der Bevölkerung herzustellen. Es ist von Vorteil, schon vor Beginn der Bearbeitung Kooperationen voranzutreiben, gemeinsame Ziele und Mängel zu definieren und Maßnahmenoptionen auszuloten.

Aus diesen Gründen setzt das heutige Planungsverständnis verstärkt auf kooperative Ansätze. Unter dem Begriff „kooperativ“ ist eine kommunizierende, partizipative und konsensorientierte Ausgestaltung der Planungsprozesse zu verstehen. Gemeint ist damit die systematische und kontinuierliche Erarbeitung von Lösungen im ständigen Zusammenwirken aller von dem Vorhaben tangierten (Aufgabenträger, Interessengruppen, Betroffene u. andere Beteiligte) sowie das Einbinden politischer Entscheidungsträger (vgl. Abb. 8).

Bei der Zusammenarbeit mit Partnern aus anderen Ländern kommt es zu sog. kulturellen Überschneidungssituationen (vgl. Abb. 9), indem Standards/Menschen aus verschiedenen Kulturen aufeinander treffen. Die kulturellen Überschneidungssituationen sind komplexe Interaktionssituationen, die im Hinblick auf ihre Spezifik in verschiedene Typen unterteilt werden können. Für jeden Typus der interkulturellen Überschneidungssituation sind unterschiedliche Schwerpunkte zu beachten und passende Wahrnehmungskategorien, Handlungskonzepte und Interaktionsmuster als Kompromiss zwischen Eigen- und Fremdkultur zu entwickeln. Diese unterscheiden sich in Abhängigkeit vom Anwendungsbereich und dem Kooperationsland. Ein Teil des Wissen, wie man sich in solchen Situationen verhält bzw. wie man mit den Differenzen umgehen könnte, helfen verständnisvoll zu handeln, kulturelle Missverständnisse zu vermeiden und damit auch den Planungsprozess effektiver und konfliktfreier zu durchlaufen. Im Ergebnis ist ein „interkulturelles Konzept“ bzw. gemeinsam getragene Maßnahmen zu entwickeln. Dabei stellen sich u.a. folgende Fragen:

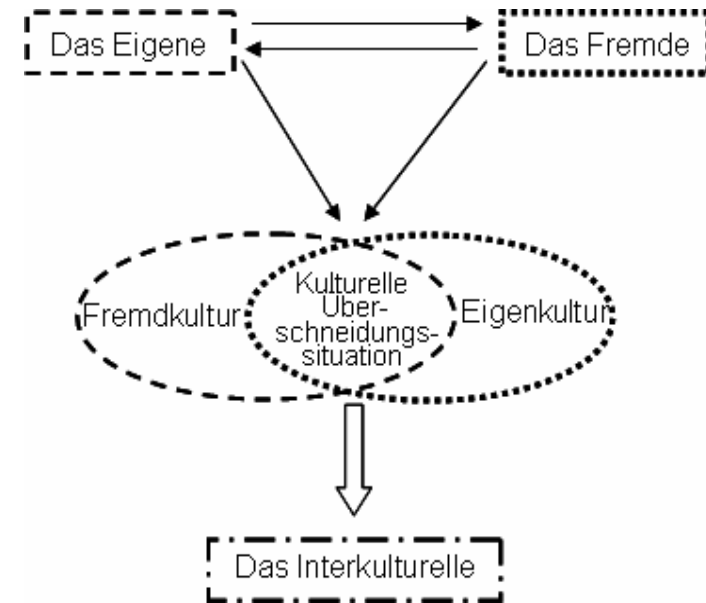
- Welche interkulturellen Unterschiede gibt es, wie sollte man mit diesen umgehen?
- Wie können die grenzüberschreitenden Planungsprozesse kooperativ abgewickelt werden?
- Welche Partner sollten wie zusammenarbeiten?
- Welche Kooperationsformen und -methoden vor allem für den Austausch von Informationen, bei unterschiedlichen Sichtweisen, der Sammlung von Anregungen, der Kompromissfindung und der Suche nach konsensfähigen Lösungen sind anzustreben?
- Sollte die Kooperation institutionalisiert werden?

Im Anfangsstadium sind Kooperationspotenziale hauptsächlich in konfliktfreien bzw. konfliktarmen und Erfolg versprechenden Bereichen zu suchen, in denen bereits bestimmte Gemeinsamkeiten vorhanden sind. Anschließend sollte die gegenseitige Kooperation schrittweise aufgebaut werden. Informations- und Erfahrungsaustausch sowie wechselseitige Lernprozesse erzeugen positive Kooperationserfahrungen und helfen das Vertrauen zwischen den Beteiligten aufzubauen.

#### Organisation der Kooperationen

In den grenzüberschreitenden Räumen bestehen bereits unterschiedliche Kooperationsformen auf unterschiedlichen Ebenen. Diese lassen sich in ad hoc bzw. nicht institutionalisierte und institutionalisierte Formen der Zusammenarbeit unterteilen. Die Charakteristik sowie Vor- und Nachteile dieser Kooperationsformen werden in Tab. 1 beschrieben. Für die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungsplanes sind für den deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Genzraum zunächst nichtinstitutionalisierte Organisationsformen zu empfehlen. Die Kooperation kann zielführend institutionalisiert werden, wo Kooperation, Vertrauen und konkrete Zusammenarbeit schon weit entwickelt sind.

Teil B des Leitfadens enthält u.a. Vorschläge für Organisationsformen der Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden VEP und wie die interkulturelle Vorbereitung für einen angestrebten VEP erfolgen kann.



**Abb. 9: Kulturelle Überschneidungssituationen**

Quelle: Thomas, U. (2005): S. Das Eigene, das Fremde, das Interkulturelle. In Thomas, A/ Kinast, E-U/ Scholl-Machl, S. (Hrsg.): Handbuch Interkulturelle Kommunikation und Kooperation. S. 46

Nichtinstitutionalisierte Kooperationsstrukturen	Institutionalisierte Kooperationsstrukturen
<p><b>Charakteristik</b> Lockere, netzwerkartige Zusammenschlüsse oder Arbeitsgemeinschaften, die einen langfristigen Charakter (z.B. wenn die Strukturen einen allgemeinen Austausch von Informationen dienen) bzw. einen kurzfristigen Charakter (projektbezogen) haben. Zusammenkünfte werden i.d.R. ad hoc organisiert</p> <p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geringer Verwaltungsaufwand</li> <li>▪ Flexibilität</li> <li>▪ keine Kompetenzabgabe</li> </ul> <p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ informelle <b>Netzwerke</b> werden oft nicht genügend ernst genommen</li> <li>▪ Aktivitäten, die über das Projektzeitraum hinausgehen benötigen einen großen Grad an Motivation</li> </ul> <p><b>Beispiele</b> Projektbezogene Netzwerke</p>	<p><b>Charakteristik</b> Besitzen spezielle Organe (i.d.R. Rat, Präsidium/Vorstand, Sekretariate/Geschäftstellen und Arbeitsgruppen) und basieren auf öffentlich-rechtlichen und privat-rechtlichen Verträgen. Die Zusammenkünfte finden meist in regelmäßigen Abständen statt und werden durch die Sekretariate organisiert.</p> <p>Diese Strukturen sind dort geeignet, wo die Bereitschaft besteht Aufgaben zu übertragen (z.B. auf der Basis zeitlich befristeter Rahmenvereinbarungen mit den entsprechenden Behörden), wo es sich um langfristige/strategische Aufgaben handelt und wo genügend Vertrauen vorhanden ist.</p> <p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ höhere Verbindlichkeit der Zusammenarbeit</li> <li>▪ deutlich höhere Selbständigkeit (z. B. ermöglicht Anträge zu stellen, Projekte eigenständig zu bearbeiten und Mitarbeiter einzustellen)</li> <li>▪ Finanzielle Ausstattung (Beiträge, Fördermittel)</li> </ul> <p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mehr Verwaltungsaufwand, Bürokratie</li> <li>▪ in den ersten Kooperationsphasen kann es Probleme bei Kompetenzübergaben geben</li> <li>▪ Gründung oft konfliktreich und spätere Kooperationen belastend, weil nationale Zuständigkeiten aufgegeben werden müssten.</li> </ul> <p><b>Beispiele</b> „westliche“ Euregios (voll institutionalisierte), „östliche“ Euroregionen (teil institutionalisierte*), kommunale Planungsstrukturen Strukturen wie Trilaterales Büro TAB ATB (vgl. <a href="http://www.eurodistrictbasel.eu/">www.eurodistrictbasel.eu/</a>)</p>

**Tab. 1: Nicht institutionalisierte versus institutionalisierte Kooperationsstrukturen**

Quelle: eigene Darstellung

\* Voraussetzung für die öffentlich-rechtlichen bzw. privatrechtlichen grenzüberschreitenden Strukturen sind entsprechende völkerrechtliche Rahmenabkommen (z.B. Antholter Abkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden und das Karlsruher Abkommen zwischen Frankreich, Deutschland, Luxemburg und der Schweiz). Diese sind in den deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzräumen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorhanden. Eine neue Qualität kann die geplante Schaffung eines Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) bringen, die eine Rechtsform mit der Gültigkeit für alle Grenzräume bieten soll. Die Umsetzung der EVTZ ist jedoch kompliziert und mit Problemen verbunden. Abkommen und EVTZ würden eine Verlagerung der Verantwortung und eine einfache und rechtsverbindliche direkte Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg ermöglichen.





### 3. Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung in Grenzräumen

#### 3.1. Veränderte globale, supranationale und regionale Rahmenbedingungen und Ziele

Die Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die Planung werden zunehmend komplexer. Abb. 10 zeigt, dass zu den verkehrlichen Problemen wie z.B. Wachstum des Verkehrs, Überlastung der Infrastruktur, unbefriedigende Modal-Split-Entwicklung noch weitere Aspekte hinzukommen, die den Verkehr und seine Wirkungen beeinflussen. Es handelt sich dabei u.a. um Megatrends, wie den Wettbewerb der Regionen, die Globalisierung, die Europäische Integration und um einige gesellschaftliche und sozioökonomische Probleme sowie spezifische Gegebenheiten/Probleme des jeweiligen Planungsraumes.

Besonders durch die europäische Integration nimmt der Einfluss der europäischen (supranationalen) Entscheidungen auf Planungs- und Entscheidungsprozesse (z.B. zur Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen) zu. Infolge der ansteigenden internationalen Verflechtungen wirtschaftlicher, politischer, gesellschaftlicher und kultureller Beziehungen kommt es zu einer Art Entgrenzung und Entnationalisierung, die zur politischen Flexibilisierung und Liberalisierung auf der einen und zur Internationalisierung von Produktionsprozessen auf der anderen Seite führt.

Die neuen Rand- und Rahmenbedingungen setzen neue Herausforderungen für die Verkehrsplanung. Im Weißbuch formuliert die EU die wichtigsten Leitlinien und Strategien für die zukünftige Planung des europäischen Verkehrs (vgl. Abb. 11), die maßgeblich auch auf die Ziele für regionale grenzüberschreitende Verkehrskonzepte ausstrahlen dürften.



**Abb. 10: Auswahl der veränderten Rand- und Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum**

Quelle: eigene Darstellung

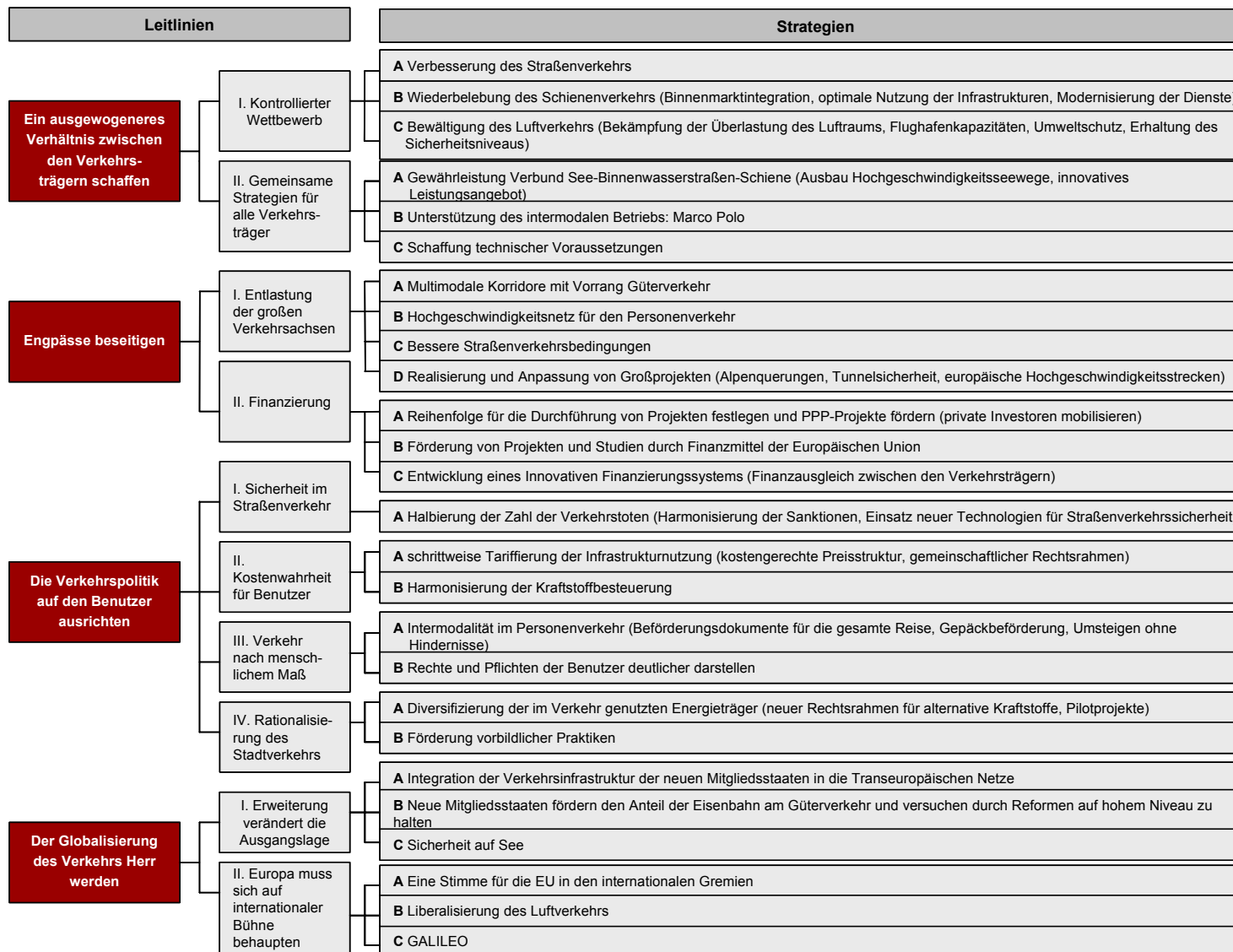


Abb. 11: Weißbuch – Leitlinien und Strategien für die Verkehrsentwicklung

Quelle: eigene Darstellung auf der Grundlage von European Commission (Hrsg): White paper – european transport policy for 2010

Auch Grünbuch "Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt" der Europäischen Kommission bildet mit zusätzlichen und ergänzenden Ideen und Fragestellungen eine weitere Basis für die europäische Verkehrsentwicklung auf allen Ebenen. Unter anderem werden die folgenden Themen angesprochen:

- Attraktivere und sichere Angebote im ÖV, Fuß- und Radverkehr durch eine bessere intermodale Verknüpfung und den verstärkten Einsatz intelligenter Verkehrsmanagementsysteme
- Optimierung der privaten Pkw-Nutzung (CarSharing/CarPooling, virtuelle Mobilität, Parkraummanagement, attraktive P+R-Einrichtungen, Nutzung/Optimierung vorhandener Infrastruktur (CityMaut), Erhöhung der Bedeutung des Mobilitätsmanagements)
- Schaffung eines europäischen Rechtsrahmens
- Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch die Verschärfung der EURO-Emissionsnormen und die Schaffung von Anreizen für den Kauf und Betrieb sauberer Fahrzeuge (Umweltzonen) sowie den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen
- Ausbau und Sanierung des ÖPNV sowie Verbesserung der Nutzungsbedingungen (Qualität, Effizienz und Verfügbarkeit) mit Hilfe von EU- Fördermitteln
- Verstärkter Einsatz intelligenter Gebührensysteme
- Der Nahverkehr soll eine hohe Qualität aufweisen, auch für sozial Schwache bezahlbar sein und somit allen Bürgern, auch mobilitätseingeschränkten Personen, günstige Transportbedingungen anbieten.
- Weiterentwicklung einer europaweiten Politik für Straßenverkehrssicherheit: Förderung vorbildlicher Praktiken in den Bereichen „Sicheres Verkehrsverhalten“, „Sichere Infrastrukturen“ und „Sichere Fahrzeuge“ (vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg) (2007): Grünbuch).

Zunehmend nimmt sich die EU auch des Themas der regionalen und städtischen Mobilität an (vgl. Europäische Kommission (Hrsg.): Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“. KOM (2007) 551, Brüssel, 25.09.2007. SEK (2007) 1209., European Research Forum for Urban Mobility (Hrsg): Strategic Research Agenda for Urban Mobility. October 2007. [http://www.eurforum.net/html/fileadmin/SRA\\_finalversion\\_submitted.pdf](http://www.eurforum.net/html/fileadmin/SRA_finalversion_submitted.pdf)). Aus Gründen der Subsidiarität wird dies primär über unterstützende Forschungen stattfinden. Aber auch aus diesem Bereich werden wichtige Impulse kommen, wie der Verkehr vor dem Hintergrund von Klimawandel, Energieverknappung, Luft- und Lärmbelastungen effizient weiter zu entwickeln ist.

### 3.2. Bevölkerungsentwicklung, sozioökonomische und soziokulturelle Situation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum

#### Randlage und deren Konsequenzen

Der deutsch-polnische und deutsch-tschechische Grenzraum verfügt im Vergleich zu den „westlichen“ Grensräumen über weitaus schwierigere Ausgangsbedingungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Aus historischer Sicht war dies ein Grenzraum jahrelanger Isolation. Im Gegensatz zu den „westlichen“ Grensräumen, die inmitten der europäischen Hauptentwicklungszone, der sog. „Blauen Banane“, gelegen sind, handelt es sich hier eher um periphere Gebiete im europäischen Kontext. Dabei muss zwischen den ländlich strukturierten deutsch-polnischen und bayerisch-tschechischen sowie den dichter bewohnten, frühzeitig industrialisierten sächsisch-tschechischen Grensräumen unterschieden werden (vgl. Abb. 12). Topographisch handelt es sich beim deutsch-polnischen Grenzraum um flache Gebiete, bei den deutsch-tschechischen um Mittelgebirgslandschaften. Die Grenze verläuft entlang der trennenden Raumelemente – Gebirgsketten (deutsch-tschechische Grenze) und Flüsse (Oder und Neiße, deutsch-polnische Grenze).

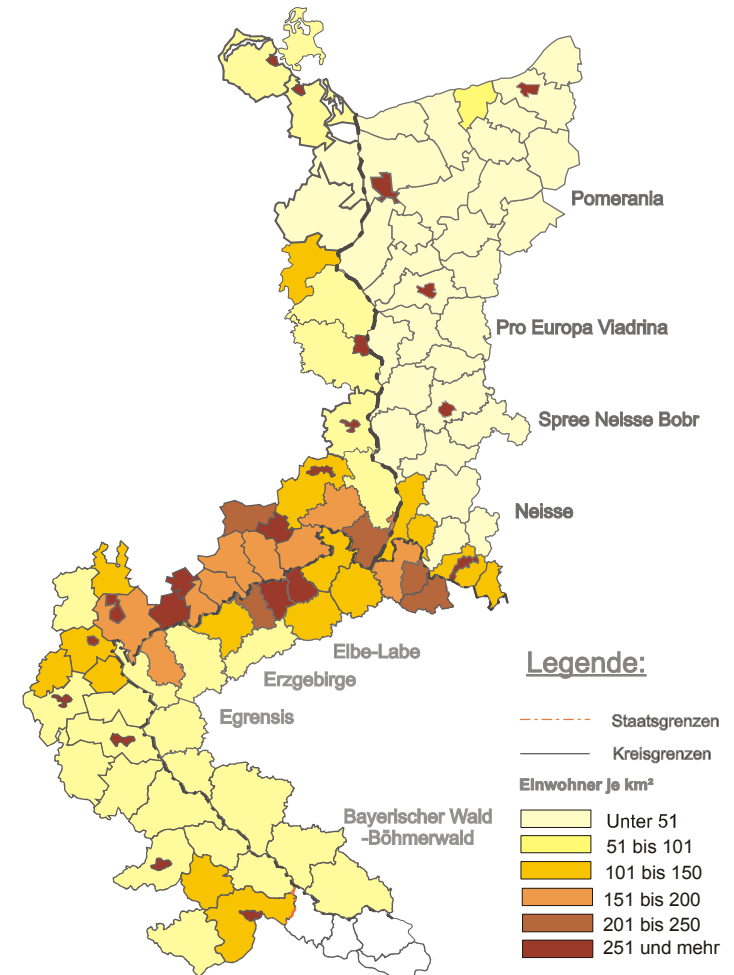
#### Grenzraum mit Transformationsfolgen

Der deutsch-polnische und deutsch-tschechische Grenzraum ist stark von den wirtschaftlichen Transformationsprozessen nach der politischen Wende betroffen. Vor allem Arbeitsplatzverluste mit einer überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenquote prägen die Regionen (vgl. Abb. 13).

#### Schlechte Perspektiven bzgl. Bevölkerungsentwicklung und -strukturen

Hinzu kommt eine ungünstige Bevölkerungsentwicklung im deutsch-polnischen und sächsisch-böhmischen Grenzraum. Vor allem die deutschen Grenzgebiete sind von einem großen Bevölkerungsrückgang betroffen. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes in Kamenz betrug die Abwanderungsrate von 1991 bis 2006 im deutschen Teil der Euroregion Neisse durchschnittlich 21,2 %, in der kreisfreien Stadt Görlitz sogar 32,2 %. Hauptsächlich wandert die junge Generation ab. Sie verursacht den Verlust von Einwohnern im erwerbsfähigen Alter und verstärkt damit die Überalterung der Bevölkerung, die vorwiegend durch den Rückgang der Geburten verursacht wird.

Auf polnischer und tschechischer Seite sind die Altersstrukturen noch deutlich günstiger. Betrachtet man jedoch die niedrigen Geburts- und **Fertilitätsraten**, ist davon auszugehen, dass die Alterungsprozesse auch hier bald verstärkt einsetzen werden.



**Abb. 12: Bevölkerungsdichte im Grenzraum**

Quelle: Schöne, M. (2006): S. 57

Durch die voranschreitende Abwanderung kam es in den ostdeutschen Grenzräumen zu Entleerungsprozessen, die zur Herausbildung von grenzüberschreitenden Disparitäten u.a. auf dem Wohnungsmarkt führten. Im Gegensatz zur polnischen und tschechischen Seite, die unter Wohnungsknappheit leidet, sind auf deutscher Seite große Leerstände zu verzeichnen. Besonders betroffen davon sind Städte, die unmittelbar an der Grenze liegen. Laut der Techem-Empirica Studie betrug der Leerstandsindex im Jahre 2004 16,9 % in Görlitz und 20% in Frankfurt/O.<sup>1</sup>

#### Grenzraum der Asymmetrien

Den betrachteten Grenzraum kennzeichnen große Asymmetrien, die in anderen Grenzräumen so nicht vorkommen. Die Asymmetrien lassen sich in infrastruktureller und sozioökonomischer Hinsicht beschreiben.

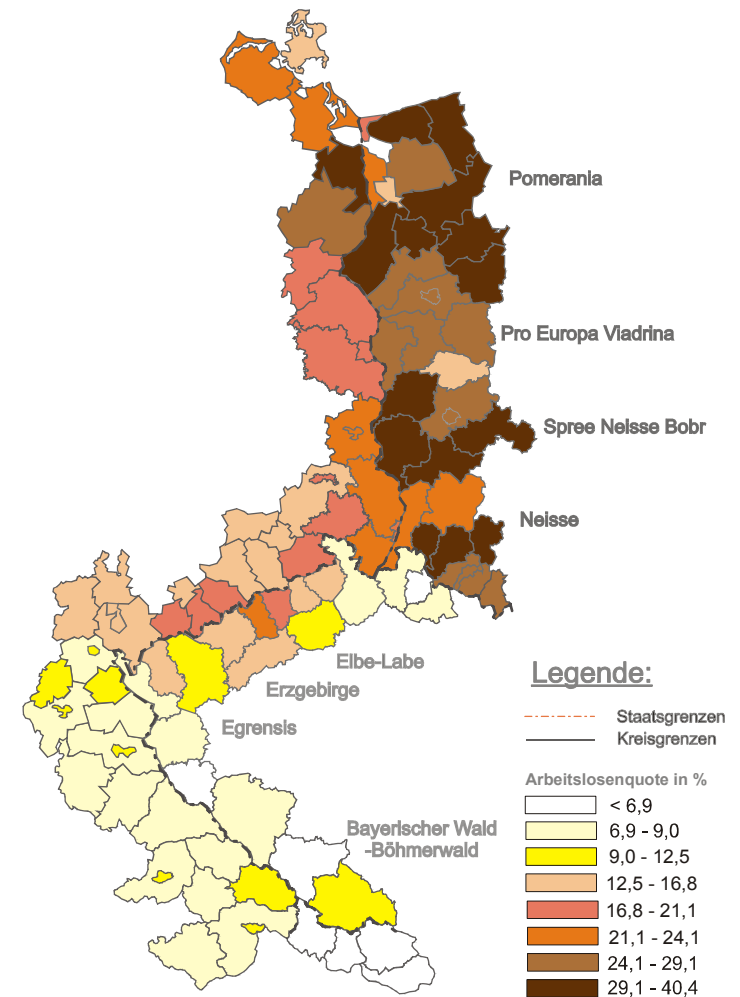
#### Infrastrukturelle Asymmetrien

Die deutschen Teile der Grenzräume sind dank erheblicher Investitionen in den letzten Jahren durch vergleichsweise gute Infrastrukturausstattung gekennzeichnet. Auf polnischer und tschechischer Seite war das Entwicklungstempo in diesem Bereich deutlich niedriger. Infolge dessen kam es zur Herausbildung noch größerer Disparitäten.

Die höchste Priorität in Polen und Tschechien haben zurzeit der Bau und die Modernisierung der Infrastruktur, vor allem von Straßen, als Antwort auf die steigende Motorisierung (Anpassungsplanung). In Deutschland steht inzwischen eine eher bestands- und zielorientierte beeinflussende Planung des intermodalen Gesamtverkehrssystems im Vordergrund, bei der die öffentlichen und Schienenverkehre mit hoher Priorität berücksichtigt werden. Dank der nationalen Anstrengungen und großen Summen an EU-Fördermitteln, die für den Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fließen, kann es ggf. zu einem schrittweisen Abbau dieser Disparitäten kommen.

#### Sozioökonomische Asymmetrien

Der deutsch-polnische und deutsch-tschechische Grenzraum ist vor allem durch große Asymmetrien hinsichtlich der Einkommensverhältnisse gekennzeichnet. Zwischen Ostdeutschland und Polen/Tschechien liegt das Verhältnis bei 5:1, zwischen Bayern und Tschechien bei 7:1.<sup>2</sup> Im Vergleich zu Mitte der 90er Jahre haben sich die Einkommen geringfügig angenähert. Damals standen sie im Verhältnis 8:1.<sup>3</sup> Im deutsch-polnischen Grenzraum betragen sie mehr als 5:1.<sup>4</sup>



**Abb. 13: Arbeitslosenquote im Grenzraum**

Quelle: eigene Darstellung

<sup>1</sup> <http://www.verlagsmarketing.de/immoaktuell/0106artikel02.html>

<sup>2</sup> Bayerischer Städtetag (Hrsg.): EU-Erweiterung ohne Alternative. Chancen und Risiken liegen für Bayern eng beisammen - Übergangsregelungen gelten bis zum Jahre 2013. Nr. 4/2003. Juni/Juli. S. 13.

<sup>3</sup> Bayerischer Wald-Böhmerwald (Hrsg.): Projektübersicht 1996/1997, Ein erfolgreiches Projektmanagement erbrachte 14 Mio. DM INTERREG – Fördermittel für die Region. S. 7.

<sup>4</sup> [http://www.cesifogroup.de/pls/portal/PORTAL.www\\_media.show?p\\_id=208390&p\\_settingssetid=1&p\\_settingsseiteid=0&p\\_siteid=35&p\\_type=basetext&p\\_textid=720667](http://www.cesifogroup.de/pls/portal/PORTAL.www_media.show?p_id=208390&p_settingssetid=1&p_settingsseiteid=0&p_siteid=35&p_type=basetext&p_textid=720667).

Wegen der niedrigeren Löhne existieren in Polen und Tschechien auch niedrigere Personalzusatzkosten. Entwicklungsniveau und Einkommensunterschiede bewirken u.a. unterschiedliche Kaufkraft und Motorisierung. Im Jahre 2004 betrug der **Motorisierungsgrad** 525 Pkw/1000 EW in Sachsen, 312 Pkw/1000 EW in Polen und 370 Pkw/1000 EW in Tschechien.

Die infrastrukturellen Differenzen (z.B. auch fehlende Radwege) sowie unterschiedlicher Motorisierungsgrad zählen zu den Ursachen für eine unterschiedliche Verkehrsmittelwahl in den Ländern Deutschland, Polen und Tschechien (vgl. Abb. 14).

Asymmetrien sind auch im Bezug auf die Ausstattung der polnischen und tschechischen öffentlichen Budgets z.B. mit den Mitteln für Bau und Erhalt der Infrastruktur sowie für den Betrieb der Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr (SPNV) feststellbar. Der jährliche Finanzierungsbeitrag für den SPNV beträgt in Sachsen ca. 330 Mio. €. In Niederschlesien wurden für die Regionalbahnen ca. 21 Mio. zł im Jahre 2003 und 51 Mio. zł im Jahre 2006 eingesetzt. Berücksichtigt man dabei den Wechselkurs (1 € = 3,98 zł) und die entsprechende Linienlänge (4 030 km in Sachsen, 1 797 km in Niederschlesien (Quelle: PKP PLK S.A.)) so kommt man auf eine Asymmetriekennziffer von 1:10,5.

#### Weitere Barrieren

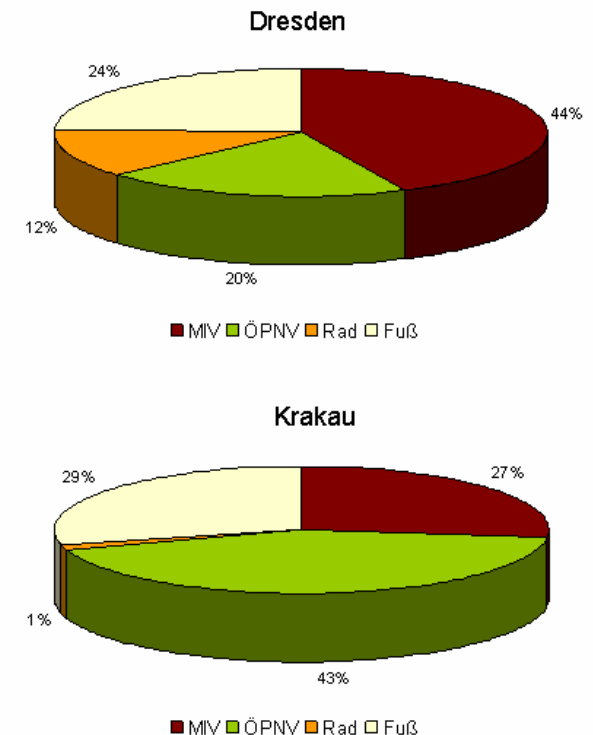
Weitere Barrieren haben einen geschichtlichen und soziokulturellen Hintergrund. Dazu gehören Stereotypen, fehlende Nachbarschaftstradition, Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Sprachfamilien und alle daraus resultierenden psychologischen Hemmnisse.

#### Bedeutung der Asymmetrien für die Planung

Die bestehenden Asymmetrien erschweren die Planung von grenzüberschreitenden Maßnahmen. Zusammen mit unterschiedlich gelagerten Interessen machen sie die **gemeinsame Zielfindung und die gemeinsame Bearbeitung**<sup>5</sup> kompliziert, aber auch die Lösung einiger spezifischer Fragen, wie z.B. die gemeinsame **Tarifgestaltung** im ÖPNV Bereich<sup>6</sup>, wird dadurch zu einem schwer lösbaren Problem.

#### Grenzraum mit wenigen oder keinen Verflechtungen

Mit dem Bedeutungsverlust der Grenzen ist auch eine verstärkte Entwicklung der sozioökonomischen und soziokulturellen Verflechtungen zu beobachten. Das bestätigen auch die Grenzpendlerzahlen aus den „westlichen“ Grenzräumen (vgl. Abb. 2 und 3, S. 15). In den „neuen“ europäischen Grenzräumen konnten sich bisher solche Verflechtungen auf Grund der bestehenden Barrieren noch nicht entwickeln.



**Abb. 14: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für Dresden und Krakau im Jahre 2003**

Quelle: SrV für Dresden ([http://www.tu-dresden.de/srv/SrV\\_Web/Dok/Staedtevergleich\\_2003.pdf](http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/Dok/Staedtevergleich_2003.pdf)), Komplexe Verkehrserhebungen für Krakau (unveröffentlichte Angaben)

<sup>5</sup> Polnische und tschechische Bearbeiterteams können viele Aufgaben mit deutlich niedrigeren Personalkosten übernehmen

<sup>6</sup> Preise für Fahrscheine differenzieren stark. Auf deutscher Seite der Euroregion Neisse kostete ein Einzelfahrschein für einen Erwachsenen Mitte des Jahres 2006 1,32€, auf polnischer 0,51€ und auf tschechischer lediglich 0,29 € (Quelle: Preise ausgewählter Dienstleistungen in der Euroregion Neisse-Nis-Nysa im Mai 2006, Statistisches Landesamt Kamenz.)



### 3.3. Planungsräume im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum



**Abb. 15: Euroregionen als Bezugsräume**

Quelle: eigene Darstellung

Im Folgenden werden die bestehenden bzw. potentiellen Planungsräume entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze aufgezeigt (vgl. Abb. 15 und Abb. 16).

#### Normative Planungsräume

Die normative Abgrenzung basiert auf politisch-institutionellen Grenzen. Ein Beispiel für die normative Abgrenzung sind die Euroregionen entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze. In den Jahren 1991-1995 entstanden hier die acht sog. Euroregionen (vgl. Abb. 15). Die Euroregionen sind keineswegs als homogene, funktionelle Regionen zu betrachten. Sie eignen sich ggf. als Bezugsräume für grenzüberschreitende Verkehrsplanung, weil sie als Handlungs- und Gestaltungsräume gebildet wurden. In ihren Grenzen soll ein gemeinsames, zielgerichtetes Handeln (gemeinsame Entwicklung des Grenzraumes) stattfinden. So gibt es u.a. spezielle grenzüberschreitende Entwicklungskonzepte, die für jede Euroregion seit 1995 in 6 jährigen Abständen erstellt werden (vgl. auch S. 46).

Einige Euroregionen haben sich tatsächlich als Planungs- und Gestaltungsräume etabliert. So wurde z.B. die Euregio Egrensis ein Bezugsraum des grenzüberschreitenden Nahverkehrssystems EgroNet (vgl. S. 143) und des Radfernweges EUREGIO EGRENSIS. Die Euroregionen Neisse und Pomerania fungieren als Bezugsräume von grenzüberschreitenden Verkehrskonzepten:

- Das sog. Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept Oberlausitz-Niederschlesien NEIBOR (NEISSE-BORDER), bei dem es um die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrskonzeptes unter Federführung des ZVON geht
- Integriertes Verkehrskonzept für die Euroregion Pomerania im Rahmen des Projektes Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)

#### Funktionelle Planungsräume

Im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum können grundsätzlich zwei Arten von Verflechtungsräumen unterschieden werden.



**Abb. 16: Funktionelle Planungsräume**

Quelle: eigene Darstellung

Die erste Kategorie sind Räume um Doppelstädte (vg. Abb. 16, rote Punkte). Noch vor dem Zweiten Weltkrieg bildeten sie eine Einheit. Danach wurden sie durch die Grenze an der Oder und Neisse in zwei unabhängige Städte geteilt. Hier erfolgen die Prozesse des Zusammenwachsens am schnellsten. Neben den Doppelstädten gibt es auch andere Verflechtungsräume. Es handelt sich dabei meistens um zentralörtliche Einzugsbereiche, die sich auf einer Seite der Grenze befinden und auf die andere Seite ausstrahlen oder lokale Städteneetze (vgl. Abb. 16, gelbe Punkte). Als dritte Kategorie sind die grenzüberschreitenden touristischen Regionen zu nennen. Viele Gebiete entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze besitzen eine hohe touristische Attraktivität. Der Tourismus ist in diesen Räumen einer der zentralen Wirtschaftssektoren. Die wichtigsten Tourismusregionen sind in der Abb. 16 mit orangenen Kreisen markiert. In allen Regionen besteht Bedarf an Verbesserung der Erreichbarkeit und tourismusfördernder und umweltgerechter Abwicklung des Verkehrs. Eine Beschreibung der einzelnen funktionellen und touristischen Planungsräume befindet sich im Anhang A.

### 3.4. Verkehrssituation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum

Die deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzräume waren jahrelang periphere Räume mit isolierter Entwicklung. Die Verkehrsnetze beiderseits der Grenze sind bis heute hauptsächlich auf die Erschließung der jeweils inländischen Gebiete ausgerichtet. Grenzüberschreitende Verkehrsangebote existieren kaum. In den letzten Jahren wurden zwar viele Maßnahmen ergriffen, nach wie vor bleiben jedoch viele Defizite, die zu beseitigen sind:

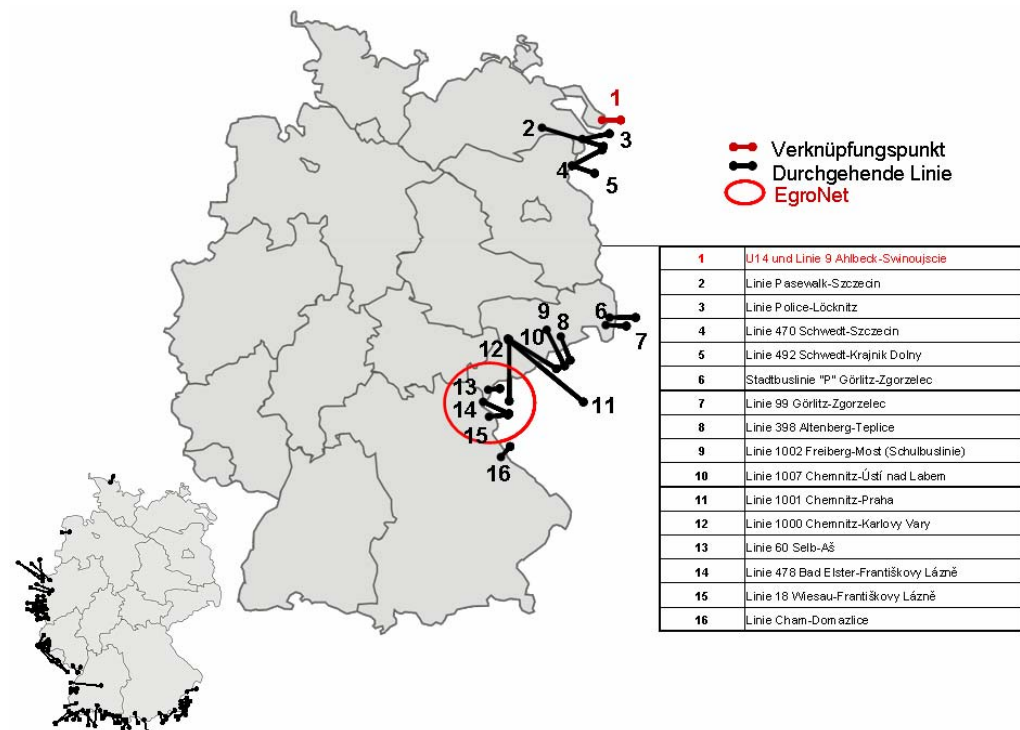
#### Straße

Die national ausgerichteten Straßennetze waren durch wenige Grenzübergänge verknüpft. Deren Anzahl stieg in den letzten Jahren allerdings deutlich an. So erhöhte sich in dem sächsischen Grenzraum die Anzahl der Straßengrenzübergänge von zunächst 10 im Jahr 1990 (2 nach Polen, 8 nach Tschechien) auf gegenwärtig (2007) 21 Übergänge (7 nach Polen und 16 nach Tschechien). Die Zahl der Übergänge nach Polen soll bis 2010 auf 10 erhöht werden. Nach Tschechien sollen bis 2010 insgesamt 24 Grenzübergänge für bessere Verkehrsqualität sorgen.

Trotz dieser Fortschritte ist in vielen Fällen der Umwegfaktor und damit auch der Zeitaufwand zum Erreichen eines Ortes auf der anderen Seite der Staatsgrenze noch unvorteilhaft.

#### ÖPNV

Deutlicher werden die Probleme beim grenzüberschreitenden ÖPNV. Fast alle ÖPNV-Linien enden derzeit an der Grenze. Demzufolge zerfällt das ÖPNV-Netz sehr deutlich in einen deutschen und polnischen bzw. tschechischen Teil.



**Abb. 17: Vergleich der vorhandenen, grenzüberschreitenden Buslinien des deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraums mit den grenzüberschreitenden Buslinien in den „westlichen“ Grenzräumen**

Quelle: eigene Darstellung

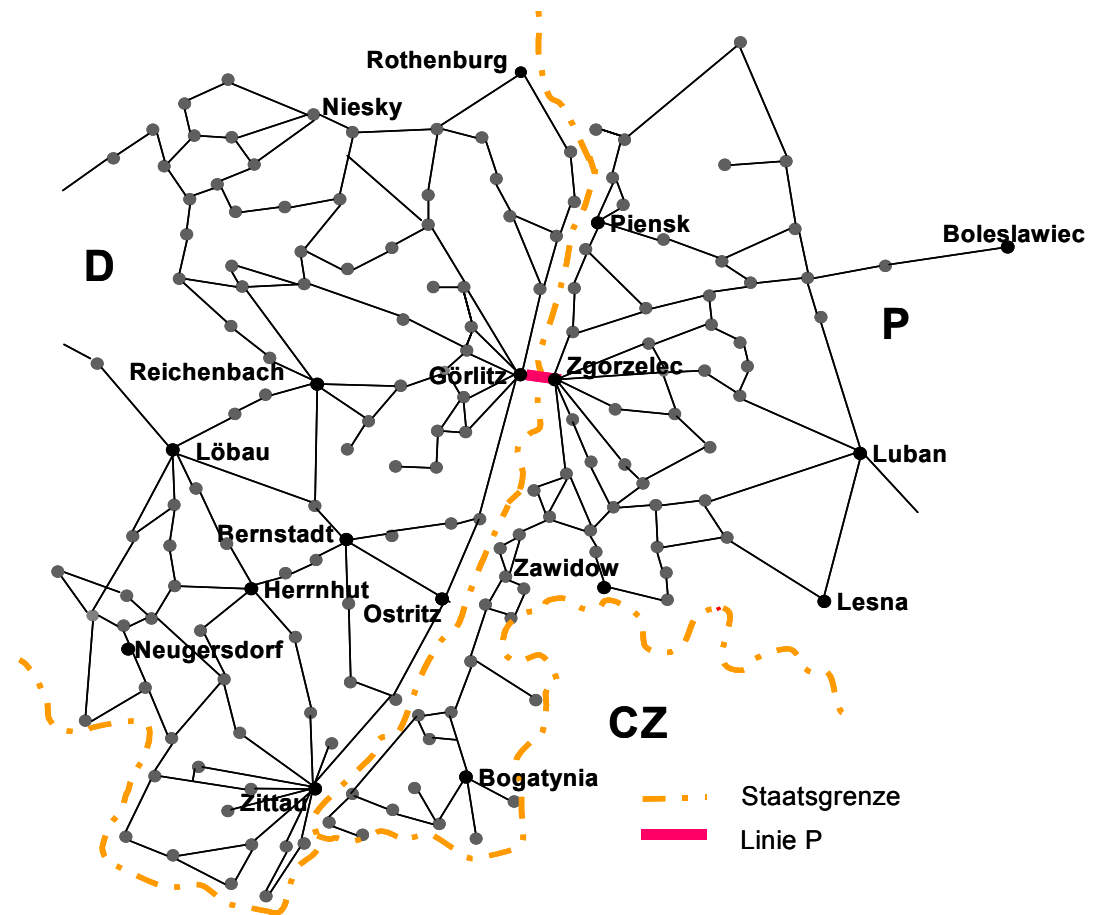


Die potenziellen Schnittstellen werden i.d.R. nicht genutzt. Die Zahl der grenzüberschreitenden Buslinien ist deutlich niedriger als in den „westlichen“ Grensräumen. Abb. 17 und Abb. 18 verdeutlichen diese Situation am Beispiel des sächsisch-niederschlesischen Grenzraumes. Hier sind die ÖSPV-Netze lediglich durch eine einzige (nach der Einstellung der Linie 99) Buslinie, die zwischen den geteilten Städten Görlitz und Zgorzelec verkehrt, verbunden. Dementsprechend fällt die Angebotsqualität gemessen am Zeitaufwand, der Direktheit (Umwegfaktor, Umsteigehäufigkeit) und der zeitlichen Verfügbarkeit (Bedienungshäufigkeit) ausgesprochen ungünstig aus

Auch im Bereich des **SPNV** ist die Situation noch nicht zufriedenstellend. Wie in Abb. 19 veranschaulicht, existieren heute sieben Grenzverbindungen durch den Eisenbahnpersonenverkehr zwischen Deutschland und Polen (die Eisenbahnstrecke zwischen Swinoujście und Ahlbeck befindet sich in der Planung) und zwölf Grenzverbindungen zwischen Deutschland und Tschechien. Die Anzahl der grenzüberschreitenden SPNV-Angebote ist damit gering. So fehlt beispielsweise ein durchgehendes Angebot, das die Oberzentren Dresden und Wrocław verbindet.

Für den grenzüberschreitenden SPNV sind weitere Probleme charakteristisch: hohe Preise für grenzüberschreitende Fahrten, oft keine durchgehenden Fahrkarten, fehlende Verfügbarkeit des gesamten Fahrkartensortiments, etc.. Nicht nur die grenzüberschreitenden ÖPNV-Netze und Angebote lassen zu wünschen übrig. Zu bemängeln sind auch die fehlenden grenzüberschreitenden Informationen (z.B. unvollständige Veröffentlichung des Fahrplanangebots des anderen Landes) in der Nachbarsprache bzw. Informationssysteme, die den Zugang ermöglichen.

Es gibt auch positive Beispiele. Zu diesen gehört vor allem das EgroNet - ein grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem mit abgestimmten Fahrplänen, einen grenzüberschreitenden Fahrschein für alle Verkehrsmittel und einer Internetplattform und Mobilitätszentrale, die Auskunft zu dem Fahrplan, Tarifen und zu touristischen Attraktionen gibt.



**Abb. 18: ÖSPV-Netz im sächsisch-polnischen Grenzraum**

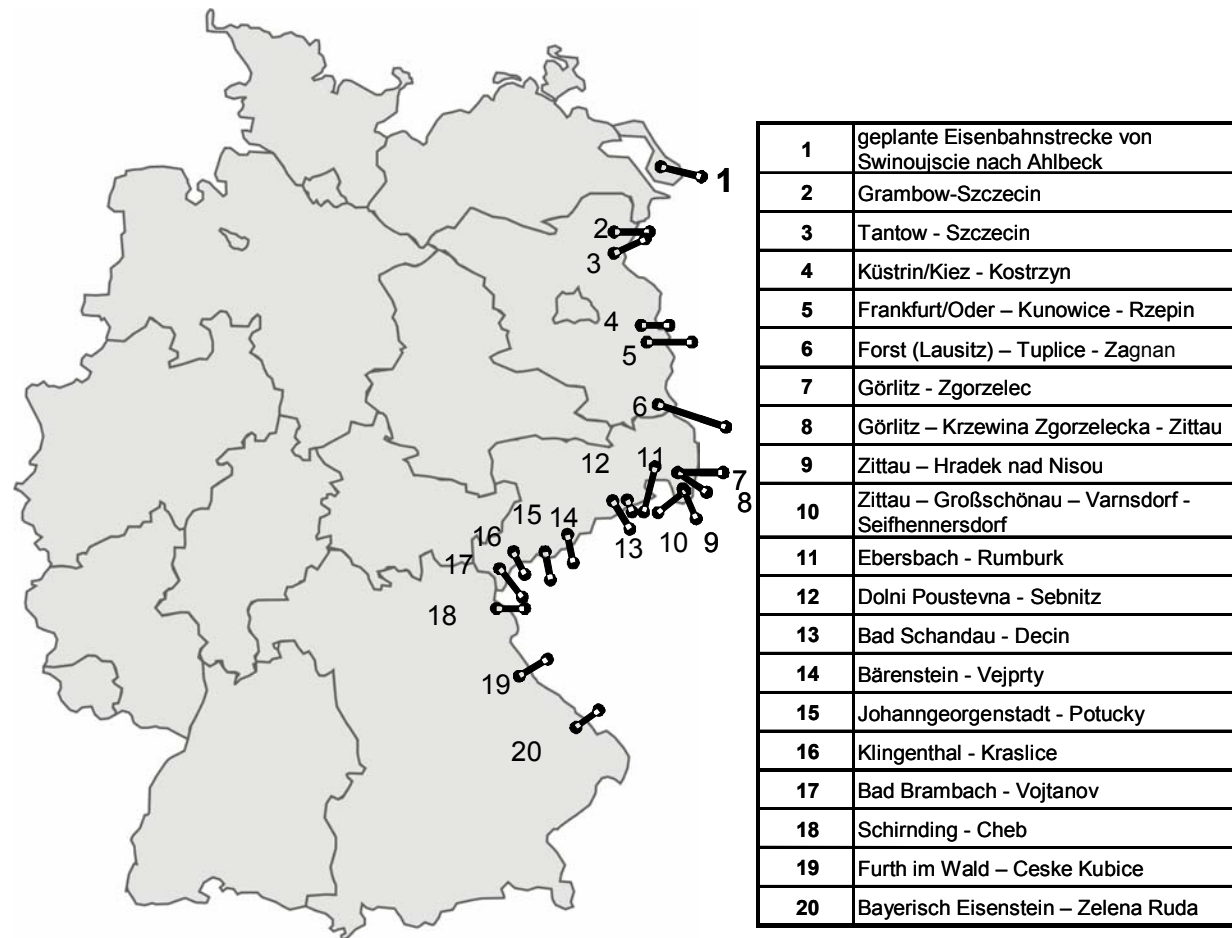
Quelle: nach Ohm, D./ Schöne, M. (2002) Verkehrskonzept Berzdorfer See. IVAS.

Auch der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) stellt mit dem Euro-Neiße-Ticket einen Fahrschein für alle Verkehrsmittel im Verbundgebiet, im Gebiet des Bezirkes Liberec sowie ausgewählten Linien des polnischen Grenzraumes zur Verfügung und gibt mithilfe einer Internetplattform Auskunft über Tarife, Liniennetz und Tourismusangebot in fünf Sprachen. Auch der Verkehrsverbund Oberelbe verfügt über ein Internetportal und Infobroschüren in tschechischer Sprache.

Beide Verkehrsverbände, ZVON und VVO, geben inzwischen Fahrplanbücher mit der Darstellung der ÖPNV-Netze auf polnischer und/oder tschechischer Seite des Grenzraumes heraus. Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kommunikation und Kooperation im Bereich Nahverkehr zwischen den Partnern im polnisch-sächsischen und tschechischen und tschechisch-sächsischen Grenzraum trug auch das EU-Projekt GRENAH bei (<http://www.tu-dresden.de/srv/grenah>). Das Projekt widmete sich der Entwicklung grenzüberschreitender Planungsinstrumente im Nahverkehr.

Hinweise auf weitere Projekte und Innovationen befinden sich im Anhang A: Planungsräume im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum, in den Tab. 16 u.17, und im Anhang H: Grenzüberschreitende Maßnahmen.

Viele Probleme sind auf die unzureichende Abstimmung und Kooperation zurückzuführen. Dazu gehört vor allem die fehlende Anerkennung der Fahrkarten aus dem Nachbarland und fehlende räumliche und zeitliche Abstimmung des Angebots, wie es durch folgendes Beispiel verdeutlicht wird: Das Teilstück der Eisenbahnlinie E 30 Berlin/Dresden-Breslau-Krakau-Kiew zwischen Horka und Węgliniec wird auf polnischer Seite bis voraussichtlich 2009 vollständig modernisiert sein.



**Abb. 19: Grenzüberschreitende SPNV Linien**

Quelle: eigene Darstellung

Auf deutscher Seite beginnt die Streckensanierung einschließlich der vollständigen Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen der deutsch-polnischen Grenze und Horka allerdings frühestens im Jahr 2009. Somit ist die Strecke ab 2009 nicht durchgängig mit gleicher Geschwindigkeit und auch nicht mit allen Triebfahrzeugen befahrbar. Ob die fehlende Symmetrie das Ergebnis fehlender Abstimmung oder Vermögens der DBAG ist, wurde nicht weiter untersucht.

#### Radverkehr

Auch die Radwegenetze sind stärker grenzüberschreitend zu vernetzen. Positiv anzumerken sind bereits bestehende grenzüberschreitende Radverkehrsverbindungen, wie beispielsweise mehrere Radfernwege in der Euregio Egrensis, die Bayern, Böhmen und Sachsen miteinander verbinden, der Europa Radweg R1 nach Polen, der Stettiner Haff und der Oder Neiße Radwanderweg.

#### Verkehrsgeschehen - Prognosen

Seit Anfang der 90er Jahre kommt es zu einem kontinuierlichen Zuwachs der Verkehrsströme. Nach allen bekannten Prognosen wird sich das Verkehrsaufkommen insbesondere im Güter-, aber auch im Personenverkehr bei zwischenörtlichen Verbindungen weiter erhöhen (vgl. Tab. 2).

Die angegebenen Werte betreffen jedoch nur die Transit- und überörtliche Verkehre. Die Entwicklung des grenzüberschreitenden regionalen Verkehrs wird vermutlich nicht so dynamisch und räumlich differenziert erfolgen. Dort wo durch die Grenzöffnung Entwicklungsschübe und Nutzungsverschiebungen zu erwarten sind, ist auch mehr Verkehr zu erwarten. Dort wo es nicht gelingt, sind Bevölkerungsverluste, Arbeitslosigkeit und Abwanderung ggf. so ausschlaggebend, dass der örtliche Verkehr abnimmt.

Bundesland	Nachbarstaat	Steigerung im Pkw-Verkehr	Steigerung im Lkw-Verkehr
Mecklenburg-Vorpommern	Polen	+ 40%	+ 193%
Brandenburg	Polen	+ 40%	+ 199%
Sachsen	Polen	+ 85%	+ 202%
Sachsen	Tschechien	+ 52%	+ 275%
Bayern	Tschechien	+ 15%	+ 132%
<b>Gesamt</b>		<b>+ 38%</b>	<b>+ 190%</b>

**Tab. 2: Steigerungsrate im Pkw- und Lkw-Verkehr nach Grenzabschnitten im Zeitraum 2002 bis 2015**

Quelle: IVV (Hrsg.): *Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrsmengengerüst und den Verkehrsablauf im deutschen Straßennetz der östlichen Grenzregionen und auf wichtigen Routen des internationalen Verkehrs. Aachen/ Berlin, August 2004, Schlussbericht. S. 14*



## 4. Pläne in Deutschland, Polen und Tschechien

### 4.1. Raumordnung

#### DEUTSCHLAND

Abb. 20 zeigt, wie in Deutschland die raumordnungsrelevanten Planungsebenen entsprechend dem föderativen Staatsaufbau sich auf die Ebenen Bund, Land, ggf. Region und Gemeinde beziehen. Dabei ist die Landesplanung in den Bundesländern unterschiedlich geordnet. Im Rahmen dieses Leitfadens werden für die Landesplanung die sächsischen Verhältnisse beschrieben.

Die räumliche Planung auf Bundesebene hat ausschließlich eine rahmensetzende Kompetenz. Es werden Grundsätze und Ziele vorgegeben. Ein verbindlicher Raumordnungsplan für das Bundesgebiet existiert nicht, jedoch besteht mit dem **Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (ORA)** eine Zusammenfassung von Vorschlägen für Strategien und Ziele der bundesdeutschen Raumentwicklung.

Im Juni 2006 sind von den Raumordnungsministern von Bund und Ländern die neuen "Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland" verabschiedet worden. Sie sind das Ergebnis eines Dialogs zur Erneuerung des seit 1993 gültigen ORA. Mit dem **Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen (HARA)**, der 1995 von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) beschlossen wurde, werden die Leitbilder des ORA konkretisiert. Der HARA stellt somit das Arbeits- und Aktionsprogramm von Bund und Ländern dar. Die gesetzliche Grundlage für jegliche Aktivitäten im Bereich der Raumordnung schafft das Raumordnungsgesetz (ROG). Es trifft Aussagen zu den Aufgaben und Pflichten bezüglich der Raumordnung von Bund und Ländern (Regionalpläne, Raumordnungsverfahren, etc.) und schreibt vor, dass für das Gebiet eines jeden Landes ein zusammenfassender und übergeordneter Plan unter Beachtung der Vorgaben des Bundes und der Länderspezifika aufzustellen ist. Dabei sind die Raumordnungspläne benachbarter Länder aufeinander abzustimmen (vgl. § 8, ROG). Der Bund wiederum ist verpflichtet Bundesraumordnungsberichte (letzter: 2005) aufzustellen (vgl. § 21, ROG). Diese dienen der Wirkungskontrolle und Anpassung der Leitbilder an die aktuellen Rahmenbedingungen.

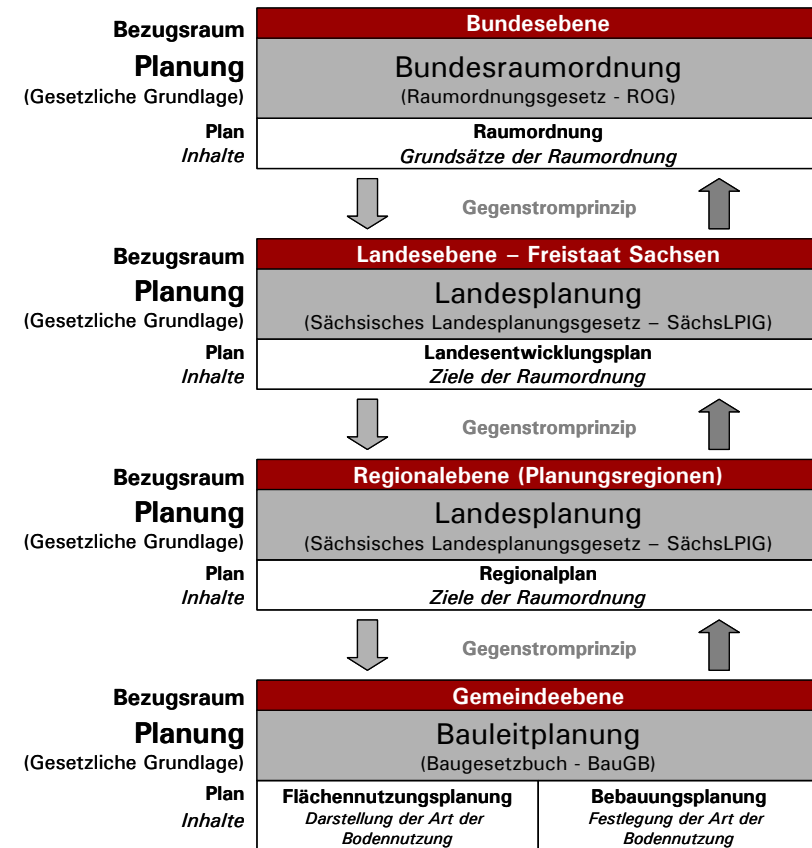


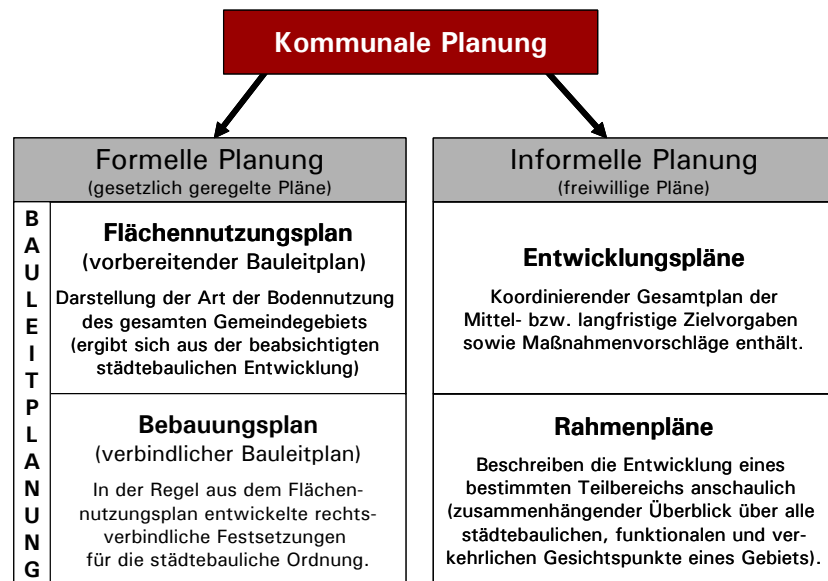
Abb. 20: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Deutschland

Quelle: eigene Darstellung

Die Landesplanung hat sich an den Vorgaben des Bundes zu orientieren. Aufgabe der Landesentwicklung ist es, auf der Grundlage aller raumbezogenen Fachplanungen wie Verkehr, Wirtschaft, Wohnen, Ver- und Entsorgung, Arbeit und Freizeit wesentliche raumbedeutsame Entwicklungsziele für das Land und seine Teilräume zu erarbeiten. Diese werden im **Landesentwicklungsprogramm/-plan** als Grundsätze und Ziele der Raumordnung für die räumliche Ordnung und Entwicklung des Freistaates durch die Landesregierung festgelegt und als landesplanerisches Gesamtkonzept bzw. Raumordnungsplan für das Landesgebiet fortgeschrieben. Die Verantwortung für die Erstellung des Landesentwicklungsplans trägt das Sächsische Ministerium des Innern. Das Sächsische Landesplanungsgesetz (SächsLPIG) gibt hierbei den gesetzlichen Rahmen vor.

Die inhaltliche Ausgestaltung, Konkretisierung und Umsetzung der Landespläne ist Aufgabe der Regionalplanung. Der Regionalplan stellt die Konkretisierung der Raumordnung dar und enthält wichtige Vorgaben für die Bauleitplanung auf kommunaler Ebene. Die einzelnen Planungsverbände (vgl. S. 50) sind nach dem Landesplanungsgesetz zur Aufstellung bzw. Fortschreibung der Regionalpläne (regionale Raumordnungspläne) verpflichtet.

Die Grundsätze des Raumordnungsgesetzes des Bundes sowie die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplanes werden in den Regionalplänen auf der Grundlage einer Bewertung der regionalen Zustände (Natur, Landschaft und Raumentwicklung) räumlich und sachlich festgelegt. Die Regionalpläne enthalten insbesondere Festlegungen hinsichtlich der anzustrebenden Siedlungs- bzw. Freiraumstruktur und zu den zu sichernden Standorten und Trassen für die Infrastruktur. Als gesetzliche Grundlage dient das Landesplanungsgesetz und das Raumordnungsgesetz, dem man auch die Pflicht der Länder zur Aufstellung der Regionalpläne entnehmen kann (§ 9 Abs. 1 ROG).



**Abb. 21: Bauleitplanung in Deutschland**

Quelle: eigene Darstellung

Neben den formellen Instrumenten der Regionalplanung gibt es auch informelle Instrumente wie die **Regionalen Entwicklungskonzepte (REK)**. Dieses Planungsinstrument beinhaltet regionsabhängig unterschiedliche Themenfelder der regionalen Entwicklung und behandelt diese integrativ. Ziel ist es, z.B. auf der Basis einer **SWOT-Analyse**, Leitbilder, Ziele und Maßnahmen für die Region zu entwickeln. Regionale Entwicklungskonzepte sind nutzerorientiert angelegt, was bedeutet, dass die Beteiligung der regionalen öffentlichen und privaten Akteure am Aufstellungsprozess eines der Merkmale dieses Instrumentes ist. Letztendlich wird das Ziel verfolgt, durch ein kooperatives Zusammenwirken aller Akteure neue Entwicklungswege zu gehen und Projekte gemeinsam umzusetzen. So sollen Regionen z.B. in ihrer Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und Strukturprobleme abgebaut werden (vgl. ARL (Hrsg) (2001): Handwörterbuch der Raumordnung, S. 969f).

Städte und Gemeinden haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Ziele und Vorgaben der Raumordnung zu beachten. Im Gegensatz zur Bundes-, Landes- und Regional-ebene stellt die kommunale Ebene formal jedoch keine Ebene der Raumordnung dar.

Das zentrale formelle Planungsinstrument auf kommunaler Ebene ist die **Bauleitplanung** (vgl. Abb. 21). Zu den Bauleitplänen gehören der behördenverbindliche Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan als Ortsgesetz. Gesetzlich geregelt werden Inhalte und Verfahren der Bauleitplanung im Baugesetzbuch. Generell sollen die Bauleitpläne u.a. eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung (soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen) und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende, sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten (vgl. §1 Abs. 5 BauGB).

Im **Flächennutzungsplan** (vorbereitender Bauleitplan) ist die sich aus der städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung und der infrastrukturellen Ausstattung (in Grundzügen) für das gesamte Gemeindegebiet in Hinblick auf die zukünftigen Bedürfnisse der Gemeinde darzustellen (vgl. § 5, Abs. 1 BauGB). Der Plan wird in der Regel im Maßstab 1:5000 und 1:15 000 aufgestellt und gilt nur behördenintern.

Der **Bebauungsplan** (verbindlicher Bauleitplan) ist aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (vgl. §8 Abs.2 BauGB). In diesem Plan werden die Flächen und Nutzungsmöglichkeiten rechtsverbindlich im Maßstab 1:500 bis 1:2500 festgesetzt. Diese Festsetzung als Ortsatzung ist zugleich planungsrechtliche Grundlage für die Genehmigung von Baumaßnahmen. Im Bebauungsplan können für ein Gebiet u.a. die Art und das Maß der baulichen Nutzung, Baugrenzen und –linien, die Bauweise, Maße der Abstandsflächen, die Flächen für den Gemeinbedarf und die Verkehrsflächen festgelegt werden (vgl.: § 8, Abs.1 BauGB).

Bei der Erarbeitung beider Pläne wird großen Wert auf Beteiligungsprozesse gelegt, die nach den rechtsstaatlichen Prinzipien in der Bundesrepublik über die Pflicht zur Bürgerinformation, die Auslegung von Plänen und die Bearbeitung von Anregungen und Bedenken geregelt sind.

### POLEN

Die Ebenen und Planarten der Raumordnung in Polen sind in Abb. 22 dargestellt. Im Gegensatz zur Bundesrepublik Deutschland besteht auf der nationalen Ebene in Polen ein verbindliches Planungsdokument für das gesamte Gebiet des Staates. Es handelt sich dabei um die **Raumbewirtschaftungskonzeption des Staates**. Sie legt die Grundsätze und Ziele nachhaltiger Staatsentwicklung fest. Die Fachminister sowie die zentralen Verwaltungsorgane bereiten auch sog. Entwicklungsprogramme vor, die die wichtigsten staatlichen Investitionen festlegen. Die Programme werden mit den jeweiligen Wojewodschaftsregierungen (Sejmik) abgestimmt.

Die Raumordnungspolitik in Polen ist ein integraler Bestandteil der Regionalentwicklungs- und Strukturpolitik des Staates. Das bedeutet, dass sie den Zielen und Grundsätzen der sozioökonomischen Politik des Staates entspricht. Somit sind die Raum- und Regionalplanungsdokumente in diesen verankert. Auf nationaler Ebene existiert übergeordnet die „Langfristige Strategie der dauerhaften Entwicklung – Polen 2025“ (długookresowa strategia trwałego i zrównowżonego rozwoju – Polska 2025). Diese definiert die Grundsätze und Ziele der sozioökonomischen Politik des Staates. In einem weiteren Dokument – der „Langfristigen Strategie der Regionalentwicklung des Landes“ (długofalowa strategia rozwoju regionalnego kraju) sind die Grundsätze und Ziele der Regionalentwicklungspolitik festgeschrieben. Auf diesen Dokumenten sowie auf der Raumbewirtschaftungskonzeption des Staates, auf sektoralen Strategien und Programmen basiert die Nationalstrategie der Regionalentwicklung (narodowa strategia rozwoju regionalnego). Es handelt sich hierbei um ein Dokument, das die Grundsätze und Ziele der Regionalentwicklungsstrategie festlegt. Des Weiteren existieren strategische, operative sowie umsetzungsorientierte Dokumente, die auf die Kohäsionspolitik und die damit zusammenhängende EU-Förderung ausgerichtet sind. Der Geltungszeitraum dieser Dokumente entspricht den 6-jährigen Förderperioden. Die aktuelle Periode umfasst die Jahre von 2007 bis 2013.

Auf der Wojewodschaftsebene wird in jeder Wojewodschaft ein bindendes Dokument, **Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft**, erstellt. In diesem Plan werden die Raumordnungsgrundsätze und –ziele aber auch die wichtigsten Investitionen auf Wojewodschaftsebene festgelegt. Die Inhalte des Bewirtschaftungsplanes der Wojewodschaft müssen mit der Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft (fakultatives Dokument) vereinbar sein. Sie werden zusätzlich mit dem Minister für Bau-, Raumwirtschafts- und Wohnungsangelegenheiten, dem Wojewoden, den Verwaltungen der Nachbarwojewodschaften, den Kreisvorständen, Landräten, Gemeinderäten, Bürgermeistern und dem Staatspräsidenten abgestimmt. Der Plan wird durch den **Sejmik** verabschiedet. Mindestens einmal während seiner Amtszeit bereitet der Sejmik einen Evaluierungsbericht über die Umsetzung der vorgenommenen Investitionen vor.



Die Kreisebene ist nach den polnischen Raumordnungsvorschriften, ähnlich wie in Deutschland, rechtlich nicht verpflichtet, Planungsdokumente zu erstellen. Sie bereitet freiwillig unterschiedliche Analysen und Studien vor. Im Gegensatz dazu existieren auf Gemeindeebene zwei obligatorische (im Gesetz vom 27. März 2003 zur Raumplanung und Raumbewirtschaftung verankerte) Planungsdokumente, die unverbindliche Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde und der lokale Bewirtschaftungsplan.

Die **Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde** (Studium ukierunkowań zagospodarowania przestrzennego gminy) wird unter Berücksichtigung der Niederschriften der Raumbewirtschaftungskonzeption des Staates, der Strategie und des Bewirtschaftungsplanes der Wojewodschaft und der Entwicklungsstrategie der Gemeinde (fakultatives, informelles Dokument) erstellt. Sie enthält Informationen über die Art der Flächennutzung, so zum Beispiel zu den Rahmenbedingungen und Richtungen der Bewirtschaftung unterschiedlich bebauter Gebiete, zur Raumstruktur (incl. Verkehrsstruktur und technischen Infrastruktur), zu bereits bestehenden Entwicklungsvorstellungen und -tendenzen für das gesamte Gemeindegebiet. Darüber hinaus weist sie Flächen für öffentliche Investitionen von überörtlicher Bedeutung aus. Die Studie ist jedoch nicht direkt mit dem deutschen Flächennutzungsplan vergleichbar. Zur Aufstellung und Verabschiedung des lokalen Raumordnungsplanes sind die Gemeinden gesetzlich verpflichtet. Grundsätzlich wird die Erarbeitung der Studie von jeder Kommune in finanzieller Eigenverantwortung übernommen und i.d.R. im Maßstab 1:10 000 bis 1:25 000 angefertigt.

Die Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde legt die Gebiete fest, für die ein Bewirtschaftungsplan erstellt werden soll. Sie ist kein Akt des lokalen Rechts. Erst der **lokale Bewirtschaftungsplan** (*plan miejscowy*), für dessen Erstellung die Bestimmungen der Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde bindend sind, schafft Baurecht. Er kann zum Teil mit dem deutschen Bebauungsplan verglichen werden, da er Festlegungen zu Nutzung, Art und Maß der Bebauung enthält. Er wird oft für ganz kleine Gebiete erstellt. Allerdings hat nicht jede Gemeinde flächendeckend lokale Bewirtschaftungspläne. Die im lokalen Bewirtschaftungsplan enthaltenen Festlegungen sind oft verhältnismäßig allgemein und interpretierbar. Der lokale Bewirtschaftungsplan wird grundsätzlich im Maßstab 1:1000 erstellt und enthält vor allem verbindliche Festsetzungen zur Flächennutzung und Informationen über die einzelnen Grundstücke, insbesondere zur Art und zum räumlichen Umfang der baulichen Nutzung. Die Anfertigungskosten des Plans trägt i.d.R. die Gemeinde (Ausnahme: Gemeinden mit überörtlichen Investitionsvorhaben).



Abb. 22: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Polen

Quelle: eigene Darstellung



Da die finanzielle Situation der Kommunen in Polen problematisch ist, sind viele Dokumente veraltet und es kommt auch vor, dass diese Planwerke in einigen Gemeinden gar nicht vorliegen. Wenn trotzdem eine wichtige Investition erfolgen soll, wird die sog. Verwaltungsprozedur, die mit dem früheren Standortgenehmigungsverfahren in der DDR vergleichbar ist, durchgeführt. Das betrifft auch die Maßnahmen aus dem Verkehrsbereich (*Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 sierpnia 2003 w sprawie sposobu ustalania wymagań dotyczących nowej zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Dz.U. 2003.164.1588*).

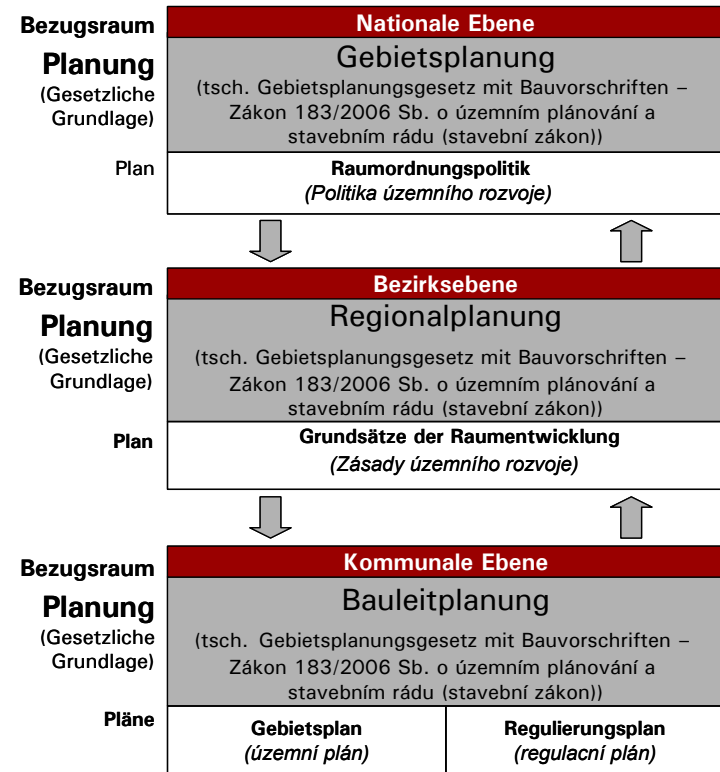
TSCHECHIEN

Die Ebenen und Planarten der Raumordnung in Tschechien sind in Abb. 23 dargestellt. Das neue Raumordnungs- und Baugesetz definiert zwei Kategorien der Raumplanungsinstrumente: analytische (ÚPP) und gebietsplanerische Dokumente (UPD). Die analytischen Dokumente stellen die Grundlage zur Beschreibung und Bewertung des Zustandes und der Entwicklung eines Gebietes dar. In den gebietsplanerischen Dokumenten werden Möglichkeiten räumlicher Veränderungen festgelegt. Im Folgenden werden diese für die jeweiligen Planungsebenen dargestellt. Ein verbindliches Planungsdokument auf nationaler Ebene ist die **Raumordnungspolitik** (Politika územního rozvoje). Das Dokument legt fest:

- Prioritäten der Raumplanung für die gesamte Tschechische Republik
- Gebiete mit erhöhtem Bedarf an Raumänderungen aus Gründen der Konzentration von Tätigkeiten internationaler oder nationaler Bedeutung oder Tätigkeiten, die in ihrer Bedeutung das Gebiet eines Bezirkes überschreiten
- Gebiete mit spezifischen Werten und spezifischen Problemen von internationaler und nationaler Bedeutung oder die in ihrer Bedeutung das Gebiet eines Bezirkes überschreiten

Des Weiteren werden in der Raumordnungspolitik Grenzen von Flächen und Korridoren der technischen- und der Verkehrsinfrastruktur von internationaler und nationaler Bedeutung festgelegt, die die Bedeutung des Gebietes eines Bezirkes überschreiten.

Auf der Ebene des Bezirks sollen, laut des neuen Raumordnungs- und Baugesetzes (*Zákon 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*), die bisherigen Gebietspläne großer Gebietseinheiten (*územní plán velkého územního celku*) durch die **Grundsätze der Raumentwicklung** (*Zásady územního rozvoje*) ersetzt werden. Die Grundsätze der Raumentwicklung bestimmen vor allem die Voraussetzungen für eine zweckmäßige und wirtschaftliche Strukturierung des Gebietes eines Bezirkes und ziehen die Grenzen für Flächen und Korridore von überlokaler Bedeutung. Es werden die Anforderungen an ihre Nutzung festgelegt, Maßnahmen entwickelt und Kriterien für die Entscheidungen über Möglichkeiten oder Änderungen in ihrer Nutzung bestimmt. Es können zudem Flächen und Korridore mit dem Ziel definiert werden, die zukünftige Nutzung zu beeinflussen. Die bisherige Nutzung darf allerdings nicht derart geändert werden, dass die Realisierung der festgelegten, zukünftigen Nutzung unmöglich wird.



**Abb. 23: Planungsebenen und -instrumente der Raumordnung in Tschechien**

Quelle: eigene Darstellung

Zu den Grundsätzen gehört auch das Ziel der nachhaltigen Entwicklung eines Territoriums. Im Rahmen von Auswertungen über die Auswirkungen auf die Umwelt werden Auswirkungen der Raumentwicklungsgrundsätze auf die Umwelt beschrieben und ausgewertet sowie plausible Alternativen dargelegt. Die Grundsätze der Raumentwicklung werden für das gesamte Territorium eines Bezirkes erstellt und in Form allgemeiner Maßnahmen im Sinne der Verwaltungsordnung beschlossen. Diese Grundsätze sind für die Beschaffung und für den Beschluss von Gebietsplänen, Regulierungsplänen und für räumliche Entscheidungen verbindlich. Das Bezirksamt (*krajský úřad*) legt spätestens 2 Jahre nach dem Beschluss der Grundsätze oder ihrer letzten Aktualisierung der Bezirksvertretung einen Bericht vor, in etwa vergleichbar mit dem deutschen Raumordnungsbericht.

Das letzte Glied in der Gebietsplanungshierarchie stellen auch in der Tschechischen Republik die Gemeinden dar. Sie sind gesetzlich verpflichtet zwei kommunale Planungsdokumente zu erstellen, den **Gebietsplan** (*územní plán*) und den **Regulierungsplan** (*regulační plán*). Der Gebietsplan regelt die Flächennutzung und legt die bebauten Gebiete, die nicht zu bebauenden Gebiete sowie bebaubare Gebiete (Entwicklungsflächen) fest und grenzt die bebaubaren Flächen ab. Der Gebietsplan wird für den Raum einer Gemeinde ggf. (nach der Vereinbarung mit den zuständigen Organen) für den Raum mehrerer Gemeinden bzw. für ein Teilgebiet einer großen Stadt erstellt. Auf Basis des Gebietsplanes der Gemeinde erfolgt die Erarbeitung des Regulierungsplanes (*regulační plán*). Der Regulierungsplan wird für Teile der Gemeinde oder für die ganze Gemeinde ausgearbeitet. Er bestimmt die Nutzung und räumliche Ordnung einzelner Grundstücke. Falls für einen bestimmten Raum kein Gebietsplan der Gemeinde verabschiedet wurde, bestimmt der Regulierungsplan die Grenzen des zu bebauenden Raumes und der zu bebauenden Räume innerhalb der Gemeinde. Der Besteller legt der Vertretung des Bezirkes spätestens 4 Jahre nach dem Erlass des Gebietsplanes und dann regelmäßig einmal in 4 Jahren einen Bericht über die Anwendung des Gebietsplanes im vergangenen Zeitraum vor.

Der Regulierungsplan legt die Nutzung der Grundstücke detailliert und in Anlehnung an den Gebietsplan fest. Dazu gehört die Ausweisung von bebaubaren Flächen und die Raumgestaltung der Bauten, Bedingungen zum Schutz des Gebietscharakters und der Umwelt. Die vom Bezirksparlament beschlossenen Regionalpläne sind für die von den Gemeinden zu beschließenden Gebiets- und Regulierungspläne verbindlich. Der Regulierungsplan, der auf einen Antrag hin beschlossen worden ist, gilt 3 Jahre nach dem Inkrafttreten, falls keine Frist vorgeschrieben ist und kann auf Antrag der Person geändert werden.

## 4.2. Fachplanung Verkehr

Bei den Fachplanungen Verkehr kann zwischen integrierten Gesamtkonzepten und den daraus abgeleiteten sektoralen Teilplänen, zum Beispiel für Schienenwege, ÖPNV, Straße o.ä. unterschieden werden. Abb. 24 zeigt, dass auch hier in Deutschland die gleichen Planungsebenen wie in der Raumordnung bestehen.

### Integrierte Gesamtverkehrskonzepte in Deutschland

Bei Integrierten Gesamtverkehrskonzepten handelt sich i.d.R. um informelle Pläne, die als fachliche Grundlage für die bundesweite, landesweite, regionale oder örtliche Verkehrspolitik dient. Sie liefern die analytischen Grundlagen für Nachfrageberechnungen, zeigen den Handlungsbedarf auf und legen ein Handlungskonzept vor. Der Planungshorizont eines VEP beträgt i. d. R. ca. 15 Jahre, eine Fortschreibung sollte jeweils nach 5 Jahren erfolgen. VEP ist kein gesetzlich vorgeschriebenes Planwerk.

Der **Bundesverkehrswegeplan** (BVWP) ist ein Investitionsrahmenplan und das verkehrsträgerübergreifende Planungsinstrument der deutschen Bundesregierung im Bereich der räumlichen Fachplanung Verkehr. Auf Grundlage der Verkehrsprognose eines ausgewählten Szenarios wird der BVWP vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt, mit den Ländern abgestimmt und durch das Bundeskabinett beschlossen. Der Bundesverkehrswegeplan gliedert die dringlichen Maßnahmen des Neu- und Ausbaus der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen in „vordringlichen“ und „weiteren“ Bedarf. Nur für die Maßnahmen, die in den vordringlichen Bedarf eingestuft werden, dürfen die Auftragsverwaltungen des Bundes, das sind für die Bundesfernstraße die Länder, mit der Planung beginnen. Die Einteilung erfolgt mit Hilfe einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung. Dabei ergibt

sich die Dringlichkeit der einzelnen Vorhaben aus dem Kosten-Nutzer-Verhältnis, aus ergänzenden Überlegungen zur Netzkonzeption, zum Umweltschutz und zur Raumordnung, aus den Planungsständen und dem im Geltungszeitraum zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen sowie aus politischen Abstimmungen. Der Bundesverkehrswegeplan ist zugleich die Grundlage der Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes bzw. für die Bundesfernstraßen.

Der **Landesverkehrsplan Sachsen** stellt die Planungsvorgaben des Freistaates Sachsen, ausgehend von den Wechselwirkungen zwischen der **Verkehrs- und Raum- bzw. Siedlungsentwicklung** unter Einbeziehen der Vorgaben, die im Bundesverkehrswegeplan getroffen werden, dar. Der LVP Sachsen beschreibt den sächsischen Bedarf an Verkehrsinfrastruktur und gibt Leitlinien für verkehrspolitische Entscheidungen im Freistaat mit dem Prognosehorizont 2020 vor. Das Dokument ist nicht rechtsverbindlich, d.h. die Angleichung der Planungen in regionalen Entwicklungsplänen, Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen ist nicht bindend.

Der **Fachliche Entwicklungsplan Verkehr (FEV)** ist nach dem Landesplanungsgesetz § 11 ein verbindlich zu erstellender Plan auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans, Landesverkehrsplans, der Eisenbahnkonzeption, des Staatsstraßenausbauplans, des Güterverkehrskonzepts, der Radverkehrskonzeption, den Nahverkehrsplänen sowie der Entwürfe zu Regionalplänen. Der BVWP gibt die Prämissen und Infrastrukturmaßnahmen des Bundes vor. Die Vorstellungen des europäischen Raumentwicklungskonzepts, raumpolitische Orientierungs- und Handlungsrahmen und korrespondierende Planungen werden bei der Erstellung des FEV ebenfalls berücksichtigt und abgeglichen.

**Kommunale Verkehrsentwicklungspläne** sind informelle, d.h. gesetzlich nicht vorgeschriebene Fachplanungen. Allerdings erfordert die Bezuschussung von Verkehrsmaßnahmen mit Bundesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) i. d. R. die Herleitung und Begründung der Maßnahme aus einem Generalverkehrsplan. Ersatzweise können die Planungen auch auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes oder der Bausteine Verkehr der Stadtentwicklungskonzepte finanziert werden. Auch in Polen gibt es förderpolitische Anreize. Nur die Gemeinden, die ein Verkehrskonzept besitzen, können Zuschüsse aus EU Mittel erhalten. Dieses Vorgehen wird zunehmend Praxis in EU-Ländern (vgl. GB, F, I, NL).

Aus den Gesamtverkehrskonzepten bzw. als Teil dieser Konzepte werden i.d.R. **sektorale Pläne**, z. B. Straßenausbaukonzepte, Konzepte im Bus- und Schienenbereich/Nahverkehrspläne, Radverkehrskonzepte, Erschließungskonzepte für bestimmte Bereiche (Bereichsverkehrspläne), Konzepte für den ruhenden Verkehr und die Parkraumbewirtschaftung (incl. Park and Ride), Güterverkehrskonzepte, Verkehrsberuhigungs- und Tempo-30-Konzepte sowie spezifische neue umweltrechtliche Fachpläne wie Luftreinhaltepläne und Lärminderungspläne abgeleitet.



\* in Sachsen nicht vorhanden

**Abb. 24: Fachplanung Verkehr in Deutschland**

Quelle: eigene Darstellung

### POLEN

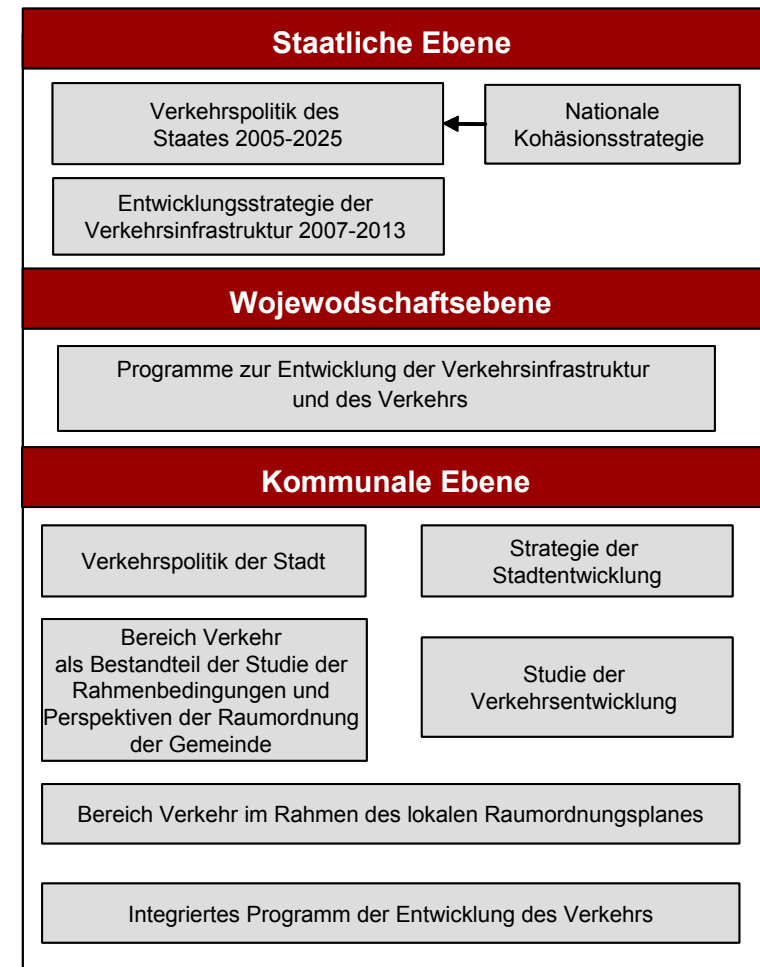
Als wichtigstes Dokument auf nationaler Ebene gilt in Polen zur Zeit das Programm „**Verkehrspolitik des Staates 2005-2025**“ (*Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025*). Es beinhaltet neben Aussagen zu den Tendenzen im Verkehr, zu Entwicklungszielen und zu Umsetzungsleitlinien auch Rahmenbedingungen der Entwicklung sowie Nachfrageprognosen, Entwicklungsstrategien und Entwicklungsgrundsätze. Die Verkehrspolitik des Staates ist in der nationalen Kohäsionsstrategie (*narodowa strategia spójności*) verankert (vgl. Abb. 25).

Die nationalen Verkehrsprojekte werden in der **Entwicklungsstrategie der Verkehrsinfrastruktur** (*Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu 2007-2013*) fixiert. Sie beinhaltet die allgemeinen Entwicklungsziele im Verkehrssektor (moderne Verkehrsnetze, moderner Verkehrsmarkt, räumliche und verkehrsträgerübergreifende Integration, Straßenverkehrssicherheit) und nennt die wichtigsten Bau- und Ausbaumaßnahmen im Schienen- und Staatsstraßennetz, die realisiert werden sollen. Die Entwicklungsstrategie der Verkehrsinfrastruktur wird aus speziellen Analysen und Expertisen (Verkehrsprognosen bis 2013 und 2020 zur Straßenverkehrsinfrastruktur, zum Straßen-, Schienen-, See-, Binnenwasser- und intermodalen Verkehr sowie zum Luft- und Stadtverkehr und der Verkehrssicherheit) erstellt.

Grundlage für die Umsetzung dieser Strategie in den Jahren 2007-2013 bildet die Strategie zur Verwendung des Kohäsionsfonds, das operationelle Programm Infrastruktur und Umwelt 2007-2013 (mit den wichtigsten Maßnahmen und Prioritäten, die eine EU Kofinanzierung erhalten sollen). Der Zeitrahmen für die o.g. Dokumente ist auf die EU-Förderperioden ausgerichtet.

Ein Novum auf der Wojewodschaftsebene stellen die Verkehrsentwicklungspläne - **Programme zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrs** (Program rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji) - dar, die nach dem Gesetz erstellt werden müssen. Diese wurden in manchen Wojewodschaften erarbeitet. Eine Vorreiterrolle hat hier die Wojewodschaft Niederschlesien eingenommen. Deren Programm beinhaltet die Analyse der äußeren und inneren Rahmenbedingungen, der Straßeninfrastruktur, des ÖV, des Flugverkehrs, der Binnenschifffahrt sowie eine Auflistung von regionalen Entwicklungsprioritäten. Ergänzend wurde auch eine Strategische Umweltprüfung (SUP) (*prognoza oddziaływania na środowisko dla programu rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji*) durchgeführt.

Auf der lokalen Ebene werden die Verkehrsfragen meistens in den Planwerken der räumlichen Planung behandelt. In der Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde werden die Verkehrssysteme analysiert und die Entwicklungsvorstellungen dargestellt. Allgemeine Festlegungen bzgl. der Leitlinien der Entwicklung der Verkehrssysteme beinhaltet auch die Strategie der Stadtentwicklung. Ein Novum auf lokaler Ebene



**Abb. 25: Fachplanung Verkehr in Polen**

Quelle: eigener Entwurf

ist das **Integrierte Programm der Entwicklung des Verkehrs** (*Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego*). Dieses Programm ist eine Voraussetzung für die Beanspruchung der Fördermittel für Verkehrsprojekte in Städten >30 Tsd. Einwohner und deren Umland (Dz.U. 2004.166.1745).

Auf Grund dessen, dass lediglich integrierte Verkehrssysteme förderfähig sind, sollen die Programme einen komplexen Charakter aufweisen, bestehende Rahmenbedingungen berücksichtigen und alle Verkehrsmittel und möglichst alle Aspekte des Verkehrs incl. der Sicherheit, Zugang zu Waren und Dienstleistungen sowie der Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Zersiedlung haben. Die Maßnahmen, des integrierten Programmes zur Entwicklung des Verkehrs sollen kooperativ und partizipativ entwickelt werden. Damit wird auch auf polnischer Seite ein Pendant zu dem deutschen integrierten VEP zunehmend eingeführt.

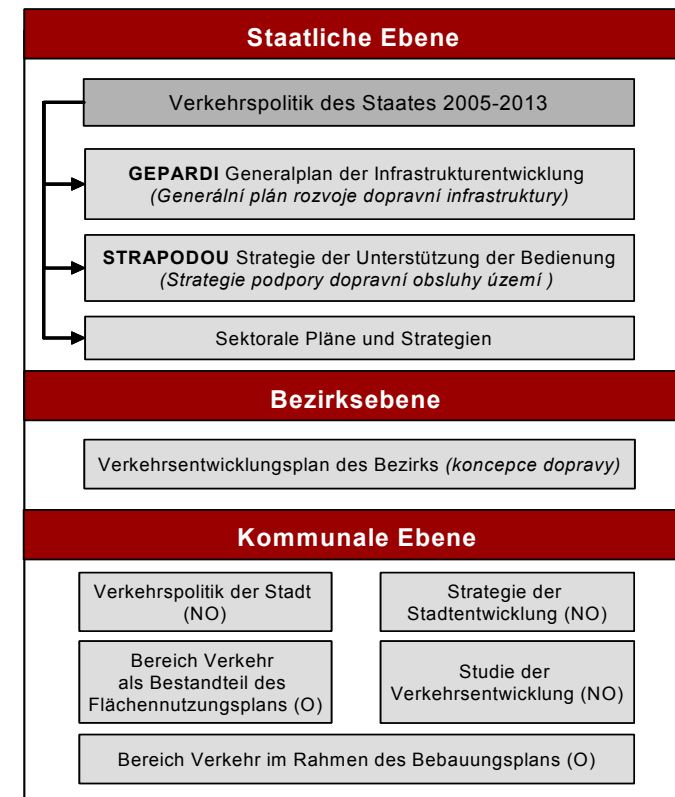
### TSCHECHIEN

Eine Übersicht über die tschechischen Fachplanungen Verkehr enthält Abb. 26. Das wichtigste strategische Programm auf nationaler Ebene ist die **Verkehrspolitik der Tschechischen Republik** für die Jahre 2005-2013 (*Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013*). Sie bestimmt die Grundsätze der mittelfristigen Verkehrsentwicklung des Landes. In Anlehnung an das Programm werden Konzepte für die einzelnen Verkehrssektoren (z.B. nationaler Radwegeplan 2002-2012) erstellt. Aufgabe der sektoralen Konzepte ist die Konkretisierung der spezifischen Ziele und Maßnahmen sowie der Vorschlag einer Strategie zur Umsetzung und Finanzierung.

Besonderen Stellenwert in der Verkehrspolitik der Tschechischen Republik haben zwei Pläne: GEPARDI und STRAPODOU. Der GEPARDI ist ein **Generalplan der Infrastrukturentwicklung** (*Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury*). Er beinhaltet genaue Aussagen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, deren Umsetzungsreihenfolge und die Finanzierungsstrategie mit Focus auf die maximale Ausschöpfung der EU-Fördermittel. Im Rahmen der Arbeiten am GEPARDI werden drei wichtige Dokumente erstellt: die Verkehrsprognose [Dopravní prognóza (doprog)], die Methodik der Baufinanzierung [Metodika financování staveb (MEFIDO)] und die Strategie der innovativen Technologien [Strategie inovačních technologií (INOTECH)].

Die STRAPODOU ist auch eine **Strategie zur Unterstützung der ÖPNV-Bedienung** (*Strategie podpory dopravní obsluhy území*). STRAPODOU trifft Aussagen zur Rolle der einzelnen Ebenen der öffentlichen Verwaltung im ÖPNV-Bereich, zur Einführung von integrierten Gesamtverkehrsplänen und speziellen Fachplänen, z. B. Nahverkehrsplänen, zur Vertrags- und Preisbildung, zu Möglichkeiten der Fahrzeugbeschaffung und zum Einklang mit dem EU-Recht (öffentliche Beihilfe), zu Möglichkeiten der Schaffung integrierter Angebote, zur Strukturierung des ÖPNV-Marktes u.s.w.

Auf der Bezirksebene entstehen seit kurzem integrierte Verkehrsentwicklungspläne (koncepte dopravy), die dem Anspruch deutscher VEPs inhaltlich nahe kommen. Auf kommunaler Ebene werden die Verkehrsfragen entweder in der Verkehrspolitik der Stadt, in der Studie der Verkehrsentwicklung oder in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen behandelt.



**Abb. 26: Fachplanungen Verkehr in der Tschechischen Republik**

Quelle: eigene Darstellung



### 4.3. Grenzüberschreitende Pläne

In vielen Grenzräumen Europas sind sog. „Entwicklungs- und Handlungskonzepte“ oder „Entwicklungskonzepte“ entstanden, die auch für alle deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzräumen/Euroregionen vorliegen. Sie wurden bereits in der ersten Hälfte der 1990er Jahre erstellt und nach 6 Jahren fortgeschrieben. Diese Entwicklungskonzepte beinhalten i.d.R. eine „Strukturanalyse des Ist-Zustandes, bestehende grenzüberschreitende Beziehungen und laufende Entwicklungsaktivitäten (aktuelle Förderprogramme, arbeitsmarktpolitische Vorhaben oder Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung), Stärken- und Schwächenanalyse der Region und einen Katalog von Entwicklungszielen mit einer grenzüberschreitenden räumlichen Leitvision für die Region“ (Reis, 1992, S. 14f). Die Entwicklungskonzepte bilden eine Grundlage für sog. Aktionsprogramme und dienen zur Vorlage bei der Europäischen Kommission. Als operationelle Programme beinhalten sie Programm- und Projektvorschläge für die EU-Förderprogramme **INTERREG A** bzw. vorher auch **PHARE cbc**. und deren Nachfolger - Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit 2007 – 2013“. Auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten werden die sog. operationellen Programme erstellt, die eine Rechtsgrundlage für die Förderung von grenzüberschreitenden Vorhaben sind und von der Europäischen Kommission genehmigt werden müssen.

Neben den Entwicklungskonzepten existieren in einigen Grenzräumen:

- grenzüberschreitende Leitbilder (z. B. „Stadt 2030 - Gemeinsames Leitbild für die Europastadt Görlitz-Zgorzelec“, „Stadt 2030 - Leitbild für die Doppelstadt Guben-Gubin“, „Zukunftsbild 2020 für den interregionalen Kooperationsraum Saarland, Lothringen, Luxemburg, Rheinland-Pfalz, Wallonische Region, Französische Gemeinschaft und Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens“)
- Teilkonzeptionen z. B. für den Umwelt-, Tourismus-, Wirtschafts- und Verkehrsbereich (z. B. NEIBOR, „VEP für Euroregion Pomerania“, „Grenzüberschreitender Mobilitätsplan – Eifelverkehrsplanung Belgien-Deutschland“, „Grenzüberschreitender Mobilitätsplan – Mobilität in Dreiländereck in der Euroregion Maas Rhein“. Diese Ausarbeitungen stellen zur Zeit allerdings noch eher eine Ausnahme als die Regel dar.

## 5. Staats- und Verwaltungsaufbau, Zuständigkeiten

### 5.1. Staats- und Verwaltungsaufbau

Die Vorbereitung grenzüberschreitender Pläne und ihre Durchsetzung können nur in enger Kooperation mit den Akteuren (Personen, Gruppen, Organisationen, Institutionen) der beteiligten Länder erfolgen. Eine frühzeitige Einbindung der verschiedenen Fachressorts und –behörden der Länder erhöht die Realisierungs- und Erfolgchancen, aber auch das Zusammenführen sektoral unterschiedlicher Interessen. Im Folgenden werden die wichtigsten Akteure mit den jeweiligen Organisationsstrukturen aus diesen Bereichen dargestellt.

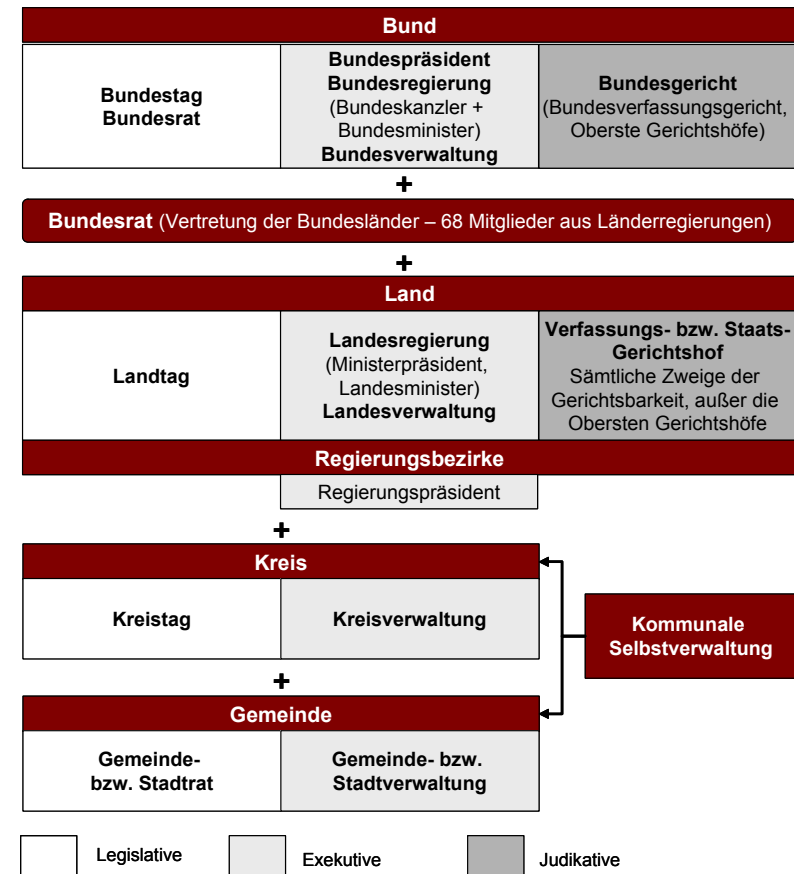
Das Staats- und Verwaltungssystem in den Zentralstaaten Polen und Tschechien setzt sich im Gegensatz zum föderalen Deutschland mit vier Planungsebenen, aus nur drei Ebenen zusammen. In Anlehnung an den Verwaltungsaufbau vollzieht sich auch die Planung. Das Verhältnis der planerischen Ebenen untereinander kann wie in Deutschland mit den Begriffen **Subsidiaritäts-** und **Gegenstromprinzip**, d.h. der an sich vorrangigen Zuständigkeit der unteren Ebenen bis zu einem Grade, an dem die Kompetenz überfordert wäre, und der gegenseitigen Beeinflussung/Abstimmung zwischen den einzelnen Planungsebenen beschrieben werden. In Polen und Tschechien ist das zwar begrifflich nicht so festgelegt, vollzieht sich jedoch in der Praxis nach den selben Kriterien.

#### Deutschland

Die demokratische Grundstruktur der Gewaltenteilung des deutschen Föderalstaates wird in Abb. 27 verdeutlicht. Auf der staatlichen Ebene Bund und Länder gilt die konsequente Teilung von Exekutive und Legislative, die auf kommunaler Ebene teilweise vermischt sind.

Nach dem Prinzip der Subsidiarität sind die kommunalen Gebietskörperschaften „allzuständig“, d.h. ihnen wird das Recht garantiert, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft in eigener Verantwortung zu regeln (Art. 28 Abs. 2 GG). Die Landes- und Bundesgesetze regeln die staatlichen Zuständigkeiten, die sich auf der Landes- und Bundesebene überlagern (konkurrierende Gesetzgebung des Bundes und der Länder). Die Angelegenheiten werden häufig nach dem **Gegenstromprinzip** ausgehandelt.

Nach dem Föderalismusprinzip besteht der Staat aus der Bundes- und Landesebene. Die Legislative auf Bundesebene ist der Bundestag. Er wird direkt durch das Volk gewählt. An der Spitze des Bundestages steht der Bundestagspräsident.



**Abb. 27: Staats- und Verwaltungsaufbau in Deutschland**

Quelle: eigene Darstellung

Ein weiteres legislatives Organ des Bundes mit Vertretern der Länder ist der Bundesrat. Die Bundesexekutive besteht aus Bundesregierung und dem Bundespräsidenten, der jedoch fast ausschließlich repräsentative Aufgaben.

Nach der Bundesebene folgt die Länderebene. Die Bundesrepublik Deutschland besteht aus 16 Ländern. Die Legislative auf Länderebene sind die direkt vom Volk gewählten Landtage. Die Exekutive besteht aus der Landesregierung (Ministerpräsident des Landes + Landesminister) und der Landesverwaltung. Manche Länder, auch Sachsen, sind in Regierungsbezirke geteilt. Die Regierungspräsidien sind regionale Querschnittsverwaltungen der Länder.

Die kommunale Selbstverwaltung bezieht sich auf die Landkreis- und Gemeindeebene. Der Landkreis wird durch den Kreistag mit den Landrat und thematischen Ausschüssen geleitet. Die Gemeinden haben das Recht, die eigenen Angelegenheiten im Rahmen der Gesetze selbst zu ordnen und zu verwalten (Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 11 Abs. 2 BV).

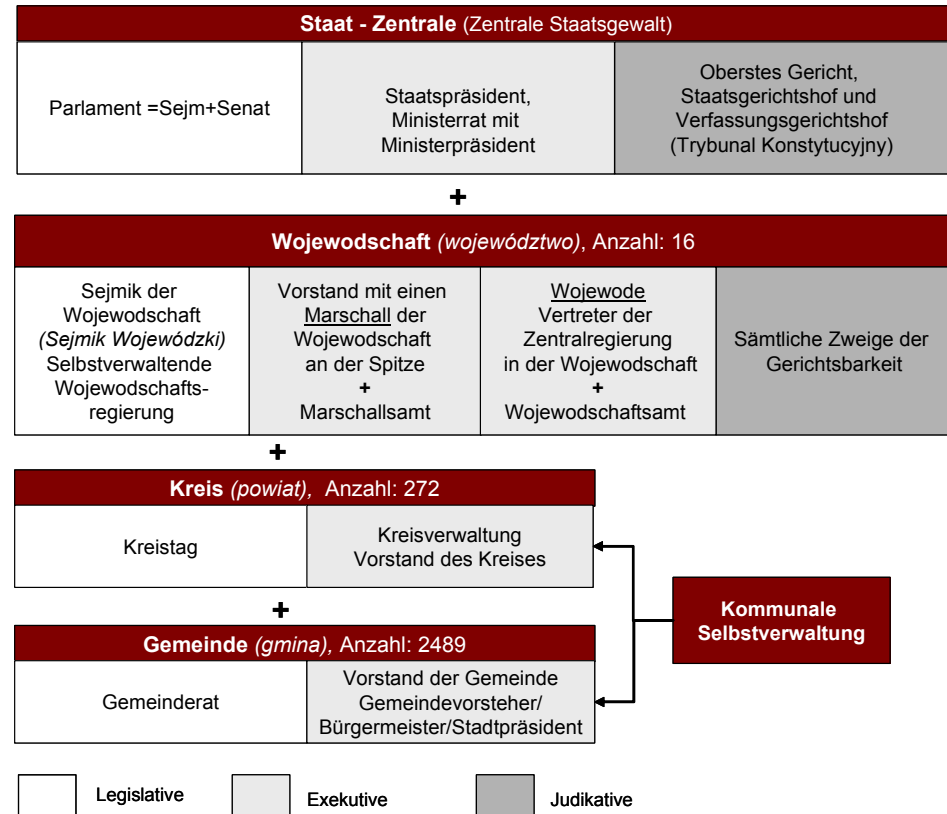
Polen

Das Staats- und Verwaltungssystem in Polen setzt sich aus drei Ebenen zusammen (vgl. Abb. 28). Das höchste Organ ist das durch allgemeine, freie und demokratische Wahlen gebildete Zwei-Kammern-Parlament. Die Legislative, das Parlament, bilden der Sejm und der Senat.

Die Exekutive bilden der Staatspräsident (unterzeichnet oder votiert auch die Gesetze, die durch Legislative beschlossen werden), die Minister und der Vorsitzende des Ministerrates. Die öffentlichen regionalen und kommunalen Organe sind in die Selbstverwaltung und die Regierungsverwaltung unterteilt.

Auf der Wojewodschaftsebene gibt es die sog. **Gemeinschaftsverwaltung**. Diese besteht einerseits aus Selbstverwaltungsorganen und andererseits aus der Regierungsverwaltung.

Das höchste Selbstverwaltungsorgan ist die Sejmik (Wojewodschaftsparlament, als Entscheidungs- und Kontrollorgan der Wojewodschaft). Er wird für vier Jahre durch die Bevölkerung gewählt. Ausführendes Organ der Wojewodschaftsselbstverwaltung ist der Vorstand und die ihm unterstehende Verwaltung des Marschallamtes (*urząd marszałkowski*). Der Vorstand besteht aus dem Marschall, den zwei Vice-Marschallen und zwei weiteren Vorstandmitgliedern. Der Vorstand und die Marschalle werden durch den Sejmik festgelegt.



**Abb. 28: Staats- und Verwaltungsaufbau in Polen**

Quelle: eigene Darstellung



Die zweite Kategorie – Regierungsverwaltung - bilden die Aufsichtsbehörden für die Wojewodschaft (sog. *terenowa administracja rządowa*). Zur Einhaltung der Gesetze sind der Präsident des Ministerrates sowie der Wojewode und für die Finanzen die Regionale Rechnungskammer zuständig.

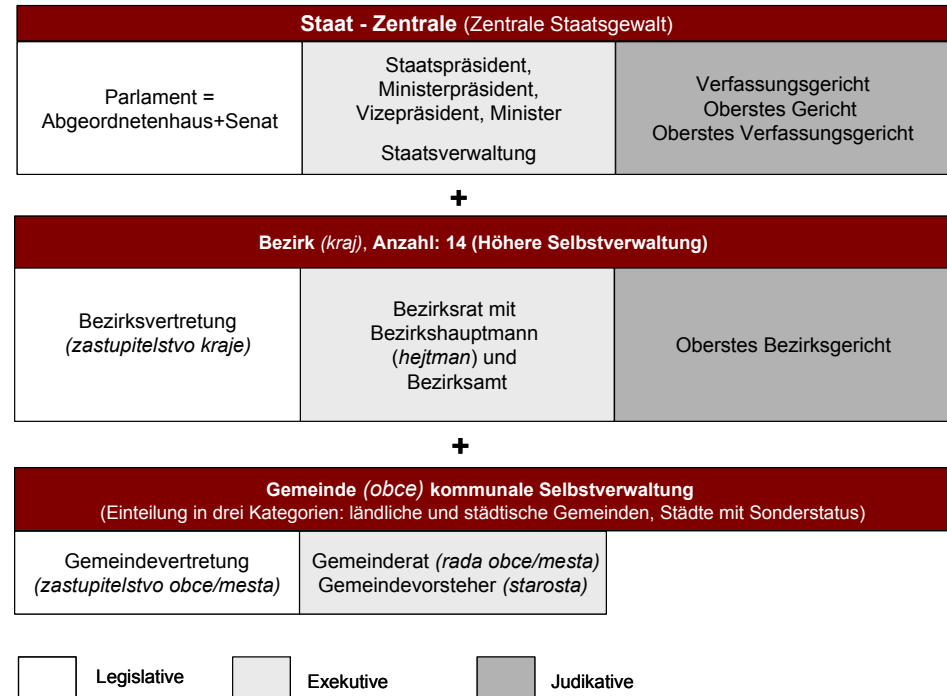
Unter der Leitung des Wojewoden befinden sich verschiedene Institutionen (hier auch Wojewodschaftsamt), Inspektionen und Schutzdienste, die gesetzliche Aufgaben erfüllen. Er ist verantwortlich für die Verwirklichung der Regierungspolitik auf dem Gebiet der Wojewodschaft. Die Gemeinschaftsverwaltung der Wojewodschaft hat besondere, für die jeweiligen Inspektionen und Dienststellen charakteristische Leitungsaufgaben im Bezug auf die kommunalen Gemeinschaftsverwaltungen.

Die kommunale Selbstverwaltung umfasst die Gemeinden und Kreise. Die Organe des Kreises bestehen aus dem Rat des Kreises und der Kreisverwaltung unter dem Vorsitz des Landrates. Die Ratsmitglieder des Kreisrates werden für vier Jahre gewählt. Der Rat beruft den Kreisvorstand und den Landrat. Er leitet auch die Kreisverwaltung. Der Rat ist das Entscheidungs- und Kontrollorgan des Kreises, die Verwaltung hingegen ist das ausführende Organ. Die lokale Selbstverwaltung auf Gemeindeebene liegt in den Händen des ebenfalls für vier Jahre gewählten Gemeinderates. Das ausführende Organ der Gemeinde ist der Gemeindevorsteher (*wójt*), Bürgermeister (*burmistrz*) (bei Städten mit unter 100 000 Einwohnern) oder der Präsident der Stadt (*prezydent miasta*) (bei Städten mit über 100 000 Einwohnern). Der Gemeindevorsteher, der Bürgermeister oder der Präsident der Stadt gelangen durch allgemeine, direkte Wahlen in ihr Amt.

Tschechien

Das Staats- und Verwaltungssystem in Tschechien setzt sich ebenfalls aus drei Ebenen zusammen (vgl. Abb. 29). Das Parlament, die legislative Staatsgewalt, besteht aus der Abgeordnetenversammlung und dem Senat. Der Präsident der Republik ist das Oberhaupt des Staates. Er wird vom Parlament auf fünf Jahre gewählt und er ernennt den Ministerpräsidenten. Die Regierung besteht aus dem Ministerpräsidenten, dem Vizepräsidenten und den Ministern, denen die exekutive Staatsgewalt, die Zentralorgane der Staatsverwaltung, Ministerien und weitere Behörden der Staatsverwaltung unterstehen.

Auf der Ebene der Gebietsselbstverwaltung sind zwei Stufen zu unterscheiden: die Bezirke und die Gemeinden. Es werden 14 Bezirke, sog. höhere Selbstverwaltungseinheiten unterschieden. Die Bezirksvertretung bildet die Vertretung der Bürger eines Bezirkes und wird von diesen alle vier Jahre neu gewählt. Der Bezirksrat, mit dem Bezirkshauptmann, ist das ausführende Organ eines Bezirkes. Er wird von der Bezirksvertretung gewählt und ist ihr gegenüber rechenschaftspflichtig. Die Bezirke verfügen über wichtige Befugnisse insbesondere im Bereich Verkehr, im Gesundheits- und Schulwesen, beim Denkmalschutz sowie bei der Raumplanung.



**Abb. 29: Staats- und Verwaltungsaufbau in der Tschechischen Republik**

Quelle: eigene Darstellung

Die unteren Selbstverwaltungseinheiten lassen sich in drei Gemeindekategorien unterteilen:

1. Ländliche Gemeinden (obce K. I),
2. Städtische Gemeinden (obce K. II) - mit Stadtvertretung (*zastupitelstvo města*) und Stadtrat (*rada města*) a městský úřad,
3. Städte mit Sonderstatus (obce K.III).

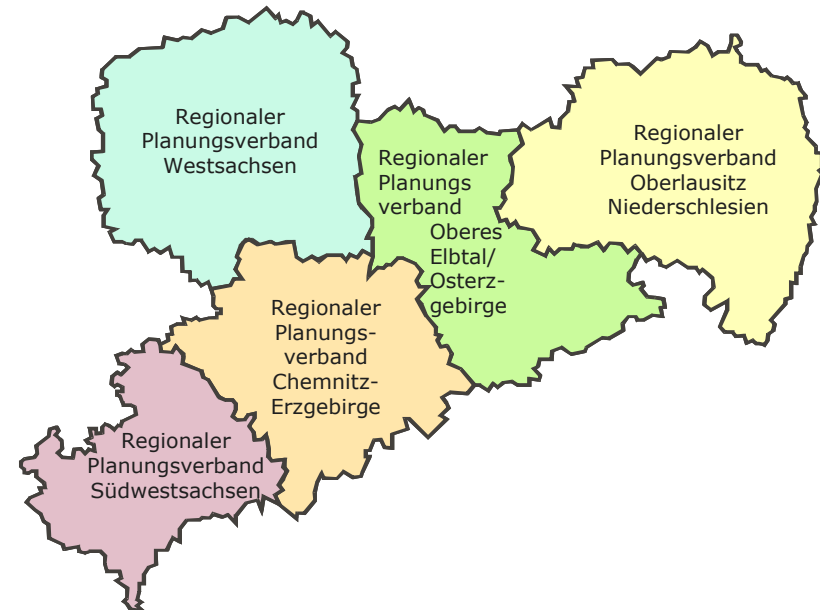
Die Gemeinden nehmen Aufgaben der Selbstverwaltung und übertragene Aufgaben der Staatsverwaltung (Weisungsaufgaben) wahr. Die Gemeinde wird selbstständig von der Gemeindevertretung verwaltet, deren Mitglieder alle 4 Jahre gewählt werden. Die jeweilige Gemeindevertretung wählt daraufhin den Bürgermeister, seine Stellvertreter und andere Mitglieder des Gemeinderates. Der Bürgermeister beschäftigt die Mitarbeiter des Gemeindeamtes und ist für die Gemeindevertretung verantwortlich.

## 5.2. Zuständigkeiten im Bereich Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

### Deutschland

Auf Bundesebene ist für die Raumordnung und Raumentwicklung das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuständig. Das Ministerium legt Leitvorstellungen für nachhaltige Raumentwicklung sowie Grundsätze der Raumordnung, die im Raumordnungsgesetz des Bundes enthalten sind, fest. Das Hauptaugenmerk der konkreten Raumplanung liegt in Deutschland bei den Ländern. In Sachsen hat das Staatsministerium des Inneren die Aufgaben der obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde wahrzunehmen. Die Grundlage dazu bilden das Raumordnungsgesetz des Bundes und das Landesplanungsgesetz. In diesem ist unter anderem festgelegt, dass die Landesplanung Aufgabe, des Staates ist. Im Freistaat Sachsen wird der Begriff der Landesentwicklung anstelle des gleichbedeutenden Begriffes der Landesplanung verwendet, um besonders den Aspekt der Entwicklung des Raumes hervorzuheben.

Die oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde übernimmt die Verbindungsfunktion zum Bund und zu den anderen Bundesländern im Rahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung. Des Weiteren ist sie mit den höheren Raumordnungsbehörden der Regierungspräsidien Chemnitz, Dresden und Leipzig verknüpft. Diese haben wiederum die Aufgabe zwischen der obersten Raumplanungsbehörde und den regionalen Planungsverbänden raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen abzustimmen. Die Durchführung von Raumordnungs- und Zielabweichungsverfahren sowie die Führung des Raumordnungskatasters gehört ebenfalls zu ihrem Aufgabenbereich. Die Regionalplanung als Teil der Landesplanung wird durch die regionalen Planungsverbände realisiert.



**Abb. 30: Regionale Planungsverbände in Sachsen**

Quelle: Kartengrundlage [www.regionalplanung-sachsen.de](http://www.regionalplanung-sachsen.de)

Der Freistaat Sachsen ist in folgende Planungsverbände unterteilt: Oberes Elbtal/Osterzgebirge, Oberlausitz-Niederschlesien, Chemnitz-Erzgebirge, Westsachsen und Südwestsachsen (vgl. Abb. 30). Die einzelnen Planungsverbände sind nach dem Landesplanungsgesetz zur Aufstellung bzw. Fortschrei-

bung der Regionalpläne (regionale Raumordnungspläne) verpflichtet. Weitere Aufgaben der regionalen Planungsverbände sind: die Erstellung regionaler Flächennutzungspläne in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, die Aufstellung des Landschaftsrahmenplans, die Abgabe von Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange, das Hinwirken auf die Verwirklichung der Raumordnungspläne und die Raumbewirtschaftung als Grundlage für die Aufgabenerfüllung, Vorbereitung von Stellungnahmen zu Raumordnungsverfahren, zum Landesentwicklungsplan und zu Fachplanungen, zu Regionalplänen benachbarter Regionen. Sowohl auf Landes- als auch auf regionaler Ebene gehört auch eine grenzüberschreitende raumordnerische Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern und den angrenzenden Staaten Polen und Tschechien zu den Aufgabenbereichen.

#### Polen

Auf zentraler Ebene liegt die Zuständigkeit für die Raumordnung beim Minister für Bau, Raumordnung und Wohnungswesen (*minister d.s. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej*). Er überprüft die Übereinstimmung der Raumbewirtschaftungspläne der Wojewodschaft mit der Konzeption der Raumbewirtschaftung des Staates. In der Abstimmung mit dem Minister für Regionalentwicklung leitet er die grenzüberschreitende und grenznahen Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung und erstellt periodische Berichte über den Fortschritt der Raumentwicklung des Staates. Das Regierungszentrum für Strategische Studien (*Rządowe Centrum Studiów Strategicznych*), in dessen Händen die Mehrheit dieser Aufgaben lag, wurde Mitte 2006 aufgelöst.

Die bisherigen Aufgaben des Zentrums hat die Kanzlei des Vorsitzenden des Ministerrates (Kancelaria Prezesa Rady Ministrów) übernommen. Als deren Beratungsorgan bei der Erstellung der Raumordnungskonzeption des Staates wurde im Jahre 2007 der Staatliche Rat der Raumordnung (Państwowa Rada Gospodarki Przestrzennej) ins Leben gerufen. Der Rat besteht aus Experten der regionalen Selbstverwaltung, von Verbänden, Instituten und des Ressorts Raumordnung/Regionalplanung.

Für die Regionalplanung ist in Polen i.d.R. eine spezielle Abteilung des Marschallamtes zuständig. In der Wojewodschaft Niederschlesien wurde im Jahre 1998 zusätzlich das Wojewodschaftsbüro für Urbanistik (*Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne-WBU*) eingerichtet. Das Büro ist u.a. verantwortlich für die Erstellung des Raumbewirtschaftungsplanes der Wojewodschaft, die regelmäßige Begutachtung der Realisierung des Raumbewirtschaftungsplanes der Wojewodschaft, die Bekanntmachung der Raumpolitik des Wojewodschaftsvorstandes in den Kreis- und Gemeindegemeindevorständen, die Erarbeitung der Hinweise und Bestimmungen für die Studien der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde, die lokalen Bewirtschaftungspläne (vgl. S. 40) und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden bei der Erstellung dieser Dokumente, des Weiteren mit der Begutachtung von planerischen Studien/Konzeptionen von Projekten für Bau, Ausbau und Modernisierung der Staatsstraßen, der Erarbeitung von Hinweisen für planerische Studien/Dokumente der Nachbarwojewodschaften, der Erstellung der Gesetzentwürfen aus dem Raumbewirtschaftungsbereich für die Wojewodschaftsselbstverwaltung. Zu den Aufgabenbereichen des Wojewodschaftsbüros für Urbanistik gehört auch die Erstellung und Aktualisierung weiterer planerischer Projekte und die Führung eines Raumbewirtschaftungssystems.

Die Raumordnungspolitik auf kommunaler Ebene liegt im Kompetenzbereich des Stadtrates und Stadtvorstandes in den Städten bzw. bei den Gemeinderäten und Gemeindevorständen. Die Ausführung liegt bei speziellen Abteilungen. Für die fachliche Erstellung von Plänen und Entwürfen werden ähnlich wie in Deutschland überwiegend Planungsbüros beauftragt.

#### Tschechien

Auf staatlicher Ebene ist für die Raumplanung das Ministerium für Regionalentwicklung und das Verteidigungsministerium für den Fall, dass die Planung auch militärische Anlagen betrifft, zuständig. Das Ministerium für Regionalentwicklung (*Ministerstvo pro místní rozvoj*) stellt das übergeordnete Raumplanungsorgan für die Hauptstadt Prag und für die Bezirke dar und formuliert die Raumordnungspolitik für die ganze Tschechische Republik. Die Abteilung Raumplanung dieses Ministeriums ist die zentrale Raumordnungsbehörde auf nationaler Ebene. Sie bereitet Vorschläge für Gesetzesänderungen und –entwürfe sowie Richtlinien, konzipiert die Raumordnungspolitik (vgl. S. 41).

Auf regionaler Ebene (Bezirksebene) liegt die Raumordnungskompetenz bei den Bezirksämtern. Sie fungieren als übergeordnete Organe der Raumplanung für Gemeinden und erstellen die für die Raumplanung notwendigen Dokumentationen und den **Gebietsplan großer Gebietseinheiten** (§ 9). Die Raumordnungsorgane der Bezirksämter unterstehen dem Ministerium für Regionalentwicklung. Die Arbeit der Bezirke wird unterstützt durch regionale Entwicklungsagenturen.

### 5.3. Zuständigkeiten im Bereich Straßenplanung, -bau und -unterhaltung

Die Verteilung der Zuständigkeiten für die Straßenplanung hängt in allen drei Ländern von der Straßenkategorie ab. Dabei ist zu unterstreichen, dass die Straßenkategorien in Polen und Tschechien nur zum Teil der deutschen Kategorisierung entsprechen. In der Tab. 3. sind für die unterschiedlichen Straßenkategorien die **Träger der Straßenbaulast**, die Zuständigkeiten bei der Straßenaufsicht (= Überwachung + Unterhaltung) sowie die rechtlichen Grundlagen gegenüber gestellt.

#### Deutschland/Sachsen

Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist laut Bundesfernstraßengesetz der Bund. Für Planung, Bau und die Straßenaufsicht der Bundesfernstraßen sind die Länder im Auftrag des Bundes (Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit) zuständig. Diese teilen den Regierungspräsidien die Rechtsaufsicht und dem Autobahnamt Sachsen sowie den Straßenbauämtern die fachlichen Aufgaben zu.<sup>7</sup>

Die Straßenbaulast, einschließlich der Straßenaufsicht liegt im Bereich der Staatsstraßen beim Freistaat Sachsen. Laut dem Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG) liegt die Zuständigkeit für die Kreisstraßen bei den Landkreisen und für die Gemeindestraßen bei den Gemeinden.

#### Polen/Niederschlesien

In Polen liegt die Straßenbaulast der Autobahnen (Autostrady) und Staatsstraßen (Droga krajowa) beim Staat. Die Aufgaben der Straßenaufsicht übernimmt die Generaldirektion für Staatstraßen und Autobahnen (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad). Für Wojewodschaftsstraßen (Droga wojewódzka) liegt die Straßenbaulastträgerschaft bei den **Wojewodschaften** und die Straßenaufsicht beim Vorstand für Wojewodschaftsstraßen (*Zarząd Dróg Wojewódzkiej*). Bei Kreisstraßen (*droga powiatowa*) trägt die Straßenbaulast und die Straßenaufsicht der jeweilige Kreis (*Zarząd Dróg Powiatowych*) und bei Gemeindestraßen (*droga gminna*) stellt wie in Deutschland die Gemeinde den Träger der Straßenbaulast einschließlich der Straßenaufsicht dar.

#### Tschechien/Kraj Liberec

In Tschechien trägt die Straßenbaulast der Autobahnen (*dálnice*) und Straßen I. Ordnung (*silnice I třídy*) der Staat (Rechtliche Grundlage: Straßenverkehrsgesetz), insbesondere das tschechische Ministerium für Verkehr und Kommunikation. Die Aufgaben der Straßenaufsicht übernimmt die Direktion für Straßen und Autobahnen der Tschechischen Republik. Für Straßen II. und III. Ordnung liegt die Straßenbaulastträgerschaft beim Bezirk und die Straßenaufsicht bei Gemeinden 3. Kategorie (vgl. Staats- und Verwaltungsaufbau). Bei Ortsstraßen sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast und Straßenaufsicht.

Abweichungen in den Zuständigkeiten vom dargestellten Schema sind in Deutschland in Gemeinden mit mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohnern und in Polen ab 30 000 möglich. Sie sind für die Baulast von Ortsdurchfahrten (Staats- bzw. Kreisstraßen) selbst verantwortlich (Bundesfernstraßengesetz §5 (2a)).

<sup>7</sup> Ab 01.07.2008 wird es in Sachsen einen Staatsbetrieb Straßenbau für die fachlichen Aufgaben und Landesdirektionen für die Rechtsaufsicht geben.

Deutschland	Polen	Tschechien
Autobahn	Autobahn	Autobahn (D)
<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Bund <b>Straßenaufsicht:</b> Länder im Auftrag des Bundes, Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, <b>Autobahnamt Sachsen</b>	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Staat <b>Straßenaufsicht:</b> <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> + Filialen (Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen)	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Staat, Ministerium für Verkehr und Kommunikation ( <i>Ministerstvo dopravy a spoju</i> ) <b>Straßenaufsicht:</b> <i>Ředitelství silnic a dálnic</i> (Direktion für Straßen und Autobahnen) CR + Filialen
Bundesstraße	<i>Droga krajowa</i> (Staatstraße)	Silnice I třídy (Fernstraße 1. Kategorie)
<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Bund <b>Straßenaufsicht:</b> Länder im Auftrag des Bundes, Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Regierungspräsidien, Straßenbauämter	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Staat <b>Straßenaufsicht:</b> <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> + Filialen (Generaldirektion für Staatstraßen und Autobahnen)	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Staat, Ministerium für Verkehr und Kommunikation ( <i>Ministerstvo dopravy a spoju</i> ) <b>Straßenaufsicht:</b> <i>Ředitelství silnic a dálnic</i> (Direktion für Straßen und Autobahnen) CR + Filialen
Staatstraßen (in andern Bundesländern Landesstraße)	<i>Droga wojewódzka</i> (Wojewodschaftsstraße)	Silnice II třídy (Landstraße 2. Kategorie)
<b>Träger der Straßenbaulast einschließlich Straßenaufsicht:</b> Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Regierungspräsidien, Straßenbauämter	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Wojewodschaft <b>Straßenaufsicht:</b> Vorstand für Wojewodschaftsstraßen ( <i>Zarząd Dróg Wojewódzkich</i> ) mit Filialen in sog. Regionen	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Bezirk <b>Straßenaufsicht:</b> Gemeinde 3. Kategorie
Kreisstraße	<i>Droga powiatowa</i> (Kreisstraße)	Silnice III třídy (Landstraße 3. Kategorie)
<b>Träger der Straßenbaulast einschließlich Straßenaufsicht:</b> Landkreise	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Kreis <i>Zarząd Dróg Powiatowych</i>	<b>Träger der Straßenbaulast:</b> Bezirk <b>Straßenaufsicht:</b> Gemeinde 3. Kategorie
Gemeindestraße	<i>Droga gminna</i> (Gemeindestraße)	Ortsstraßen (MK)
<b>Träger der Straßenbaulast einschließlich Straßenaufsicht:</b> Gemeinden	<b>Träger der Straßenbaulast einschließlich Straßenaufsicht:</b> Gemeinde	<b>Träger der Straßenbaulast einschließlich Straßenaufsicht:</b> Gemeinde

Tab. 3: Zuständigkeitsverteilung im Straßenbereich

Quelle: eigene Darstellung

## 5.4. Zuständigkeiten im ÖPNV-Bereich

### Deutschland

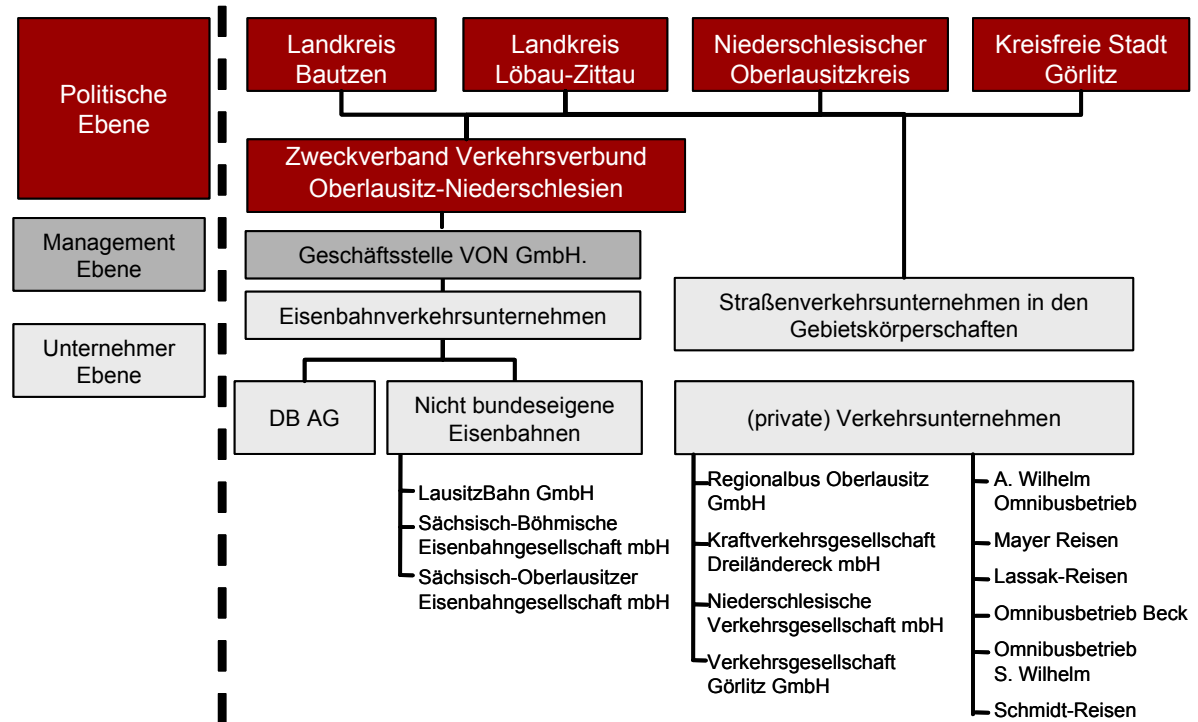
In Sachsen ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (**ÖSPV**) freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte (§ 3 Absatz 1, sächs. ÖPNVG). Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (**SPNV**) ist nach dem **Regionalisierungsgesetz** an die Länder übertragen worden. Dementsprechend fließen auch die Gelder für den schienengebundenen ÖPNV.

In Sachsen wurde die Zuständigkeit für die Planung, Bestellung und Finanzierung der Eisenbahnverkehre auf fünf Zweckverbände übertragen. In jedem Verbundraum gibt es einheitliche Tarife sowie abgestimmte Fahrpläne und Angebote („ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Fahrpreis“), für die der Verkehrsverbund des Zweckverbandes sorgt.

In der Abb. 31 ist die Organisationsstruktur des ÖPNV im Verbundgebiet des Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) abgebildet. In der Tab. 4 werden Aufgaben des ZVON dargestellt. Aufgabenträger für den **ÖSPV** sind in Deutschland/Sachsen die Landkreise und kreisfreien Städte.

In Deutschland spricht man im ÖPNV-Bereich von einer sog. „Spaghettifinanzierung“ (vgl. Abb. 32).

Diese Finanzierung in vielen unabhängigen Strängen besitzt Schwächen, zu wenig Transparenz, mangelnde Steuerungsmöglichkeiten durch den Aufgabenträger, etc. So wird an vielen Stellen über Reformen nachgedacht, wie die Mittelflüsse besser über die Aufgabenträger gebündelt werden können. Vorreiter ist das Bundesland Brandenburg (vgl. Hickmann G./ Berschin, F./Karwiese E., 2005, S. 46-52).



**Abb. 31: Organisationsstruktur des ÖPNV im ZVON-Verbundgebiet**

Quelle: ZVON, interne Unterlage

**Gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben des ZVON:**

- Erstellung, Beschluss und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (§ 5 ÖPNVG)
- Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr – Planung, Organisation Ausgestaltung, Bestellung und Finanzierung des SPNV nach §§ 5,8 RegG - (§ 4 ÖPNVG)
- Zusammenarbeit bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, d.h. Entwicklung integrierter ÖPNV-Angebote (§ 2 ÖPNVG)
- Anhörung als Träger öffentlicher Belange und „Zuständige Behörde“ für die Vereinbarung und Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nummer 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Abl. EG Nr. L 156 S.1) in der jeweils geltenden Fassung (§ 3 (5) ÖPNVG)
- Tätigkeiten, die sich mit der Beschlussfassung, deren Vor- und Nachbearbeitung der jeweiligen Gremien der Zweckverbände befassen

**Übrige satzungsgemäße Aufgaben nach § 3 der ZVON-Satzung:**

- Durchführung der Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen gemäß Kooperationsvertrag,
- Regelungen zur grenzüberschreitenden Anwendung tariflicher Angebote (EURO-NEISSE-Tageskarten),
- Einführung einer ÖPNV-Gästekarte,
- Entwicklung eines elektronischen Fahrgeldmanagementsystems auf der Basis von Mobilfunktelefonen,
- Planung, Organisation und Finanzierung von Busersatzverkehren für abbestellten SPNV,
- Pflege und Weiterentwicklung eines elektronischen Fahrplanauskunftssystems
- Erarbeitung, Abstimmung, Druck, Herausgabe und Vertrieb eines einheitlichen betreiber- und unternehmensübergreifenden Verbundfahrplanes sowie seine ständige Aktualisierung.

**Tab. 4: Aufgaben des ZVON**

Quelle: <http://www.zvon.de/index.php?whl=24010000&lg=de>

Zwischenzeitlich wurden im ZVON (dem **Bezugsraum** des Projektes KAGIV auf deutscher Seite ) alle kommunalen Verkehrsunternehmen vollkommen oder partiell privatisiert. Es wurden somit auch im straßengebundenen ÖPNV (Busverkehr) Verkehrsverträge zwischen den Landkreisen und den Unternehmen abgeschlossen.



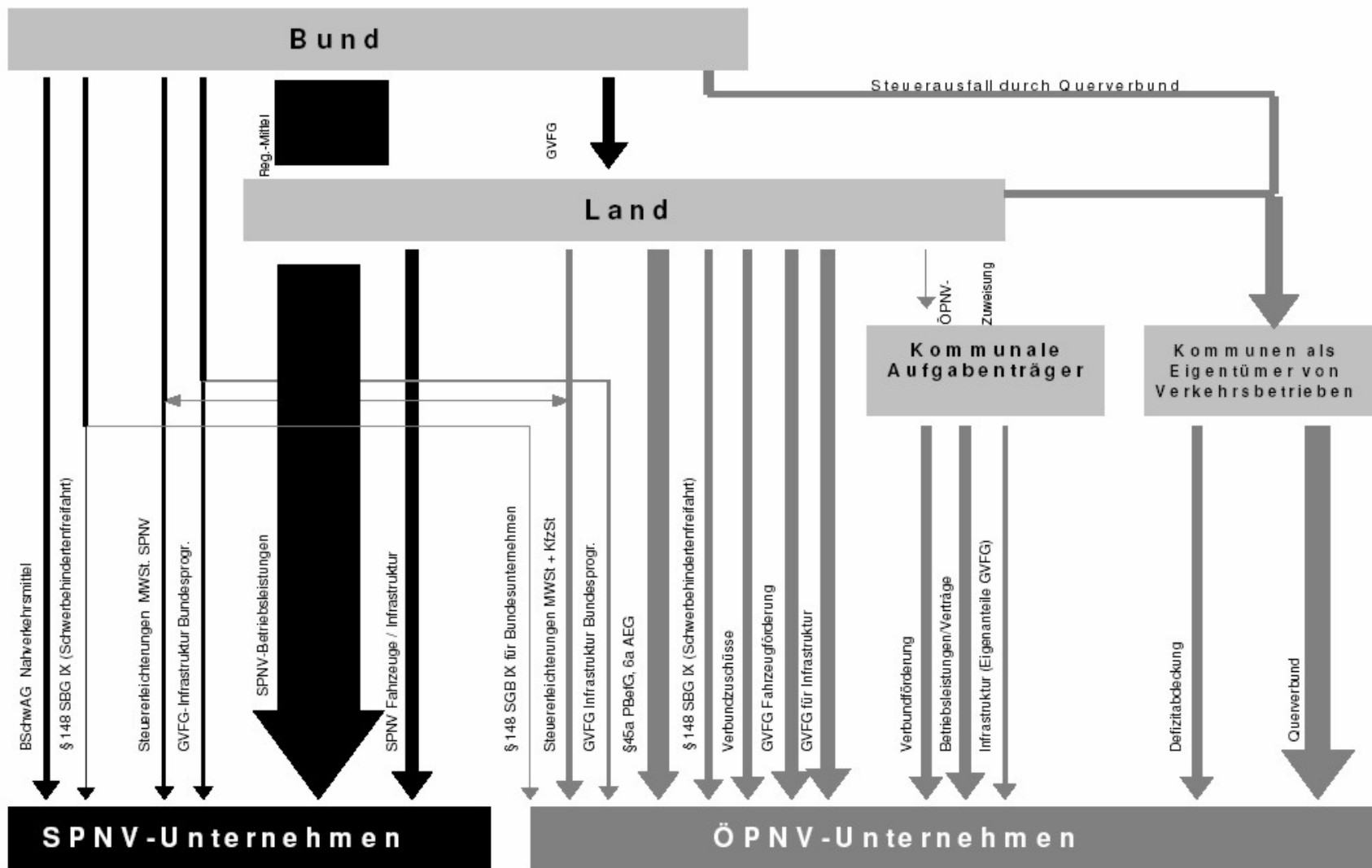


Abb. 32: ÖPNV-Finanzierung in Deutschland

Quelle: Hickmann, G; Den Übergang in den Wettbewerb aktiv gestalten - Studie zum zukünftigen Rechts- und Finanzierungsrahmen des ÖPNV. Im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (2004-10). <http://www.nahverkehrsberatung.de/downloads/OEPNV-Eckpunkte-BTF-10-2004.pdf>



### Polen

Die Zuständigkeiten für den öffentlichen straßengebundenen Verkehr (ÖSPV) in Polen sind im Selbstverwaltungsgesetz, § 7 (*ustawa o samorządzie terytorialnym*) geregelt. Die Gemeinden können nach diesem Selbstverwaltungsgesetz einen Verkehrsverbund gründen. Diese sind jedoch nicht den deutschen Verkehrsverbänden gleichzusetzen. Das bekannteste Beispiel ist der Kommunale Verkehrsverbund des Oberschlesischen Industriereviere (*Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego*) (vgl. Ahrens/Schöne 2006, S. 344). In der grenznahen Zone zu Sachsen gibt es derzeit keine kommunalen Verkehrsverbände. Der generelle Unterschied zu Sachsen besteht darin, dass die polnischen Verkehrsverbände keine Verantwortung für den SPNV tragen. In Polen erbringen sowohl die PKS (Polnische Verkehrsunternehmen (*Polskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne*)) als auch zahlreichen privaten Verkehrsunternehmer die ÖSPV-Leistungen. Die PKS war bis Ende der 80er Jahre ein staatliches Unternehmen. Dieses wurde dann in den 90er Jahren auf unterschiedlichen Wegen privatisiert. Alle Verkehrsleistungen sind eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Der Zugang der Verkehrsunternehmer zum Markt ist in Polen nach wie vor durch die Pflicht von Lizenzen bestimmt. Die Lizenz wird für die Dauer von 2 bis 50 Jahren erteilt (mit Genehmigungsdauer steigen die Kosten der Lizenz). Ein Verkehrsunternehmer sollte um die Lizenz zu erhalten, ein gutes Führungszeugnis, entsprechende Nachweise über finanzielle Absicherung und ein Berufszertifikat als Nachweis der Berufskompetenzen im jeweiligen Landratsamt, im Fall der nationalen Linien, bzw. im Ministerium im Fall der internationalen Linien einreichen (detailliert im Gesetz zu straßengebundenen ÖPNV (*ustawa o transporcie drogowym*) dargestellt). Für die Personenbeförderung durch ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug oder durch ein ausländisches Beförderungsunternehmen zwischen zwei in Polen gelegenen Orten (**Kabotage**beförderung) ist eine Genehmigung des zuständigen Ministers erforderlich.

Die wichtigsten ÖSPV-Probleme in Polen sind:

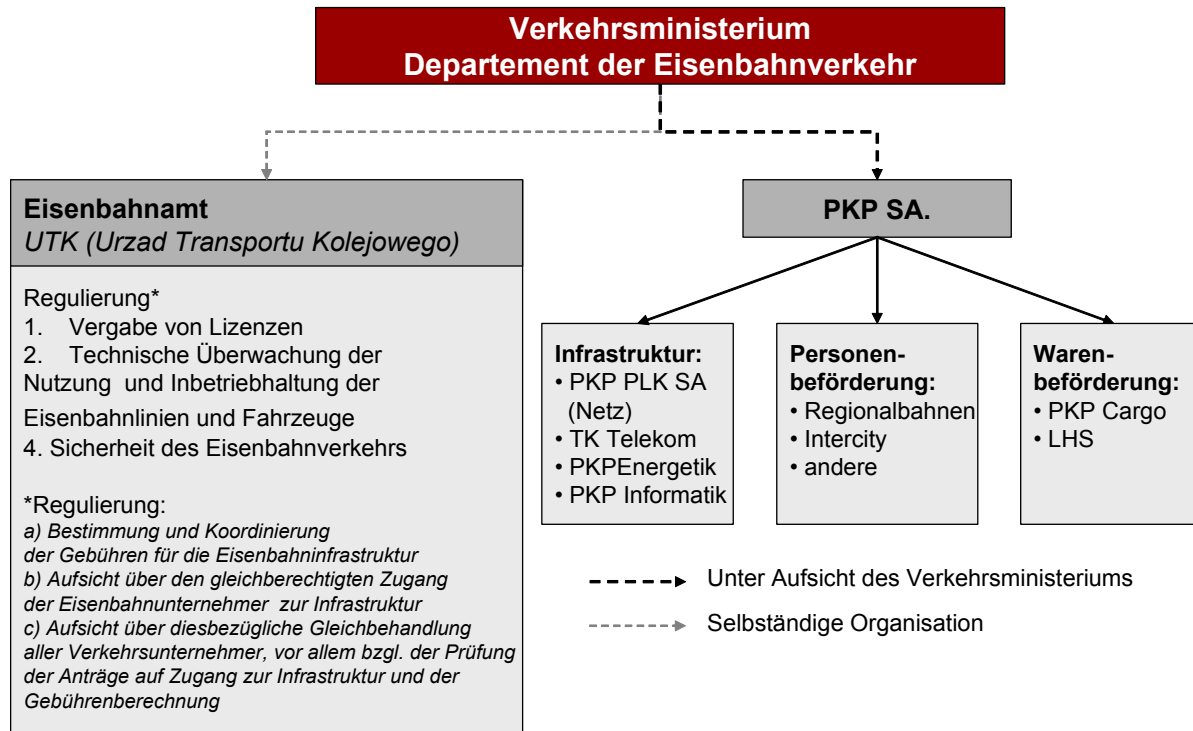
- Starke Liberalisierung auf dem ÖSPV Markt, mit vielen kleinen Verkehrsunternehmen (private Kleinbusse), die schwer zu koordinieren sind
- Fehlende Koordination und Abstimmung der Preise für Fahrkarten (jeder Betreiber entscheidet über die Tarife selbst)
- Häufig wechselndes Angebot
- Fehlende Koordination der Fahrpläne, mangelnde koordinierte Information
- Kein Zugang zu den Fahrgastzahlen

Das Amt für Straßenbeförderung (*Główny Inspektorat Transportu Drogowego*) mit Filialen in allen **Wojewodschaften** (sog. *Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego*) beaufsichtigt als Straßenverkehrsaufsichtsbehörde den Wettbewerb und das Einhalten der gesetzlichen Pflichten der in- und ausländischen Verkehrsunternehmen.

Die Organisation und Finanzierung der regionalen Schienenpersonennahverkehre (SPNV) (laut der Definition Verkehre innerhalb einer Wojewodschaft bzw. mit den Nachbarwojewodschaften, §4 des polnischen Eisenbahngesetzes aus dem 28.03.2003) liegt seit 01.01.2004 im Kompetenzbereich der Wojewodschaftsselbstverwaltung. Grundsätze zur Organisation des regionalen SPNV sind in der Verordnung des Ministerrates zur Organisation des regionalen SPNV (*Rozporządzenie Rady Ministra w sprawie organizowania regionalnych przewozów pasażerskich*) vom 21.04.2004 geregelt. Sie betreffen:

- Die Ermittlung der Nachfrage auf den SPNV-Strecken (Aspekte, die dabei Berücksichtigung finden sollen, sind in §3 der Verordnung vorgegeben; diese Aufgabe wird entweder an die PKP bzw. an externe Firmen vergeben)
- Auswahl der Eisenbahnunternehmer und Abschluss von Verträgen mit den Eisenbahnunternehmern bzgl. der Organisation und Finanzierung
- Erstellung und Einführung eines Planes der SPNV-Verbindungen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmern
- Bewertung und Kontrolle der Ausführung von Beförderungsleistungen

Die oben beschriebenen Aufgaben nimmt in der Wojewodschaft Niederschlesien eine spezielle SPNV-Abteilung im **Marschall**samt wahr. Hinzu kommen weitere Aufgaben wie: Beurteilung der Anträge zur Streichung von Zugfahrten und Stilllegung von Eisenbahnstrecken sowie die Erstellung der Ausschreibungen in Anlehnung an das Gesetz über öffentliche Bestellung von Dienstleistungen im SPNV (*ustawa zamówień publicznych na zlecenie usług w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych*).



**Abb. 33: SPNV Organisation in Polen**

Quelle: eigene Darstellung

Der SPNV-Markt gehört in Polen nach wie vor der PKP (Polnische Staatsbahnen). Infolge des Gesetzes zur Restrukturisierung, Kommerzialisierung und Privatisierung der PKP vom 08.09.2000, wurde die polnische Eisenbahngesellschaft PKP SA gegründet. Aus dieser Aktiengesellschaft bildeten sich mehrere Tochtergesellschaften heraus (vgl. Abb. 33). Alle Gesellschaften sind zwar rechtlich eigenständig, werden jedoch wirtschaftlich von der Muttergesellschaft kontrolliert. Die PKP Regionalbahnen GmbH besteht aus 16 Filialen in den einzelnen Wojewodschaften.

Die niederschlesische Filiale mit dem Sitz in Breslau entstand als sog. Niederschlesische Regionalbahnen GmbH (Dolnośląskie Koleje Regionalne Sp. z o.o.) im Jahr 2002. Sie stellt eine selbständige Einheit dar, die im Rahmen der Warschauer PKP Regionalverkehr arbeitet und nur für den regionalen Verkehr (in den Grenzen der **Wojewodschaft**) zuständig ist.

Ein nennenswertes Problem des polnischen SPNV-Marktes ist der Zugang zu ihm. Nach dem EU-Beitritt Polens wurden die Zugangsbeschränkungen offiziell aufgehoben. „Die Eisenbahnunternehmen haben das Recht den minimalen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu erhalten“ (§28k1a *ustawa zamówień publicznych na zlecenie usług w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych*).

Dieses Recht bekommen sie nach dem Abschluss von bestimmten Verträgen mit den Infrastrukturverwaltern (§28k2). Dazu ist eine entsprechende Gebühr zu entrichten (§28k4 *ustawa zamówień publicznych na zlecenie usług w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych*). De facto hat jedoch die PKP weiterhin das Monopol, da über den Zugang zur Schieneninfrastruktur nach wie vor die PKP PLK entscheidet. Sie versucht die Konkurrenz von der PKP Gruppe fern zu halten. Die schwer erfüllbaren Zugangsbedingungen sind auf der Internetseite der PLK veröffentlicht (<http://www.plk-sa.pl/>).

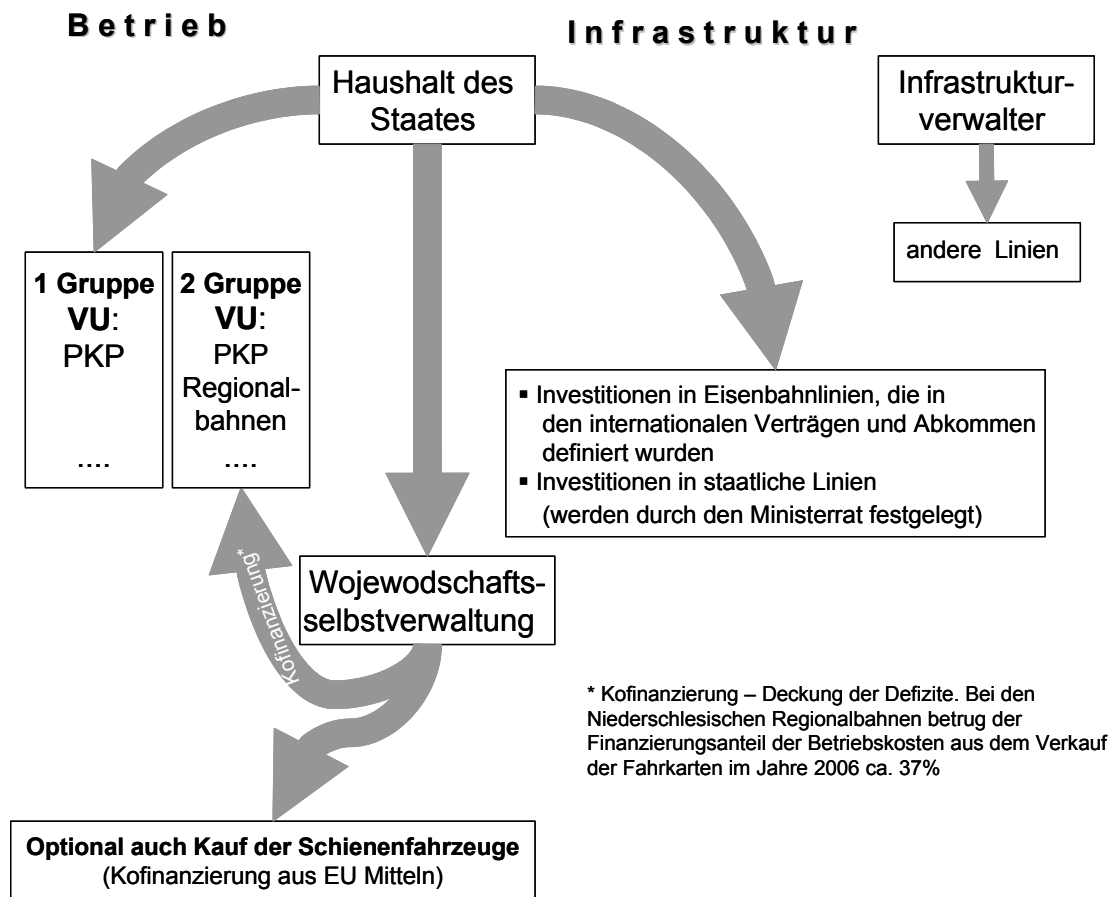


Abb. 34: Finanzierung des SPNV in Polen

Quelle: eigene Darstellung

Finanzierung

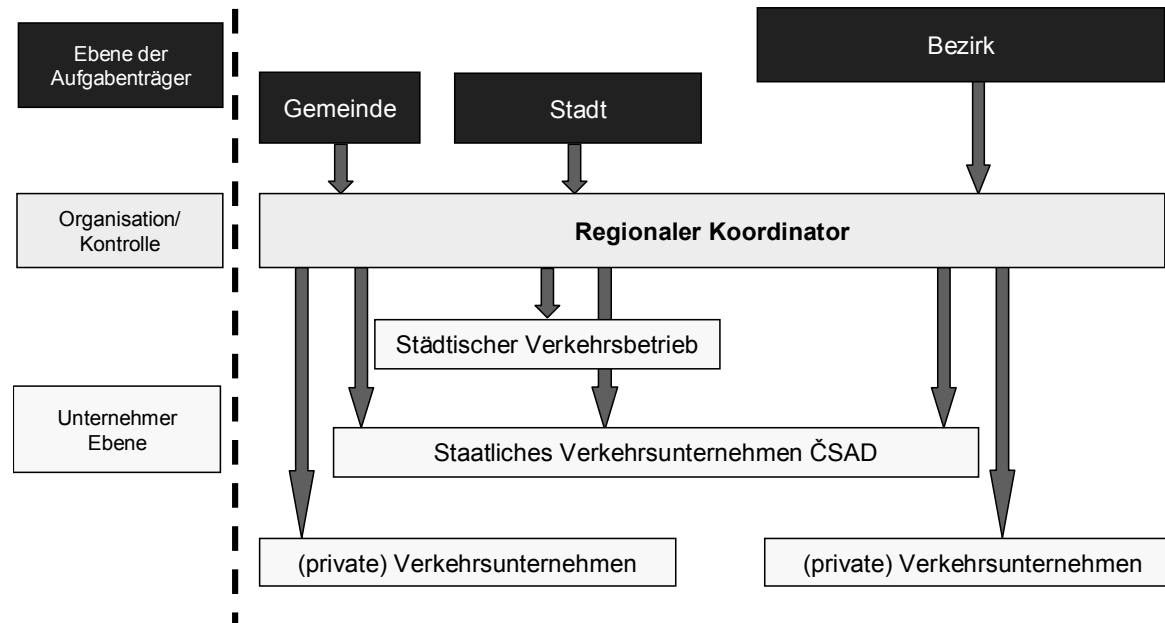
Die Finanzierung des SPNV in Polen hängt von der Bedeutung der Eisenbahnlinie ab. Dazu wurde eine Unterteilung in zwei Gruppen vorgenommen: Linien mit einer staatlichen Bedeutung (zur Zeit ca. die Hälfte der Eisenbahnlinien) und andere Linien. Die Kosten der Investitionen auf den staatlichen Linien und auf den Linien, die im Rahmen der internationalen Verträge und Abkommen geregelt wurden (AGC, AGTC), werden durch den Staat übernommen. Die Kosten der Infrastruktur auf den anderen Linien muss der Infrastrukturverwalter tragen. Sie können jedoch auch durch die Wojewodschafts-selbstverwaltung übernommen werden. Auch die Finanzierung des Eisenbahnbetriebs hängt mit der zuständigen Ebene zusammen. Für die Finanzierung der regionalen SPNV Leistungen ist die Wojewodschafts-selbstverwaltung zuständig (vgl. Abb. 34).

Tschechien

In der Tschechischen Republik ist der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** seit 2005 vollständig regionalisiert. Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wurden viele, bisher staatliche Aufgaben, auf die Ebene der Bezirke (**kraj**) übertragen. Die Bezirke sind für die Bestellung des regionalen, schieneengebundenen und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Sie können selbst entscheiden, wie viel Finanzmittel der ÖPNV erhält und was davon dem ergänzenden SPNV zur Verfügung gestellt wird [(Bahngesetz 266/1994 (§ 19a, 19b) mit Verordnungen]. Die Bezirke können den Umfang der ÖPNV-Leistungen selbst bestimmen. Gleichzeitig sind sie verpflichtet, die eventuellen Betriebsverluste durch Ausgleichszahlungen zu decken. Die Bündelung der Kompetenzen auf der (Bezirks-) Ebene ist für den ÖPNV in Tschechien sehr wichtig. Sie bedeutet einerseits die Rückkehr zur alten Tradition, andererseits verspricht sie Effizienzsteigerungen im ÖPNV.

In den letzten Jahren kam es in der Tschechischen Republik zur Herausbildung erster Verkehrsverbünde. Zur Unterstützung der Bemühungen auf dem Weg der Entwicklung der Verbundverkehre in Tschechien entstand am 15. September 2004 eine spezielle Organisation: „Tschechischer Verband der Organisatoren des ÖPNV“ (*Česká asociace organizátorů veřejné dopravy*) mit Sitz in Ostrava. Der Begriff „Verkehrsverbund“ wird dort jedoch nicht verwendet. Stattdessen werden die Strukturen als IDS – Integriertes Verkehrssystem bezeichnet. Sie entstanden meist in Agglomerationsräumen und besitzen, im Gegensatz zu vielen deutschen Verkehrsverbänden, meist eher kleinräumigen Charakter. Dabei ist das ÖPNV-Angebot der ländlichen Gebiete jedoch noch nicht vollständig integriert. Zugleich ist die Bestellung der einzelnen Verkehrsdienste noch nicht optimal verknüpft. Die organisatorische Funktion übernimmt einer der Besteller (teil-

weise auch ein Verkehrsunternehmen). Diese „Verbünde“ sind unterschiedlich organisiert. Die meisten weisen einen dreistufigen Aufbau auf. Die erste Stufe bilden hier die Aufgabenträger (Gemeinden, Städte und Bezirke), die letzte die Verkehrsunternehmen. Dazwischen stehen sogenannte regionale Organisatoren/Koordinatoren (*koordinátor*) (vgl. Abb. 35).



**Abb. 35: Dreistufiger Aufbau des Tschechischen Verbandes der Organisatoren des ÖPNV**

Quelle: eigene Darstellung

Dreistufige Systeme des ÖPNV existieren in Prag (Koordinator: ROPID, eine Organisationsgesellschaft), im Bezirk Südmähren (KORDIS, eine GmbH), im Bezirk Nordmähren (KODIS, eine GmbH) und im Bezirk Hradec Králové (OREDO, eine GmbH). Weitere Verbünde entstehen nach dem dreistufigen Aufbaumodell gegenwärtig im Bezirk Plzeň (Plzeňský holding, eine AG), im Bezirk Liberec (KORID LK, eine AG) und im Bezirk Karlsbad (KIDS, eine Beitragsorganisation). Ob ein Koordinator eingesetzt werden soll, ist in der Tschechischen Republik gesetzlich nicht geregelt. Neben den dreistufigen gibt es auch zweistufige Modelle. Die Koordinationsfunktion wird hier entweder von Bezirken (z. B. Bezirk Olomouc) oder von einem Verkehrsunternehmen (z. B. in České Budějovice) wahrgenommen. Dort, wo der öffentliche Personennahverkehr von mehreren Bestellern abgewickelt wird, ist ein Koordinator von großer Bedeutung. In der ČR wurden den Verkehrsverbänden oft nicht die erforderlichen Kompetenzen übertragen um z.B. selbstständig Verkehrsverträge zu schließen. Sie sind eher als Ansprechpartner für die einzelnen Besteller (Aufgabenträger) zu sehen und bereiten die Unterlagen für Entscheidungsprozesse vor.

Tschechischer Hauptbetreiber auf dem Markt der Eisenbahnverkehrsunternehmer ist die tschechische Eisenbahngesellschaft [*České drahy (ČD)*]. Sie besitzt seit dem 1. Januar 2003 den Status einer Aktiengesellschaft. Deren Gründung erfolgte auf der Basis des Gesetzes Nr. 77/2002 über die Aktiengesellschaft Tschechische Bahnen. Infolge dieser Reform wurde die ČD a. s. gegründet und von der im staatlichen Direktigentum gebliebenen Infrastruktur getrennt. Für die Verwaltung der Staatsinfrastruktur wurde die „Verwaltung des Eisenbahnverkehrsweges, staatliche Organisation“ (*Správa železniční dopravní cesty s.o., SŽDC*) gegründet. Seit dieser Bahnreform sichert die ČD den Betrieb der Infrastruktur und den Bahnbetrieb.

### SPNV

Die Organisation und Finanzierung des regionalen SPNV (sog. Grundbedienung nach § 39.1.a des Gesetzes Nr. 266/1994 Sb. über die Bahnen, in der Praxis vor allem Personen- und Eilzüge) liegt seit dem Jahr 2005 im Kompetenzbereich der Bezirksselbstverwaltung. Darüber hinaus bestellt die überregionalen Züge (vor allem Schnellzüge) das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik als sog. Verkehrsbedürfnisse des Staates (§ 39.1.b des Bahngesetzes). Zur Sicherung des öffentlichen Interesses schließen die Aufgabenträger Verträge mit den Betreibern (ČD und andere Eisenbahnverkehrsunternehmer) ab.

Auf der Ebene des Ministeriums nimmt diese Aufgabe die Abteilung für öffentlichen Verkehr (*odbor veřejné dopravy*) wahr. Auf der Ebene der Bezirke gibt es verschiedene Organisationsformen, in der Regel Abteilungen für Verkehr und Straßenwirtschaft (*Odbor dopravy a silničního hospodářství*) bei den Krajs.

Auf dem Markt der EVU dominieren nach wie vor die Tschechischen Bahnen AG, ehemaliger Nationalbetreiber in der Tschechischen Republik. Daneben betreiben auch erste Privatunternehmen die Eisenbahnverkehre, wie Viamont (Trutnov – Svoboda nad Úpou, Kraslice – Sokolov, Karlovy Vary – Mariánské Lázně), Connex (Sumpperk – Sobotin/Kouty n/D) und das Unternehmen JHMD, s.r.o. (Schmalspurbahnnetz in Südböhmen). Diese Verkehre sind aber für die Marktstrukturierung nicht relevant. Einzelne Regionen versuchen schon seit mehreren Jahre das öffentliche Interesse für dieses Thema zu wecken. Deutlich wird, dass der regulierte Wettbewerb beim SPNV in Tschechien noch in der Anfangsphase steckt.

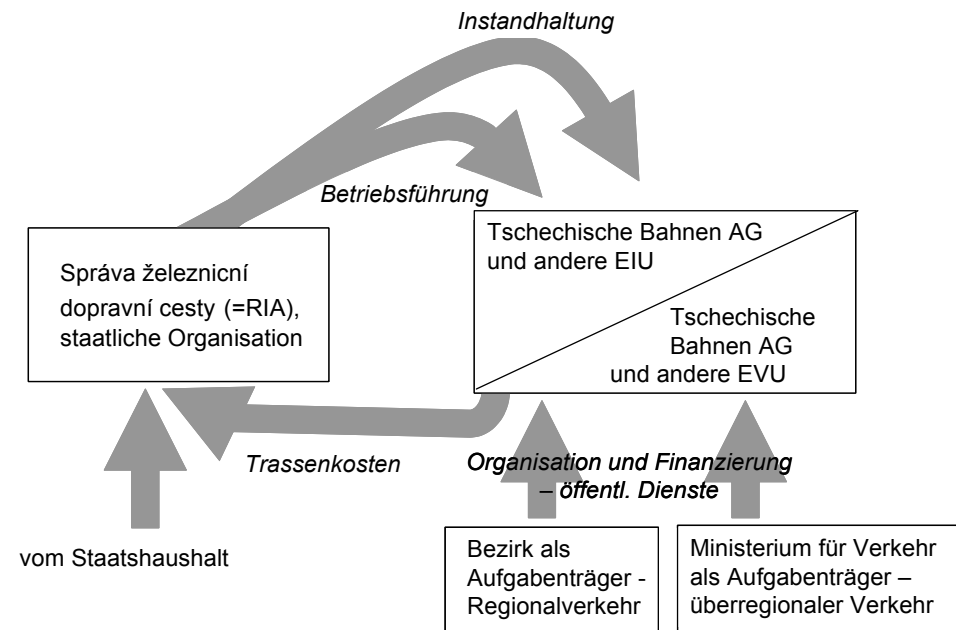
Die Tschechische Bahn AG nimmt gegenwärtig die Rolle eines Verkehrsunternehmens und eines Infrastrukturunternehmens wahr. Als Infrastrukturmanager ist die staatliche Organisation SZDC (Verwaltung der Eisenbahnstrecken) zuständig. Zur Zeit besteht die Absicht, die ČD Cargo als Tochtergesellschaft einzubinden und zukünftig auch andere Tochtergesellschaften zu gründen.

Die rechtlichen Barrieren, in den Markt einzutreten sind größtenteils aufgehoben. Dabei gibt es aber weiterhin bestimmte technische Probleme (elektromagnetische Kompatibilität) und die direkte Vergabe der öffentlichen Dienste erschwert noch immer den Zugang zum Verkehrsmarkt für „externe“ Verkehrsunternehmen.

Anders als in Polen gibt es in Tschechien weniger Stilllegungen einzelner Strecken. Das Problem besteht gegenwärtig vielmehr darin, dass trotz eines breiten Angebotes die Qualität nach wie vor relativ gering ist und die Regionen keine Möglichkeiten zur Finanzierung besitzen, um die Qualität zu erhöhen. Nach der Regionalisierung wurde ferner beklagt, dass die regionalen Angebote untereinander nicht optimal verknüpft sind.

#### Finanzierung

Die Infrastruktur aller Eisenbahnstrecken befindet sich in staatlichem Eigentum. Ihre Instandhaltung, Betriebsführung und Modernisierung wird durch Trassenzahlungen und aus dem Staatshaushalt finanziert. Die Betriebsleistungen auf den Strecken werden von einzelnen Aufgabenträger (d.h. Staat, Bezirke) finanziert (vgl. Abb. 36).



**Abb. 36: Finanzierung der SPNV in der Tschechischen Republik**

Quelle: eigene Darstellung



## 6. Bestehende Kooperationsstrukturen in deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum

In den europäischen Grenzräumen hat sich bereits eine Vielfalt an Kooperationsformen herausgebildet. Diese Formen unterscheiden sich untereinander bzgl. der Handlungsebene, des Formalisierungsgrades, der rechtlichen Form der Zusammenarbeit und der Inhalte der Zusammenarbeit.

Die meisten Grenzräume verfügen bereits über verschiedene Koordinierungsstrukturen auf unterschiedlichen Ebenen. Auf nationaler Ebene übernehmen diese Rolle meist zwischenstaatliche Regierungskommissionen für grenznahe Fragen (z.B. deutsch-niederländische, deutsch-französische Regierungskommissionen). Als grenzüberschreitende kommunale bzw. regionale Zusammenschlüsse fungieren in Europa sog. Euregios/Euroregionen. In Deutschland erstrecken diese sich fast flächendeckend entlang der gesamten Grenzlänge. Des Weiteren gibt es in manchen Grenzräumen sog. Regionalkommissionen – Vereinigungen der deutschen Länder mit deren Pendanten aus den Nachbarstaaten (Großregion SaarLorLux). Auf der kommunalen Ebene erfolgt die Kooperation im Rahmen von direkten, interkommunalen Kontakten über die Grenzen hinweg.

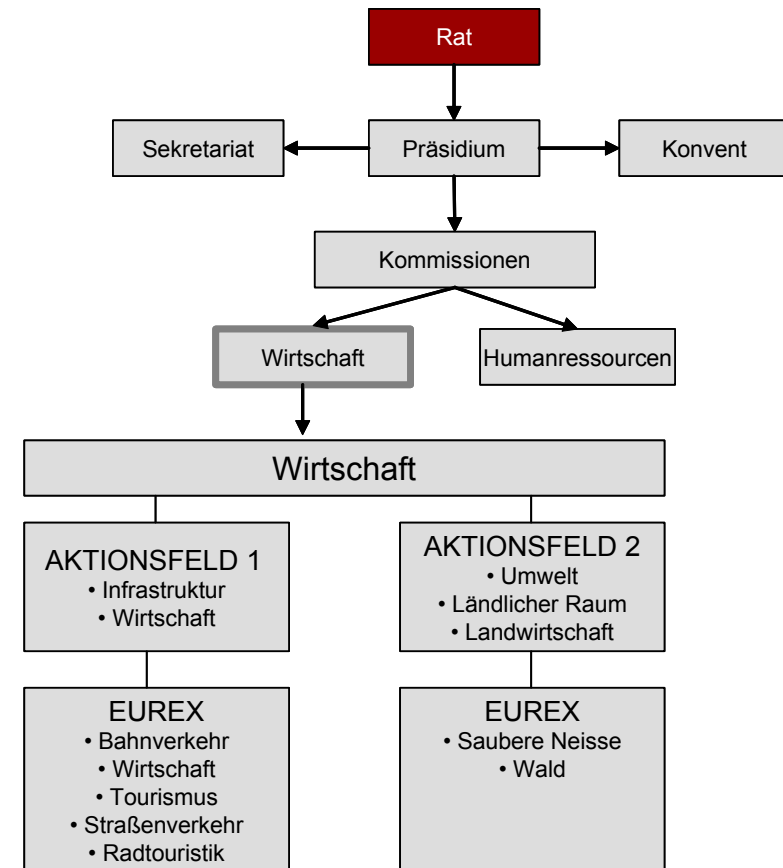
Bereits am Anfang der 1990er Jahre haben sich im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum erste Plattformen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit herausgebildet (vgl. Tab. 5), die insbesondere bei der Bearbeitung eines grenzüberschreitenden VEP hilfreich sein können. Auf der nationalen Ebene ist das vor allem die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die u.a. die regionalen grenzüberschreitenden Initiativen unterstützt. Im Rahmen der Kommission existieren vier Fachausschüsse. Für die VEPs wäre besonders der Ausschuss für Raumordnung einzubinden. Im Deutsch-Tschechischen Grenzraum bestanden zur Zeit der durchgeführten Analysen keine dieser Strukturen.

Als weiterer wichtiger Partner im grenzüberschreitenden VEP-Prozess sind die Euroregionen zu nennen. Sie haben sich inzwischen als wichtige Kooperationsplattformen positioniert und somit viele Erfahrungen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sammeln können. Die deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Euroregionen sind kommunale Zusammenschlüsse, die eine entsprechende Organisationsstruktur gebildet haben. Abb. 37 zeigt die Organisation der Euroregion Neisse. Als höchstes Organ fungiert der Rat. Das Präsidium ist das ausführende Organ. Beide Spitzenorgane (Rat und Präsidium bzw. Vorstand) sind durch Landräte auf deutscher Seite und Bürgermeister auf polnischer Seite besetzt. Euroregionen sind fachübergreifende Konstrukte. Die fachliche Zusammenarbeit erfolgt in Arbeitsgruppen/Expertengruppen. Die fachliche Arbeit der Euroregionen spielt sich innerhalb dieser euroregionalen Expertengruppen ab. In der Euroregion Neisse existieren die verkehrsrelevanten Expertengruppen Straßenverkehr und Bahnverkehr. Diese setzen sich aus Fachvertretern der drei Länder zusammen (vgl. Abb. 37).

Ebene	Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit	
	POLEN	TSCHECHIEN
<b>Nationale Ebene</b>	<p><b>Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit</b></p> <p><u>Mitglieder auf deutscher Seite:</u></p> <p>das Auswärtige Amt und Vertreter aus weiteren Bundesministerien sowie aus jenen Bundesländern, in deren Aufgabenbereich die regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fällt</p> <p><u>Mitglieder auf polnischer Seite:</u></p> <p>Vertreter des Innenministerium sowie Vertreter von Regierung und Woiwodschaften. Auch die EU-Kommission kann Teilnehmer zu den Sitzungen entsenden</p>	<p><b>Deutsch-Tschechische Arbeitsgruppe für Raumentwicklung (in der Vorbereitung)</b></p> <p><b>Sächsisch-tschechische Arbeitsgruppe für grenzüberschreitende Zusammenarbeit</b></p>
<b>Regionale und kommunale Ebene</b>	<p><b>Euroregionen</b> (als grenzüberschreitende Konstrukte noch nicht rechtsfähig)</p> <p><b>Direkte interkommunale Zusammenarbeit/</b> Ad hoc Kontakte der Verwaltungen (z.B. Im Rahmen der Europastadt Görlitz-Zgorzelec)</p> <p>Gemeinsame Stadtverordneten Versammlung</p>	<p><b>Euroregionen</b> (als grenzüberschreitende Konstrukte noch nicht rechtsfähig)</p> <p><b>Direkte interkommunale Zusammenarbeit/</b> Ad hoc Kontakte der Verwaltungen</p>

**Tab. 5: Kopperationsstrukturen grenzüberschreitender Zusammenarbeit im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum**

Quelle: eigene Darstellung



**Abb. 37: Organisation der Euroregion Neisse**

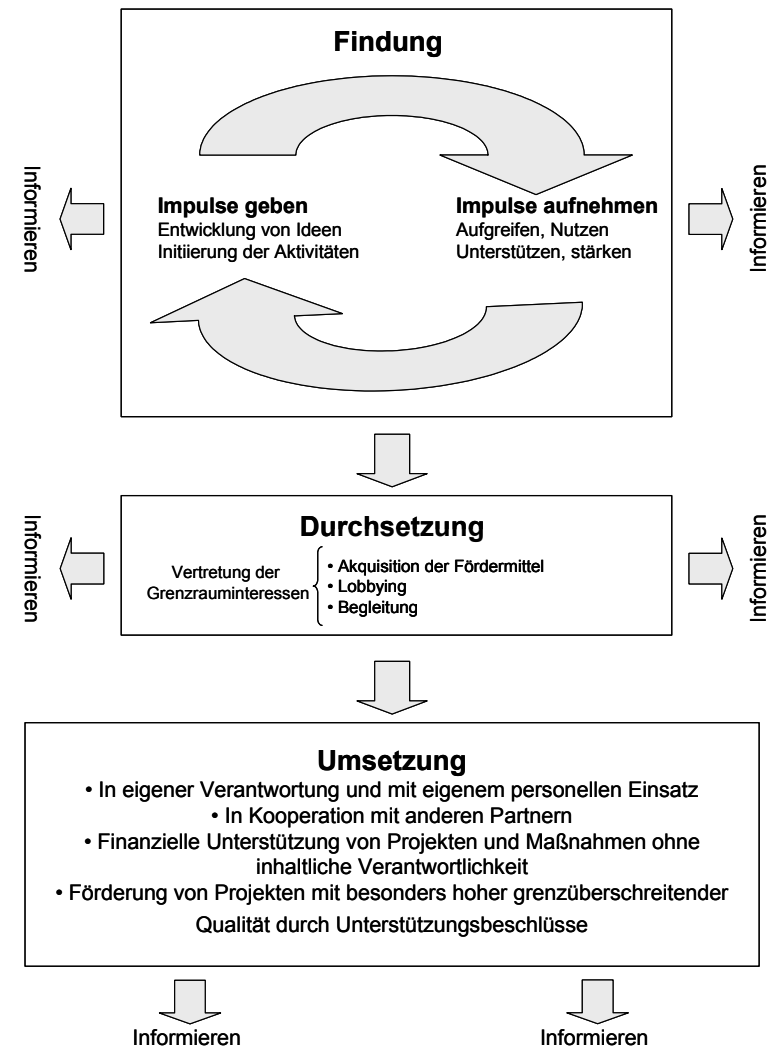
Quelle: eigene Darstellung



Die Mitglieder der Euroregionalen Expertengruppe (EUREX) einigen sich auf fachliche Ziele in der Regionalentwicklung und schlagen diese dem Rat, dem Präsidium, der Euroregionalen Kommission und dem Sekretariat vor. Des Weiteren initiieren sie Projekte und geben Stellungnahmen zu zukünftigen Projektvorhaben ab. Sie treten mindestens dreimal jährlich zusammen. Die konkreten thematischen Arbeitsinhalte der EUREX werden jährlich in einem Arbeitsplan festgeschrieben, dennoch können die Mitglieder der Euroregion aktuelle Themenvorschläge flexibel einbringen und die Schwerpunkte verschieben. Die Treffen werden durch die jeweilige Euroregion-Geschäftsstelle vorbereitet. Als Vertreter werden die Fachplaner der Stadtverwaltungen und Kreise in die Expertengruppen entsandt. Zusätzlich sind die Mitarbeiter der jeweiligen Geschäftsstelle anwesend. Zu informativen Vorträgen oder zur Vorstellung neuer Projekte werden externe Fachleute eingeladen. Ziel ist es Denkanstöße, für neue Projekte zu geben und gegebenenfalls Unterstützung durch die Partner der anderen Länder zu erlangen. Die fachlichen Vertreter nutzen die Treffen der Expertengruppe, um sich über geplante Projekte und aktuelle Entwicklungen in den Ländern auszutauschen. Gemeinsam erarbeiten sie Ziele und Vorschläge, die der Euroregion zur Konkretisierung ihrer Positionen, auch im Bereich der Verkehrsplanung dienen.

Die potentielle Rolle der Euroregionen in Fachplanungsprozessen wird in der Abb. 38 dargestellt. Ohne eigene Entscheidungskompetenz und direkte Zuständigkeit wirken die Euroregionen in erster Linie als Initiator, Moderator, Berater etc.

Die fachliche Arbeit spielt sich auch im Rahmen direkter interkommunaler Zusammenarbeit ab (z.B. zwischen den Doppelstädten Görlitz – Zgorzelec, Guben-Gubin, Frankfurt – Słubice). So besteht zwischen den Städten Görlitz und Zgorzelec inzwischen ein Kooperationsvertrag. Die Zusammenarbeit erfolgt seitdem im Rahmen einer bilateralen Arbeitsgemeinschaft. Die Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Verkehr stimmen sich vorrangig über die laufende Arbeit ab. Die Zusammenarbeit zielt darauf ab, verkehrliche Engpässen aufzudecken und grenzüberschreitende Maßnahmen vorschläge zu diskutieren. Bearbeiterteams von VEP wären gut beraten, auf solche Strukturen zurückzugreifen.



**Abb. 38: Potentielle Rolle der Euroregionen in Fachplanungsprozessen**

Quelle: Schöne, M. (2006): S. 136

Neben der dargestellten Beispielen institutionalisierter Kooperationsstrukturen, gibt es in dem deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen eine ganze Reihe an projektbezogenen Kooperationen sowie fachliche ad hoc Kontakte zwischen den Verwaltungen beiderseits der Grenze.

## 7. Fazit und Ausblick

In den Kapiteln 1-7 wurden erste nutzbare Kooperationsansätze aber auch einige Probleme und Unterschiede präsentiert, die bei einer grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungsplanung hinderlich sein können. Einige davon sind kaum beeinflussbar. Die Staaten Polen und Tschechien sind noch junge Demokratien, die u. a. durch politische Instabilitäten und Fluktuationen gekennzeichnet sind. Sie unterliegen gegenwärtig dynamischen Veränderungsprozessen und stehen als Folge des Beitritts zur EU unter einem großen Anpassungsdruck. Dieser Druck betrifft vor allem die Rechtsanpassung. Er wird aber auch durch die bestehenden Förderbedingungen verursacht.

Schwierigkeiten bei grenzüberschreitenden Planungen sind deshalb in besonderem Maß durch eine gut durchdachte Organisation des Planungsprozesses und seiner Kommunikationsstrukturen zu mindern.

Die fehlende Kompatibilität der Verwaltungsstrukturen und unterschiedlichen Trägerschaften führen häufig dazu, dass an einer gemeinsamen Planung sehr unterschiedliche Akteure und Entscheidungsebenen beteiligt sind. Hierfür sind einvernehmlich Ausgleichsebenen und besondere Abläufe zu vereinbaren.

Unabhängig von den Dezentralisierungsprozessen, die sowohl in Polen als auch in Tschechien in Gang gesetzt wurden, ist zu beachten, dass die „Zentrale“ immer noch eine große Rolle spielt. Zumindest übergangsweise sollte deshalb mit den zentralen bzw. regionalen Vertretern geklärt werden, in welchem Umfang sie an Planungen und Entscheidungen beteiligt werden wollen.

Ein gewisser Ausgleich kann durch die Abstimmung und eine bessere Nutzung der inhaltlichen Überschneidungen von Plänen/Programmen gewährleistet werden. Vor diesem Hintergrund wäre eine Abstimmung der Dokumente in Erwägung zu ziehen. Die raumordnerischen Dokumente weisen in allen drei Ländern Ähnlichkeiten bzgl. der Aufstellungsmethodik und der Inhalte auf. Im verkehrsplanerischen Bereich existieren jedoch zahlreiche Unterschiede. Zu den wichtigsten gehört, dass sowohl in Polen als auch in Tschechien deutlich weniger, insbesondere informelle Pläne im Bereich Verkehr vorhanden sind. Deshalb wird in vielen Städten und Regionen nicht auf diese zurückzugreifen sein. Obwohl sich die Situation schrittweise ändert, ist die Erstellung von VEP bzw. SUTPs dort noch ein Novum.

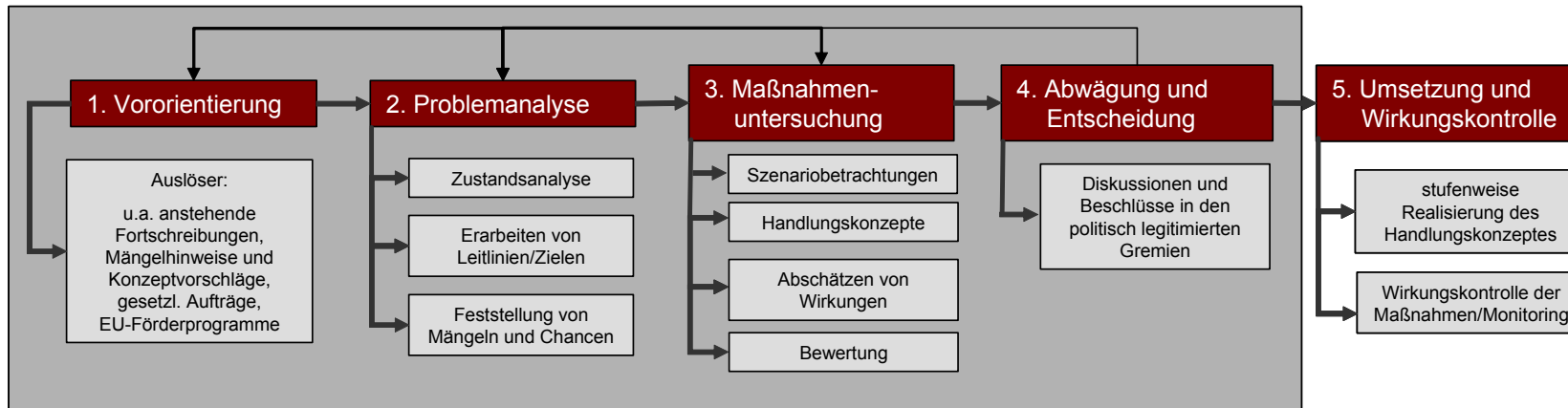
Konkretisierende Hinweise insbesondere zu Fragen der Organisation und Kommunikation von grenzüberschreitenden VEP-Prozessen werden nachfolgend im Teil B als Leitfaden gegeben.



## Teil B – Arbeitshilfen, Hinweise und Empfehlungen für grenzüberschreitende integrierte Verkehrsentwicklungsplanungen (VEP)

### 1. Einführung

Teil B des Leitfadens stellt die Schritte einer grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungsplanung der Phasen 1-4 des im Kapitel 2.1. eingeführten Planungsprozesses (vgl. Abb. 5, S. 17) dar. Mit jedem Schritt werden zunächst grenzraumspezifische Fragen ausgesprochen und möglichst allgemeingültige Handlungsempfehlungen zu kooperativen, verfahrenstechnischen und methodischen Fragen gegeben (ergänzende Hinweise zum Gebrauch des Teils B befinden sich im Kapitel 0 – Ziele, Aufbau und Zielgruppen des Leitfadens).



**Abb. 39: Planungsprozess in Anlehnung an den Leitfaden für Verkehrsplanungen (FGSV 2001)**

Die dargestellten Verfahrensschritte kennzeichnen den Gesamtprozess. Im konkreten Anwendungsfall ist von einem iterativen Vorgehen mit Rückkopplungen auszugehen. Dabei können orts- und problemspezifische Modifikation und Sonderschritte, ggf. auch ein Tauschen der Reihenfolge von Verfahrensschritten erforderlich sein. In den nächsten Kapiteln werden für jede Phase des in Abb. 39 dargestellten Planungsprozesses mögliche Arbeitsschritte angegeben und unter besonderer Berücksichtigung grenzspezifischer Fragen beschrieben.

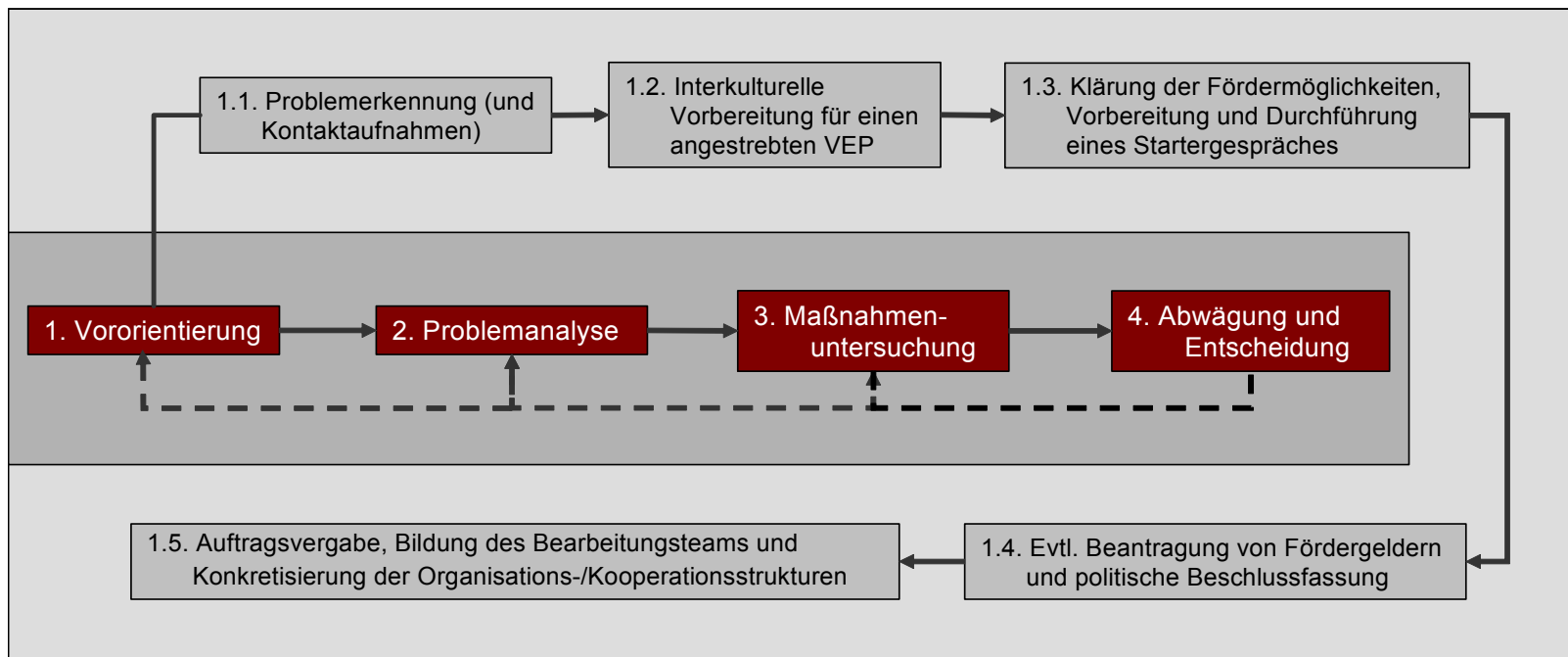


## 2. Phasen der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung

### Phase 1: Vororientierung

#### Einführung und Ablaufschema

In der Vororientierungsphase wird der verkehrsplanerische Handlungsbedarf geklärt. Damit dient sie sowohl einer ersten Überprüfung der Relevanz aufgezeigter Probleme als auch der Abgrenzung möglicher Frage-, Problem- und Aufgabenstellungen. Zudem werden grundsätzliche Vorabgespräche hinsichtlich der weiteren Organisation des Planungsprozesses vorgenommen, wobei es sich empfiehlt, entscheidungslegitimierte politische Gremien einzubinden. Aufgrund dessen, dass die Vororientierung bei grenzüberschreitenden Planungen ein sensibles und umfangreiches Aufgabenfeld mit zahlreichen zusätzlichen Einzelschritten gegenüber der Vororientierungsphase bei nationalen Planungen ist, fällt ihre Darstellung gegenüber den nachfolgenden Phasen umfangreicher aus. Abb. 40 zeigt einzelne Schritte, die bei grenzüberschreitenden Planungen in der Phase der Vororientierung durchlaufen werden können und die hier als Bezug für Empfehlungen und Hinweise dienen.



**Abb. 40: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Vororientierung**

Quelle: eigene Darstellung

## Schritt 1.1. Problemerkennung (und Kontaktaufnahmen)

Auslöser für planerische Aktivitäten sind i.d.R. fachliche Impulse, die aus neuen fachlichen Erkenntnissen, örtlichen Analysen und Mängel einschätzungen oder den regelmäßigen Fortschreibungserfordernissen von Plänen resultieren. Neben den fachlichen kommen auch viele Impulse von außen aus Politik, von Verbänden und Bürgern, die ebenfalls planauslösend sein können. Ein wichtiger Auslöser von grenzüberschreitenden Planungen können die Förderprogramme sein, die die finanzielle Unterstützung der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Grenzraum gewährleisten.

### **Empfehlung: Initiativargument EU-Förderung**

Die EU fördert mit verschiedenen Programmen Maßnahmen zur Planung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Förderung von Maßnahmen wird erleichtert, wenn sie aus nachhaltigen strategischen Rahmenplänen abgeleitet werden (vgl. z.B. das Programm CIVITAS, an dem Städte teilnehmen können, wenn sie einen beschlossenen Sustainable Urban Transport Plan haben (SUTP)). Die Erarbeitung von grenzüberschreitenden VEP kann im Rahmen von INTERREG IV gezielt gefördert werden. Auch das kann bereits ein wichtiger Planungsanlass sein. Wurde ein Rahmenplan Verkehr mit EU-Mitteln erarbeitet, ist die Förderung der daraus abzuleitenden Maßnahmen eine logische Konsequenz. Damit ist bereits die Existenz eines EU-geförderten VEP ein Wettbewerbsvorteil beim Einwerben für EU-Mittel für konkrete Maßnahmen gegenüber Regionen/Planungsräumen ohne einen solchen.

### **Empfehlung: Kontaktaufnahme**

Die Kontaktaufnahme kann entweder gemeinsam, z.B. im Rahmen bestehender euroregionaler Arbeitsgruppen, oder durch eine Seite initiiert werden. In dem zweiten Fall sind die entsprechenden Kontakte auf der anderen Seite der Grenze zu sondieren. Dazu empfiehlt sich die direkte Ansprache der zuständigen Spiegelverwaltungen bzw. Ansprache der euroregionalen Geschäftsstellen, die als Ver- und Übermittler fungieren. Eine Hilfestellung in dieser Hinsicht soll auch das Kapitel 1.2. des Leitfadens darstellen. Mit der Argumentationshilfe einer in Aussicht gestellten Förderung lassen sich die Sondierungsgespräche der fachlich zuständigen Stellen in der Grenzregion leichter führen. Sie helfen, den Kooperationswillen der Partner, insbesondere derer, die mit finanziellen Problemen zu kämpfen haben, zu erhöhen.



**Adressenverzeichnis  
euroregionaler  
Geschäftsstellen  
im Anhang I**

Bereits bei der Kontaktaufnahme sind die interkulturellen Unterschiede zu berücksichtigen. Für die Kontaktaufnahme in Polen und Tschechien, wo interpersonellen Aspekten sehr große Bedeutung beigemessen wird, ist es empfehlenswert, neben postalischen und telefonischen Kontakten auch persönliche Zusammenkünfte und gegenseitige Besuche zu organisieren (siehe weitere Hinweise zum Folgeschritt 1.2.).



## Schritt 1.2. Interkulturelle Vorbereitung für einen angestrebten VEP

Es empfiehlt sich, zu Beginn des Prozesses mit allen beteiligten Mitarbeitern und Akteuren eine „interkulturelle Vorbereitung“ durchzuführen. Dieser Schritt umfasst die Auseinandersetzung mit den Grundsätzen und Regeln der interkulturellen Kommunikation, des gemeinsamen Handelns über die Grenze hinweg und das Kennenlernen der wichtigsten interkulturellen Unterschiede. Diese Kenntnisse sollten frühzeitig erworben werden, weil sie bereits bei der Kontaktaufnahme, vor allem aber bei der Entwicklung gemeinsamer Ideen von großer Bedeutung sind. Dadurch werden kulturelle Missverständnisse vermieden und die Befähigung, in einem anderen Land zu agieren, gefördert. Nach Möglichkeit sollten die Hauptakteure jeweils beide Sprachen beherrschen.

### **Empfehlung: Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Kulturstandards**

Das nachbarschaftliche Kennlernen der Kulturstandards erleichtert die Aneignung interkultureller Kompetenz. Grenzüberschreitende **interkulturelle Kompetenz** ist die Bereitschaft und Fähigkeit, Denkweisen, Wahrnehmungen, Werte, Normen, Verhaltensregeln aber auch Probleme des ausländischen Kooperationspartners zu verstehen, zu respektieren und mit diesen umzugehen. Interkulturelle Kompetenz soll Kommunikations- und Handlungsfähigkeit verleihen und Missverständnisse und Fehlinterpretationen vermeiden helfen. Interkulturelle Kompetenz kann im Zuge von Lernprozessen erworben werden. Gute Möglichkeiten dazu bieten **interkulturellen Trainings** und **Coachings** mit individueller situationsspezifischer Beratung sowie **Auseinandersetzung mit der einschlägigen Literatur**.



**S. 124**  
**Ergänzende**  
**Literatur**

In Polen und Tschechien wird dem Personenbezug deutlich größere Bedeutung beigemessen als dies in Deutschland der Fall ist. Die Schaffung einer angenehmen Atmosphäre, die Erzeugung von Sympathie und die Vermittlung eines positiven Eindruckes stehen zunächst im Vordergrund. Durch die Benutzung vorsichtiger Formulierungen sollen Missstimmungen und konflikterzeugende Gesprächssituationen vermieden werden.

### **Empfehlung für die deutschen Kooperationspartner**

- Genügend Zeit für interpersonelle Kontakte und entspannte Gespräche einplanen
- Symbolische Gastgeschenke mitbringen
- Weniger in Schriftform kommunizieren, statt dessen mehr Zusammenkünfte, Besuche und telefonische Gespräche
- Partnern Möglichkeiten einräumen, ihre Gastfreundlichkeit demonstrieren zu können
- Flexibilität und Kreativität der Partner würdigen
- Fachkenntnisse der Partner nicht in Frage stellen
- Kommunikation zunächst konfliktvermeident pflegen

**Empfehlung: Umgang mit Sprachproblemen**

Zu den wichtigsten Kulturelementen gehört die Sprache. In den meisten Grenzräumen treffen unterschiedliche Sprachsysteme aufeinander. Diese erschweren die grenzüberschreitenden Planungen. Sprachprobleme gehören zu den Barrieren, die nur allmählich behebbar sind. Deshalb bestehen Möglichkeiten eines ersten Sympathieerwerbs in der korrekten Aussprache von Personen- und Ortsnamen.

Um aus Sprachunterschieden resultierende Probleme bereits zu Beginn des Planungsprozesses zu minimieren, gibt es unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten, die in Abhängigkeit der jeweiligen Situation angewendet werden sollten:

Option 1: Übersetzung aller Dokumente und Briefe, Anwesenheit eines Dolmetschers bei bilateralen Treffen, der auch mit dem Vokabular des jeweiligen Fachbereiches vertraut ist (Vorzugsoption)

Option 2: Einsatz bilingueller Mediatoren/Moderatoren während des gesamten Planungsprozesses

Option 3: Einigung auf eine gemeinsame andere Fremdsprache, z. B. Englisch



**Anhang C  
Aussprache**

**Empfehlung: Auseinandersetzung mit den Kooperationsgrundsätzen und Regeln**

Bei der grenzüberschreitenden Planung sollten sowohl allgemeine, d. h. für nationale Planungsräume relevante, als auch grenzraumspezifische Kooperationsgrundsätze beachtet werden.

**Allgemeine Grundsätze und Anforderungen an die Kooperation**

- Positive Grundeinstellung zur Kooperation
- „Freiwilligkeit“ der Zusammenarbeit
- Einsicht in die Notwendigkeit der Kooperation
- Fester Wille zur Kooperation
- Überwindung der Kirchturmpolitik
- Konsensprinzip
- Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität, dezentrale Zuständigkeiten akzeptieren und fördern
- Partnerschaftsprinzip, Gleichberechtigung und Gleichwertigkeit der Kooperationspartner
- „Transparenz“ gegenüber allen beteiligten Partnern
- Zielgerichtetheit
- Aufgabenteilung und Rollendifferenzierung
- Vermeidung von Kompetenz- und Strukturkonflikten
- Geeignete Kooperationsstrukturen konsensual entwickeln und festlegen
- Stabile Zusammensetzung der Kooperationsgremien, d. h. möglichst wenig Personalfuktuationen
- Kooperationsnutzen muss größer sein als der Aufwand für Kooperation (z. B. Personalkosten, Sachaufwand)

**Spezielle Grundsätze und Anforderungen an die grenzüberschreitende Kooperation**

- Parität der Strukturen, d. h. gleichgestellte Zusammensetzung hinsichtlich der Zahl, der Funktion und der Rechte der einbezogenen Akteure aus den beteiligten Ländern, wobei aufgrund der unterschiedlichen Strukturen, vor allem Verwaltungsstrukturen, i. d. R. keine absolute Parität erreicht werden kann
- Verständnis für die unterschiedlichen Ausgangs- und Problemlagen der Nachbarn, Empathie, Offenheit, Interesse gegenüber den Nachbarn, gegenseitige Wertschätzung und Sensibilität für kulturelle Unterschiede
- Vorurteile abbauen, Vertrauen aufbauen
- Beachtung mentalitätsbedingter Unterschiede, unterschiedlicher Entscheidungsstrukturen, Planungstraditionen, Planungsphilosophien und -kulturen, Planungsabläufe, geltender Normen und Standards
- Vorgabe bzw. Übernahme von Verfahren vermeiden (kein "Überstülpen")
- Abstimmung der Planungsmethoden und -abläufe mit denen der Nachbarländer
- Schaffung einer kooperationsfreundlichen Atmosphäre
- Dominanz vermeiden, kein Lehrer-Lehrling Verhältnis
- Rotationsprinzip - Wechsel von Vorsitzenden und Orten, von gemeinsamen Aktionen

**Tab. 6: Grundsätze der Kooperation und Anforderungen an die Akteure**

Quelle: eigene Darstellung

### Schritt 1.3. Klärung der Fördermöglichkeiten, Vorbereitung und Durchführung eines Startergespräches

Für die Planung in Grenzräumen stellt die Europäische Union den Mitgliedsstaaten im Rahmen unterschiedlicher Förderprogramme finanzielle Mittel zur Verfügung. Dabei kommt dem nach drei Ausrichtungen differenzierten Ziel-3-Programm „Europäische territoriale Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Strukturfondsförderung 2007-2013“ zur Zeit eine besondere Bedeutung zu.

- Ausrichtung A (INTERREG IV A): für die grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Ausrichtung B (INTERREG IV B): für die transnationale Zusammenarbeit
- Ausrichtung C (INTERREG IV C): für die interregionale Zusammenarbeit

Für die grenzüberschreitende Verkehrsentwicklungsplanung ist das **Programm INTERREG IV A** von besonderer Bedeutung, weil konzeptionelle Arbeiten, ergänzende empirische Untersuchungen und Schritte zur Vorbereitung der Planungsprozesse (z. B. gemeinsame Zusammenkünfte, Erfahrungsaustausch) aber auch investive Maßnahmen kofinanziert werden können.

#### **Empfehlung: Vorbereitung des Startergespräches**

Unter Beachtung des Staatsaufbaus und der Zuständigkeitsverteilung sollen bei der Vorbereitung eines Startergespräches der Teilnehmerkreis zwischen den fachlich zuständigen Initiatoren beiderseits der Grenze vorabgestimmt werden. Zu berücksichtigen sind z. B. **Wirtschaftsförderer, Verkehrsplanungs- und Umweltbehörden aus den Gebietskörperschaften des Planungsraumes** etc.. Dabei stellt sich die zentrale Frage, wie **Impuls ideen** und **Vorteile einer gemeinsamen Prozessgestaltung** zu kommunizieren sind. Die Überzeugungskraft, der Kooperationswille und die Motivation werden dadurch erhöht, dass genauso wie bei der Kontaktaufnahme neben den fachlichen Argumenten gleichzeitig auf die **Finanzierungsmöglichkeiten** hingewiesen wird. In Vorbereitung des Treffens ist die Sondierung der Fördermöglichkeiten bei den euroregionalen Geschäftsstellen bzw. sog. **Technischen Sekretariaten für das INTERREG-Programm** empfehlenswert.



**Kapitel 5  
Zuständigkeiten**

Tab. 7 beinhaltet eine Auflistung der Arbeitsschritte, Aufgaben und Empfehlungen, die in Vorbereitung und Durchführung eines Startergespräches zu erfüllen bzw. zu beachten sind. Dabei handelt es sich um Aspekte, die auch für die Förderantragstellung relevant sind. Viele der dargestellten Aspekte können bei einem Startergespräch nur angerissen und als Aufgabe verteilt werden.

	<b>Arbeitsschritte</b>	<b>Aufgaben und Empfehlung(en)</b>
<b>1</b>	<b>Beschreibung der Ausgangssituation, Handlungserfordernisse und Zweck der Planung</b>	Vorläufige Mängelhinweise und Handlungserfordernisse sollten in den beteiligten Staaten gesammelt werden.
<b>2</b>	<b>Beschreibung der Ziele und Absteckung des Untersuchungsrahmens</b>	Erarbeitung und Formulierung integrierter Zielfelder für unterschiedliche Bereiche, die sowohl die gemeinsamen Ziele als auch die für die jeweilige Seite spezifischen Ziele beinhalten, vor allem dort, wo unterschiedliche Entwicklungsniveaus, Problemausprägungen und Anspruchsniveaus vorzufinden sind. <i>Wichtig für die Antragstellung:</i> Darstellung der Ziele hinsichtlich einer dauerhaften grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie des fachlichen und förderpolitischen Untersuchungsrahmens.
<b>3</b>	<b>Auflistung der konkreten Aktivitäten und Projektschritte</b>	Leitfaden Kooperative Ansätze bei integrierter grenzüberschreitender Verkehrsplanung auf regionaler Ebene – Schritte von der Problemanalyse bis zur Maßnahmenuntersuchung.
<b>4</b>	<b>Abgrenzung des Untersuchungsraumes</b>	Territoriale Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsraumes.
<b>5</b>	<b>Organisation der Bearbeitung des VEP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegung des Projektträgers (Leaderprinzip). Als Projektträger für einen VEP kommen aus der umfangreichen Liste von Gebietskörperschaften die stärksten und bestaufgestellten Aufgabenträger im Verkehrsbereich in Betracht.</li> <li>▪ Festlegung der Partnerstrukturen und Auflistung der Partner aus den beteiligten Ländern einschließlich ihrer konkreten Aufgaben und Ressourcen (Zeit, Personal, Finanzmittel).</li> <li>▪ Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes.</li> <li>▪ Strategie für den Umgang mit den Sprachunterschieden, einschließlich Kalkulation.</li> <li>▪ Festlegung der geplanten öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen zur Bekanntmachung des gemeinsamen VEP in den beteiligten Staaten (Kommunikation nach Außen), einschließlich Kalkulation.</li> </ul>
<b>6</b>	<b>Weitere Aspekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Darstellung möglicher Wechselwirkungen mit anderen Planungen/Planwerken hinsichtlich der erforderlichen und zur Verfügung stehenden Daten und Planinhalte.</li> <li>▪ Analyse der Datenverfügbarkeit und Festlegung von Erhebungserfordernissen (z. B. Daten zum grenzüberschreitenden Verkehrsverhalten).</li> </ul>

**Tab. 7: Arbeitsschritte, Aufgaben und Empfehlungen für die thematische Vorbereitung und Durchführung eines Startergespräches**

Quelle: eigene Darstellung

## Schritt 1.4. Evtl. Beantragung von Fördergeldern und politische Beschlussfassung

Nach Abschluss eines Startergespräches, in dem sich beide Seiten auf die Konzipierung eines gemeinsamen EU-finanzierten Projektes zur Erstellung eines „VEP der Grenzregion“ geeinigt haben, kann die Erarbeitung eines Förderantrages erfolgen.

### **Empfehlung: Förderbedingungen**

Bei der Erarbeitung des Antrages sind folgende Förderbedingungen zu berücksichtigen:

1. In das Projekt muss mindestens ein Projektpartner aus jedem beteiligten Land einbezogen sein
2. Beide Seiten sollen auf mindestens zwei Arten zusammenarbeiten, nämlich
  - gemeinsame Ausarbeitung bzw. Planung des VEPs
  - gemeinsame Durchführung des VEPs
  - gemeinsame Personalbeteiligung für den VEP
  - gemeinsame Finanzierung des VEPs
3. Ein Lead-Partner soll die organisatorische, inhaltliche und finanzielle Gesamtverantwortung für das Projekt übernehmen, wobei an den Lead-Partner hohe Anforderungen hinsichtlich des länderübergreifenden Projektmanagements gestellt werden. Er tritt damit als administrative und führende Kraft innerhalb des Projektteams in Erscheinung, wobei den beteiligten Partnern dasselbe Mitspracherecht bei allen inhaltlichen und finanziellen Entscheidungen zukommt.
4. Der Projektantrag muss klare Ziele aufzeigen und eine detaillierte Projektbeschreibung beinhalten, aus der hervorgeht, wie diese Ziele zu erreichen sind. Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass die Projektbearbeitung innerhalb des Fördergebietes stattfindet und die Inhalte förderfähig sind.

In Deutschland sind als Fördergebiet der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwei Kreisreihen definiert, wobei für die zweite Kreisreihe die sog. Flexibilisierungsregel gilt, welche in Artikel 21 (1) der Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 definiert ist. Danach können auf Projekte der grenzübergreifenden Zusammenarbeit in diesen Gebieten maximal 20% der Gesamtausgaben des Programms entfallen.

Bei der Vorbereitung des Antrages geben die euroregionalen Geschäftsstellen und Technischen Sekretariate in Deutschland (vgl. Anhang I), spezielle Anlaufstellen in den **Marschall**ämtern in Polen sowie die Außenstelle des Zentrums für Regionalentwicklung der Tschechischen Republik in Chomutov Hilfe und Unterstützung. Darüber hinaus erteilen die polnischen und tschechischen Bezirksämter Auskunft über die Förderbedingungen und weitere wichtige Aspekte. Zudem gibt es in den Geschäftsstellen der Euroregionen Beratungstage vor Ort.

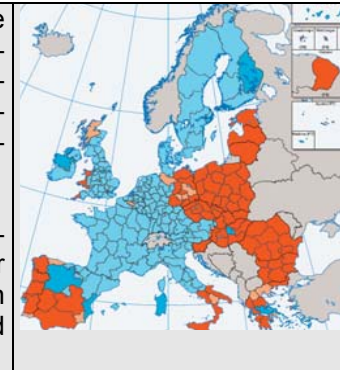


[www.interreg.brandenburg.de](http://www.interreg.brandenburg.de)  
[www.ziel3-cil3.eu](http://www.ziel3-cil3.eu)

**Empfehlung: Politische Beschlussfassung mit Antragstellung**

Die frühzeitige Einbindung der politischen Entscheidungsträger ist außerordentlich wichtig. Die Europäische Union finanziert Projekte nicht zu 100 %, sondern nur zum Teil. Dieser prozentuelle Anteil hängt von dem jeweiligen Entwicklungsstatus ab. Für die schwach entwickelten Ziel-1-Regionen (Konvergenzregionen) übernimmt die EU bis zu 75 % der Gesamtkosten (Grafik rot). In den Ziel-2-Regionen beträgt die Kostenübernahme 50% (Grafik blau). Für den Rest müssen Komplementärmittel auf kommunaler, regionaler und Landesebene bereitgestellt werden.

Die Aufstellung des regionalen grenzüberschreitenden VEP sollte durch die jeweils zuständigen parlamentarischen Gremien beschlossen und die erforderlichen Komplementärmittel freigegeben werden. Mit einer maßgeblichen EU-Finanzierung kann eine solche Beschlussfassung, die politisch nicht immer unumstritten ist, erheblich erleichtert werden. Wichtige Voraussetzung ist dabei immer eine frühzeitige Einbindung und Information der politischen Entscheidungsträger.



Nach Sicherung der Komplementärmittel kann der fertige Projektantrag in den jeweiligen Technischen Sekretariaten oder den anderen o. g. Stellen eingereicht werden. Nach Prüfung des Antrages wird von einem speziellen Begleitausschuss für die jeweilige Programmregion über die Förderung des Vorhabens entschieden.

**Schritt 1.5. Auftragsvergabe, Bildung des Bearbeitungsteams und Konkretisierung der Organisations-/Kooperationsstrukturen**

Mit den vorliegenden Beschlüssen bzw. mit Eingang der entsprechenden Förderbescheide können die von Externen zu erledigenden Aufgaben durch die federführende Einheit EU-weit ausgeschrieben werden.

**Empfehlung: Bildung des Bearbeiterteams**

Mit der zwischen den Partnern auf Auftraggeberseite abzustimmenden Leistungsbeschreibung der Ausschreibung ist sicher zu stellen, dass die Arbeitspakete in den jeweiligen Ländern nur an solche Büros gehen, die nicht nur fachlich bestens geeignet sind, sondern die sich auch mit den Gegebenheiten in den Ländern bestens auskennen. D.h., sie müssen sprachfähig sein und über Zugangsmöglichkeiten zu Informationen, Daten und Behörden verfügen.

Mit großer Wahrscheinlichkeit werden derartige Ausschreibungen zur Auswahl von Bearbeitern aus den jeweiligen Ländern führen, was aus Sicht der kooperativen Ansprüche auch anzustreben ist.

**Empfehlung: Umgang mit unterschiedlichen Honoraren**

Problematisch bei der Bildung von binational besetzten Bearbeitungsteams oder Arbeitsgemeinschaften im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum können die unterschiedlich hohen Honorare sein. Eine Ingenierstunde kostet im Polen ca. 18-20 €, zum Vergleich bestimmt die HOAI einen Mittelsatz von 47,50 €.

Bei der Auswahl der Planungsbüros sollte deshalb jede Seite darüber entscheiden (können), welche Teilaufgaben, durch welche Büros erledigt werden. Das Problem der unterschiedlich hohen Honorare ist bereits bei der Kalkulation zu berücksichtigen. Vom Grundsatz her sollte jede Kooperationsseite anteilig für die Kosten verantwortlich sein, die bei ihr entstehen.

Nach der Auftragsvergabe ist im Einvernehmen mit den Auftragnehmern bzw. auf der Grundlage der im Angebot kalkulierten Vorschläge und Leistungen zu entscheiden, wie Auftraggeber und Auftragnehmer miteinander kooperieren, welche Partner darüber hinaus hinzugezogen werden und wie mit diesen kooperiert werden soll (Organisations- und Beteiligungskonzept).

Ziele einer kooperativen und partnerschaftlichen **Organisations- und Beteiligungsstruktur** wurden bereits ausführlich im Kapitel 2.3. erörtert. Es geht vor allem um Konsensfindung und möglichst breite Maßnahmenakzeptanz. Abb. 41 stellt exemplarisch eine Möglichkeit dar, welche Begleitgremien neben dem Kernbearbeiterteam sinnvoll sein können. Mit der Abbildung wurden folgende Bearbeitungs- und Diskussionsebenen dargestellt:

- Kernbearbeitung (Auftraggeber, federführende Einheit, Planungsbüros)
- Projektbegleitende, verwaltungsinterne ressortübergreifende Arbeitsgruppe mit Vertretern der zuständigen zu beteiligenden Behörden
- Ausgewählte politische Entscheidungsträger (z.B. bau- und planungspolitische Sprecher von Fraktionen)
- Wissenschaftlicher Beirat - Begleitung und Beratung durch Wissenschaftler bzw. erfahrene Fachleute aus den kooperierenden Ländern
- Regelmäßige Beteiligung ausgewählter externer Kreise (Vertreter aus unterschiedlichen Interessengruppen, gesellschaftliche Gruppierungen, Verbände u. ä.) z. B. in Form eines Runden Tisches, eines regionalen Verkehrsrates oder eines Verkehrsforums, Auftaktkonferenz, Bereitstellung der Informationen über den VEP im Internet
- Sonstige Aktivitäten für Information und Kommunikation nach außen. Diese kann in Form von grenzüberschreitenden Sonderveranstaltungen, Ausstellungen, Infoschriften und -börsen, Einbindung der lokalen und regionalen Medien (Pressemitteilungen, Pressekonferenzen) etc. erfolgen.

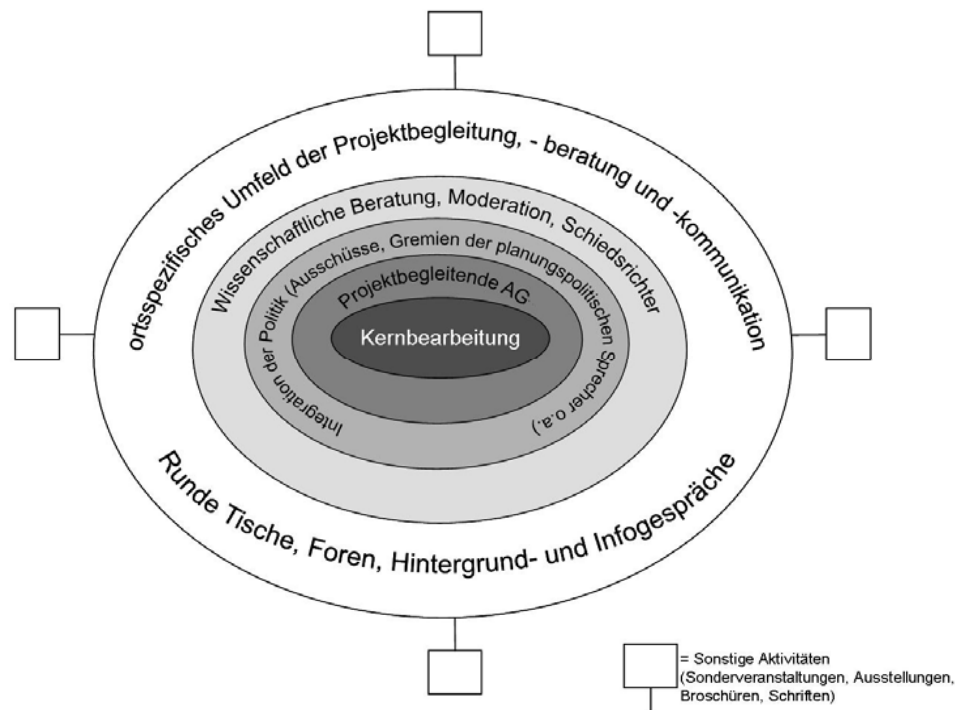


(EG) 1080/2006  
EG1828/2006  
EU Regelungen  
zur Publizität bei  
der von EU finanzierten Projekten



Eine transparente und möglichst konsensual kommunizierte Ausgestaltung des Planungsprozesses legt eine professionelle interne und externe **Moderation** nahe. Die externe Moderation empfiehlt sich vor allem bei konflikthaltigen Themen, denn hier ist die Neutralität ein entscheidender Vorteil. Ein Moderator sollte kommunikative Kompetenz sowie Mediationskompetenz haben und die Neutralität wahren. Bei grenzüberschreitenden integrierten Planungsprozessen wäre jemand geeignet, der „über den beteiligten Bereichen“ stehen kann, als Vertrauensperson für die Akteure aus beiden Staaten fungiert sowie über interkulturelle und sprachliche Kompetenz verfügt.

Weitere Hinweise zu Organisations- und Beteiligungsstruktur des Bezugsraumes – der Euroregion Neisse – enthält Anhang D. Die Beschreibung der Aufgaben und Beteiligungsintensität der jeweiligen Gremien (vgl. Abb. 41) ist am Ende der nachfolgend beschriebenen Phase 2 „Problemanalyse“, Phase 3 „Maßnahmenuntersuchung“ sowie Phase 4 „Abwägung und Entscheidung“ zu finden.



**Abb. 41: Konzentrisches Kooperationsmodell möglicher den Planungsprozess begleitender Gremien und Aktivitäten**

Quelle: eigene Darstellung

**Empfehlung: Umgang mit unterschiedlichen Traditionen im Zuge von Bürgerbeteiligungsprozessen**

In Grenzräumen treffen i. d. R. unterschiedliche Kulturen bzgl. der Bürgerbeteiligungsprozesse aufeinander. Dies gilt auch für den Bezugsraum des Leitfadens. Relativ weit entwickelter Partizipation in Deutschland stehen polnische und tschechische Beteiligungsansätze gegenüber, die zwar schrittweise an Bedeutung gewinnen, aber infolge fehlender Erfahrungen noch verhältnismäßig schwach ausgeprägt sind. Sowohl durch die Verwaltung als auch von der Bevölkerung wird ihr Nutzen oft unterschätzt, so dass teilweise auf sie verzichtet wird. Angesichts dieser Unterschiede ist davon auszugehen, dass zunächst auf polnischer und tschechischer Seite des jeweiligen Planungsraumes mit einer niedrigeren Beteiligungsbereitschaft zu rechnen ist.

**Empfehlung: Umgang mit personeller Fluktuation**

Vor dem Hintergrund großer personeller Fluktuationen, vor allem in den höherrangigen Positionen der Verwaltung ist die gleichzeitige Einbeziehung von Personen der mittleren Ebene, die im Falle personeller Veränderungen bei der Einarbeitung neuer Kräfte für Kontinuität sorgen können, angeraten.

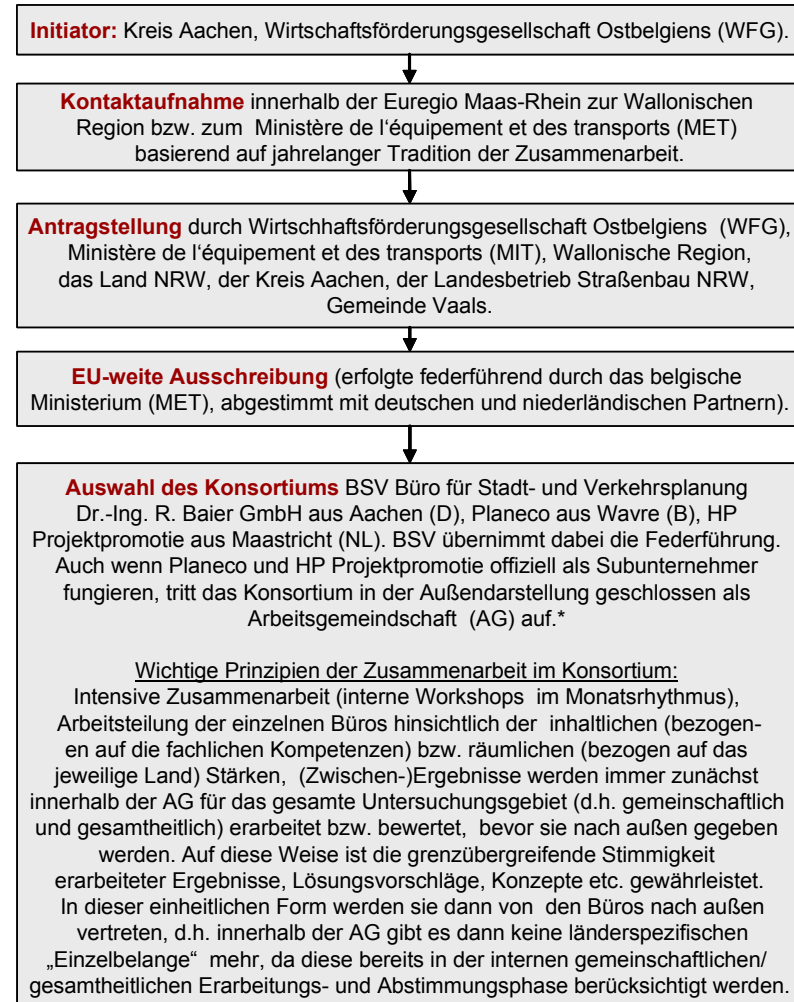
Bei der Konzipierung der Kooperationsformen sind die in jedem Grenzraum typischen Besonderheiten zu beachten. Ein „blindes“ Übertragen von fertigen Kooperationsmodellen, die sich unter anderen Rahmenbedingungen herauskristallisiert haben, ist wenig sinnvoll. Zur Überprüfung der geknüpften Kontakte und der vorläufigen Vorstellungen zum Verfahren, Organisation und Kommunikation sind die Fragen der nachstehenden Checkliste hilfreich:

- Wer ist mit welchen Zuständigkeiten und Kompetenzen in den jeweiligen Ländern und Bereichen ausgestattet, wer darf handeln?
- Wer kann den politischen Rückhalt geben (bei grenzüberschreitenden Projekten von großer Bedeutung)?
- Auf welchen Ebenen ist es noch sinnvoll, Kontakte zu forcieren (im Falle, wenn keine Entscheidungsfreiheit besteht)?
- Welche Kontakte/**Netzwerke** bestehen bereits und wie können diese genutzt werden?
- Wie wird mit den Beteiligungsprozessen und der Bürgerbeteiligung in den jeweiligen Ländern umgegangen?
- Gibt es weitere Aspekte, die bei der Konzipierung von Organisations- und Beteiligungsstrukturen berücksichtigt sein sollten?

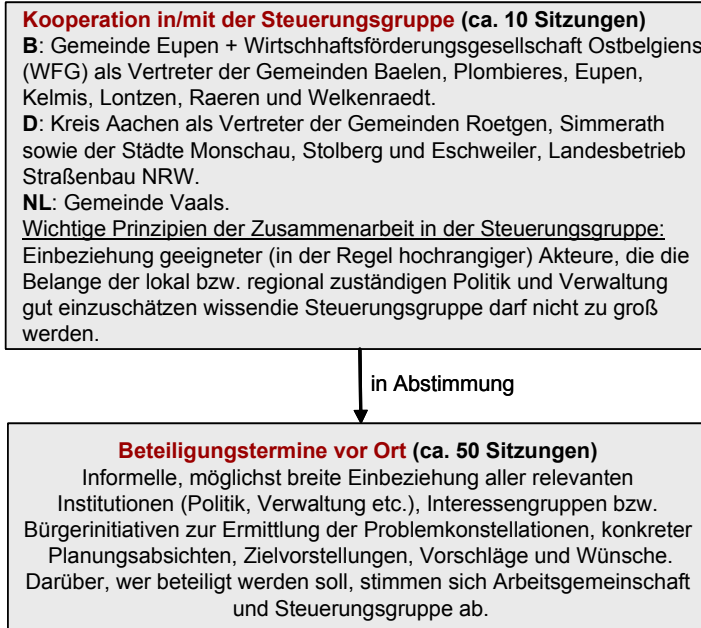
**Zusammenfassendes Beispiel (Best Practise)**

Abb. 42 fasst die in der Euregio Maas-Rhein für die Erarbeitung eines Mobilitätsplanes gewählte Organisationsform zusammen. Wichtig erscheint die sprachfähige Organisation der Auftraggeber- aber auch auf der Auftragnehmerseite. Bei mehreren Dienstleistern entsteht hier häufig die Gefahr von Missverständnissen und Schuldzuweisungen bei nicht oder nicht sachgerechter Erledigung durch nicht immer eindeutige Abgrenzungen der Aufgaben, wenn die Dienstleister als gleichwertige Partner beauftragt werden. Aus pragmatischer Sicht empfiehlt es sich, einen Unternehmer als federführenden Hauptauftragnehmer zu bestellen, der die weiteren Aufgaben in Abstimmung mit den Auftraggebern im Unterauftrag vergibt. Dies führt auch bei haftungsrechtlichen Konflikten zu klaren Verantwortlichkeiten.

## Organisation der Vororientierungsphase



## Organisation der Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung



*\* Dieses Modell hat sich in der Praxis bewährt. Im Gegensatz zur separaten Beauftragung einzelner Büros erlaubt dieses Modell eine bessere Koordinierung sämtlicher Arbeiten, Termine, Präsentationen etc. sowie eine bessere Qualitätssicherung / Kontrolle der Leistungen auf der Auftragnehmerseite durch die Hauptverantwortung des federführenden Büros. Dadurch wird die Kommunikation Auftraggeber – Auftragnehmer erheblich erleichtert, da auf der Auftragnehmerseite nur das federführende Büro verantwortlicher Ansprechpartner ist, wodurch kommunikations- und Zuständigkeitsprobleme minimiert werden.*

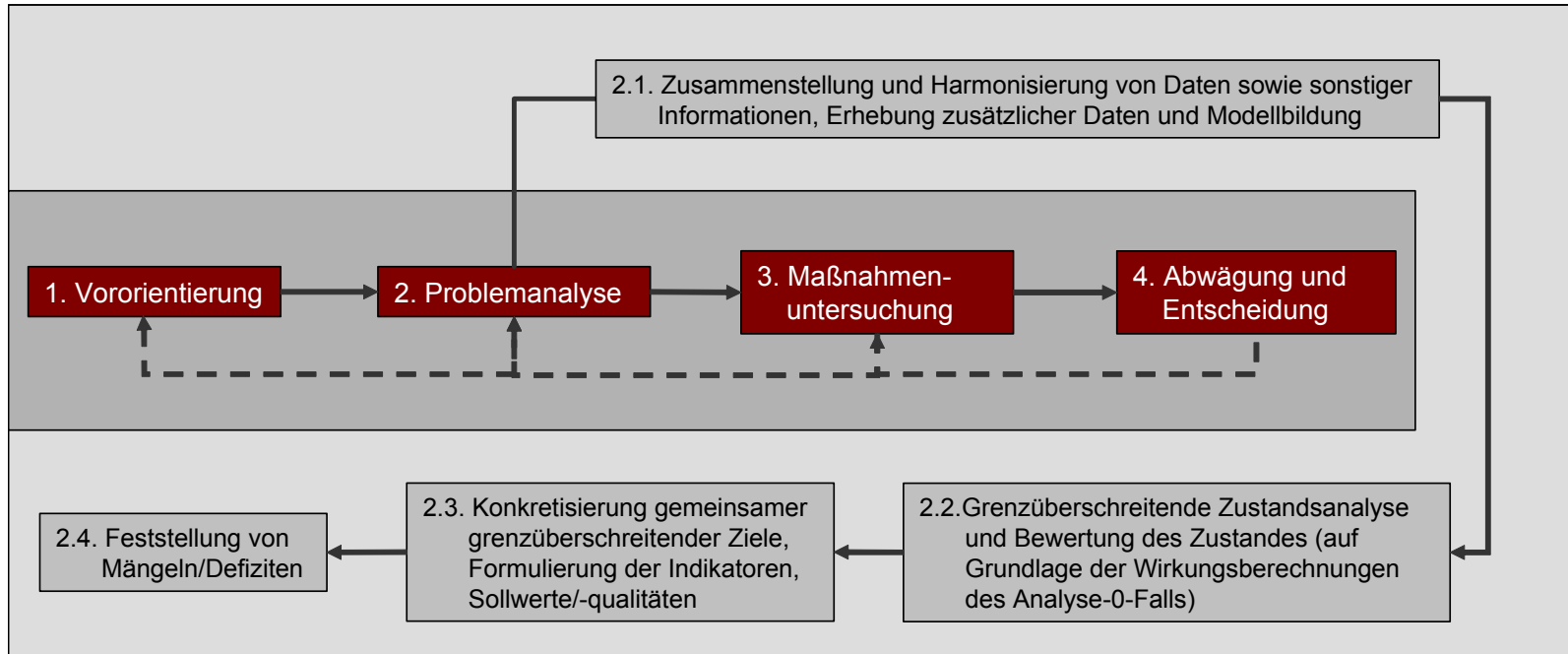
**Abb. 42: Organisation der Bearbeitung des Mobilitätsplans – Mobilität in Dreiländereck Deutschland-Belgien-Niederlande**

Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage der Auskünfte der Firma BSV GmbH.



## Phase 2: Problemanalyse

### Einführung, Ablaufschema und Akteure



**Abb. 43: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Problemanalyse**

Quelle: eigene Darstellung

#### Charakteristik der Problemanalyse

In der Problemanalyse erfolgt die Zielformulierung und die Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation. Wechselwirkungen des Verkehrs mit den Bereichen u.a. Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft sowie die Verknüpfung der Integrationsbereiche (vgl. S. 18) sind dabei frühzeitig zu berücksichtigen. Im Ergebnis wird ein Instrumentarium für Verflechtungsanalysen (i.d.R. Verkehrs- und Flächennutzungsmodelle) für die Beurteilung verkehrlicher Wirkungen entwickelt, mit dem Mängel und Probleme aufgedeckt werden. Das entwickelte Instrumentarium liefert im Wesentlichen das Mengengerüst für den Analysezustand. Weiterhin ist es Grundlage von Prognose- und/oder Szenarioberechnungen für die Maßnahmenentwicklung. Für die Problemanalyse werden Daten, Informationen und Hinweise bei Fachstellen und aus der Bevölkerung gesammelt. Abb. 43 fasst die Arbeitsschritte für diesen Leitfaden als Bezug für Empfehlungen und Hinweise der Problemanalyse so zusammen, dass die bei grenzüberschreitenden Planungen auftretenden Besonderheiten darstellbar werden.

Akteure der Problemanalyse

Eine gemeinsam durchgeführte, gut organisierte Problemanalyse kann helfen, den grenzüberschreitenden Teamgeist und das Verständnis für die Probleme der jeweiligen Seite zu wecken, das Vertrauen zwischen den Beteiligten aufzubauen und zum besseren Kennenlernen der Akteure beizutragen. Dies sind wichtige Voraussetzungen für die Formulierung gemeinsamer Ziele und Maßnahmenkonzepte und für die erfolgreiche Lösung von evtl. Interessenkonflikten. In der Phase der Problemanalyse findet zunächst ein intensiver Informationsaustausch zur Gewinnung von Daten, Informationen und Meinungen statt.

Akteure	Beteiligungintensität	Aufgaben
Federführende Einheiten der Auftraggeber, Planungsbüros als beauftragte Dienstleister	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bekanntmachung des Projektes</li> <li>▪ Aufbereitung und Analyse der Daten und Informationen aus den jeweiligen Teilräumen</li> <li>▪ Bestandsaufnahme von Kenntnissen und Auffassungen beiderseits der Grenze</li> <li>▪ Erstellung eines Verkehrsmodells</li> <li>▪ Analyse, Strukturierung und Beschreibung des Zustandes</li> <li>▪ Sammlung und Strukturierung der Ziele</li> <li>▪ Abstimmungen mit der projektbegleitenden AG</li> <li>▪ Darstellung der Analyseergebnisse bei den politischen Gremien</li> <li>▪ Operationalisierung der Ziele</li> <li>▪ Beteiligung der Öffentlichkeit</li> </ul>
Projektbegleitende AG	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der Datenverfügbarkeit und Datenkompatibilität (Einbeziehung der Statistikfachleute), Erstellung einer Übersicht</li> <li>▪ Klärung, ob Daten und Informationen aus anderen Fachplanungen eingeholt werden können und müssen</li> <li>▪ Einbringen des Fachwissens (Lokalexperten)</li> <li>▪ Fachliche Hinweise für die Zustandsanalyse</li> <li>▪ Gewichtung und Berücksichtigung der Integrationsaspekte (vgl. S. 18)</li> <li>▪ Operationalisierung politisch gesetzter Ziele</li> </ul>
Politik	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kenntnisnahme der Analyseergebnisse</li> <li>▪ Festlegung der Ziele</li> </ul>
Wissenschaftlicher Beirat	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der methodischen Kompatibilität</li> <li>▪ Harmonisierung</li> <li>▪ Beratung bei spezifischen Problemen</li> <li>▪ Schlichtung bei Auffassungsdifferenzen</li> </ul>
Ortspezifisches Umfeld	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergänzende Hinweise aus dem Vor-Ort-Wissen und aus der Betroffenheit heraus, insbesondere bzgl. der Mängeln oder Zielvorstellungen</li> </ul>

**Tab. 8: Akteure der Problemanalyse – Beteiligungsintensität und ausgewählte Aufgaben**

Quelle: eigene Darstellung

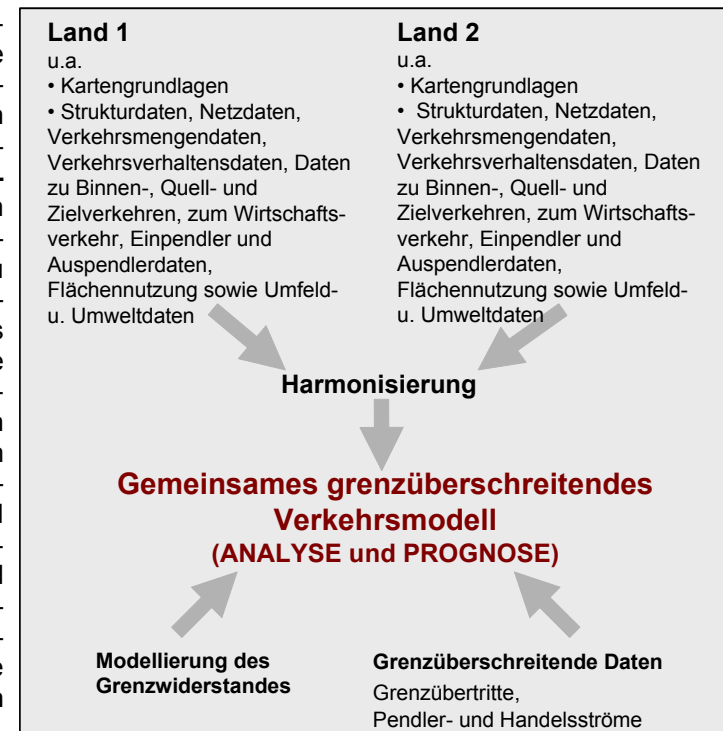
Die Tab. 8 zeigt die wichtigsten Aufgaben und zu erwartende Beteiligungsintensität in der Phase der Problemanalyse der in Abb. 41 dargestellten Gremien des konzentrischen Kooperationsmodells auf. An der Problemanalyse ist neben den Kernbearbeitern (federführende Einheiten der Auftraggeber und beauftragte Planungsbüros) auch die projektbegleitende ressortübergreifende Arbeitsgruppe (AG) maßgeblich beteiligt. Wichtig ist eine Beteiligung der Politik der beteiligten Staaten und wünschenswert wäre eine Einbeziehung von Wissenschaftlern aus den jeweiligen Ländern zur Beratung bei ausgewählten methodischen Fragen. Für einen erfolgreichen Planungsprozess ist vor allem auch die Beteiligung der Öffentlichkeit sinnvoll. Sie soll zum einen über die allgemeinen Ziele und Zwecke des grenzüberschreitenden VEP's informiert werden, zum anderen aber auch das Vor-Ort-Wissen einbringen.

## Schritt 2.1. Zusammenstellung und Harmonisierung von Daten sowie sonstiger Informationen, Erhebung zusätzlicher Daten und Modellbildung

### Datenbeschaffung

Nachdem das Projekt z. B. im Rahmen eines initiierten grenzüberschreitenden Workshops sowie durch Informationen in der Tagespresse und im Internet bekannt gemacht wurde, sind für den bereits in der Vororientierung abgegrenzten Untersuchungsraum und Untersuchungsrahmen Daten und Informationen aus den bi- oder trinationalen Planungsteilräumen des VEP zusammenzutragen. Es ist **festzulegen, welche Daten erforderlich sind**. Dies sollte gemeinsam je nach Verfügbarkeit, aus dem Systemverständnis und dem Untersuchungsansatz sowie nach der Entscheidung, welche Modelle für die Zustandsanalyse und Prognose zu Grunde gelegt werden, entschieden werden. Dabei ist zu beachten, welche EDV-gestützten Modelle in den jeweiligen Teilen des Grenzraumes bereits Anwendung finden. Die Aufgaben werden i.d.R. vergeben und je nach Büro und dessen know how werden Modelle angeboten. In das gemeinsame Verkehrsmodell fließen dann Daten und Informationen aus den jeweiligen nationalen Teilen des Planungsraumes als Parameter und zum kalibrieren ein (vgl. Abb. 44). Neben den Strukturdaten, Netzdaten, Verkehrsmengendaten, Verkehrsverhaltensdaten, Daten zum Binnen- und Wirtschaftsverkehr, Einpendler und Auspendlerdaten, Daten zur Flächennutzung sowie Umfeld- u. Umweltdaten für die jeweiligen Teilräume sind u.a. auch Daten, die die grenzüberschreitenden Interaktionen widerspiegeln, von Bedeutung (Pendlerdaten, Daten von Grenzübertritten, Verkehrsverhaltensdaten bzgl. der Besuche im Nachbarland). Dort, wo diese nicht vorliegen, müssen sie im Rahmen von **ergänzenden Erhebungen** gewonnen werden.

Dabei spielen die unterschiedlichen Kartengrundlagen und Datenbanken der Aufgabenträger eine wichtige Rolle, vor allem für die Entwicklung der



**Bekanntmachung des Projektes**



**Kooperativer Auswahl des Verkehrsmodells**

**Abb. 44: Notwendige Informationen für die grenzüberschreitenden Verkehrsmodelle**

Quelle: eigene Darstellung

Netzmodelle. Auf Grund der Tatsache, dass die Daten in unterschiedlichen Staaten, Städten und an verschiedenen Stellen verstreut vorliegen, ist dieser Schritt i.d.R. noch mit einem großen Zeitaufwand verbunden. Eine Zusammenstellung von Informationen zur Verfügbarkeit von Raum- und Verkehrsdaten im Bezugsraum beinhaltet Anhang F.

Das Wissen über die grenzüberschreitende Datenverfügbarkeit ist meistens nicht vorhanden. Deshalb empfiehlt es sich, bei der Beschaffung derartiger Informationen die Kontakte der grenzüberschreitenden projektbegleitenden AG zu nutzen. Im Rahmen der AG ist auch zu klären, ob Daten und Informationen aus anderen Plänen verwertet werden können und welche Vorgaben, Ziele und Konzepte aus anderen Fachplanungen zu berücksichtigen sind.

Nach der Sammlung und Zusammenstellung der Karten, Daten und Informationen taucht allerdings häufig das Problem der oft mangelnden Vergleichbarkeit der Daten auf.

### **Empfehlung: Grenzüberschreitende Raumbewachung**

Wo eine grenzüberschreitende Raumbewachung vorhanden ist, können zum Teil harmonisierte grenzüberschreitende Daten über eine Stelle bezogen werden. Eine grenzüberschreitende Raumbewachung ist ein kontinuierlich aktualisierbares, raumplanerisches Informationssystem, in dem die wichtigsten Daten zusammengeführt, (teilweise) harmonisiert, ergänzt und aufbereitet werden, um sie gemeinsam nutzen zu können. In unterschiedlichen Grensräumen sind erste Beispiele für eine grenzüberschreitende Raumbewachung zu finden (z.B. eine GIS-Stelle im Planungsbüro der TAB-ATB für das Trinationale Eurodistrict Basel, Geographisches Informationssystem Oberrhein (SIGRS / GISOR)).

Im deutsch-polnisch-tschechischen Grenzraum erfolgt dies seit 1994 im Rahmen der Expertengruppe Statistik der Euroregion Neisse (Kooperation der Statistischen Ämter Kamenz, Wrocław und Liberec). Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit sind gemeinsame statistische Publikationen mit vergleichbaren Daten entstanden (z.B. statistische Jahrbücher für die Euroregion Neisse). Es ist empfehlenswert, auf die bisherigen Untersuchungen der Expertengruppe zurück zu greifen und mit dieser hinsichtlich der Bereitstellung von Kenngrößen für Verkehrsmodelle zusammen zu arbeiten.



**Klärung der Datenverfügbarkeit**



**Zusammenarbeit des Bearbeiterteams mit den bestehenden grenzüberschreitenden Raumbewachungsstellen**

### **Empfehlung: Kompatibilität der Kartengrundlagen**

In der Euroregion Neisse gibt es keine gemeinsame topographische Karte. Zudem werden in den drei Ländern verschiedene Koordinatensysteme verwendet. Während in Polen und Deutschland auf das Gauss-Krüger-System (unterschiedliche Streifen; vier in D und drei in PL) zurückgegriffen wird, nutzt die Tschechische Republik das Tschechische Krovak S-JTSK-System. Das bedeutet, dass die vorhandenen Karten entweder georeferenziert werden oder bereits georeferenzierte Karten von ESRI (Environmental Research Institute) erworben werden müssen.



**Empfehlung: Kompatibilität der Daten****Anhang F  
Kompatibilität  
der Raum und  
Verkehrsdaten  
im Bezugsraum**

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Definitionen der Kerngrößen, der Erfassungsmethodik, der Aktualität und der Bezugsmaßstäbe sind durch mehr oder weniger aufwändige Anpassungsverfahren (z.B. Umrechnungsfaktoren, Zusammenfassung von Kategorien, Schätz- und Ausgleichsverfahren) die Kompatibilität der Daten so gut wie möglich herzustellen. Wo das nicht möglich ist, sind **neue Daten einheitlich zu erheben** oder es muss mit ungenaueren Schätzwerten gearbeitet werden.

**Empfehlung: Grenzüberschreitende Verkehrsverhaltensdaten**

Es sind die Verkehrsverhaltensdaten gemeint, die durch den Grenzeinfluss von den üblichen sogenannten verhaltenshomogenen Mustern abweichen. Grenzbezogene Mobilitätshemmnisse oder -anreize (z.B. Preisunterschiede, Arbeitsmöglichkeiten) können hier die Mobilitätskennwerte maßgeblich beeinflussen. Empirische Untersuchungen zu diesem Aspekt existieren in den meisten Grenzräumen jedoch nicht. Eine den Autoren bekannte Ausnahme stellen die grenzüberschreitenden Untersuchungen des Verkehrsverhaltens in der Europastadt Görlitz-Zgorzelec aus dem Jahr 2006 dar.

In Grenzräumen, für die ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) entstehen soll, dürfte es in der Regel erforderlich sein, derartige Erhebungen bzw. kompatible Ergänzungserhebungen durchzuführen. In den polnischen und tschechischen Teilen des Grenzraumes fehlen oft noch Untersuchungen zum Verkehrsverhalten. Eine grenzüberschreitende Erhebung ermöglicht bestehende Differenzen im Verkehrsverhalten aufzudecken, das grenzüberschreitende Verkehrsverhalten zu identifizieren (vgl. Abb. 45) und in den Modellen entsprechend zu berücksichtigen. Ergänzende Ergebnisse der Auswertung einer grenzüberschreitenden Erhebung können dabei sein:

- Häufigkeit von Grenzübertritten/Fahrten ins Nachbarland
- Motiv/Zweck der Grenzüberschreitung
- Verkehrsmittelwahl zur Grenzüberschreitung
- Aktivitäten im Nachbarland (Gastronomie, Einkaufen, Tanken, Arbeiten, Bildung etc.).

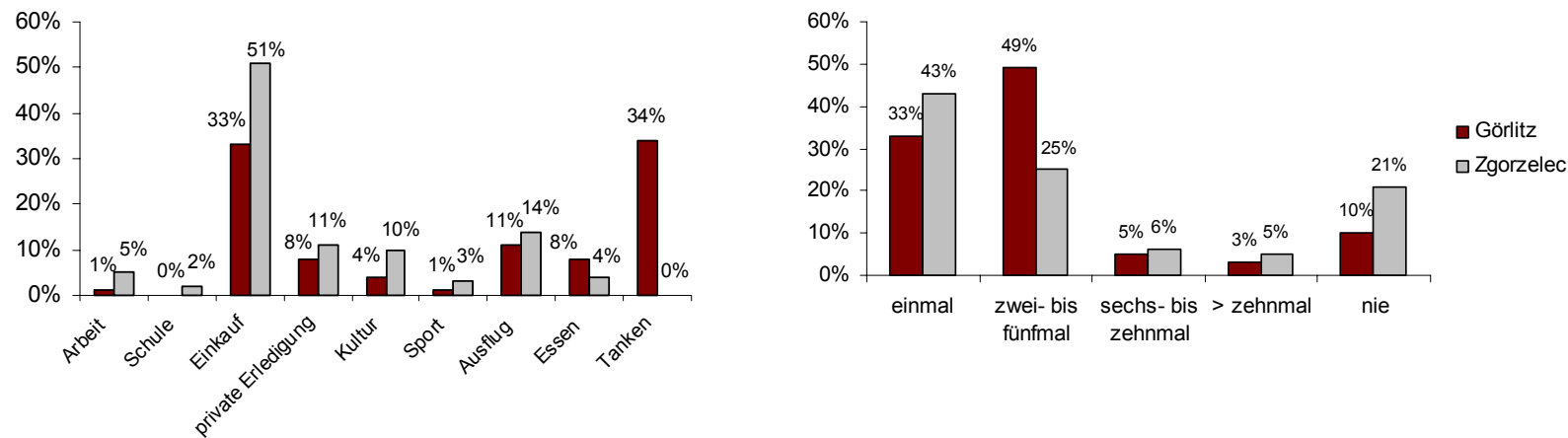
Die Finanzierung der Befragungen sollte im VEP integriert sein, oder als ergänzendes INTERREG IV – Projekt beantragt werden.

**Empfehlung: Daten zu den Grenzübertritten****Abstimmungen  
zwischen den  
Straßenbauäm-  
tern**

Für die Grenzübergänge entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze existieren detaillierte Statistiken (vgl. Anhang G), die bei den jeweiligen Stellen in allen drei Staaten verfügbar sind. Mit dem Inkrafttreten des **Schengener Abkommens** werden die Personenkontrollen an der Grenze und demzufolge auch die entsprechenden kontinuierlichen Zählungen entfallen. Es empfiehlt sich deshalb, die nationalen Zählstellen aufeinander abzustimmen und relevante grenzüberschreitende Verbindungsstrecken mit automatischen Zählstellen einzurichten. Dafür können z.B. in der begleitenden AG Abstimmungen zwischen den Straßenbauämtern erfolgen.

**Empfehlung: Grenzüberschreitende Pendlerdaten**

Problematisch ist in vielen Grenzräumen die Verfügbarkeit der Daten zu grenzüberschreitenden Pendlerbeziehungen, d. h. Daten über Personen, die die Grenze in regelmäßigen Abständen, meist die gleiche Strecke zwischen dem Wohnort im Staat A und Arbeitsstelle im Staat B überqueren. Als Quelle dient in Deutschland die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA), die auch Auskünfte über Beschäftigte aus dem Ausland gibt. Leider handelt es sich dabei lediglich um die Daten zu Einpendlern. Darüber hinaus erfasst die deutsche Beschäftigtenstatistik nur die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Beamte, Selbstständige oder geringfügig Beschäftigte werden dabei nicht berücksichtigt. Demzufolge handelt es sich dabei nur um einen Teil der realen grenzüberschreitenden Pendlerströme, so dass auch hier z.B. mit Querschnittsbefragungen Datenlücken zu füllen sind.



**Abb. 45: Wegezwecke (links) und Häufigkeiten des Besuchs des Nachbarlandes (rechts) am Beispiel der Europastadt Görlitz-Zgorzelec**

Quelle: IVAS, Haushaltsbefragung, September 2006

**Verkehrsmodelle**

Die Entwicklung, der Test und die Kalibrierung der Verkehrsmodelle sowie die Auswertung der Modellergebnisse sind Teile der Zustandsanalyse. Die Verkehrsmodelle dienen der Abbildung des gegenwärtigen und zur Voraussage des zu erwartenden Verkehrsgeschehens sowie zur Berechnung/Beurteilung der Wirkungen von Planfällen. Die für den Analysefall entwickelten Modelle werden auch für Prognose- und Maßnahmenberechnungen (Szenarien) benutzt, indem die Parameter für die zukünftige Entwicklung (u.a. Bevölkerung, Arbeitsplätze, Netzveränderungen, etc.) in den Datensatz der Verkehrszellen und des Netzmodells aufgenommen und für die Prognoseberechnungen aufgerufen werden. Es handelt sich hier i.d.R. um das sog. 4-Stufen-Verfahren der Verkehrsplanung, das Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung und Verkehrsumlegung umfasst. Die Tab. 9 stellt gängige EDV-gestützte Verkehrsmodelle zusammen, die in allen drei Ländern eingesetzt werden.

Auswahl bekannter Verkehrsmodelle in Deutschland	Bekanntesten Verkehrsmodelle in Polen	Bekanntesten Verkehrsmodelle in Tschechien
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VISEVA-VISEM-VISUM (PTV AG)</li> <li>▪ CONNET</li> <li>▪ VENUS (IVV Aachen)</li> <li>▪ VISSIM (PTV AG)</li> <li>▪ SATURN (Universität von Leeds)</li> <li>▪ POLYDROM (Systems Consult)</li> <li>▪ EMME/2 (INRO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VISEVA-VISEM-VISUM (PTV AG, am häufigsten verwendet)</li> <li>▪ VISSIM ((PTV AG)</li> <li>▪ SATURN (Universität von Leeds)</li> <li>▪ EMME/2 (INRO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VISEVA-VISEM-VISUM (PTV AG, am häufigsten verwendet)</li> <li>▪ EMME/2 (INRO)</li> <li>▪ VISEM + VISUM-ID/HD</li> <li>▪ VISA</li> <li>▪ SYSTÉM AUTO</li> <li>▪ QUESTOR</li> </ul>

**Tab. 9: Auswahl häufig eingesetzter Verkehrsmodelle in Deutschland, Polen und Tschechien**

Quelle: eigene Darstellung

#### Grenzwiderstand

Wie aus der Abb. 44 hervorgeht, sind neben den Daten und Informationen, die als Parameter und Kalibrierungswerte dienen, auch die bestehenden Grenzwiderstände zu berücksichtigen.

Die Grenze beeinflusst die grenzüberschreitende Raum- und Verkehrsentwicklung (incl. der Entwicklung von wirtschaftlichen und soziokulturellen Verflechtungen und den daraus resultierenden Ortsveränderungen und damit das Nachfrageverhalten). Diese Grenzwirkungen und deren Veränderungen sind in der IST-Zustandsanalyse und bei der Prognose künftiger Raum- und Verkehrsentwicklungen zu beachten. In der Regel hat jede Grenze eine trennende Wirkung und fungiert als Barriere mit einem bestimmten Widerstand. Der Widerstandsgrad der Grenze ist von deren Durchlässigkeit abhängig und variiert von Grenzraum zu Grenzraum, vor allem in Abhängigkeit von den unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verflechtungen.

Er wird durch Größen wie Bevölkerungsdichte, Wirtschaftsstrukturen, wirtschaftliche Verflechtungen, Arbeitsplatzverfügbarkeit, Asymmetrien auf dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt beeinflusst. Es erscheint sinnvoll, die Widerstandskoeffizienten für jeden Einzelfall regionaltypisch zu ermitteln. In Tab. 10 sind die wichtigsten Beschreibungsmöglichkeiten für Grenzwiderstände dargestellt. Sie lassen sich in beeinflussbare und wenig bzw. nicht beeinflussbare Widerstände unterteilen. Die erst genannten ändern sich durch externe Einflüsse, vor allem durch die einzelnen Schritte der europäischen Integration. Die trennende Wirkung wird abgebaut und voll ausgebaute Grenzen entwickeln sich über halb offene letztendlich zu offenen Grenzen.

Die Grenzwiderstände müssen sowohl bei der Nachfrageberechnung und Netzmodellierung als auch bei der Umlegung berücksichtigt werden. Bei der Modellierung von Grenzwiderständen ist mit modelltheoretischen Problemen zu rechnen. Bisher fehlen Tools bzw. methodische Hinweise, die ihre Modellierung und deren Veränderungen mit einer einheitlichen Methode erlauben. In der Praxis werden je nach vorliegenden Daten und Grad der grenzüberschreitenden Verflechtungen pragmatische Ansätze zu entwickeln sein. Auf Grund dessen, dass hier methodisches Neuland zu betreten ist, empfiehlt sich die Beratung durch ausgewiesene Wissenschaftler, die z.B. auch für den empfohlenen projektbegleitenden wissenschaftlichen Beirat gewonnen werden könnten.



**Modellierung der Grenzwiderstände**



**Bei schwierigen methodischen Fragen Zusammenarbeit mit einem projektbegleitenden wissenschaftlichen Beirat**

	Technische/monetäre Grenzwiderstände	Sozio-ökonomische Grenzwiderstände	Sonstige Grenzwiderstände
beeinflussbar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitverluste nach/vor und am Grenzübergang* (Wartezeit, Abfertigungszeit, geringere Geschwindigkeiten, Orientierungsprobleme, Zollanmeldung (zum Teil))</li> <li>▪ Kosten* (Zölle, Steuern)</li> <li>▪ Währungsbarrieren (Umtausch)</li> <li>▪ Infrastruktur (geringe Netzdichte in Grenzräumen → Umwegfaktoren, verschiedene technische Systeme)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wirtschaft [Arbeitsmarktsituation (Beschränkungen in der Arbeitsfreizügigkeit), wirtschaftlicher Verflechtungsgrad über die Grenze hinweg, unterschiedliche Lebenshaltungskosten, Preise, Lohngefälle]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterschiedliche Rechtssysteme: spezifische Normen und Regulierungen</li> <li>▪ Konkurrenzen (nationale Egoismen)</li> <li>▪ Organisation (mangelnde Informationen und Koordination)</li> <li>▪ Arbeitsmarkt (fehlende Arbeitsmarkttransparenz, Probleme bei sozialen Sicherungssystemen, Steuern, rechtliche Probleme, Anerkennung von Qualifikationen)</li> </ul>
wenig bzw. nicht beeinflussbar		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kulturelle Unterschiede (Sprachbarrieren, Unterschiedliche Denkweisen und Mentalitäten)</li> <li>▪ Vorurteile, die aus der Geschichte resultieren</li> <li>▪ Verhaltensunterschiede</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Topographie im Grenzgebiet (Grenzen verlaufen oft entlang natürlicher Barrieren) → Umwegfaktoren</li> </ul>

\* Entfallen nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens und der Arbeitnehmerfreizügigkeit

### **Tab. 10: Grenzwiderstände**

Quelle: eigene Zusammenstellung

#### **Empfehlung: Kritische Nutzung vorhandener Erfahrungen zur Modellierung von Grenzwiderständen**

Zur Modellierung der Grenzwiderstände empfiehlt es sich, zunächst bestehende pragmatische Praxislösungen zu analysieren und deren Anwendungsmöglichkeiten im jeweiligen Grenzraum zu prüfen. Als Beispiel werden das Projekt WIREG der PTV AG und das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel (Rapp Trans AG), die nachfolgend erläutert. Ferner ist auf den grenzüberschreitenden Mobilitätsplan – Eifelverkehrsplanung Belgien-Deutschland (BSV GmbH.) oder den Grenzüberschreitender Mobilitätsplan – Mobilität in Dreiländereck in der Euregio Maas Rhein (BSV GmbH) hinzuweisen.

**Beispiel A. Gesamtverkehrsmodell der Region Basel**

Das Verteilungsmodell des Gesamtverkehrsmodells der Region Basel basiert auf einem Gravitationsansatz mit einer aus den Reisezeiten im MIV und ÖV gemittelten Widerstandsmatrix. Die Mittelung erfolgt aufgrund des Modal Split, der sich aus dem Reisezeitverhältnis ergibt. Die Reisezeiten werden aus dem Umlegungsmodell übernommen und sind wie folgt definiert:

- MIV: Reisezeit im belasteten Netz (Tagesverkehr); Umlegung mit 1/13 Tagesnachfrage auf Kapazitäten pro Stunde
- ÖV: gewichtete Reisezeitmatrix (Fahrzeit im Fahrzeug: Faktor 1.0; Zugangszeit: Faktor 1.5; Einsteigezuschlag: Faktor 2.5; Wartezeit: Faktor 1.5)

Aufgrund dessen, dass die Gravitationskonstanten (fahrtzweck- und beziehungspezifisch) im Zielwahlmodell nicht neu kalibriert werden konnten, musste zum Ausgleich ein widerstandsabhängiger Korrekturfaktor eingeführt werden (-1,5), um im Mittel eine ähnliche Distanzverteilung zu erhalten, wie im bisherigen Modellansatz. Die Reisezeit  $W_0$  wird mit einer Polynom-Funktion angepasst ( $W_1$ ):

$$W_1 = 0.1 \cdot W_0^2 - 1.5 \cdot W_0 + 12$$

Das Zielwahlmodell nimmt konkret folgende Form an:

$$F_{ij} = Q_i \cdot \frac{Z_j \cdot W_{ij}^y}{\sum Z_j \cdot W_{ij}^y}$$

- $F_{ij}$  Anzahl der Fahrten auf der Relation i – j
- $Q_i$  Quellverkehr der Zone i
- $Z_j$  Zielverkehr der Zone j
- $W_{ij}$  Widerstand auf der Relation i – j  
(=gewichtete mittlere Reisezeit MIV/ÖV+Grenzwiderstand)
- $y$  Gravitationskonstante

		Deutschland	Schweiz	Frankreich
Deutschland	Pendler	0	70	90
	Einkaufsverkehr	0	30	10
	Nutzverkehr	0	10	30
	Freizeitverkehr	0	15	15
Schweiz	Pendler	15	0	40
	Einkaufsverkehr	12	0	5
	Nutzverkehr	30	0	30
	Freizeitverkehr	20	0	20
Frankreich	Pendler	30	40	0
	Einkaufsverkehr	12	5	0
	Nutzverkehr	30	30	0
	Freizeitverkehr	20	20	0

**Tab. 11: Grenzwiderstand im Gesamtverkehrsmodell der Region Basel**

Unverändert zum bisherigen Modell wird für grenzüberschreitende Fahrten der Widerstand um einen zweck- und richtungsabhängigen Zuschlag gemäß Tab. 11 ergänzt. Damit wird kein effektiver Verlust am Grenzübergang abgebildet sondern vielmehr Widerstände, die sich aufgrund kultureller, sprachlicher, bürokratischer, finanzieller und sonstiger Unterschiede zwischen den Ländern ergeben.

Für das Prognosemodell wurde vom weitgehenden Abbau dieser Differenzen ausgegangen und angenommen, dass dieser Widerstand bis zum Jahr 2030 auf die Hälfte reduziert wird. Die unterschiedlichen Gravitationskonstanten im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr stellen einen zusätzlichen „Grenzwiderstand“ dar, der für den Prognosezustand bestehen bleibt.

Problematisch ist der "doppelte" Ansatz von Grenzwiderstand (als pauschaler Zeitzuschlag) und spezifischen Gravitationskonstanten für den grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser Ansatz ist entstanden, da ohne spezifische Konstanten der Grenzwiderstand deutlich höhere Werte angenommen hätte. In der Anwendung lässt sich jetzt aber der Grenzwiderstand nicht einfach auf 0 setzen, da in den Gravitationskonstanten ebenfalls ein versteckter Widerstand enthalten ist.

Quelle: GVM Basel: Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030, Zuarbeit von Herrn Simon Kettner, Rapp Trans AG Basel

**Beispiel B. Projekt WIREG für den sächsisch-tschechischen Grenzraum**

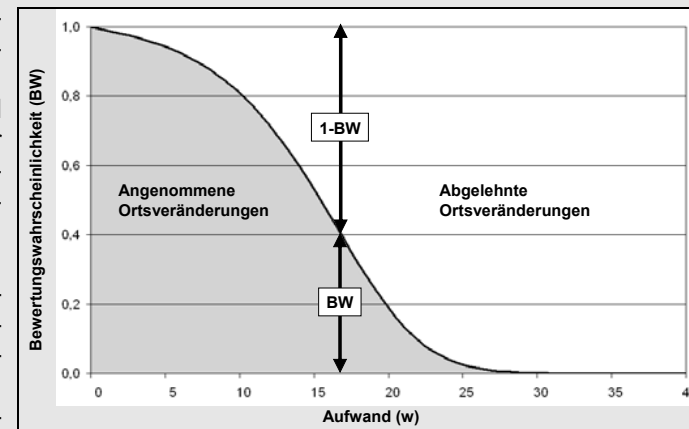
Das grenzüberschreitende Verkehrsmodell wurde für die Wirtschaftsregion Chemnitz/Zwickau (WIREG) und den Wirtschaftsraum Karlsbad/Sokolov entwickelt. Dabei wurde für die Berechnung der Verkehrsnachfrage ein multimodaler Simultanansatz verwendet, für den die Abbildung des für die Durchführung einer Ortsveränderung erforderlichen Aufwandes über geeignete Aufwandsgößen notwendig ist. Im Modell dienen für den MIV die Reisezeit und die Reiseweite und für den ÖPNV die Reisezeit, die Umsteigehäufigkeit, die Zu- und Abgangszeit sowie die Bedienungshäufigkeit als Aufwandsgößen. Die Berechnung der einzelnen Aufwandsgößen erfolgte auf der Grundlage der Netzmodelle für den Untersuchungsraum. Dabei wurde der für die Abfertigung an der Grenze (die Berechnungen wurden vor dem EU-Beitritt Tschechiens durchgeführt) erforderliche Zeitaufwand berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung weiterer Grenzwiderstände (z.B. politische, administrative und sprachlich-kulturelle Barrieren) wurde eine externe Bewertungsmatrix verwendet. In dieser Bewertungsmatrix werden die folgenden Relationen unterschieden: Binnenverkehr innerhalb Deutschlands bzw. Tschechiens und grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen. Für die zweite Kategorie der Relationen wurden die Parameter der in der Abb. 46 dargestellten Bewertungsfunktion so geeicht, dass eine realistische Abbildung der Grenzwiderstände möglich wurde.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte für die Analyse an Hand spezifischer Kenngrößen der Verkehrsnachfrage und aktueller Verkehrszählungen. Hierbei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Eichung der grenzüberschreitenden Verkehrsströme gelegt. Mit der Kalibrierung wurde für den Analysefall eine adäquate Abbildung aller Ergebnisse aus Verkehrszählungen einschließlich der Zählungen an den Grenzübergängen erreicht.

Das für den Analysezustand geeichte Modell wurde auch für die Prognose eingesetzt und es wurden verschiedene Szenarien betrachtet. Dabei wurden im ersten Szenario nur die Auswirkungen geplanter Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt, während in einem zweiten Szenario außerdem ein Abbau der Grenzwiderstände betrachtet wurde.

Quelle: PTV AG.: Projekt WIREG, Zuarbeit von Herrn Jörg Uhlig, PTV AG, Dresden



**Abb. 46: Bewertungswahrscheinlichkeit des Gravitationsmodells mit einer EVA-Funktion zur Abbildung der Grenzwiderstände**

## Schritt 2.2. Grenzüberschreitende Zustandsanalyse und Bewertung des Zustandes (auf Grundlage der Wirkungsberechnungen des Analyse-0-Falls)

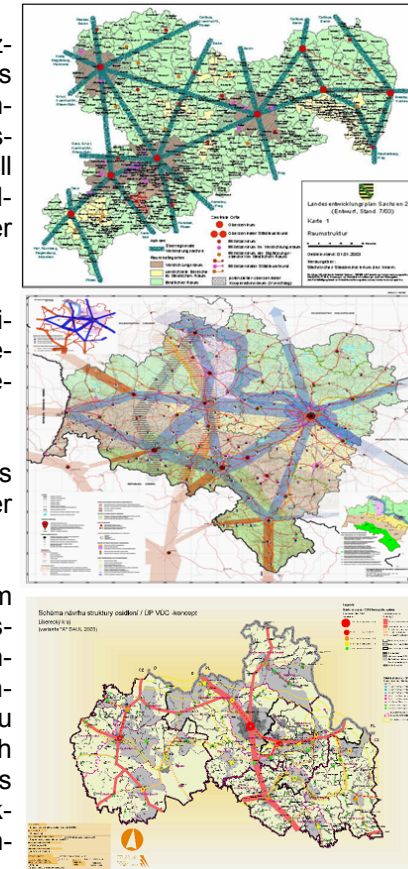
### Einführung

Im Rahmen der Zustandsanalyse ist ausgehend vom Verkehrsverhalten, der Raum- und Verkehrsnetzstruktur sowie weiteren Nachfrage- und Angebotsdeterminanten des Personen- und Wirtschaftsverkehrs das Verkehrsgeschehen abzubilden. Neben der IST-Analyse (Analyse 0-Fall) sind die künftigen Veränderungen der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Raumstrukturen sowie der Verkehrsnetze und Angebotsveränderungen zu ermitteln. Mit diesen Daten kann bei der Maßnahmenentwicklung der Prognose 0-Fall als Vergleich für die Wirkungen von Szenarien und Maßnahmen herangezogen werden. Diese Trendprognose kann schon während der Zustandsanalyse der Problemanalyse oder erst in der Phase der Maßnahmenuntersuchung durchgeführt werden.

Im Rahmen der Zustandsanalyse findet neben der beschriebenen Modellbildung auch eine darüber hinausgehende Auswertung weiterer Daten und Informationen, der bestehenden raum- und verkehrsrelevanten Pläne und Untersuchungen im Planungs- und Untersuchungsraum sowie bei den übergeordneten Planungsebenen statt (vgl. Kapitel 5).

Die Arbeitsschritte der Zustandsanalyse (Analyse der Raumstruktur, des Verkehrsangebots und des Verkehrsgeschehens sowie Auswirkungen des Verkehrs) sollten durch die Kernbearbeiter mit enger Einbeziehung und in Abstimmung mit der ressortübergreifenden AG erfolgen.

Bedeutsam ist hier auch die Einbeziehung des lokalen Wissens und der Interessenslagen. Dies kann im Rahmen von Bürgerbeteiligung [(Bürgerforen, -befragungen, Beschwerdenmanagement, Informationsaustausch per Internet (E-Partizipation)], durch Aktivierung einzelner Gruppen (z. B. IHKs, Unternehmen, Naturschutzverbände, Senioren), z.B. mit Beratungen am runden Tischen und/oder sonstige Informationen sowie Aufrufe in den jeweiligen Medien erfolgen. So werden Informationen vor allem zu Mängeln, Zielvorstellungen und konkreten Planungsoptionen im Planungsraum gewonnen. Der Wunsch der Öffentlichkeit nach Partizipation ist in den drei Ländern unterschiedlich ausgeprägt und sollte jeweils angepasst durchgeführt werden. Wichtig für den weiteren, bzgl. der konsensualen Maßnahmenentwicklung schwieriger werdenden Planungsprozess, ist das Einvernehmen zu den Ergebnissen der Problemanalyse (Ziele, Mängel, Änderungserfordernisse) bei möglichst allen Beteiligten.



**Abb. 47: Zentralörtliche Gliederung – Sachsen, Niederschlesien, Bezirk Liberec**

Quelle: SMI Sachsen, WBU Wroclaw, Bezirk Liberec

### Analyse der Raumstruktur

Die Methoden zur Analyse der Raumstruktur sind in allen drei Ländern ähnlich. Zu den wichtigsten Arbeitsschritten gehört die Gliederung des Untersuchungsraumes in Verkehrszellen und die Identifikation von zentralen Orten und Entwicklungsachsen für die grenzüberschreitende Analyse der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur (Einwohnerzahl, Einteilung in Altersgruppen, Erwerbstätige, Beschäftigte, Beschäftigte im tertiären Sektor, Flächennutzung), der geographischen Strukturmerkmale der Wirtschaft (Arbeitsplatzanzahl, Produktionsvolumen, Arbeitslosenquote) sowie gesellschaftlicher Einrichtungen und Einrichtungen des Handels und von Dienstleistungen (Verkaufsraumfläche, Platzkapazitäten in Schulen, Kindertagesstättenplätze, Hochschulen, Freizeiteinrichtungen), etc. Wichtig bei einer grenzüberschreitenden Raumanalyse ist die Untersuchung grenzüberschreitender Interaktionen/Verflechtungen. In Tab. 12 wurden Aufgaben der Raumanalyse sowie möglichen Probleme und Empfehlungen zusammengestellt.

Über die Datenaufbereitung, qualitative und quantitative Analysen wird als zentrales Ergebnis die Erklärung/Bewertung des Verkehrsgeschehens aus vorliegenden und erhobenen Daten und deren Prognose über Verkehrsmodelle möglich. Im Wesentlichen sind dies die Berechnung von Verkehrsleistungen, Verkehrsstärken und verkehrsbedingten Belastungen. In der grenzüberschreitenden Dimension erfolgt dies unter Berücksichtigung der Grenzwirkungen. Hierzu sind vor allem die bestehenden Mobilitätshemmnisse zu analysieren und quantitativ einzuschätzen (s.o. Tab. 7).

### Analyse des Verkehrsangebots

Neben der Raumanalyse erfolgt (auch für die Modellierung) die Analyse des Verkehrsangebots. Sie bezieht sich auf alle Verkehrsanlagen, Verkehrsnetzelemente und sonstigen angebotsrelevanten Kennwerte der zu untersuchenden Verkehrsmittel (z. B. Preis, Zeit, etc.). Dabei sind die Anschlüsse an das übergeordnete Netz, der Ausbaugrad und Zustand der Netze, die Qualität der Angebote sowie die Verbindungs- und Erschließungsqualität mit dem Ziel zu untersuchen, Mängel und Lücken im Netz aufzuzeigen und die Angebotsstrukturen so systematisiert zu erfassen, dass sie als direkter Input für Modelle verwendet werden können. Gegenstand der Untersuchung ist in den grenzüberschreitenden Planungsräumen das Gesamtnetz, das insbesondere in den Grenzbereichen zu verdichten und zu einem integrierten Netz zusammenzufügen ist. Neben den Analysen des gesamten Untersuchungsraums sind besondere grenzbezogene Aufgaben wahrzunehmen (hervorgehoben *in Tab. 13 mit Kursivschrift*).



Aufgabe	Problem/ Empfehlung
Analyse der Topographie und der Flächennutzung	<p><u>Charakteristik:</u> Die Analyse topographischer Merkmale und der Flächennutzung ist auf Grundlage topographischer und thematischer Karten sowie der Flächennutzungspläne der jeweiligen Ländern durchzuführen</p> <p><u>Probleme:</u> Fehlende Kompatibilität, unterschiedliche Maßstäbe und Darstellungsweisen, unterschiedliche Koordinatensysteme</p> <p><u>Empfehlung:</u> Analyse der Unterschiede und anschließende Harmonisierung</p>
Einteilung des Untersuchungsraumes in Verkehrszellen	<p><u>Charakteristik:</u> Räumliche Gliederung in Zellen für die entsprechende Daten vorliegen</p>
Quantitative Analyse Strukturdaten für die Verkehrszellen.	<p><u>Charakteristik:</u> Die Analyse der Strukturmerkmale von Wohngebieten, der Wirtschaft, von Strukturmerkmalen gesellschaftlicher Einrichtungen und Einrichtungen des Handels und von Dienstleistungen basiert i.d.R. auf Daten, die durch die statistischen Landesämter (und deren Filialen) erhoben und aufbereitet werden (vgl. Anhang E) sowie ergänzenden Informationen.</p> <p><u>Problem:</u> Zugänglichkeit und Kompatibilität der Daten und Informationen, kleinräumige Verfügbarkeit für Verkehrszellen des Untersuchungsgebietes</p> <p><u>Empfehlung:</u> Harmonisierung der Daten (vgl. Empfehlung Kompatibilität der Daten, S. 79)</p>
Gliederung des Gebietes in zentrale Orte, Entwicklungsachsen	<p><u>Charakteristik:</u> Eine hierarchische Gliederung des Gebietes in zentrale Orte dient dazu, den Rang, die Funktion der Gemeinden und die räumliche Verflechtungsbereiche im Untersuchungsgebiet aufzuzeigen. In den grenzüberschreitenden Untersuchungsräumen sollte auch die gegenwärtige und künftige grenzüberschreitende Bedeutung der Zentren (vgl. Oberzentrum Stettin, S. 137) von Interesse sein bzw. die Frage, wie die Entwicklung von grenzüberschreitenden Zentralfunktionen durch gemeinsamen Verkehrssysteme zu unterstützen ist.</p> <p><u>Probleme:</u> Zugänglichkeit der Informationen und Kompatibilität der Instrumente der Raumanalyse und -steuerung. Z. B. das polnische Pendant zur Konzeption der zentralen Orte – die Konzeption der Entwicklungspole (<i>koncepcja biegunów wzrostu</i>) weist Differenzen zu dem deutschen Konzept auf.<sup>8</sup></p> <p><u>Empfehlung:</u> Einheitliche Gliederung des grenzüberschreitenden Untersuchungsgebietes in zentrale Orte, Entwicklungsachsen o. ä. in weitestgehender Anlehnung an die Raumordnungsdokumente (vgl. Abb. 20, 22 und 23), unter Berücksichtigung und Harmonisierung der methodischen Unterschiede ggf. Entwicklung eines eigenen Raumgliederungsansatzes wie z.B. im Fall des Mobilitätsplans für die Region Maas Rhein, der die Grenzen überwindet.</p>
Analyse grenzüberschreitender Interaktionen	<p><u>Charakteristik:</u> Die Analyse grenzüberschreitender Interaktionen soll ermöglichen, die gegenwärtige und künftige Intensität und den Charakter grenzüberschreitender Verflechtungen abzubilden bzw. abzuschätzen</p> <p><u>Problem:</u> Verfügbarkeit der Daten (vgl. S. 89)</p> <p><u>Empfehlung:</u> Ergänzende Erhebungen, ggf. pragmatische Lösungen ohne empirischen Untermauerung</p>

**Tab. 12: Aufgaben, Probleme und Empfehlungen für eine grenzüberschreitende Raumanalyse**

Quelle: eigene Darstellung

<sup>8</sup> Sie unterscheidet vier Kategorien der Entwicklungszentren: überregionale, regionale, subregionale und lokale, basiert jedoch auf den Theorieansätzen der Raumentwicklung von Perroux und Hirschman. Die Zentren werden nicht in Anlehnung an die Zentralität der Versorgungsfunktionen sondern anhand der folgenden Variablen ausgewiesen - Wohlstand (Einnahmen aus den Steuern der physischen Personen), Gewinne der Unternehmen (Einnahmen aus den Steuern der Rechtspersonen), Anzahl der in **REGON** registrierten Unternehmer auf 1000 EW, Arbeitsmarkt, Migrationsaldo und Cluster (Wojnicka, Klimczak, 2005). Die polnische Konzeption ist kein Steuerungsinstrument der Raum- und Verkehrsplanung sondern ein Instrument der Raumanalyse.

Verkehrsträger	Aufgaben
Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Netzbeschreibung nach Qualität und Kapazität für Strecken und Knoten (incl. des Knotenausbaus, Fahrspurenzahl, Ausgestaltung der Straße)</li> <li>▪ <i>Analyse der Verteilung der bestehenden und geplanten Querungsmöglichkeiten der Grenze und deren Nutzung (Fußgänger, Radfahrer, Motorräder, Pkw, Busse, Lkw ohne Tonnagebegrenzung oder für bestimmte Gewichtsklassen), Verteilung von alten Grenzquerungen</i></li> <li>▪ Analyse der <i>grenzüberschreitenden</i> Umwegefaktoren und des Zeitaufwands (Liniengeschwindigkeit, Reisedauerverhältnis)</li> <li>▪ Ermittlung <i>grenzüberschreitender</i> Verbindungs- und Erschließungsqualität</li> </ul>
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse der Verteilung der bestehenden und erforderliche Grenzquerungen in den Liniennetzen des ÖSPV und SPNV</li> <li>▪ Analyse der grenzüberschreitenden Linien (Anzahl, Bedienungshäufigkeit, Linienführungen incl. Verknüpfung der (grenzüberschreitenden) Linien mit Stadt- Regionalverkehr nationalen Teilräume, Umsteigehäufigkeit, Einzugsbereiche)</li> <li>▪ Analyse Fahrpläne, insb. Umsteigezeiten, Anschlusszeiten</li> <li>▪ Analyse der technischen, tariflichen und organisatorischen Komponente der Angebote, Aufdeckung von Kompatibilitätsproblemen (Interoperabilität)</li> <li>▪ Ermittlung <i>grenzüberschreitender</i> Verbindungs- und Erschließungsqualitäten</li> </ul>
Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse der Verteilung der bestehenden und geplanten touristischen Querungsmöglichkeiten der Grenze</li> <li>▪ Analyse der Vernetzung der Radverkehrsanlagen, der grenzüberschreitenden Ausschilderung und gemeinsamen Angebote</li> </ul>
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intermodale Verknüpfungseinrichtungen und Anlagen wie Flughäfen, Bahnhöfe, Haltestellen mit P+R, B+R o.ä.</li> </ul>

**Tab. 13: Ausgewählte Aufgaben für die Analyse der grenzüberschreitenden Vernetzung von Verkehrsangeboten**

Quelle: eigene Darstellung

Methoden der Analyse des Verkehrsangebotes entsprechen sich in allen drei Ländern weitestgehend. Bei grenzüberschreitender Bestandserfassung sind jedoch Unterschiede bei der Klassifizierung hinsichtlich Bau, Verwaltung und Unterhaltung der Netzelemente (vgl. Abb. 31, S.52) und der funktionellen Klassifizierung der Wege zu erkennen.

### Empfehlung: Grenzüberschreitende funktionale Klassifizierung und Bewertung

Hinweise für die funktionale Klassifizierung und Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität enthalten in Deutschland die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) der FGSV. In Polen und Tschechien existieren derartige Regelwerke nicht.

Wenn es gelingt, in den Grenzländern analoge Raumgliederungsstrukturen zu definieren, könnten die Grundsätze der RIN auch bei grenzüberschreitenden großräumigen VEP's eine wertvolle Strukturierungshilfe sein. Die Beschreibung analoger Qualitätsstufen wäre insbesondere auf die Straße und dem ÖPNV zu konzentrieren.

#### Analyse des Verkehrsgeschehens

Alle drei Staaten führen in ihren klassifizierten Straßennetzen Verkehrszählungen durch. Die Verkehrsstärken der Zählquerschnitte liegen größtenteils den Straßenbauämtern und ggf. anderen Straßenbehörden (vgl. Anhang F, Tab. 3, S. 52) vor. Wie aus der Abb. 48 hervorgeht, unterscheidet sich die Darstellungsweise, ggf. auch die Erfassungsdichte von Land zu Land. Auf kommunaler Ebene gibt es spezielle Verkehrszählungen, wie z.B. in Görlitz-Zgorzelec. Informationen zu Grenzüberschritten an den Grenzübergängen sind im Fall der östlichen Grenzen i.d.R. bei den Grenzschutzbehörden einzuholen. In Schengen-grenzräumen sind ergänzende Zählungen an den Grenzübergängen, wie z. B. beim grenzüberschreitenden Mobilitätsplan „Mobilität im Dreiländereck“ zu empfehlen (vgl. auch Empfehlung: Daten zu den Grenzübertritten, S. 89).

Beim ÖPNV sind die grenzüberschreitenden Fahrgäste in Bussen und Bahnen sowie die Auslastung der Angebote von Interesse. Diese Informationen liegen i.d.R. bei den Betreibern vor. Kenntnisse über grenzüberschreitende Fußgänger und Radfahrer liegen meistens aus speziellen Querschnittszählungen vor.

Von Bedeutung ist die Analyse des Verkehrsverhaltens. Sie erfolgt auf der Grundlage der vorhandenen Mobilitätsdaten (u.a. Anzahl der täglichen Wege pro Person, Modal Split, durchschnittliche Reiseweite und Reisezeit der Wege differenziert nach Wegezwecken und Bevölkerungsgruppen, Altersgruppen der Einwohner o.ä.)



Abb. 48: Verkehrsbelastung

Quelle: Straßenbauamt Bautzen, DZWD Wroclaw, GDDKiA Wroclaw, Bezirk Liberec

In den grenzüberschreitenden Planungsräumen entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze kann die Beschaffung dieser Daten problematisch sein, da in Polen<sup>9</sup> und Tschechien über derartige Datenbestände nur wenige, fast ausschließlich große Städte, verfügen. In den Grenzstädten, mit Ausnahme von Zgorzelec, existieren sie nach Kenntnisstand der Autoren nicht. Wie bereits ausgeführt (vgl. Schritt 2.1) sind aus diesem Grund Befragungen (vgl. Empfehlung: Grenzüberschreitende Verkehrsverhaltensdaten, S. 89) oder Schätzungen durchzuführen.

#### Auswirkungen des Verkehrs

Im Rahmen der Zustandsanalyse sind v. a. auch die Auswirkungen des Verkehrs zu analysieren (u.a. Sicherheit, Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung). Bezüglich des Unfallgeschehens liegen Unfallstatistiken mit Unfallhäufungsstellen, Risikoklassen der Strecken u. ä. vor. Für die umweltrelevanten Analysen können neben modellmäßigen Berechnungen auch vorhandene Daten aus anderen Planwerken (z.B. Landschaftsplanung, Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung) genutzt oder im Rahmen zusätzlicher Erhebungen gewonnen und ausgewertet werden (vgl. Gerlach, 2006, S. 28).

### **Schritt 2.3. Konkretisierung gemeinsamer grenzüberschreitender Ziele, Formulierung der Indikatoren, Sollwerte/-qualitäten**

Im Rahmen des iterativen Vorgehens der Problemanalyse können aus der Gesamtheit der Ergebnisse von Zustands- und Mängelanalyse Ziele ggf. weiter konkretisiert werden. Die Ziele sollen zum einen aus gesetzlichen Rahmenbedingungen, den bestehenden Strategien und Planwerken abgeleitet, zum anderen aber auch gemeinschaftlich unter Einbeziehung von Entscheidungsträgern entwickelt werden. Dies kann z. B. im Rahmen von grenzüberschreitenden Workshops als sog. Zukunftskonferenz erfolgen. Die Entwicklung gemeinsamer Ziele ist ein wichtiger Kooperationsschritt. Dabei sollten so viele Beteiligte in die Zielfindung mit einbezogen werden, dass alle gesellschaftlich und fachlich relevanten Sichtweisen vertreten sind und dem Gebot einer Gesamtabwägung Rechnung getragen wird. Hier zu ist nicht nur die Beteiligung der ressortübergreifenden AG, sondern auch maßgeblicher politischer Entscheidungsträger sicherzustellen. Auch Zusammenhänge und Zielkonflikte sollten frühzeitig angesprochen und verdeutlicht werden.



**Gemeinsame Sitzungen, Zukunftskonferenzen der ressortübergreifender AG bei Einbeziehung der Politik**

<sup>9</sup> In Polen stellen die verkehrsverhaltensbezogenen Erhebungen einen Teil der sog. komplexen Verkehrserhebungen (kompleksowe badania ruchu) dar (vgl. Anhang F).

**Empfehlung: Abgestufte Ziele**

Die Zielformulierung ist in Grenzräumen schwieriger als in nationalen Planungsräumen, weil die Zielkonformität dort seltener gegeben ist. Die größten Zielunterschiede gibt es dort, wo Gebiete mit ungleichen Entwicklungs- und Anspruchsniveaus aufeinander treffen. Voneinander abweichende Ziele können auch durch die unterschiedliche Raumordnungs- und Verkehrspolitik, Gesetze und Verordnungen hervorgerufen werden. In solchen Fällen ist zuerst eine gemeinsame grenzüberschreitende Formulierung von Zielvorstellungen (als Dachziele) zu empfehlen. Ergänzend dazu sollte eine Aufstellung weiterer Ziele, die auf den jeweiligen Teilraum zugeschnitten sind, erfolgen. Dies verbessert auch die ortsspezifische Identifikation mit dem VEP.

**Empfehlung: Kovergenz der Ziele**

Bei der EU-Kofinanzierung des Projektes ist eine Konvergenz mit dem Zielsystem des jeweiligen operationellen Programms für die Ziel-3-Förderung ratsam.

Aufbauend auf dem Zielsystem soll ein Indikatorensystem erstellt werden, d.h. den jeweiligen Zielen sollten quantitative und qualitative Indikatoren als Anspruchsniveaus der jeweiligen Kriterien zugewiesen werden. Dies ermöglicht, transparente Zwischenbilanzen darzustellen sowie die Erfolge und Defizite bzgl. der Zielerreichung im weiteren Verlauf des Planungsprozesses darzustellen (Wirkungsabschätzung und Bewertung, Wirkungsanalyse/Monitoring).

**Empfehlung: Ziele, Indikatoren ggf. Sollwerte/-qualitäten für das Zusammenwachsen der Grenzräume definieren**

Ratsam ist es, Ziele und Indikatoren bezüglich des Zusammenwachsens der Grenzräume zu definieren; z. B.:

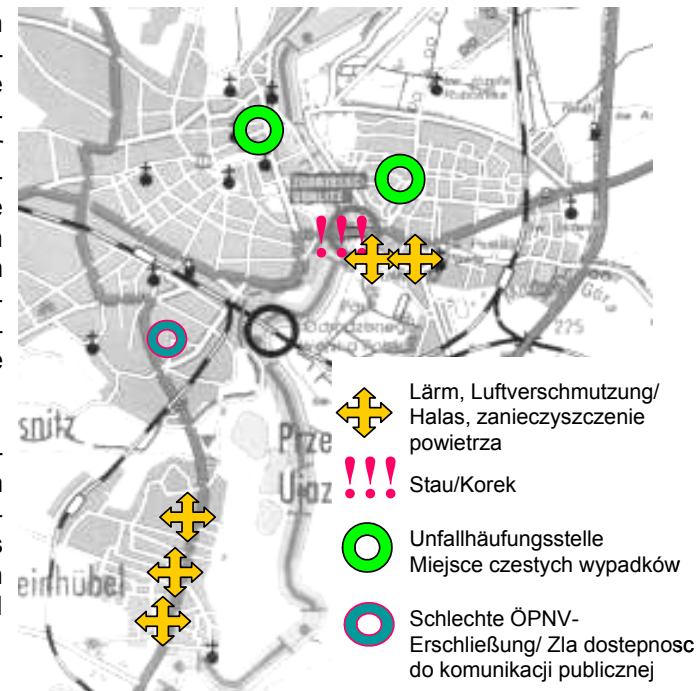
- Grenzüberschreitende Verflechtungen (Pendlerzahlen, ggf. Zielangabe zur Steigerung)
- Grenzüberschreitende Verbindungsqualitäten (Reisezeitverkürzungen durch Schaffung und Weiterentwicklung grenzüberschreitender Verkehrsangebote, Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel durch Takt- und Linienverdichtung)

Die Sollwerte können dabei durch die Vergleiche mit anderen, bereits weitgehend zusammengewachsenen Grenzräumen mit ähnlicher Raumstruktur ermittelt und den realen Verhältnissen in dem analysierten Grenzraum angepasst werden.

## Schritt 2.4. Feststellung von Mängeln/Defiziten

Neben den Diskussionen mit den beteiligten Akteuren, der strukturierten Sammlung von Mängeln und Beschwerden ergibt vor allem die Wirkungsberechnung des Zustandes (Analyse-0-Fall) wichtige Grunddaten für die Zustandsbewertung. Aus dem Vergleich der konkretisierten Zielvorstellungen (Ansprüche) und den Wirkungen folgt unmittelbar die Qualitätsstruktur des Verkehrsgeschehens im Planungsraum. Für die Konzept- und Maßnahmenentwicklung von besonderer Bedeutung sind die Mängel. Diese sind auf einer Mängelkarte zwei- oder dreisprachig mit entsprechenden Symbolen zu verdeutlichen. Bindende Darstellungsregeln existieren in allen drei Ländern nicht. Für die Zusammenfassung weiterer detaillierter Informationen eignen sich auch tabellarische Darstellungsformen (Mängelkatalog). Beide dienen als Grundlage für die späteren fachlichen Schritte sowie für die Kooperation mit der Politik, Bürger und anderen Akteuren.

Da in grenzüberschreitenden Planungsräumen Differenzen bzgl. der Qualitätswahrnehmung, Anspruchsniveaus und Ziele auftreten können, ist auch bei der Festlegung der Mängel eine intensive grenzüberschreitende Kooperation erforderlich. Aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen kann es bei Bearbeitern oder mit Beteiligten zu Konflikten oder unterschiedlichen Meinungen kommen. Soweit diese nicht ausgeräumt werden können, sind sie in den Mängelkarten und -katalogen mit zu verdeutlichen.

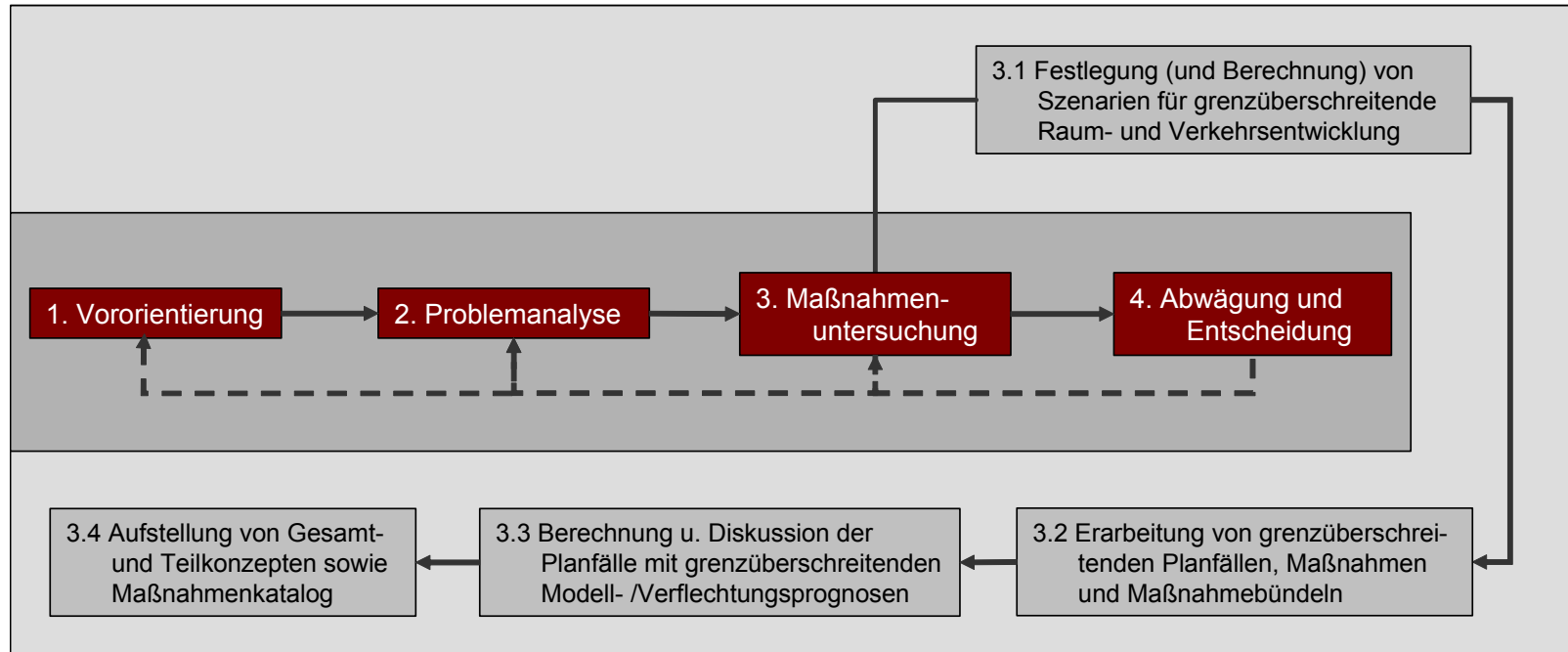


**Abb. 49: Schematische Mängelkarte**

Quelle: eigene Darstellung

## Phase 3: Maßnahmenuntersuchung

### Einführung und Ablaufschema und Akteure



**Abb. 50: Arbeitsschritte der grenzüberschreitenden Maßnahmenuntersuchung**

Quelle: eigene Darstellung

#### Charakteristik der Phase

In der Phase der Maßnahmenuntersuchung sollen für die in der Problemanalyse aufgedeckten Mängel und Probleme unter Berücksichtigung von Zielen und künftigen Entwicklungen Lösungsvorschläge entwickelt werden. Dabei kann aufgrund stark variierender Randbedingungen in Planungsräumen nicht auf Standardlösungen zurückgegriffen werden. Für das Ziel, Netzkonzepte mit möglichst einheitlichem Betrieb für den gesamten grenzüberschreitenden Planungsraum zu entwickeln, sind zunächst über Prognose- und Szenariobetrachtungen künftige Wirkungen abzuschätzen. Auf dieser Grundlage kann die Einpassung denkbarer Handlungsalternativen in den Bandbreiten möglicher Entwicklungen erfolgen. Mit den in diesen Arbeitsschritten gewonnenen Systemkenntnissen sind Planfälle, Maßnahmen und Maßnahmenbündel zu entwickeln und auf der Grundlage von Wirkungsberechnungen zu beurteilen und zu diskutieren, um möglichst einvernehmlich die o.g. Konzepte und daraus resultierende Maßnahmenpläne für die politische Kenntnisnahme bzw. Entscheidung vorzubereiten. Nach der Erarbeitung von grenzüberschreitenden Planfällen, Maßnahmen und Maßnahmenbündeln sind deren Wirkungen abzuschät-

zen und einer Bewertung zu unterziehen. Die Maßnahmenauswahl erfolgt dabei, wie auch der gesamte Verkehrsplanungsprozess, als ein iterativer Vorgang, der ohne umfangreiche begleitende Diskussionen, Checklisten oder Bewertungsverfahren kaum zu bewältigen ist. Hierbei werden erhebliche Anforderungen an die grenzüberschreitenden Bearbeitungs- und Begleitgremien gestellt. Das Ergebnis dieser Phase sind Netzkonzepte und daraus resultierende Maßnahmen und Maßnahmenbündel, die zu einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst werden und als Beschlussvorlage für die Abwägung und Entscheidung der entsprechenden politischen Gremien aufbereitet werden.

#### *Akteure der Maßnahmenuntersuchung*

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit allen Beteiligten zu diskutieren. Hierzu ist nicht nur eine enge Zusammenarbeit der Kernbearbeiter und der ressortübergreifenden AG, sondern auch die Einbeziehung externer Beteiligter sowie der entscheidungslegitimierten Gremien aus beiden Ländern erforderlich (vgl. Tab. 14).

Akteure	Beteiligungsintensität	Aufgaben
Federführende Einheiten der Auftraggeber, Planungsbüros als beauftragete Dienstleister	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Szenarien entwickeln</li> <li>▪ Szenarien berechnen</li> <li>▪ Prognose-0-Fall berechnen</li> <li>▪ Maßnahmenkonzepte entwickeln u. diskutieren, die genügend robust und geeignet für die Entwicklungsperspektiven mehrerer denkbarer Szenarien sind</li> <li>▪ Diskussion und Auswahl von Maßnahmen (-bündeln) für Wirkungsberechnungen unter den Bedingungen des ausgewählten Bezugsszenarios</li> <li>▪ Berechnung und Diskussion der Wirkungen</li> <li>▪ Empfehlung eines Konzeptes</li> </ul>
Projektbegleitende AG	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diskussion, Anregungen zur Szenarioentwicklung, Maßnahmenentwicklung</li> <li>▪ Diskussion der Stellungnahmen und Optimierung des Maßnahmenkonzeptes</li> </ul>
Politik	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beteiligung Szenarientwicklung</li> <li>▪ Anforderungen zum Entwurf des Maßnahmenkonzeptes</li> </ul>
Wissenschaftlicher Beirat	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beratung zur methodischen Fragestellungen</li> </ul>
Ortspezifisches Umfeld	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen, Darstellung eigener Auffassungen, Bedenken, Erfahrungen und Vorstellungen</li> </ul>
Sonstige		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ggf. Einsatz eines professionellen Moderators</li> <li>▪ Einbeziehung der Medien</li> </ul>

**Tab. 14: Akteure der Problemanalyse – Beteiligungsintensität und Aufgaben**

Quelle: eigene Darstellung



Ratsam ist es, die Öffentlichkeit zu informieren und geeignete Beteiligungsverfahren für den Interessenausgleich einzusetzen (vgl. Kap. 2.2. u. Schritt 1.5., insb. Abb. 41). Es wurde bereits ausgeführt, dass u.a. auch die Interessenverbände (z.B. Umwelt- und Wirtschaftsverbände, Behinderten- und Berufsverbände), benachbarte Kreise, kreisfreie Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen und Zweckverbände beteiligt werden sollten. Bei der Verdeutlichung der unterschiedlichen Interessen, z.B. im Rahmen der Diskussionen am Runden Tisch, wäre die Vermittlung durch einen von allen Seiten anerkannten professionellen und unabhängigen Moderator sinnvoll.

### Schritt 3.1. Festlegung (und Berechnung) von Szenarien für grenzüberschreitende Raum- und Verkehrsentwicklung

Die Diskussion und Festlegung von Szenarien für die Raum- und Verkehrsentwicklung ist Ausgangspunkt der Maßnahmenuntersuchung. Die Szenarien sind ganzheitliche „Zukunftsbilder“, die mögliche zukünftige Rahmenbedingungen und deren Wirkung auf die Verkehrsentwicklung sichtbar machen. Simuliert werden unterschiedlich gruppierte Annahmen u.a. zur Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsentwicklung, Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung, Sozialentwicklung und optionale Maßnahmen der Verkehrspolitik. Auf der Grundlage der Szenariendiskussion und der Berechnung ausgewählter Szenarien kann entschieden werden, in welchen Bandbreiten möglicher Entwicklungen welches Szenario Grundlage für Berechnungen und Bewertungen sein soll. So können gesellschaftliche und politische Wertvorstellungen über erwünschte bzw. unerwünschte Entwicklungen der beteiligten Staaten einfließen und bei der Bewertung berücksichtigt werden. Neben der Beurteilung der Veränderungen in den einzelnen Prognosefeldern auf der jeweiligen Grenzseite sind vor allem auch Abschätzungen der Entwicklung des Widerstandes/Barrierenwirkung der Grenze als Folge von Veränderungen der externen Rahmenbedingungen von Bedeutung.

Gerade weil die möglichen Entwicklungen diesseits und jenseits der Grenzen sehr unterschiedlich gesehen werden können, ist die Erarbeitung (und Berechnung) von Szenarien im Rahmen eines grenzüberschreitenden VEP ggf. eine fachlich und kommunikativ schwierige Aufgabe. Letzendlich sollen hier isolierte Vorstellungen der Akteure beiderseits der Grenze über positive und negative Veränderungen einzelner Entwicklungsfaktoren in der Zukunft zu integrierten Zukunftsbildern als Summe potentiell denkbarer und realistisch einschätzbarer Zukunftsbilder entwickelt werden. Eine kooperative Szenarioentwicklung sollte in der ressortübergreifenden AG unter Einbeziehung aller maßgeblichen Akteure, vor allem auch unter Beteiligung von Meinungsbildnern aus der Politik im Rahmen von gemeinsamen Sitzungen oder Zukunftswerkstätten erfolgen. Auch die Einbeziehung der Wissenschaftler aus beiden Ländern könnte insbesondere bei der Identifikation der Einflussfaktoren und Zusammenhänge sowie zur Objektivierung wertspezifischer Einzelbeurteilungen nützlich sein.



**Sitzungen der Kernbearbeiter und der ressortübergreifenden AG, Einbeziehung der Politik und ggf. der Wissenschaft**

#### Mögliche Szenarioentwicklung am Beispiel des deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraumes

Zunächst sind wie bei allen Szenarioentwicklungen Annahmen zu wirtschaftlicher Entwicklung, Kosten des Verkehrs bzw. zu verkehrspolitischen Maßnahmen zu treffen. Ergänzend sind in den deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzräumen in den kommenden Jahren große Veränderungen zu erwarten, die sich auf die Intensität und Qualität der grenzüberschreitenden Verflechtungen sowie eine räumliche Verlagerung der Wege auswirken können. Es geht hier vor allem um die Veränderungen bei der Durchlässigkeit der Grenze (z.B. Inkrafttreten des **Schengener Abkommens**) sowie um die Auswirkungen der Veränderungen bei der Arbeitnehmerfreizügigkeit. Denkbare Szenarioannahmen sind z.B.:

### Szenario 1

#### Voll integrierte grenzüberschreitende Region mit intensiven Verflechtungen

Ein solches Szenario geht davon aus, dass eine volle wirtschaftliche, soziale und kulturelle Integration stattgefunden hat. Es existiert eine grenzüberschreitende Orientierung der Produktion und Arbeitsteilung mit grenzüberschreitenden Arbeits- und Wohnungsmärkten. Das grenzüberschreitende Pendeln findet auf einem hohen Niveau praktisch grenzenlos statt. Diese Situation ist in manchen „westlichen“ Grenzräumen (z.B. Aachener Grenzraum) bereits fast Realität, wobei aber auch hier noch nicht von einer vollen Integration gesprochen werden kann.

### Szenario 2

#### Grenzraum mit punktuellen Verflechtungen

Integration in einigen Teilräumen und/oder Sektoren: Herausbildung punktueller Verflechtungen (vor allem im Bereich des produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors), die grenzüberschreitende Pendlerströme nach sich ziehen. Dabei nimmt die Arbeitsproduktivität schrittweise zu und der Aufholprozess (Verringerung der Disparitäten) schreitet voran. Konkurrenzängste schwächen sich ab und die Zusammenarbeit im Rahmen von Bildung und Erziehung wird, ähnlich wie soziale Kontakte, an Intensität gewinnen. Die Sprachbarrieren werden nur geringfügig abgebaut.

### Szenario 3

#### Pessimistisches Szenario

Wirtschaftliche Verflechtungen entwickeln sich kaum weiter, Sprachbarrieren bleiben bestehen und es gibt wenig Zusammenarbeit auf Grund fehlender Motivation der Akteure. Abwanderung und Überalterung der Bevölkerung nehmen weiter zu.

Das wahrscheinlichste und/oder politisch gewollte Szenario ist als Grundlage und Basismengengerüst für die Maßnahmenentwicklung auszuwählen. Für die Grenzräume entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze wird das erste Szenario zwar als wünschenswert, seine Eintrittswahrscheinlichkeit real aber als eher gering eingeschätzt. Die soziokulturellen Barrieren werden auch in den nächsten 15 Jahren spürbar bleiben. Der gemeinsame Arbeitsmarkt wird sich erst nach Inkrafttreten der **Arbeitnehmerfreizügigkeit** ausbilden können. Die geringe Bevölkerungsdichte (vor allem im deutsch-polnischen Grenzraum) und fehlende zusätzliche Arbeitsplatzangebote lassen vermuten, dass die grenzüberschreitenden Pendlerpotentiale kaum wachsen werden. Auf Grund der günstigen Immobilienpreise auf deutscher Seite kann es zu einer Verlagerung der Wohnstandorte und dadurch zu einem Zufluss an polnischen und tschechischen Fachkräften kommen.

**Empfehlung: bestehende Szenarien nutzen und ggf. weiterentwickeln**

Im Auftrag des BBR wurde für den deutsch-polnischen Grenzraum eine Einschätzung der räumlichen Auswirkungen der Integrationsprozesse unternommen. Das erarbeitete Szenario für einen mittelfristigen Zeithorizont, benannt als wünschenswerte und mögliche Entwicklung, ist aus dem Endbericht „Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 - Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen“ zu entnehmen. Betrachtet wurden folgende Prognosefelder: die Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, der Arbeitsmarkt, die Wirtschaftsstruktur sowie die Entwicklung der Pro-Kopf-Einkommen und die grenzüberschreitenden Verflechtungen. Die Studie gab auch Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der internen und externen Rahmenbedingungen.

Auf der Basis des Auswahlzenarios werden im weiteren Verlauf der Planung Wirkungen von Maßnahmen berechnet und dargestellt.

**Schritt 3.2. Erarbeitung von grenzüberschreitenden Planfällen, Maßnahmen und Maßnahmebündeln**

Aus den Mängeln und Zielvorstellungen heraus sind geeignete Maßnahmen, Maßnahmenbündel und Planfälle zu entwickeln und in das Auswahlzenario einzupassen. Sie dienen dazu, gewünschte Entwicklungslinien zu unterstützen und zu verstärken sowie unerwünschten Entwicklungen entgegenzuwirken bzw. sie abzuschwächen.

Für die Maßnahmenentwicklung ist eine intensive grenzüberschreitende Kooperation notwendig. Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Kernbearbeitern und der ressortübergreifender AG nötig. Wo möglich sollen bestehende Lösungshinweise der lokalen und/oder regionalen Akteure sowie Beispiele aus den anderen Grenzräumen aufgegriffen werden.

Ziel der Maßnahmenentwicklung ist eine grenzüberschreitende, möglichst intermodale Netzkonzeption für Straße, Schiene, Luftverkehr sowie für Radverkehr. Um den Anforderungen an die integrierte Verkehrsplanung gerecht zu werden, sollte dies auf Basis der Stadt-, Standort- und Siedlungsplanung erfolgen (vgl. Tab. 14). Die Netzkonzeption enthält wahrscheinlich viele neue grenzüberschreitende Verbindungen, die zum Zusammenwachsen der Grenzräume beitragen sollen. Es handelt sich dabei um grenzüberschreitende Straßen-, SPNV- und ÖSPV-Verbindungen, Fährverbindungen sowie Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer. Tab. 14-17 stellt einige Maßnahmen (primär Sofortmaßnahmen) zur Verschränkung, Zusammenführung und Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsnetze mit deren Charakteristik, Auflistung möglicher Probleme und Anforderungen dar. Dabei stehen Sofortmaßnahmen im Vordergrund und weniger die langfristig angestrebten Ziele, die vor allem zu möglichst einheitlichen Betriebsformen im gesamten Grenzraum führen sollen.



**Intensive Diskussionen zwischen den Kernbearbeitern und der ressortübergreifenden AG im Rahmen von gemeinsamen Sitzungen**

<b>SIEDLUNGSSTRUKTURELLE MASSNAHMEN</b>	
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	Siedlungsstrukturelle Maßnahmen haben das Ziel, durch koordinierte und gemeinsame Nutzungsausweisung an „integrierten“ Standorten neben der Reduktion von Erschließungskosten vor allem auch den Verkehrsaufwand durch die Vermeidung langer Wege zu verringern. Hierzu zählen u. a. verkehrsreduzierende Regional- und Bauleitplanung, die restriktive Ausweisung von Bauland, die Innenentwicklung, Nutzungsmischung, dezentrale Konzentration oder die Förderung polyzentraler Städtestrukturen.
<b>Mögliche Probleme</b>	Interessenkonflikte, u. a. durch die Entwicklungsunterschiede, v. a. durch Ansiedlungsinteressen auch der dezentralen Kommunen und dem Wettbewerb der Kommunen um Investitionen
<b>Anforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entsprechende Vorgaben aus der Raumplanung</li> <li>▪ Gemeinsame Entwicklung, abgestimmte Auswahl der Maßnahmen</li> <li>▪ Intensive und zielorientierte Kooperation</li> <li>▪ Bemühungen um politischen Rückhalt</li> </ul>




**Tab. 15: Grenzüberschreitende siedlungsstrukturelle Maßnahmen – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

<b>VERSCHRÄNKUNG, ZUSAMMENFÜGUNG UND VERBESSERUNG DER VERKEHRSNETZE (1) Schaffung grenzüberschreitender Straßenverbindungen</b>	
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	Grenzüberschreitende Straßenverbindungen sind solche, die in ihrem Verlauf die nationale Grenze überschreiten. Sie erfüllen je nach Lage Verbindungs-, Erschließungs- und im Ortslagen auch Aufenthaltsfunktionen.
<b>Mögliche Probleme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterschiedliche Straßenkategorie in den gegenwärtigen nationalen Netz, unterschiedliche Vorstellungen zur Linienführung, zur Funktion, zur Wiedernutzung und zum Ausbaustandard, differenzierte Vorstellungen zur Einbeziehung in das regionale und überregionale Straßennetz</li> <li>▪ Unterschiedliche Nutzung der Straße</li> </ul>
<b>Anforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einvernehmliche Festlegung von Qualitätsstandards und funktionalen Anforderungen</li> <li>▪ Ggf. Empfehlungen zur Linienführung</li> <li>▪ Prüfen von Fördermöglichkeiten zur Finanzierung der Baumaßnahme</li> </ul>



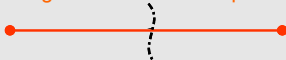
**Tab. 16: Grenzüberschreitende Straßenverbindungen – Charakteristik, mögliche Probleme und Anforderungen**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

<b>VERSCHRÄNKUNG, ZUSAMMENFÜGUNG UND VERBESSERUNG DER VERKEHRSNETZE (2)</b> <b>Schaffung grenzüberschreitender SPNV Linien</b>			
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	Als eine „Vorstufe“ der grenzüberschreitenden Linie kann eine SPNV-Schnittstelle zweier Linien aus unterschiedlichen Staaten entsprechend Beispiel a und b entwickelt werden.		
	a. SPNV – Schnittstelle  <p>Ausgewählte Praxisbeispiele: Stralsund (D) –Swinoujście (PL)</p>	b. Verlängerung einer bestehenden inländischen Linie/Service über die Grenze (überlappende Verknüpfung)  <p>Ausgewählte Praxisbeispiele: Görlitz (D) – Zgorzelec (PL): Verlängerung der deutschen Züge nach Zgorzelec mit Anschluss in die wichtigsten polnischen Städte  Gronau (D) – Enschede (NL): Verlängerung der deutschen Züge bis nach Enschede</p>	c. Durchgehende Linie (mit Kabotage)  <p>Ausgewählte Praxisbeispiele: Euregiobahn: Stolberg (D)-Aachen (D)-Herzogenrath (D)-Heerlen (NL)  EuregioAIXpress</p>
	<b>Mögliche Probleme</b> <p>Bei der Errichtung grenzüberschreitender Zugverbindungen treten <b>technische und organisatorische Probleme</b> auf.</p> <p>Zu den <b>technischen Problemen</b> gehören vor allem <b>Interoperabilitäts</b>defizite bei der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur wie z. B.: Unterschiedliche Stromsysteme (in D: 15 kV 16,7 Hz ~; in PL: 3 kV, AC, in CZ: 3000 V = 25 kV 50 Hz ~) → Zeitverluste an der Grenze durch Umspannen der Lokomotiven, Zugsicherungssysteme, Spurweite, Wippenbreite (für den Bezugsraum D-CZ-PL nicht relevant), unterschiedliche Signal- und Eisenbahnbetriebsvorschriften. Bei Schaffung von neuen SPNV-Verbindungen durch die Wiederbelebung und Umgestaltung bereits bestehender, aber still gelegter Schienenstrecken in Betracht gezogen werden (z.B. Regionalbahn Gronau Enschede).</p> <p>Zu den <b>organisatorischen Hemmnissen</b> zählen: (noch) keine gegenseitige Anerkennung von Lizenzen und Sicherheitsbescheinigungen für EVUs, Unterschiedliche Versicherungsbestimmungen, Zulassung der Fahrzeuge in beiden Ländern, unterschiedliche Zulassungsbestimmungen, unterschiedliche Finanzierungssysteme (vgl. Kap. 5.4.), unterschiedlichen Organisationsstrukturen in den ÖPNV-Systemen → schwierige Zusammenarbeit, Notwendigkeit der Genehmigung durch staatliche Behörden, Umrechnungskurs zwischen den Währungen (auf Grund kontinuierlicher Änderungen sind laufende Anpassungen nötig), Kontrollen am Zoll, fehlende Sprachkenntnisse des Fahrpersonals.</p>		
<b>Anforderungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einsatz von Diesellokomotiven, Mehrstromfahrzeuge (kostenintensiv z. B. Stadtbahn im Grenzraum Saar-Lor-Lux), sonst Umsteigen der Passagiere in andere Züge</li> <li>▪ Erhöhung der Fremdsprachenkenntnisse des Fahrpersonals, Schulung des Personals</li> <li>▪ Abschluss von Verträgen zum gemeinsamen Betrieb und zur dauerhaften Finanzierung der Maßnahmen</li> <li>▪ Prüfen von Fördermöglichkeiten zur Finanzierung der grenzüberschreitenden Angebote</li> </ul>			

Tab. 17: Grenzüberschreitende SPNV Linien – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen und Lösungsansätze

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

<b>VERSCHRÄNKUNG, ZUSAMMENFÜGUNG UND VERBESSERUNG DER VERKEHRSNETZE (3)</b> <b>Schaffung grenzüberschreitender ÖSPV Linien</b>			
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	<p>Grenzüberschreitende Buslinien lassen sich ähnlich wie die grenzüberschreitenden Bahnlinien klassifizieren. Auch für diese Maßnahme existieren drei Optionen:</p> <p>a) ÖSPV Schnittstelle</p>  <p>b) Verlängerung einer bestehenden inländischen Linie/Service über die Grenze (Überlappende Verknüpfung)</p>  <p>c) Durchgehende Linie (mit Kabotage)</p>  <p>Ausgewählte Praxisbeispiele: (vgl. Anhang G)</p>		
<b>Mögliche Probleme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht nur ein Umsteigevorgang, oft auch ein Fußweg zu bewältigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grenzüberschreitende Genehmigung bei Parallelverkehr erforderlich</li> <li>▪ Finanzierung nur aus Beförderungserlös i.d.R. nicht möglich, Finanzierungsvereinbarung</li> <li>▪ Fehlende Sprachkenntnisse des Fahrpersonals</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterschiedliche Tarifgebiete</li> <li>▪ Finanzausgleich/Einnahmenverteilung bei unterschiedlichem Wirtschaftsniveau, Kabotageeinschränkungen: erhebliche Probleme für ein ausländisches Unternehmen, die notwendige Erlaubnis für den Abschnitt im anderen Land zu bekommen (Lizenzen auf anderer Seite)</li> <li>▪ Umrechnungskurs zwischen den Währungen (auf Grund kontinuierlicher Änderungen sind laufende Anpassungen nötig)</li> <li>▪ Fehlende Sprachkenntnisse des Fahrpersonals</li> </ul>
<b>Wichtige Anforderungen und mögliche Lösungsansätze für die Probleme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung einer (beider) Linie(n) bis zur Grenze</li> <li>▪ Verkürzung der Umsteigezeiten durch Koordinierung des Fahrplanes, Anschlusssicherung bei Verspätungen</li> <li>▪ Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen beiderseits der Grenze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung der separaten Vergabe möglich, jedoch Absprache notwendig</li> <li>▪ Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen beiderseits der Grenze</li> <li>▪ Erhöhung der Fremdsprachenkenntnisse des Fahrpersonals oder Fahrerwechsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sichtung und Beseitigung von Einschränkungen durch Kabotagegesetze, Vergabe von Konzessionen für grenzüberschreitende Netze</li> <li>▪ Abstimmung bei der Fahrplanerstellung, gemeinsame Fahrplanerstellung</li> <li>▪ Berücksichtigung der Wagenumläufe (im Ausland keine Umläufe auf anderen Linien möglich)</li> <li>▪ Gemeinsame Vergabe, falls grenzüberschreitende Linie von Aufgabenträgern gewünscht wird</li> <li>▪ Festlegung der Tarife (vgl. Anhang H)</li> <li>▪ Schaffung einer objektiven/tragfähigen Basis für die Einnahmenverteilung, Unterzeichnung eines Tarifvertrages (z.B. bei EgroNet)</li> <li>▪ Erhöhung der Fremdsprachenkenntnisse des Fahrpersonals oder Fahrerwechsel</li> </ul>

**Tab. 18: Grenzüberschreitende SPNV Linien – Charakteristik, mögliche Probleme, Lösungsvorschläge und Praxisbeispiele**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

### Schritt 3.3. Berechnung und Diskussion der Planfälle mit grenzüberschreitenden Modell- und Verflechtungsprognosen

#### Wirkungsberechnung

Die ausgewählten Maßnahmen(bündel) werden sodann in das Bezugsszenario eingebaut und ihre Wirkungen berechnet. Als Vergleichsfall für die Beurteilung der Maßnahmenwirkungen empfiehlt es sich, einen sog. Prognosenußfall zu berechnen. Hierbei kann es sich um das Bezugsszenario ohne Maßnahmen oder eine zu vereinbarende Trendprognose ohne weitergehenden als die absehbaren Maßnahmen handeln.

Mit der Wirkungsberechnung wird u. a. geprüft, inwieweit die Mängel des Analysezustandes mit den Maßnahmen behoben werden können und zu welchen gewünschten und unerwünschten Wirkungen sie beitragen. Die Wirkungen sind nach Art und Intensität mit räumlichem und zeitlichem Bezug für alle Wirkungsbereiche, u. a. verkehrliche Wirkungen (Verkehrsstärken, Erreichbarkeiten, Auswirkungen auf Modal-Split, Fahrleistung, Sicherheit), Umweltwirkungen (Lärm, Luftreinhaltung, Landschaftszerschneidung), siedlungsstrukturelle, städtebauliche, wirtschaftliche und soziale Wirkungen abzuschätzen (FGSV (2001), S. 35f). Die Wirkungsberechnungen sind i.d.R. Aufgabe der beauftragten Dienstleistungsbüros. Zur Einordnung und Diskussion der Wirkungszusammenhänge sollen die Ergebnisse in der ressortübergreifenden AG und in dem wissenschaftlichen Beirat - sofern er existiert - reflektiert werden.

#### **Empfehlung: Wirkung der Maßnahmen in Bezug auf das grenzüberschreitende Zusammenwachsen ermitteln**

Ein Kriterium für die Abschätzung der Maßnahmenwirkungen in Grenzübereichen sollte sein, inwieweit diese einen Beitrag zum Zusammenwachsen des Grenzraumes leisten. Diese Aussagen werden für die Evaluierung eines jeden von der EU finanzierten grenzüberschreitenden Projektes und für die Finanzierung der Umsetzung dieser Maßnahmen aus EU-Mitteln benötigt. Diese Wirkungsabschätzung soll auf dem im jeweiligen **Operationellen Programm** dargestellten Ziel- und Indikatorensystem basieren.

#### Bewertung

Die Abschätzung der Wirkungen dient als Grundlage für die Bewertung der Maßnahmen. Die Bewertung ist Hilfestellung für die anschließende politische Entscheidung und wird hauptsächlich durch die Kernbearbeiter mit Beratung in den Begleitgremien durchgeführt. Sie soll Aussagen über die Zielerreichung mit oder ohne Maßnahmen liefern sowie die Vor- und Nachteile gegenüberstellen. Die Bewertung soll eine Gesamtabwägung von Vor- und Nachteilen für die politischen Entscheidungsträger ermöglichen. Sie vereinfacht den Vergleich der Maßnahmen untereinander und damit die Auswahl der günstigsten Maßnahmen und ihre Dringlichkeitsreihung.

Methodisch können die Bewertungsverfahren gleichzeitig Elemente nicht formalisierter, teil-formalisierter und formalisierter Verfahren beinhalten. Wichtig ist, dass die Verfahren die wertspezifischen Elemente verdeutlichen und ggf. im Sinne von Variationsrechnungen transparent werden lassen. Diese Art von Entscheidungsvorbereitung soll die gesamtplanerische Abwägung im Sinne von Verträglichkeitsanalysen ermöglichen, so dass die politischen Entscheidungsträger ihre Voten ermessensfehlerfrei treffen können.

Bewertungsmethoden werden in allen drei Staaten des Bezugsraumes bei mechanistischer Anwendung durchaus kritisch gesehen. Bei reflektierender Anwendung dienen sie jedoch als nützliches Werkzeug. Beim Einsatz von Bewertungsverfahren führen die unterschiedlichen Anspruchsniveaus, Ziele und Ausgangswerte für Bewertungsmethoden (unterschiedliche Kosten und Nutzen in den einzelnen Staaten) ggf. zu Problemen, so dass für Teilräume differenzierte Ansätze zu verwenden sind. Bei der Anwendung von Kosten-Nutzen-

Analysen sollten die Ergebnisse für Polen und Tschechien in EURO umgerechnet werden. Gerade bei grenzüberschreitenden Planungen ist die Befolgung des Transparenzgrundsatzes für die Bewertungen wichtig, so dass die o.g. wertspezifischen Variationsbetrachtungen hier von besonderer Bedeutung sind.

#### Auswahl der Maßnahmen

Die Wirkungsberechnung und Bewertung von Maßnahmen stellt eine fachliche Grundlage für die darauf folgende kooperative Auswahl von Maßnahmen dar. Die Unterschiedskonstellationen in Grenzräumen können diese Aufgabe besonders schwierig machen und große Konfliktpotentiale generieren. Von daher ist hier auch Fingerspitzengefühl und diplomatisches Geschick der Hauptakteure bei der Kommunikation der Ergebnisse sowie der Empfehlungen von großer Bedeutung. Die bisherige organisatorische und kommunikative Struktur der VEP-Erarbeitung wird hier nochmals auf die Probe gestellt.



**Kommunikation  
der Ergebnisse**

Die Auswahl der Maßnahmen kann in zwei Stufen geschehen. In der ersten Stufe würden Diskussion und eine Vorauswahl von Maßnahmen/Vorzugslösungen hinsichtlich der Effektivität im Rahmen gemeinsamer Werkstattgespräche der Kernbearbeiter und der ressortübergreifenden AG erfolgen. Von Bedeutung ist hier die Beteiligung aller, die die Maßnahmen umsetzen und nachher betreiben sollen. Zur Konsensfindung kann ein professioneller neutraler Moderator (vgl. S. 105) von großer Bedeutung sein.

Empfehlenswert ist es, bei der Diskussion von Maßnahmen auch Vertreter der Politik zu beteiligen. Wenn diese in dem Bearbeitungsgang ihre Anregungen und Interessen ernsthaft beachtet sehen, kann die politische Verabschiedung des Maßnahmenkonzeptes leichter gelingen.

### **Schritt 3.4. Aufstellung von Gesamt- und Teilkonzepten sowie eines Maßnahmenkataloges**

#### Gesamtkonzept

Ausgehend von möglichen Grundkonzeptionen wurden Maßnahmen für die o.g. Maßnahmenuntersuchung und -bewertung ausgewählt, so dass abschließend möglichst im Konsens das regionale Konzept mit wichtigen Teilkonzepten aufgestellt werden kann. Hierfür erarbeiten die Kernarbeiter einen Vorschlag. Es soll ein integrierter Maßnahmenkatalog mit einer Priorisierung der Maßnahmen (kurz-, mittel- und langfristige), die in den nächsten Jahren zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrssystems unter Berücksichtigung der Ziele anderer Fachplanungen beitragen sollen, sein. Das Verkehrskonzept kann neben Angaben der Maßnahmen (betriebliche, organisatorische und informatorische Maßnahmen) auch Informationen zu Fördermöglichkeiten, zur Unterhaltung, Substanzerhaltung und zum Betrieb beinhalten.

#### Teilkonzepte

Ausgehend vom Gesamtkonzept können Teil- und Bereichskonzepte mit weiteren detaillierteren Maßnahmen abgeleitet werden. Diese stellen eine themen- bzw. stadtteilbezogene Betrachtungsweise dar. Zu den thematischen Konzepten könnten folgende gehören vor allem: Straßenkonzeption, Erschließung von Teilbereichen, Verkehrsberuhigungskonzepte, Konzept für den Wirtschaftsverkehr, ÖPNV-Konzept, Konzept für Mobilitätsmanagement, Konzept für Radverkehr und Konzeption der Wegweisung für das Verkehrssystemmanagement.





Entscheidungskulturen

Trotz einiger Unterschiede ist der Wandel von sozialistisch geprägten zu demokratischen, partizipativen Entscheidungskulturen in den Ländern Polen und Tschechien schon weit vorangeschritten. Der Anpassungsprozess wird durch die Europäische Union beschleunigt. Da es sich um sog. junge Demokratien mit noch häufigen Mandats- und Ämterwechsel handelt, bleibt die Verbindlichkeit von Partnern und von Beschlüssen in den politischen Gremien zumindest für eine Übergangszeit ein Problem.

Sonstiges

Die Frage, wie politische Entscheidungsgremien in den Planungsprozess integriert werden, stellt sich nicht erst in der Phase der Abwägung und Entscheidung. Dieser Dialog ist Teil des Prozesses in allen Phasen. Ohne diesen wäre der Prozess leichter zum Scheitern verurteilt. Das vorgeschlagene konzentrische Kooperationsmodell (vgl. Abb. 41) soll gewährleisten, dass regelmäßige Gesprächsrunden mit zentralen Entscheidungsträgern durchgeführt werden und ein Konsens bzgl. Ziele und Maßnahmen hergestellt wird.

### 3. Weitere Empfehlungen

#### Kontinuität und Überzeugungsarbeit

Auch die weiteren Phasen der Planung, Umsetzung und Wirkungskontrolle erfordern eine verstärkte grenzüberschreitende Kooperation. Der kooperative Planungsprozess wird leicht zum Fundament oder auch Prüfstein für die Kontinuität der Zusammenarbeit auf der Realisierungs- und Umsetzungsebene. Dies kann unterschiedlich ausgestaltet werden: weitere informelle Kooperation über ad hoc Treffen, grenzüberschreitende thematische Arbeitsgruppen oder schrittweise Institutionalisierung der Kooperation, z. B. durch Aufbau einer gemeinsam getragenen grenzübergreifend tätigen Geschäftsstelle der betroffenen Kommunen oder Regionen, Schaffung einer zentralen Koordinierungsstelle der Verwaltungen, u.ä.. Die Inhalte der Treffen können ganz unterschiedlich sein. Empfehlenswert wäre z. B. ein regelmäßiger Austausch der Daten zwischen den Städten/Regionen auf beiden Seiten der Grenze oder gemeinsamer Monitoring/Erfolgskontrolle der umgesetzten Maßnahmen.

Zur Nachbereitung und Umsetzung eines grenzüberschreitenden VEP gehört besonders in den Grenzräumen, die historisch vorbelastet sind, eine kontinuierliche Überzeugungsarbeit, die das Bewusstsein für gemeinsame Probleme, gemeinsame Lösungen, Vorstellungen zur Zukunft des Grenzraumes und koordinierte gemeinsame Maßnahmen fördert.

#### Unterschiedliche verfahrenstechnische Anforderungen bei der Projektumsetzung

Bei der Realisierung von grenzüberschreitenden Maßnahmen können weitere Differenzen auftreten, die aus unterschiedlichen formellen Anforderungen und Genehmigungspflichten resultieren. So existiert in allen drei Ländern die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) (PL: *postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko*, geregelt im Umweltgesetz: Prawo ochrony środowiska, Dz.U.2001.62.627 § 40, CZ: *posuzování vlivů na životní prostředí*, geregelt im Umweltgesetz: Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí (100/2001 Sb.)) oder **FFH- Verträglichkeitsprüfung**. Sie ist jedoch in Polen und Tschechien nicht in andere Verfahren eingebettet, wie z. B. in Deutschland im Rahmen der **Planfeststellungsverfahren**. Zu den in Deutschland üblichen zweistufigen Planungsverfahren wie **Raumordnungs-** und **Planfeststellungsverfahren** existieren in Polen und Tschechien noch keine vergleichbaren Gegenstücke. So kann der Weg zur Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen in den unterschiedlichen Ländern auch unterschiedlich lang und mit der Klärung verfahrenstechnisch bedingter Sonderfragen verbunden sein.

#### **Empfehlung: Verfahrensschritte bei grenzüberschreitenden UVP**

Eine Konkretisierung der gemeinsamen Verfahrensschritte schafft das neue deutsche Gesetz zu der Vereinbarung vom 11. April 2006 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Vertragsgesetz zur Deutsch-Polnischen UVP-Vereinbarung), das am 6. Juli 2007 in Kraft getreten ist.

*Probleme bei Umsetzung der Maßnahmen*

Bei Umsetzung grenzüberschreitender Maßnahmen sind grenzüberschreitende Besonderheiten und Erschwernisse (gesetzliche Hürden, unterschiedliche Sprachen, unterschiedliche Verhaltensweisen, unterschiedlicher Zugang zu Informationen und diesbezügliche Gewohnheiten, Werthaltungen und rechtliche Einschränkungen Kabotagebeschränkungen, Tarifgestaltung bei verschiedenen Preis- und Einkommensniveaus, Einnahmenverteilung) zu beachten. Im Anhang H sind diese mit Schwerpunkt auf die Spezifika und Probleme bzw. Problemkonstellationen, die bei einer grenzüberschreitenden Ausführung einer Maßnahme auftreten können, dargestellt. Die Tabellen beinhalten auch Anforderungen an die Umsetzung dieser Maßnahmen sowie Lösungsansätze für eventuelle Probleme und basieren auf ausgewählten Praxisbeispielen.

## Literatur

### TEIL A



#### Literatur zum Kapitel 1: Warum grenzüberschreitend planen und worauf kommt es dabei an?

**AGEG** (Hrsg) (2005): Europäische Charta der Grenz- und Grenzübergreifenden Regionen. Fassung vom 01.12.1995.

**AGEG, Europäische Kommission** (Hrsg.) (2000): Praktisches Handbuch zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit. Gronau.

**European Commision** (1999): Scientific Report on the Mobility of cross border workers within the EEA. MKW Wirtschaftsforschung GmbH. [http://mkw-gmbh.de/download/summary\\_migration.pdf](http://mkw-gmbh.de/download/summary_migration.pdf)

**Freiherr von Malchus, V.** (1992): Staatsgrenzen überschreitende Raumordnung und Landesplanung als Aufgabe und Verpflichtung für die Europäische Integration. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, S. 1225-1230.

**ARL** (Hrsg.): Grenzübergreifende Raumplanung - Erfahrungen und Perspektiven der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten Deutschlands. Sitzungsbericht 188. Hannover, S. 1-8.

**Heintel, M./Waack, C.** (2007): Von Visionen und Zwängen. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den Binnen- und Außengrenzen der EU im östlichen Europa. In: Geographische Rundschau ZDB, Band 59, Heft Nr. 3, S. 28-35.

**Lezzi, M.** (1994): Raumordnungspolitik in europäischen Grenzregionen zwischen Konkurrenz und Zusammenarbeit. Untersuchungen an der EG-Außengrenze Deutschland-Schweiz. Zürich: Geographisches Institut der Universität Zürich.

**Martinez, O.** (1994): The dynamics of border interaction: new approaches to border analysis. In: Clive H. Schofield (Hrsg.): Global Boundaries, World Boundaries. S. 1-15.

**Ruppert, K.** (1993): Grenzräume und grenzüberschreitende Verflechtungen. In: Europa. S. 286-294.



#### Literatur zum Kapitel 2: Anforderungen an moderne Verkehrsplanung

##### **Integrierte, zielorientierte und beeinflussende Planung**

**Ahrens, G-A.** (2005): Begriff Verkehrsplanung. In: (ARL): Handwörterbuch der Raumordnung. S. 1225-1230.

**Ahrens, G-A.** (2008): Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) – Anspruch und Wirklichkeit. DVWG-Festschrift (im Druck).

**Apel, D.** (1992): Verkehrskonzepte in europäischen Städten. DifU- Beiträge zur Stadtforschung 4. Hrsg: Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin.

**Becker, U.** (2003): Integrierte Verkehrsplanung und nachhaltige Verkehrsentwicklung. In: Fachzentrum Verkehr (Hrsg.): 1. Internationale Wuppertaler Verkehrstage. Heft 7. 2005. Wuppertal.

**Beckmann K. J. u. a.** (1992): Raumordnungspolitische Anforderungen an eine integrierte Verkehrsplanung und Verkehrsgestaltung. Forschungsbericht. Bonn.

**Beckmann, K.J.** (1999): Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung – Chancen einer Integration von Raum- und Verkehrsplanung. In: Zukunftsfähige Mobilität in Stadt und Region. Bonn. S. 5-22.

**Beckmann, K. J./Kreitz, M.** (1999): Integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein- Westfalen. In: Institut für Stadtbauwesen, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (Hrsg.): Stadt Region Land. Heft 67. Aachen.

**Beckmann, K. J.** (2001): Integrierte Verkehrskonzepte. In: Mehlhorn, G. (Hrsg.): Ingenieurbau- Verkehr, Straße, Schiene, Luft. Berlin. S. 270-287.

**Boltze, M.** (2005): Integration im Verkehr. Eröffnungsansprache zur HEUREKA 2005. In: FGSV/VDV: HEUREKA - Optimierung in Verkehr und Transport. Karlsruhe.

**Buddenberg, H.** (1991): Integrierter Verkehr 2000: mobil bleiben. Beiträge zu intermodalem Verkehr, Eisenbahn, Europa, Verkehrspolitik einiger Bundesländer. Hamburg.

- Franz, L./ Isnenghi, P.** (1990): Integrierte Verkehrsplanung unter Umweltgesichtspunkten. Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung, Rückbau und Umbau von Straßen. Ethingen.
- Frehn, M./ Korte, L.** (2005): Renaissance der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung? Anforderungen an die zweite Generation. In: RaumPlanung 119. S. 82-86.
- FGSV** (Hrsg.) (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen. Köln.
- FGSV** (Hrsg.) (2006): Hinweise zur regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepten. Köln.
- Gerlach, J.** (2005): Integrierte Planung. Chancen und Hemmnisse in Deutschland. In: Fachzentrum Verkehr (Hrsg.): 1. Internationale Wuppertaler Verkehrstage. Heft 7. Wuppertal. S. 31-35.
- Gertz, C.** (2007): Zukunft der Entwicklungsplanung. Viele Pläne – (k)eine Strategie. Planerin 1. S. 51-53.
- Hinricher, M./Schüller, U.** (2002): Integrierte Verkehrspolitik. Ein Lösungskonzept für die Mobilität der Zukunft. Internationales Verkehrswesen (54) Heft 12. S.589-592.
- Holz-Rau, Ch.** (1996): Integrierte Verkehrsplanung- die herausgeforderte Fachplanung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Informationen zur Raumentwicklung: Ballungsraumverkehr- Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrsvermeidung. Heft 7/8. S.391-416.
- Holz-Rau, C./Frehn, M./Jansen, U.** (2004): Nachhaltigkeit durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung. Was können wir aus guten Beispielen lernen? In: Stadt Region Land ZDB. Band 77. S. 21-36.
- Holz-Rau, C./Jansen, U.** (2006): Mobilitätssicherung durch energiesparsame integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft Nr. 8. S. 447-456.
- Kirchhof, P** (2002): Städtische Verkehrsplanung. Konzepte, Verfahren, Maßnahmen. Tubner Verlag. Stuttgart, Leipzig, Wiesbaden.
- Klemme, M.** (2002): Interkommunale Kooperation und nachhaltige Entwicklung. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 110. S. 41.
- Ponel, T.** (1999): Verkehrsvermeidung/ Handlungskonzepte für eine integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Berlin. Deutsches Institut für Urbanistik.
- Pauen-Höppner, U./Apel, D.** (1992): Neue Verkehrskonzepte großer Städte. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Referat Öffentlichkeitsarbeit. Berlin.
- Pharoah, T./Apel, D.** (1998): Transport concepts in European cities. Ashgate Verlag.
- Schnabel, W./Lohse, D.** (1997): Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Band 1 und Band 2, 2. Auflage, Berlin Verlag für Bauwesen. Berlin.
- Telford, T.** (2002): Integrated Transport and Land Use Planning: The Facts, Fiction, Fallacies and Future for the Government's Integrated Transport and Land Use Planning Strategies, 2002, British Nuclear Energy Society.
- Weidlich, W./ Englmann, F.** (1999): An integrated model of transport and urban evolution with an application to a metropole of an emerging nation, 1999.
- Zumkeller D.** (1999): "Das Mobilitäts-Panel (MOP) - Eine neue aktuelle Datenbasis für eine integrierte Verkehrsplanung", "Zukunftsfähige Mobilität in Stadt und Region". Arbeitsgruppe 1 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV 002/64, 31.Mai/ 1. Juni 1999, S. 103-108.

### ***Kooperative und partnerschaftliche Planung - allgemein***

- Bauer, P.** (2000): Eine Zukunftskonferenz für eine Region – Geht das? In: Keil, Marion; Königswieser, Roswitha (Hg.): Das Feuer großer Gruppen, S. 288-293, Stuttgart.
- Beckmann, K. J.** (2005): Gestaltung von Planungsprozessen in der Verkehrsplanung – Einführende Hinweise zu Rahmenbedingungen, Hemmnissen und Handlungsmöglichkeiten. In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79, S. 5-18.
- Beckmann, K. J./ Wehmeier, T./ Witte, A.** (2003): Konzeption, Begleitung, Moderation und bilanzierende Auswertung des ExWoSt-Forschungsfeldes „Stadtentwicklung und Stadtverkehr. In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 74, S. 95-106.
- Beckmann, J.; Keck, G.** (1999): Beteiligungsverfahren in Theorie und Anwendung. Leitfaden der Akademie für Technikfolgenabschätzung, Stuttgart.
- Bischoff, A./ Selle, K./ Sinning, H.** (2005): Informieren, Beteiligen, Kooperieren – Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Bd. 1. 2005, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Fassbinder, H.** (1995): Einübung in kooperativer Planung. In: Harburger Berichte zur Stadtplanung, Bd. 8, Hamburg.
- Diller, C.** (2002): Zwischen Netzwerk und Organisation. Die Dynamik der Verstetigung regionaler Kooperationen In: Raumforschung und Raumordnung ZDB, Band 60, Heft Nr. 2, S. 146-154.
- Gerlach, J.** (2001): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28. und 29. September 2000 in Wuppertal. DVWG, Bergisch Gladbach.
- Görmar, W./ Huege, P./ Zarth, M.** (1998): Regionalkonferenzen als neues Instrument der Raumordnung. Eine Dokumentation der bisherigen Erfahrungen, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR; Hg.), Werkstatt Praxis, H. 5, Bonn.
- Grabow, B.** (2000): Information, Kommunikation und Multimedia in den Städten. Teil II: Die Handlungsfelder Wirtschaft/Arbeit und Infrastruktur.

- Grosser, G./ Hoffmeister, J.** (1995): Erfolgsbedingungen für Mediationsverfahren, Raumplanung, H. 71, S. 275-278.
- Großheinrich, T.** (2005): Beteiligungsverfahren beim Verkehrsentwicklungsplan Düsseldorf; In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Henning, K.** (1997): Mobilität und Kommunikation - Zwischenworkshop im Januar 1997. Olbertz, E. Aachener Reihe Mensch und Technik, Band 22, Verlag der Augustinus Buchhandlung, Aachen.
- Henning, K.** (1996): Mobilität - Ethische Verantwortung angesichts neuer Möglichkeiten von Verkehr und Kommunikation, Aachener Reihe Mensch und Technik, Band 17, Verlag der Augustinus Buchhandlung, Aachen.
- Kotzke, G.** (2005): Masterplan Mobilität Dortmund: Das kooperative Beteiligungsverfahren aus der Sicht der Mitwirkenden; In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Langer, K.** (2005): Verkehrsplanung: transparent und bürgernah. Trainingskurse zur Planungskommunikation. In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Ley, A./ Weitz, L.** (2003): Praxis Bürgerbeteiligung. Ein Methodenhandbuch.
- Meißner, A.** (2005) : Masterplan Mobilität Dortmund: Das kooperative Beteiligungsverfahren aus Sicht der Verwaltung; In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Merten, K.** (1998): Einführung in die Kommunikationswissenschaft, München.
- Miosga, M.** (2005): Bürgerbeteiligung und Prozessmanagement in der Verkehrsplanung. Der ganz normale Alltag? Erfahrungen aus der partizipativen Verkehrsplanung in Prien am Chiemsee In: Stadt Region Land ZDB, Band 79, S. 43-50. Bürgerbeteiligung und Prozessmanagement in der Verkehrsplanung: Der ganz normale Alltag? Erfahrungen aus der partizipativen Verkehrsplanung in Prien am Chiemsee; In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Müller, P.** (Hg.) (1998): Kooperative Beteiligungsverfahren in der kommunalen Verkehrsplanung – Anregungen zum Tätigwerden, in: Planerin, H. 4, S. 54.
- Müller, B./ Wiechmann, T./ Löwis, S.v.** (Hrsg.) (2001): Regionale Verankerung von Netzwerken. Dresden (IÖR-Texte 134) Wiechmann, Th.; Löwis, S. v.; Kaether, J. (Hrsg.) (im Erscheinen): Das Modellvorhaben ‚Regionen der Zukunft‘ – Erfahrungen und Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Regionalentwicklung in Deutschland. IÖR-Schrift Nr. 46. Dresden.
- Renn, O./ Oppermann, B.** (2000): Bürgerbeteiligung in der Raumplanung: Wege in eine diskursive Planungskultur. In: Bott, Helmut et al. (Hrsg.): Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter. Frankfurt/Main und New York.
- Selle, K.** (1994): Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln. Ein Werkbuch. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 69, Dortmund.
- Schiefelbusch, M./ Bodensteiner, C.** (2005): Bürgerbeteiligung bei der Netz- und Fahrplangestaltung des öffentlichen Verkehrs. In: Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen (Hrsg.), Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 79.
- Schloz, T.** (1990): Bürgerbeteiligung bei Planung und Bau von Verkehrsanlagen. Eine Literaturdokumentation, Stuttgart.
- Schulze-Wolf, T.** (2006): Kosten der Nicht-Beteiligung; in: Manfred Schrenk (Hrsg.): CORP 2006, 11. Internationale Konferenz zu Stadtplanung und Regionalentwicklung in der Informationsgesellschaft, Tagungsband, Wien, 2006.
- Stein, U.** (2003): Kommunikation mit allen Sinnen – Regionen moderieren. In: polis. Zeitschrift für Stadt und Baukultur, Heft 3/2003, S. 28-30.
- Stein, U./Trommer, S.** (2001): Regionale Kooperationsprozesse: Synergien mit Planungskultur und Baukultur. In: Planerin, Heft 1/2001, S. 20 - 23.
- Thaysen, U.** (1992): Runde Tische – Kriseninstrumente zur Herstellung demokratischer Legitimität. Brennpunkt Dokumentation zu Selbsthilfe und Bürgerengagement der Stiftung Mitarbeit, Nr. 17, Bonn.
- Webber, M.** (1971): Alternative styles for citizen participation in transport planning. University of California, Berkeley. Institute of Urban & Regional Development, Working paper.
- Vopel, K./ Kirsten, R.** (2000): Kommunikation und Kooperation – Ein gruppendynamisches Trainingsprogramm. Iskopress Verlags GmbH.

### ***Kooperative und partnerschaftliche Planung - grenzüberschreitend***

**AGEG** (Hrsg.) (1999): Institutionelle Aspekte der grenzübergreifenden Zusammenarbeit.

**Beck, J.** (1997): Netzwerke in der transnationalen Regionalpolitik – Rahmenbedingungen, Funktionsweise, Folgen. Namos Verlagsgesellschaft Baden-Baden.

**Benz, A.** (2001): Vom Stadt-Umland-Verband zu „regional governance“. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften. Heft 2. S. 55-71.

**Blatter, J.** (2001): Entgrenzung der Staatenwelt? Politische Institutionenbildung in grenzüberschreitenden Regionen in Europa und Nordamerika. NOMOS Verlag Gesellschaft, Baden-Baden.

- Blatter, J.** (2001): Netzwerkstruktur, Handlungslogik und politische Räume: Institutionenwandel in europäischen und nordamerikanischen Grenzregionen. Politische Vierteljahresschrift 42. Heft 2. S. 193-222.
- Breuer, C.** (2001): Europäische Integration und grenzüberschreitende Zusammenarbeit – Konsens oder Konflikt? Das Beispiel EUREGIO. Diss. Bochum. Internetadresse: [www.ruhr-uni-bochum.de/sowi/top/sowibibliothek/doktor.htm](http://www.ruhr-uni-bochum.de/sowi/top/sowibibliothek/doktor.htm) - 87k.
- Briner, H.J.** (1965): Regio Basilensis – ein neuzeitlicher Versuch interkantonalen und internationaler Zusammenarbeit. In: Regio Report. Tätigkeitsbericht der Arbeitsgruppe Regio Basilensis. S. 15-16.
- Fürst, D.** (2003)(Hrsg.): Aktionsraum Region – Regional Governance. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Heft 8/9. 2003. Einführung S. III.
- Keller, S./Stamm, T.** (1997): Grenzen und Perspektiven von grenzüberschreitenden Städtenetzwerken. In: Raumforschung und Raumordnung ZDB, Band 55, Heft Nr. 1, S. 14-23.
- Kettwig, K.** (1994): Rechtsgrundlagen dezentraler grenzüberschreitender Zusammenarbeit im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum. Schriften zum Staats- und Völkerrecht. Bd. 54. Peter Lang. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, New York, Paris, Wien.
- Koćwin, L.** (1996): Regionalizm i regiony transgraniczne w procesie polsko-niemieckiego porozumienia i współpracy europejskiej. In: Mikulska-Górecka, B./ Góralski W.M.(Hrsg.): Transgraniczne polsko-niemieckie powiązania społeczno-gospodarcze. S. 41-53.
- Könönen A.** (2004): Das Zusammenwirken von Landesentwicklung und Euroregionen im deutsch-tschechischen Grenzraum. Diss., Schriften zur Raumordnung und Landesplanung, Bd. 17, Augsburg – Kaiserslautern.
- Misoga, M.** (1998): Ansätze zur Lösung grenzüberschreitender Probleme – ein Vergleich der institutionellen Arrangements der Euregios im nordrhein-westfälisch-niederländischen Grenzraum. Berichte zur deutschen Landeskunde. Heft 4/1998. S. 245-265.
- Rautenstrauch, L.** (1993): Netzwerke als Organisationsmodelle für die Regionalverwaltung – Überlegungen auf dem Hintergrund des Verdichtungsraumes Rhein-Main. In: Räumliche und funktionale Netze im grenzüberschreitenden Rahmen. Deutsch-Schweizerisches Fachgespräch. 17/18. September 1992. Arbeitsmaterial. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. S. 30-47.
- Roch, I./Scott, J./Ziegler, A.** (1998): Umweltgerechte Entwicklung von Grenzregionen durch kooperatives Handeln. IÖR Schriften. Heft 24.



### Literatur zum Kapitel 3: Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung in Grenzräumen

#### **Veränderte globale, supranationale und regionale Rahmenbedingungen und Ziele**

- Ahrens, G.-A., et al** (2005): Privatfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur - Gutachten vom März 2005. Internationales Verkehrswesen, Heft 7+8, S. 303 – 310.
- Ahrens, G.-A.** (2005): Demographic changes - consequences for the transportation sector. Zeitschrift for Public Health, Heft 1, S. 16-21.
- BBR** (Hrsg.) (2005): Öffentliche Daseinsvorsorge und demographischer Wandel. Bonn.
- BMVBS/BBR** (Hrsg.) (2007): Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge. MORO-Informationen 2.
- Europäische Kommission** (Hrsg.): Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“. KOM (2007) 551, Brüssel, 25.09.2007. SEK (2007) 1209.
- European Research Forum for Mobility** (Hrsg) (2007): Strategic Research Agenda for Urban Mobility. [http://www.eurforum.net/html/fileadmin/SRA\\_finalversion\\_submitted.pdf](http://www.eurforum.net/html/fileadmin/SRA_finalversion_submitted.pdf)
- Motzkus, A.** (2005): Raum und Verkehr im Kontext von Wachstum und Schrumpfung – zwischen Kompaktheit und Dispersion, Urbanität und Suburbanität, Zentralität und Peripherie. S. RaumPlanung 119. S. 61-66.
- Wolf, W.** (2007): Verkehr.Umwelt.Klima. Die Globalisierung des Tempowahns. Promedia Verlag. Wien.

#### **Bevölkerungsentwicklung, sozioökonomische und soziokulturelle Situation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum, Planungsräume im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum**

- Bürckner, H.J.** (1996): Probleme der Regionalentwicklung im Dreiländereck in Vergangenheit und Zukunft. In: Jurczek, P. (Hrsg.): Regionale Entwicklung über die Staatsgrenzen. Das Beispiel der Euregio Egrensis. S. 71-89.
- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung, Ministerium für Wirtschaft der Tschechischen Republik** (1994)(Hrsg.): Trilaterales Entwicklungskonzept für den bayerisch-sächsisch-tschechischen Grenzraum (Nordostbayern-Sächsisches Vogtland-Nordwestböhmen) München/Dresden/Prag.



- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen/Tschechisches Ministerium für Regionalentwicklung** (1996)(Hrsg.): Grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept Mittlerer Bayerisch-tschechischer Grenzraum. München/Prag.
- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen/Tschechisches Ministerium für Wirtschaft/Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung** (1996)(Hrsg.): Grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept für das Dreiländereck Bayern-Böhmen-Sachsen. 1. Bericht zur Umsetzung. Marktredwitz. April 1996.
- Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen/ Tschechisches Ministerium für Regionalentwicklung** (1999)(Hrsg.): INTERREG III-PHARE CBC Raumkonzept für den bayerisch-tschechischen Grenzraum. München, Prag. Dezember 1999.
- Deckers, B.** (2004): Die raumstrukturelle Wirkung von Transformation und EU-Osterweiterung. Zur Rolle der ortsansässigen Bevölkerung im nördlichen deutsch-polnischen Grenzraum. Greifswalder Geographische Arbeiten. Diss. Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Band 32.
- Dittmeier, V./ Maier, J.** (1998): Strukturwandel oder Strukturbruch im Grenzraum. Bevölkerungs- und Wirtschaftsveränderungen im Bayerischen und böhmischen Grenzland. Miscellanea Geographica. Pilsen. S. 13-31.
- Dokupil, J.** (1996): Die Grenzöffnung und ihre Folgen für die Bewohner einiger tschechischen und bayerischen Gemeinden in der Euregio Egrensis. In: Jurczek, P. (Hrsg.): Regionale Entwicklung über Staatsgrenzen. Das Beispiel der Euroregion Egrensis. Kommunal- und Regionalstudien Nr. 23. Kronach, München, Bonn. S. 101-129.
- Henning, R.** (1995): Chancen und Barrieren deutsch-polnischer Zusammenarbeit in der Grenzregion. Dokumentation der Konferenz: Grenze und Grenzbewohner. Nachbarn und Fremde. Alte Heimat - Neue Heimat. Abschied und Ankunft. 2. - 4. Dezember 1994, Guben/Gubin. Transdora Nr. 10/11. S. 15-16.
- Houžvička, V.** (Hrsg.) (1997): Die Betrachtung der Sudetendeutschen Frage und die Haltung der Bevölkerung im tschechischen Grenzgebiet gegenüber Deutschland. München/Usti n.L.. Acermann. S. 1-86.
- Houžvička, V.** (2001): Wie Tschechen die Deutschen wahrnehmen. In: Roth, K. (Hrsg.): Nachbarschaft – Interkulturelle Beziehungen zwischen Deutschen, Polen, Tschechen. Münster, New York, München, Berlin. S. 79-116.
- Jacobmeyer, W.** (1995): Die deutsch-polnischen Beziehungen in der Neuzeit als Konfliktgeschichte, in: Polen und Deutschland –Nachbarn in Europa. Niedersächsische Landeszentrale für politische Bildung. Hannover. S. 17-33.
- Jeřábek, M.** (1995): Sozialgeographische Bewertung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Beispiel der bayerisch-sächsisch-tschechischen Euroregion. In: Jurczek, P. (Hrsg.): Regionale Entwicklung über Staatsgrenzen. Das Beispiel der Euroregion Egrensis. Kommunal- und Regionalstudien Nr. 23. Kronach, München, Bonn. S. 91-100.
- Jeřábek, M.** (1996): Sozialgeographische Bewertung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Beispiel der bayerisch-sächsisch-tschechischen Euroregionen. In: Jurczek P. (Hrsg.): Regionale Entwicklung über die Staatsgrenzen, Kommunal- und Regionalstudien Heft 23, Kronach/München/Bonn. S. 87-96.
- Jurczek, P/Wildenauer, M.** (1995.): Ansätze zur grenzüberschreitenden Entwicklung in der Euregio Egrensis. In: Neue grenzüberschreitende Regionen im östlichen Mitteleuropa. Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. Heft 67. Frankfurt am Main. S. 109-138.
- Jurczek, P** (1996.): Möglichkeiten und Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Entwicklung sowie Formen der grenzüberschreitender Kooperation im sächsisch-bayerisch-tschechischen Dreieck. In: Bürckner, H.J./Kowalke, H. (Hrsg.): Geographische Grenzraumforschung im Wandel. Praxis Kultur- und Sozialgeographie. Heft 15. Potsdam. S. 35-42.
- Jurczek, P.** (1997): Einschätzung der Entwicklung und Zusammenarbeit im sächsisch-böhmischen Grenzgebiet. Eine Beurteilung durch Bewohner der Euroregionen Egrensis und Erzgebirge. Beiträge zur Kommunal- und Regionalentwicklung. Heft 29.
- Jurczek, P.** (2002): Euroregionen an der Grenze zu Polen und Tschechien. Kommunal- und regionalwissenschaftliche Arbeiten online (KrAo). Nr. 5. Internetseite: <http://www.tu-chemnitz.de/phil/geographie/publikationen/krao/krao5.pdf>
- Köppen, B.** (2000): Auswirkungen des Einkaufstourismus im nordböhmischen Grenzraum - Beispiele zu Sonderformen des tertiären Sektors. In: Europa Regional. Bd. 8. Heft Nr. 2. S. 19-31.
- Kowalke, H.** (1995): Die Euroregion Neiße: Chancen für die Umstrukturierung im Dreiländereck Sachsen-Schlesien-Böhmen. In: Neue grenzüberschreitende Regionen im östlichen Mitteleuropa. Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. Heft 67. Frankfurt am Main. S. 75-90.
- Kowalke, H.** (1999): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Ost und West - die neuen Euroregionen an der östlichen Grenze der EU. In: Mainzer Kontaktstudium Geographie. Band 5. S. 119-132.
- Kowalke, H.** (2001a):Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Ost und West. Die neuen Euroregionen an der östlichen Außengrenze der EU. Das Beispiel Euroregion Neiße-Nysa-Nisa. In: Sächsische Heimatblätter. Band 47. S. 204-210.
- Kowalke, H./König, B.** (2001b): Komplexes grenzüberschreitendes Regionalkonzept der Euroregion Elbe/Labe. Situationsanalyse-Stärken-Schwächenprofil-Leitbild. Technische Universität Dresden.

- Kowalke, H./Jeřábek, M./Schmidt O.** (2004): Grenzen öffnen sich. Chancen und Risiken aus Sicht der Bewohner der sächsisch-böhmischen Grenzregion. Dresdner Geographische Beiträge, Heft 10.
- Krätke, S.** (1996): Probleme und Perspektiven der deutsch-polnischen Grenzregion. In: Schultz, H./Nothnagle, A. (Hrsg.): Grenze der Hoffnung, Geschichte und Perspektiven der Grenzregion an der Oder. Potsdam: Verlag für Berlin-Brandenburg. S. 193-238.
- Krätke, S.** (1998a): Die deutsch-polnische Grenzregion im Transformationsprozess. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie. Jg. 42. Nr. 2.
- Krätke, S.** (1998b): Regionale Integration oder fragmentierte Entwicklung? Die deutsch-polnische Grenzregion im Transformationsprozess. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie. Heft 2/98. Frankfurt a.M. S. 117-130.
- Kolb, H.** (1992): Verflechtungen, Kontakte und Beziehungen der Wirtschaft Oberfrankens nach Sachsen und Böhmen. In: Maier, J (Hrsg.): Euregio Egrensis – binationaler Verflechtungsraum der Zukunft. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung. Heft 100. Bayreuth. S. 36-47.
- Maier, J./Weber D.W.** (1994): Auswirkungen von Grenzen V: Wiedervereinigung und Grenzeröffnung nach Osten in ausgewählten Gemeinden Oberfrankens. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung. Heft 126. Bayreuth.
- Maier, J.** (1995): Die Grenze als aktivitäts- und aktionsräumliches Forschungsobjekt: Verflechtungs- und Beziehungsmuster zwischen Nordbayern und Westböhmen. In: Neue grenzüberschreitende Regionen im östlichen Mitteleuropa. Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. Heft 67. Frankfurt am Main. S. 91-108.
- Maier, J./Weber, D.W.** (1996): Grenzüberschreitende aktivitäts- und aktionsräumliche Verhaltensmuster im oberfränkischen Grenzraum vor und nach der Wiedervereinigung. In: Heft 15 d. Praxis Kultur- und Sozialgeographie. Potsdam. S. 13-34.
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit** (1999)(Hrsg.): Gemeinschaftliches Entwicklungs- und Handlungskonzept für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den vier sächsischen Euroregionen. Dresden 1999.
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit/Tschechische Ministerium für Regionalentwicklung** (1999) (Hrsg.): Sächsisch-Tschechisches Entwicklungskonzept für INTERREG III/PHARE CBC. Dresden/Prag.
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit/Marschallamt der Wojewodschaft Niederschlesien** (1999) (Hrsg.): Sächsisch-niederschlesisches Entwicklungskonzept für INTERREG III/PHARE CBC.
- Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit** (2000) (Hrsg.): Gemeinschaftsinitiative INTERREG II 1994-1999 mit Ausblick auf INTERREG III A Förderperiode 2000-20006. Dresden. Juli 2000.
- Sächsische Staatsregierung/Marschallamt der Wojewodschaft Niederschlesien** (2001) (Hrsg.): Gemeinsames Programmdokument Freistaat Sachsen-Wojewodschaft Niederschlesien INTERREG III A – Phare CBC. August 2001.
- Sächsische Staatsregierung/Tschechische Ministerium für Regionalentwicklung** (2001) (Hrsg.): Gemeinsames Programmdokument Freistaat Sachsen-Tschechische Republik INTERREG III A – Phare CBC. August 2001.
- Stech, K.** (2002): Nachbarschaftliche Mentalität im bayerisch-tschechischen Grenzraum. Untersuchung im Rahmen des Pilotprojekts "Gute Nachbarschaft" In: Schriften zur Raumordnung und Landesplanung, Band 10.
- Troeger-Weiß, G.** (2003): Thesen zur demographischen Entwicklung und grenzüberschreitenden Migration in Verbindung mit dem Arbeitsmarkt In: Arbeitsmaterial, Band 302, S. 53-55.

### **Verkehrssituation im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum**

- Chlan, A.** (2001): Auf dem Weg zu "westlichen" Verkehrsstrukturen? Aktuelle Fragen der Verkehrsentwicklung in der Tschechischen Republik. In: Erfurter Geographische Studien. Band 10. S. 31-36.
- IVV Aachen** (2004) (Hrsg.): Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrsmengengerüst und den Verkehrsablauf im deutschen Straßennetz der östlichen Grenzregionen und auf wichtigen Routen des internationalen Verkehrs. Aachen/ Berlin. Schlussbericht.



### **Literatur zum Kapitel 5: Staats- und Verwaltungsaufbau, Zuständigkeiten**

#### Publikationen:

- Ahrens, G.-A./ Schöne, M.** (2006): Unterschiede noch sehr groß - ÖPNV im sächsisch-polnischem Grenzraum: Status quo und Perspektiven; Internationales Verkehrswesen (58), Heft 7+8/2006.

- Ahrens, G.-A./ Schöne, M./Vichta, F.** (2006): Organisation und Finanzierung des ÖPNV in der Tschechischen Republik auf regionaler und kommunaler Ebene - Status quo und Perspektiven. In: Der Nahverkehr 10/2006, S.59 – 62.
- Ahrens, G.-A./ Schöne, M.** (2006): Přeshraniční veřejná doprava vyžaduje znalosti o strukturách v sousední zemi. In: Doprava. Nr. 1. S. 33-37.
- Ahrens, G.-A./Schöne, M./Vichta, F./ Dudek, M.** (2006): Organizowanie i finansowanie komunikacji publicznej w Republice Czeskiej na poziomie regionalnym i gminnym. In: Transport Miejski i Regionalny 10/2006. SITIK. S. 15-18.
- Hickmann, G./Berschlin, F./Karwiese, E./ Schulze, E.** (2005): Reform der ÖPNV-Finanzierung im Bundesland Brandenburg. In: Der Nahverkehr. 5/2005. S. 46-52.
- Łaszkiwicz, R.** (2006): Polnische Eisenbahnen im fünften Jahr der Personenverkehrsreform. In: Internationales Verkehrswesen (58). Heft 6/2006. S. 216-219.
- Wanczura, S.** (2007): Das polnische Planungssystem im Wandel. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung ZDB. Band 26. S. 11-26.

#### Gesetze und Verordnungen:

##### 1. Raumordnung

**Raumordnungsgesetz (ROG)** vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102).

**Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG)** - Landesplanungsgesetz - Sachsen vom 14. Dezember 2001 ((GVBl. Nr. 17 vom 28.12. 2001 S. 716; 14.11.2002 S. 307; 09.09.2005 S. 257 [http://www.umwelt-online.de/recht/bau/laender/sa/z05\\_257.htm](http://www.umwelt-online.de/recht/bau/laender/sa/z05_257.htm) - art1; 10.4.2007 S. 102)).

**Baugesetzbuch (BauGB)** vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414).

**Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym** z dnia 27 marca 2003 (Dz. U. Nr 80, poz. 717) – polnisches Raumordnungsgesetz.

**Ustawa o likwidacji Rządowego Centrum Studiów Strategicznych** z dnia 17 lutego 2006 r. (Dz. U. z dnia 17 marca 2006 r.) – Gesetz über die Liquidation des Regierungszentrums für strategische Studien.

**Zákon 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)** – tschechisches Raumordnungs- und Baugesetz.

##### 2. Straßenverkehr

**Bundesfernstraßengesetz (FStrG)** vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206).

**Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)** vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201; ).

**Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG)** vom 21. Januar 1993 (GVBl. S. 93).

**Ustawa o transporcie drogowym** z dnia 6 września 2001 r., Dz. U. z 2007 r. Nr 125 poz 874 – polnisches Gesetz zum Straßenverkehr.

**Ustawa o drogach publicznych** - z dnia 21 marca 1985 r., Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz 115, Dz. U. z 2007 r. Nr 23 poz. 136 – polnisches Straßengesetz.

**Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw** z dnia 16 grudnia 2005 r.

**Zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon)** 13/1997 Sb., 1/2001 Sb. – tschechisches Straßengesetz.

**Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000–** tschechisches Gesetz zum Straßenverkehr.

##### 3. ÖPNV

**Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)** vom 14.12.1995 (GB: 26.06.04).

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690).

**Ustawa o samorządzie terytorialnym** z dnia 8 marca 1990 r. (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74 z późniejszymi zmianami)(Gesetz zur territorialen Selbstverwaltung). **Ustawa o samorządzie gminnym** z dnia 8 marca 1990r. (tekst ujednolicony w oparciu o: tekst jednolity - Dz. U. z 2001r. Nr 142 poz.1591) (Gesetz zur Gemeindeselbstverwaltung).

**Prawo przewozowe** Dz.U. Nr 50 poz. 601 z dnia 21 czerwca 2000 r (Beförderungsgesetz).

**Ustawa o transporcie drogowym** z dnia 6 września 2001. Dz.U. z dnia 30 października 2001 (Gesetz zum ÖPSV).

**Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p. Polskie Koleje Państwowe** z dnia 8 września 2000 r., Dz.U. Nr 84 poz. 948 (Gesetz zur Umstrukturierung und Privatisierung der PKP).

**Ustawa o transporcie kolejowym** z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668). **Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym** z dnia 20 kwietnia 2004, Dz.U. Nr 92 poz.883. (Gesetz zur Eisenbahnverkehr).

**Ministerstwo Infrastruktury** (Hrsg.): Program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do roku 2006 (Programm weiterer Umstrukturierung und Privatisierung der Gesellschaften der PKP Gruppe bis 2006). Warszawa. Dezember 2003.

**Ministerstwo Infrastruktury** (Hrsg.): Grundsätze zum ÖPNV Gesetz (podstawowe założenia do ustawy o transporcie publicznym). Warszawa. März 2005. S. 5f.



## Literatur zum Kapitel 6: Bestehende Koperationsstrukturen in deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum

- Gabbe, J.** (1992): Institutionelle Aspekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. In: Grenzübergreifende Raumplanung – Erfahrungen und Perspektiven der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten Deutschlands. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Sitzungsbericht 188, Hannover, S. 174-187.
- Grix, J./Houzvicka, V.** (2002): Cross-border cooperation in theory and practice. The case of Czech - German borderland. In: Acta Universitatis Carolinae / Geographica ZDB-Info zu diesem Werk, Band 37, Heft Nr. 1, S. 61-77.
- Jurczek, P.** (1996): Möglichkeiten und Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Entwicklung sowie Formen der grenzübergreifenden Kooperation im sächsisch-bayerisch-tschechischen Dreiländereck. In: Geographische Grenzraumforschung in Wandel, S. 35-42.
- Kowalke, H.** (2001): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Ost und West. Die neuen Euroregionen an der östlichen Außengrenze der EU. Das Beispiel Euroregion Neiße - Nysa – Nisa In: Sächsische Heimatblätter ZDB. Band 47. S. 204-210.
- Reis, E.** (Hrsg) (1992): Euroregion Neisse - Grenzüberschreitende Kooperation im deutsch-polnisch-tschechischen Dreiländereck. Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 10. April 1992 in Zittau. Reihe "Wirtschaftspolitische Diskurse. Bonn. S. 14 f.
- Schöne, M.** (2006): Bedeutung, Typologie und Entwicklungsperspektiven der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Euroregionen. Dresden, Techn. Univ., Diss. Online-Ressource: <http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/dokserv?idn=981998372>
- von Malchus, V.** (1992): Deutsch-polnische grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Erste Überlegungen und Fragestellungen. Forschungs- und Sitzungsberichte. ARL. Hannover. Heft Bd. S. 160-173.
- von Malchus, V.** (1996): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit als wichtige Voraussetzung für die europäische Integration aus europäischer und polnischer Sicht – eine Einführung. Planerische und raumordnungsrechtliche Betrachtung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aus polnischer und deutscher Sicht. ARL. Hannover. S. 1-19.

## TEIL B



### Literatur Phase 1: Vororientierung

#### *Allgemein zu interkultureller Kompetenz*

- Beneke, J.** (Hrsg.) (1998): Thriving on diversity: Cultural differences in the workplace. Working papers in international business communication, Vol.4; Asgard Verlag, St. Augustin.
- Beneke, J.** (2005): Interkulturalität in Wissenschaft und Praxis. Universitätsverlag, Hildesheim 2005.
- Beneke, J.** (2007): Finsterling meets Dauergrinser – Die deutsche Art des Nichtlächelns. In: Psychologie heute. Heft 3., S.32 ff.
- Breuninger, S./Brönneke, J.** (2006): Interkulturelle Kompetenz. Grundlagen und Erfassung, Vdm Verlag Dr. Müller.
- Doser, S.** (2006): 30 Minuten für interkulturelle Kompetenz, Gabal Verlag.
- Fischer, V./Springer, M./Zacharaki, I.** (2005): Interkulturelle Kompetenz. Fortbildung – Transfer – Organisationsentwicklung, Wochenschau-Verlag.
- Hofstede, G.** (1993): Interkulturelle Zusammenarbeit: Kulturen – Organisationen – Management. Wiesbaden: Gabler.
- Podsiadlowski, A.** (2004): Interkulturelle Kommunikation und Zusammenarbeit. Vahlen Verlag.
- Thomas, A.** (Hrsg.) (1996): Psychologie interkulturellen Handelns. Göttingen: Hogrefe.
- Thomas, A./Kinast, E.-U./Schroll-Machl, S.** (2005): Handbuch: Interkulturelle Kommunikation und Kooperation. Grundlagen und Praxisfelder. Bd. 1., Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Zetschel, U.** (1998): Kooperation in internationalen Teams – Potenziale, Beobachtungen, Empfehlungen. Projektinformation 3 (Abschlusspräsentation), Universität Regensburg.

**Interkulturelle Trainingsprogramme**

**Blömeke, E.** (2003): Interkulturelles Coaching. Broschüre, GRIN Verlag.

**Bertallo, A. et al.** (2006): Verwirrende Realitäten. Interkulturelle Kompetenz mit Critical Incidents trainieren, Pestalozzianum Verlag.

**Dadder, R.** (1987): Interkulturelle Orientierung. Analyse ausgewählter Trainingsprogramme, Saarbrücken.

**Ehnert, I.** (2004): Die Effektivität von interkulturellen Trainings. Überblick über den aktuellen Forschungsstand, Kovac Verlag.

**Götz, K.** (2006): Interkulturelles Lernen / Interkulturelles Training, Hampp Verlag.

**Herbrand, F.** (2002): Fit für fremde Kulturen. Interkulturelles Training für Führungskräfte, Paul Haupt Verlag.

**Krewer, B.** (1994): Interkulturelle Trainingsprogramme – Bestandsaufnahme und Perspektiven. Nouveaux cahiers d' allemand (Vol.2).

**Kumbruck, C./Derboven, W.** (2004): Interkulturelles Training. Trainingsmanual zur Förderung interkultureller Kompetenz in der Arbeit, Berlin.

**Landis, D. et al.** (2004): Handbook of Intercultural Training, SAGE Publications Ltd.

**O'Reilly, C./Arnold, M.** (2005): Interkulturelles Training in Deutschland. Theoretische Grundlagen, Zukunftsperspektiven und eine annotierte Literaturliste, Iko-Verlag für Interkulturelle Kommunikation.

**Interkulturellen Kontakte zwischen Deutschen und Tschechen**

**Hasenstab, M.** (1996): Deutsch-tschechische Wirtschaftsbeziehungen. Die Kultur als Einflußfaktor. Plus, Industrie & Handel / Prumysl & Obchod (8), S. 27-31.

**Hilf, R.** (1995): Deutsche und Tschechen. Symbiose – Katastrophe – Neue Wege. Opladen: Leske+Buderich.

**Höhne, S.** (1997): Von asymmetrischer zu kooperativer Kommunikation. Beobachtungen zu kulturbedingten Divergenzen bei Kommunikations- und Personalinstrumenten. In: Höhne, S & Nekula, M (Hrsg.), Sprache, Wirtschaft und Kultur: Deutsche und Tschechen in Interaktion (S. 99-126). München: iudicum.

**Schroll-Machl, S./Nový, I.** (2000): Perfekt geplant oder genial improvisiert? Kulturunterschiede in der deutsch-tschechischen Zusammenarbeit. München, Mering.

**Schroll-Machl, S./Nový, I.** (2003): Beruflich in Tschechien. Trainingsprogramm für Manager, Fach- und Führungskräfte, Vandenhoeck & Ruprecht.

**Schroll-Machl, S.** (2001): Businesskontakte zwischen Deutschen und Tschechen. Kulturunterschiede in der Wirtschaftszusammenarbeit. Sternenfels: Verlag Wissenschaft & Praxis.

**Interkulturelle Kontakte zwischen Deutschen und Polen**

**Boski, P.** (2003): Polen. In: Thomas, A.; Kammhuber, S. & Schroll-Machl, S., Handbuch Interkulturelle Kommunikation und Kooperation, Band 2: Länder, Kulturen und interkulturelle Berufstätigkeit, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

**Fischer, K./Dünstl, S./Thomas, A.** (2007): Beruflich in Polen. Trainingsprogramm für Manager, Fach- und Führungskräfte, Vandenhoeck & Ruprecht.

**Kaszynski, S.** (1994): Polen, Deutschland, Europa: Bedürfnisse, Möglichkeiten und Beispiele wissenschaftlicher Zusammenarbeit. Hrsg. : Uniw. Im. Adama Mickiewicza. Poznan.

**Kobylinska, E. u.a.** (1992): Deutsche und Polen: 100 Schlüsselbegriffe. Piper. München.

**Schröder, H.:** Interkulturelle Kommunikation in der deutsch-polnischen Grenzregion Frankfurt (Oder)/Slubice. In: Wolfram W. (Hrsg.): Die Zukunft der internationalen Kommunikation in Europa im 21. Jahrhundert (2001-2020). Tübingen: Gunter Narr Verlag [im Druck].

**Schroll-Machl, S./Wiskoski, K.** (2003): Interkulturelle Kommunikation im deutsch-polnischen Geschäftsalltag. In: Wirtschaftshandbuch Polen Band 8, Deutsche und Polen – Verstehen und verstanden werden. 2003, Frankfurt am Main.

**Tomala, M.** (2000): Deutschland – von Polen gesehen: zu den deutsch-polnischen Beziehungen 1945-1990. Marburg, Schüren.

**Rösch, O.** (Hg) (1999): Interkulturelle Kommunikation mit polnischen Partnern in Wirtschaft und Wissenschaft: Beiträge aus Wissenschaft und Praxis zum 4. Wildauer Workshop „Interkulturelle Kommunikation“, 5. Mai 1999 in Wildau. Berlin. Verlag News and Media.

**Organisation der grenzüberschreitenden Planungsprozesse**

**Clemens, T.** (2007): Der Aachener Verkehrsverbund - grenzenloser ÖV im Dreiländereck. Von der Verkehrsgemeinschaft zum Eurogeionalen Mobilitätsverbund. In: Nahverkehrspraxis. Nr. 55 (2007). S. 34-36.

- Sistenich, H.-J.** (2007): Vom Nahverkehr in Grenzregionen zum grenzenlosen Nahverkehr - Euregionale Kooperation in der ÖV-Planung. In: Tagungsband zum 8. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“. Regionale Kooperation in der Stadt- und Verkehrsplanung. SB, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen. Aachen. S. 121-125.
- Warnecke, A.** (2007): Grenzüberschreitender Mobilitätsplan - Mobilität im Dreiländereck in der Euregio Maas-Rhein. In: Tagungsband zum 8. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“. Regionale Kooperation in der Stadt- und Verkehrsplanung. SB, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen. Aachen. S. 127-130.
- Warnecke, A.** (2007): Grenzüberschreitender Mobilitätsplan - Eifelverkehrsplanung Belgien-Deutschland. In: Tagungsband zum 8. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“. Regionale Kooperation in der Stadt- und Verkehrsplanung. SB, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen. Aachen. S. 131-134.



### Literatur Phase 2: Problemanalyse

- Barth, B./Kubiniok, J./Lefèvre, A./Müller A./G. Weber** (2000): Spatial Data Clearinghouse Saar-Lor-Lux (CLEAR) – Grenzüberschreitendes Informationssystem für planungsrelevante Geodaten. In: GIS – Geo-Informationssysteme Nr. 1, 2000 S. 28-32.
- Michna, R.** (2006): Südliches Oberrheingebiet: ein grenzüberschreitender Lebensraum? Zur transnationalen Freizeitmobilität zwischen Baden und dem Elsass. In: Europa Regional ZDB-Info zu diesem Werk, Band 14, Heft Nr. 2, S. 80-91.
- Mösl, T.** (2007): Der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr in der Europaregion Tirol. Aktuelle Bestandsaufnahme und Perspektiven. In: Internationale Gebirgsforschung, S. 100-114.
- Meyer, R./Jansen, P. G.** (1992): Raumordnerischer Zielvergleich Nordrhein-Westfalen/Niederlande. Staatsgrenzenübergreifender Vergleich bestehender landes- und regionalplanerischer Ziele. ILS-Schriften 59. Düsseldorf.



### Literatur Phase 3: Maßnahmenuntersuchung

- Bradtke, M./Matjeka, B./Schröder, T.** (1999): Handlungsempfehlungen für grenzüberschreitende Gewerbegebietsplanungen. Analyse des Planverfahrens zum Gewerbegebiet Aachen-Heerlen / Aanbevelingen voor de planning van grensoverschrijdende bedrijventerreinen. Analyse van de planningsprocedures m.b.t. het bedrijventerrein Aken-Heerlen. ILS-Schriften 143. Dortmund, 1999.
- Dobeschinsky, H./Grau, T.** (1992): Regio-S-Bahn Basel – Überlegungen für ein grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem. In: Eisenbahntechnische Rundschau. Band 41. Heft 9. S.593-598.
- Fedderson, P./Klostermann, R./Argast, F.** (1993): Entwicklungsstudie für das deutsch-polnische Grenzgebiet Küstrin-Kietz/Kostrzyn-Oderinsel. Ideen, Konzepte, Empfehlungen zum Städtebau, zur Landschaft und zum Verkehr in einem neuen Handlungsrahmen. Prosp. (Den Haag). Nr. 4. S. 27-32.
- HWWA** (Hrsg.): Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 – Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen. HWWA-Report 262.
- Juscheika, R.** (1996): Grenzüberschreitender ÖPNV in einem Binnengrenzgebiet der EU. Das Beispiel des Busverkehrs in der Euregio Maas-Rhein. In: Standort - Zeitschrift für Angewandte Geographie. 20. Jg., 1996, Heft 1, S. 14-18.
- Kötter, T.** (2004): Grenzüberschreitendes und interkommunales Flächenmanagement in einem zusammenwachsenden Europa. Machbarkeitsstudie zum deutsch-niederländischen Projekt VENETE. In: Horst Karmann/Josef Attenberger (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung in Stadt und Land. Materialiensammlung des Lehrstuhls für Bodenordnung und Landentwicklung der TU München, Heft 30/2004. S. 177- 186.
- Krug, S./Meinhard, D.** (2003): Das CONPASS-Projekt. Ein Beitrag zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs. In: Nahverkehrspraxis. Nr. 7/8. <http://www.conpass.org/>
- Löcker, G.** (2005): Über Grenzen hinweg: ÖPNV zwischen Deutschland und Polen. Möglichkeiten der Zusammenarbeit – ein Anwendungsbeispiel von der Insel Usedom. Der Nahverkehr Nr. 3.

- Malchus, V.** (1992): Maastricht – Heerlen – Aachen – Lüttich – MHAL, -räumliche Entwicklungsvorstellungen für das städtische Kerngebiet der Euregio Maas-Rhein. In: Perspektiven der Raumentwicklung in Europa. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Wissenschaftliche Plenarsitzung 190. Hannover. S.161-172.
- Niedermayer, M./Stiens, G.** (2004): Kontrast- und Strategieszenarien im Raumentwicklungskonzept für die Großregion "Saar Lor Lux+". Einsatz von Szenarien im Rahmen grenzüberschreitender Raumentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung ZDB-Info zu diesem Werk, Heft Nr. 1/2, S. 59-76.
- Regionalverband Südlicher Oberrhein** (Hrsg.) (1998): Regionales grenzüberschreitendes Freiraumkonzept Oberrhein. Impulse für kommunale Aktion. Veröffentlichung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein Nr. 20; Region Aktuell des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee Nr. 18. Freiburg/Breisgau.
- Reis, H.-E.** (1994): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Das Projekt „MHAL“. In: Raumforschung und Raumordnung. Band 52. Heft 1. S. 36-44.
- Steinecke, A.** (Hrsg.): Tourismuskonzept, Europäisches Tal der Mosel – Handlungsempfehlungen = Concept du tourisme, Vallee Europeenne de la Moselle – plan d'action comportant les recommandations. Trier.
- Wachowiak, H.** (1994): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Tourismus – Eine Analyse grenzüberschreitender Maßnahmen an der westlichen Staatsgrenze der BRD zwischen Ems-Dollart und Baden-Nordelsaß-Südpfalz. ETI-Texte 3. Trier.



### Literatur zur ergänzenden Informationen

- Heidrich, B./Dieckschäfer, H.** (1997): Grenzüberschreitende UVP zwischen Niedersachsen und den Niederlanden. UVP-Report 11 Nr. 4/5 S. 217-219. Hamm/Westfalen.
- Richter, M.** (2002): Empfehlungen für die Durchführung der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Umweltbundesamt. Berlin.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen** (Hrsg.) (1997): Grenzüberschreitender Bebauungsplan für das Gewerbegebiet Aachen-Heerlen. ILS-Innovationsforum 4. Dortmund.
- IÖR** (Hrsg.): Strategische Umweltprüfung für die Regionalplanung - Entwicklung eines transnationalen Prüf- und Verfahrenskonzeptes für Sachsen, Polen und Tschechien [http://www.ioer.de/PDF/ProjPDF/transSEA\\_Endbericht\\_Maerz-2007.pdf](http://www.ioer.de/PDF/ProjPDF/transSEA_Endbericht_Maerz-2007.pdf)
- UBA** (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die grenzüberschreitende UVP zwischen Deutschland und Polen. TEXTE 42702 (deutsche Fassung) und 43/02 (polnische Fassung).





## Glossar

### ARBEITNEHMERFREIZÜGIGKEIT

Soll den abhängig Beschäftigten die Möglichkeit der Wahl ihres Arbeitsplatzes im gesamten Gemeinschaftsgebiet ermöglichen. Sie ist unmittelbar anwendbar und gewährt das Recht auf Aufnahme einer Erwerbstätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat und in diesem Zusammenhang zugleich ein Einreise- und Aufenthaltsrecht (vgl. Artikel 39 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft).

### BALLUNGSRAUM

Großflächiges Gebiet mit mehreren Gemeinden und zusammen mindestens 500.000 Einwohnern, das durch eine dichte Besiedlung von Menschen, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe und Verkehrseinrichtungen gekennzeichnet ist.

### BAULASTTRÄGER

Für Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung einer öffentlichen Einrichtung zuständige öffentliche Verwaltungseinheit.

### BESTELLER

In Deutschland ein Aufgabenträger für den ÖPNV.

### BEZUGSRAUM

Mit Bezugsraum bei diesem Leitfadens ist gemeint, dass die weitgehend allgemeingültigen Empfehlungen und Aussagen des Leitfadens für den Bezugsraum Euroregion Neisse und Europastadt Görlitz-Zgorzelec konkretisiert und fallweise überprüft werden.

### ERSTELLER

Unternehmen, das ÖPNV Leistungen erbringt.

### FERTILITÄTSRATE

Anzahl der Kinder, die eine Durchschnittsfrau zur Welt bringt.

### FFH-VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

Studie zur Prüfung Auswirkungen eines Projektes bzw. Planes auf Flora und Fauna im "Natura 2000" Gebieten. FFH-Verträglichkeitsstudie ist durch die FFH-Richtlinie (FFH-RL) vorgeschrieben.

### GEGENSTROMPRINZIP

wechselseitige Beeinflussung von örtlicher und überörtlicher bzw. regionaler und überregionaler Planung in Deutschland. Der Einfluss der höheren, überregionalen Planungsträger auf die regionalen, untergeordneten Planungsträger wird als "Top down" bezeichnet, der Gegenstrom dazu wird "Bottom up"-Planung genannt.

### GRENZÜBERSCHREITENDE PENDLER

Arbeitnehmer und Selbstständige, die ihre Berufstätigkeit in einem Mitgliedstaat der EU ausüben und in einem anderen Mitgliedstaat wohnen, in den sie in der Regel täglich, mindestens aber einmal wöchentlich zurückkehren (Quelle: EWG-Verordnung 1408/71).

### INTEROPERABILITÄT

Paßfähigkeit unterschiedlicher Techniken oder Systeme, primär auf den Schienenverkehr bezogen (Schienenfahrzeuge können problemlos zwischen den Schienennetzen verschiedener Staaten verkehren).

### KABOTAGE

Erbringen von Transportdienstleistungen für den Luft-, Land- und Seeverkehr innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Innerhalb der Europäischen Union ist die Kabotage von Transportunternehmen aus den neuen Mitglied-

staaten eingeschränkt, um nationale Unternehmen zu schützen (mehr unter <http://www.eu-osterweiterung.info/index.php?thema1=41>).

### KRAJ (Bezirk)

Bezeichnung für die **NUTS 2** Verwaltungseinheit der Tschechischen Republik.

### MARSCHALLAMT

Bezeichnung für die **NUTS 2** Verwaltungseinheit der Republik Polen.

### METROPOLREGION

Räumliche und funktionale Standorte, deren herausgehobene Funktionen im großräumigen Maßstab international und interkontinental ausstrahlen. Dabei sind die Metropolregionen Teile und Garanten eines polyzentrisch organisierten Systems von Stadtregionen auf nationaler und europäischer Ebene (MKRO Beschluss vom 8. März 1995: S. 27).

### MOBILITÄTSMANAGEMENT

„In erster Linie ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um Einstellungs- und Verhaltensänderungen im Hinblick auf umwelt- und sozial verträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Diese Instrumente gründen im Regelfall auf Information, Organisation und Koordination und benötigen Promotion“ (Quelle: Mobilitätsmanagement, Information und Verkehrsverhalten, S. 5, [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net)) und dienen zielorientierter Beeinflussung und Gestaltung der Verkehrsnachfrage.

### MOTORISIERUNGSGRAD

Verhältnis von Kraftfahrzeugen zur Einwohnern in einem bestimmten Gebiet (Einheit: Kfz/1000 EW).

**NETZWERKE**

Schwach institutionalisierte Interaktionen zwischen lose gekoppelten unabhängigen Akteuren. Ein Netzwerk besteht aus Struktur (Verflechtung, Systemintegration), Akteuren, Steuerungsstruktur, Handlungsmuster (Quelle: Beck, J. (1997): Netzwerke in der transnationalen Regionalpolitik – Rahmenbedingungen, Funktionsweise, Folgen. Namos Verlagsgesellschaft Baden-Baden. S. 55).

**NUTS**

Nomenclature des unités territoriales statistiques - Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS 0 – Nationalstaaten, NUTS 1-Größere Regionen/Landesteile, NUTS 2-Mittlere Regionen/Landschaften, NUTS 3-Kleinere Regionen/Großstädte, LAU 1-Gemeindeverbände, LAU 2-Gemeinden).

**ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR (ÖSPV)**

Teilsystem des öffentlichen Personennahverkehrs, der an Straßen gebunden ist.

**OPERATIONELLES PROGRAMM (OP)**

Dokument, das die Entwicklungsstrategie eines Mitgliedsstaates oder einer Region beschreibt und zu deren Verwirklichung der Einsatz von EU-Mitteln beitragen soll. Es beruht auf einer Stärken- und Schwächenanalyse und enthält Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen der Förderung. Das OP wird vom Mitgliedsstaat oder der Region erstellt und der Europäischen Kommission zur Genehmigung vorgelegt. ([http://www.wirtschaft.brandenburg.de/cms/detail.php?gsid=bb2.c.445324.de&\\_siteid=62](http://www.wirtschaft.brandenburg.de/cms/detail.php?gsid=bb2.c.445324.de&_siteid=62))

**PLANUNGARAUM/-GEBIET**

Räumlicher Geltungsbereich der Pläne oder Projekte.

**PLANUNGSREGIONEN**

Unter dem Begriff Planungsregionen versteht man in Deutschland Gebietskategorien nach den Landesentwicklungsprogrammen und -plänen, in denen ausgewogene Lebens- und Wirtschaftsbeziehungen erhalten oder entwickelt werden sollen (vgl.: <http://www.m-r-n.com>).

**PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN (D)**

Formelles Verfahren in Deutschland, das immer dort zwingend vorgeschrieben ist, wo die Durchführung einer Maßnahme die Rechte und Interessen mehrerer Betroffener berührt. Es gibt unter anderem folgende Planfeststellungsverfahren im Bundesrecht wobei die Rechtsgrundlage in diversen Fachgesetzen geregelt ist z. B. bundesfernstraßenrechtliche (§ 17 FStrG), bundesbahnrechtliche (§ 18 Allg. EisenbahnG). Die verschiedenen Planfeststellungsverfahren unterscheiden sich zwar hinsichtlich der mit ihnen geregelten Vorhaben, weisen aber weitgehende Gemeinsamkeiten auf, so dass es ausreicht die vorgeschriebene Verfahrensweise zur Planfeststellung nach Verwaltungsverfahrensgesetz darzustellen.

**RAUMORDNUNGSVERFAHREN (D)**

Nach dem deutschen Raumordnungsgesetz (ROG) sind alle „raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in einem besonderen Verfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen“ (§ 15 (1) ROG). Im so genannten **Raumordnungsverfahren** wird sichergestellt, ob überörtlich raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sind. Die Form der Durchführung des Raumordnungsverfahrens, zu beteiligende Akteure, notwendige Unterlagen etc. werden in Verordnungen der einzelnen Länder geregelt. Für Sachsen wird im Folgenden der Ablauf eines Raumordnungsverfahrens gemäß § 15 Landesplanungsgesetz (SächsLPlG) dargestellt. Dadurch soll im Vorfeld des gesamten Genehmigungsverfahrens abklären, ob überörtlich raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sind.

**SCHENGENER ABKOMMEN**

Internationaler Abkommen zur Abbau der Kontrollen an den gemeinsamen Grenzen und die Einführung des freien Personen- und Warenverkehrs.

**SCHIENENGEBUNDENER PERSONENNAHVERKEHR (SPNV)**

Teilsystem des öffentlichen Personennahverkehrs, der an unabhängige Schienennetze gebunden ist (Bahn, S-Bahn, U-Bahn).

**SEJMIK**

Regionalparlament einer Wojewodschaft.

**STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP)**

Prüfverfahren, mit dessen Hilfe Umweltaspekte bei strategischen Plänen berücksichtigt werden sollen.

**SUBSIDIARITÄTSPRINZIP**

Nach dem Subsidiaritätsprinzip soll eine staatliche Aufgabe soweit wie möglich von der jeweils unteren bzw. kleineren Einheit wahrgenommen werden. Der Gesamtstaat soll erst dann eingreifen, wenn die Probleme auf der Ebene der Gemeinde oder Region (Bundesland) nicht zu bewältigen sind (Zandonella, B. (2005): Pocket Europa. EU-Begriffe und Länderdaten. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung).

**TRÄGER DER STRASSENBAULAST**

Der Begriff Träger der Straßenbaulast leitet sich aus dem deutschen Bundesfernstraßengesetz (§5) und aus den Wegegesetzen der Länder, z.B. dem sächsischen Straßengesetz (§9) ab. Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung (Ausnahme: Bundesfernstraßen) der Straße zusammenhängenden Aufgaben (Bedarfsermittlung und Bedarfsplanung, Vorplanung und Entwurfsaufstellung einschließlich Verkehrswirtschaftlicher-, Verkehrs-, Umweltverträglichkeits-, Ingenieurgeologische-, Hydrologische- und Altlastenuntersuchungen, Steuerung, Überwachung und Genehmigung von Planungen und Entwürfen, die Linienbestimmung für Staatstraßen, die Erarbeitung entspre-

chender Richtlinien, Erlasse usw., Forschungsvorhaben und Gutachten sowie Analysen, Statistiken und Auswertungen im Bereich Straßenplanung/ -entwurf).

### **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP)**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein gesetzlich vorgesehene, systematisches Prüfungsverfahren, mit dem die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen von Vorhaben bestimmten Ausmaßes auf die Umwelt im Vorfeld der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens festgestellt, beschrieben und bewertet werden. Die Ergebnisse der im Rahmen der UVP durchgeführten Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden als Umweltverträglichkeitsstudie bezeichnet und sind zusammen mit den weiteren Projektunterlagen Grundlage für die UVP (<http://www.tuev-nord.de/28171.asp>).

### **UNTERSUCHUNGSRAUM**

Gebiet auch außerhalb des planungsraumes, für das auch Untersuchungen und Analysen des Verkehrs mit durchgeführt werden.

### **VERKEHRSMANAGEMENT**

Prozess, bei dem die Nutzung eines bestehenden Straßensystems ohne umfangreichen Straßenneubau, sondern mithilfe von Informations- und Verkehrssteuerungstechniken „an gewisse Ziele angepasst wird.“ Schwerpunkt bildet der Betrieb einer Verkehrsleitzentrale, in der Informationen zu folgenden Verkehrssteuerungssystemen zusammenlaufen und zu einem Gesamtsystem vernetzt werden: Baustellenmanagement, Parkleitsysteme, Verkehrsleit- und Informationssysteme. Interoperabilität - die Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen (Quelle: Mobilitätsmanagement, Information und Verkehrsverhalten, S. 4, [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net)).

### **VERKEHRSZELLE (Verkehrsbezirk)**

Theoretische Raumeinheit, die nach städtebaulichen, siedlungsstrukturellen, wirtschaftlichen, ver-

kehrlichen und planerischen Homogenitätsgesichtspunkten abgegrenzt wird. (<http://vugis.uni-muenster.de/Glossar.htm#a15>).

### **VERKEHRSERZEUGUNG**

Ziel- und Quellverkehr eines Verkehrsbezirkes.

### **VERKEHRSUMLEGUNG**

Ermittlung der Belastung eines Netzes durch Zuweisung der Fahrtenströme oder deren Teile zu den Strecken der gewählten Fahrrouten (FGSV (2000): Begriffsbestimmungen. S. 18).

### **VERKEHRsverTEILUNG**

Ermittlung der Fahrtenströme zwischen Quellen und Zielen (FGSV (2000): Begriffsbestimmungen. S. 18).

### **VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN**

Darstellung des angestrebten künftigen Verkehrsangebotes als Ergebnis raum- und verkehrsplanerischer Untersuchungen (FGSV (2000): Begriffsbestimmungen. S. 18).

### **WOJEWODSCHAFT**

Polnischer Verwaltungsbezirk der NUTS 2 Ebene.



## **Anhang A: Planungsräume im deutsch-polnischem und deutsch-tschechischem Grenzraum**

Tab. A 1: Doppelstädte

Tab. A 2: Andere Verflechtungsräume

Tab. A3: Grenzüberschreitende touristische Regionen

DOPPELSTÄDTE	
Planungsraum	Frankfurt / Oder – Slubice
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beide Städte durch die Oder von einander getrennt, durch drei Brücken verbunden</li> <li>▪ Im Einzugsgebiet des <b>Ballungsraumes</b> Berlin gelegen (ca. 100 km Entfernung) (mit dem Zug ist Zentrum Berlins alle 30 Minuten mit einer Stunde Fahrzeit zu erreichen)</li> <li>▪ Bevölkerung: Frankfurt ca. 62.000 EW (Stand 2007), Slubice ca. 17.000 EW (Stand Dezember 2005)</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Frankfurt - 419 EW/km<sup>2</sup>, Slubice - 885 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Frankfurt hat mit großem Leerstand zu kämpfen (Abwanderungen)</li> <li>▪ Grenzüberschreitende Verflechtungen vor allem im Einkaufs-, Bildungs- (Europauniversität Viadrina hat Gebäude auf deutschem und polnischem Gebiet) und Erziehungsbereich (bilaterale Euro Kita in Frankfurt, Grundschule Mitte und dasarl Liebknecht Gymnasium).</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerstädtischer Grenzübergang (Frankfurt - Dammvorstadt/Slubice) für Pkw und den Fußgänger/Radfahrer, Lkw und Reisebusse werden über Grenzübergänge außerhalb des Stadtgebietes (z.B. BAB 12 Frankfurt – Swiecko) geführt</li> <li>▪ Zur Entlastung des Grenzübergangs in der Stadt ist der Bau eines Grenzüberganges bei Eisenhüttenstadt in Planung.</li> <li>▪ Keinerlei grenzüberschreitender ÖPNV, der die geteilte Stadt verbindet, obwohl Anfang der 1990er Jahre über eine Buslinie diskutiert wurde. Beide Kommunen ziehen aber den Bau einer grenzüberschreitenden Straßenbahnlinie vor, dieser wurde jedoch in Volksbefragung von Mehrheit abgelehnt</li> <li>▪ Schienengrenzübergang Frankfurt – Kunowice</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FOPS-Projekt (BMVBW): Entwicklung grenzüberschreitender integrierter Gesamtverkehrskonzepte</li> <li>▪ Studie zum grenzüberschreitenden ÖPNV 2002</li> <li>▪ Schienenverbindung Berlin-Frankfurt (Oder)-Warschau</li> <li>▪ „Strategie Frankfurt (Oder) - Slubice 2003“ - Projekte zur Attraktivitätssteigerung der beiden Innenstädte sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Oder und im weiteren öffentlichen Raum</li> </ul>

**Tab. A 1: Doppelstädte (Teil 1)**

<b>Planungsraum</b>	<b>Guben - Gubin</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beide Städte durch die Neiße von einander getrennt</li> <li>▪ 120 km von Berlin, 60 km von Zielona Góra und 50km von Frankfurt / Oder entfernt</li> <li>▪ Bevölkerung: Guben ca. 20.500 EW (Mai 2007) (seit Anfang 1990er Jahren verlor 1/3 der Bevölkerung), Gubin ca. 19.000 EW</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Guben ca. 920 EW/km<sup>2</sup>, Gubin ca. 468 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Grenzüberschreitende Verflechtungen vor allem im Einkaufs-, und Bildungsbereich (Europaschule „Marie &amp; Pierre Curie“ (Oberschule) mit diversen Formen deutsch-polnischer Bildungskoooperation)</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es gibt keinen grenzüberschreitender Nahverkehr zwischen den deutschen und polnischen Stadtteilen</li> <li>▪ In Gubin existieren zwei Grenzübergänge nach Deutschland (Straßenübergang für Fußgänger und Personenkraftwagen und Eisenbahnübergang der Strecke Cottbus – Zielona Góra)</li> <li>▪ Innerhalb der letzten drei Jahre haben insgesamt 250.000 Personen- und Lastkraftwagen und etwa 28 Millionen Personen die Grenze passiert</li> <li>▪ Für den Transitverkehr ist ein Grenzübergang im OT Schlagsdorf (südlicher Teil von Guben) vorgesehen</li> <li>▪ Ausbau der Frankfurter Straße in Guben, die Guben und Gubin verbindet und die Neuordnung der Fußgängerführung - Neißebrücke Guben/ Gubin</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt Stadt 2030</li> <li>▪ Das EU-Projekt TRANSLOKAL (Transfernetzwerk zum Aufbau lokaler Fähigkeiten in der grenzüberschreitenden Entwicklung): □ Intensivierung effizienter grenzüberschreitender Kooperationen im lokalen Handeln der Verwaltungen</li> <li>▪ "Euromodellstadt Guben - Gubin": Präsentation auf der EXPO 2000</li> </ul>
<b>Planungsraum</b>	<b>Bad Muskau - Łęknica</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beide Städte durch die Neiße von einander getrennt</li> <li>▪ Bevölkerung: Bad Muskau - 4.038 Einwohner mit leichten Rückgangstendenzen, Łęknica (dt. Lugknitz) - 2.826 Einwohner, Bevölkerungszuwäche zu verzeichnen</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Bad Muskau ca. 263 EW/km<sup>2</sup>, Łęknica 172 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Bad Muskau liegt inmitten des grenzüberschreitenden UNESCO Weltkulturerbes, dem „Fürst-Pückler-Park“ (830 ha großer englischer Naturpark beiderseits der deutsch-polnischen Grenze)</li> <li>▪ Stadt besitzt durch die zahlreichen Quellen, die vielfältigen Naturerholungsgebiete und die besonders hohe Sonnenscheindauer Kurortstatus, d. h. gute Voraussetzungen für positive, touristische Entwicklung</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bad Muskau liegt an der B115 (Verbindung von Cottbus nach Görlitz)</li> <li>▪ Durch das nahegelegene Krauschwitz führt die B156, die ab Grenzübergang im Ortszentrum als polnische DK12 bis zur ukrainischen Grenze. Autobahnanschlussstelle Roggosen der A15 liegt ca. 28 km entfernt</li> <li>▪ Hauptstadt Berlin liegt ca.150 km entfernt und ist über A 15 und A 13 gut erreichbar</li> <li>▪ Grenzüberschreitende Verknüpfung der Straßennetze durch den Grenzübergang Bad Muskau – Łęknica [Verlegung des GÜG nach Krauschwitz (geplanter Baubeginn: 2008)], Grenzübergang in Podrosche (Przewóz) 20 km südwestlich von Bad Muskau</li> <li>▪ Bad Muskau und Umgebung verfügen über ein gut ausgebautes Radwanderwegenetz und drei touristische Grenzübergänge</li> <li>▪ Schmalspurbahn Waldeisenbahn Muskau stellt heute schon die Verbindung von Weißwasser zu den Naturparks Bad Muskau und Kromlau her.</li> <li>▪ fehlende Verknüpfung der regionalen ÖPNV-Netze, keine grenzüberschreitenden ÖPNV Angebote</li> <li>▪ Verbesserungswürdige Erreichbarkeit und Anbindung an zentrale Orte</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In Vorbereitung Grenzüberschreitendes Verkehrskonzept Bad Muskau/Krauschwitz/ Łęknica</li> </ul>

Tab. A 1: Doppelstädte (Teil 2)

Planungsraum	Görlitz – Zgorzelec
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beide Städte durch die Neiße voneinander getrennt</li> <li>▪ In 80-90 km Entfernung befinden sich die nächstgrößeren Städte Cottbus, Dresden und Liegnitz (poln. Legnica)</li> <li>▪ Bevölkerung: Görlitz ca. 57.000 (Stand Dezember 2006), Zgorzelec: ca. 33.300 Personen (Stand Dezember 2005)</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Görlitz ca. 850 EW/km<sup>2</sup>, Zgorzelec ca. 2080 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Görlitz besitzt mit fast 4.000 Baudenkmälern eines der besterhaltenen historischen Stadtbilder Deutschlands und kann sich zu einem wichtigen touristischen Anziehungspunkt weiterentwickeln</li> <li>▪ Probleme ergeben sich auf beiden Seiten durch schrumpfende Bevölkerung (Leerstand in Görlitz liegt bei fast 35 Prozent, heute auch in Zgorzelec Leerstand, nach jahrelanger Wohnraumnot)</li> <li>▪ Grenzüberschreitende Verflechtungen vor allem im Einkaufsbereich sowie den Bereichen Bildung und Erziehung (deutsch-polnischer Kindergarten „Zwergen-haus“ in Görlitz, deutsch/polnische Grundschule – 3. Grundschule Inenstadt, an der Hochschule Zittau/Görlitz studieren auch polnische Studenten)</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung an Fernstraßennetz: durch die A4 im Norden (Grenzübergang Ludwigsdorf-Jedrychowice), und die Bundesstraßen B6 und B99 und durch den im Bau befindlichen polnischen Anschluss der A4 Anschluss an das Autobahnnetz in Polen</li> <li>▪ Verknüpfung der Straßennetze durch einem Straßenübergang im Zentrum der Stadt (Stadtbrücke), zudem Fußgängerbrücke direkt in der Altstadt von Görlitz und einen Grenzübergang zwischen Hagenwerder und Radomierzycy in südlichen Teilen der Stadt</li> <li>▪ Verknüpfung der ÖSPV Netze seit 1991 durch eine grenzüberschreitende Stadtbuslinie P mit 4,8 km Länge, die an Werktagen außer samstags Halbstundentakt, an Wochenenden Stundentakt anbietet. Leider sind hier rückläufige Fahrgastzahlen auf der grenzüberschreitenden Stadtbuslinie zu verzeichnen</li> <li>▪ Eisenbahnübergang an der Strecke Dresden–Breslau. Leider keine durchgehende Verbindung zwischen diesen Oberzentren.</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FOPS-Projekt (BMVBW): Entwicklung grenzüberschreitender integrierter Gesamtverkehrskonzepte,</li> <li>▪ Machbarkeitsstudie Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec,</li> <li>▪ Verkehrskonzept Berzdorfer See,</li> <li>▪ Verkehrskonzept für die Altstadt von Görlitz, Fortschreibung 2005</li> <li>▪ Stadt 2030-Gemeinsames Leitbild für die Europastadt Görlitz/Zgorzelec</li> <li>▪ Touristische Wiedererschließung des Neißetales in der Europastadt Görlitz/Zgorzelec</li> </ul>

**Tab. A 1: Doppelstädte (Teil 3)**



ANDERE VERFLECHTUNGSÄRÄUME	
Planungsraum	Einzugsbereich des Oberzentrums Stettin
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stettin ist Hauptstadt der polnischen <b>Wojewodschaft</b> Westpommern und liegt direkt an der Odermündung zum Stettiner Haff, nur 120 km von der <b>Metropolregion</b> Berlin entfernt , Stadt besitzt einen der größten Seehäfen im Ostseeraum (ein bedeutender internationaler Verkehrsknotenpunkt, befindet sich im Hafenverbund mit Świnoujście) und einen Internationalen Flughafen in Goleniów</li> <li>▪ Bevölkerung: 411.000 Einwohner</li> <li>▪ Einwohnerdichte: 1.365 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Grenzüberschreitende Verflechtungen vor allem im Einkaufsbereich sowie den Bereichen Bildung und Erziehung , sowie im Wohnbereich (immer mehr polnische Bürger verlegen ihren Wohnsitz in den ländlich geprägten deutschen Teil, wo die Immobilienpreise deutlich niedriger sind als im polnischen Teil des Einzugsbereiches Stettiner Agglomeration)</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grenzübergänge: Linken (Lubieszyn), Pommellen (Kolbaskowo) Rosowek</li> <li>▪ ÖPNV Netze verknüpft durch Linie Pasewalk-Szczecin, Linie Police-Löcknitz (für Schülerverkehr), Linie 470 Schwedt-Szczecin</li> <li>▪ SPNV Netze Grambow – Szczecin, Tantow - Szczecin</li> <li>▪ Traditionelle Verbindung nach Berlin nicht bedient</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INTERREG III B „BALTIC+“,</li> <li>▪ Studie zur Ertüchtigung der Bahnstrecke Berlin – Szczecin (Kurztitel)</li> <li>▪ Studie „Grenzräumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-Randow und Uckermark zur Republik Polen“</li> <li>▪ Verbindung Szczecin-Berlin über Tantow 2x täglich angeboten</li> </ul>

**Tab. A 2: Andere Verflechtungsräume (Teil 1)**

Planungsraum	Zittau – Bogatynia – Hradek
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zittau (D), Bogatynia (PL) und Hradek (CZ) sind durch Neiße getrennt</li> <li>▪ Gehören zur deutsch-polnisch-tschechischen Städtekooperation, dem „Städteverbund Kleines Dreieck“</li> <li>▪ Bevölkerung: Zittau ca. 25.000 EW (Stand Dezember 2006), hohe Bevölkerungsverluste, Bogatynia ca. 20.000 EW, Hradek nad Nisou ca. 7.300 EW</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Zittau - 374 EW/km<sup>2</sup>, Bogatynia hat 334 EW/km<sup>2</sup>, Hradek nad Nisou 151 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Altern und Abwandern der Bevölkerung auf deutscher, sehr junge Bevölkerung auf polnischer (Bevölkerungswachstum) und tschechischer Seite (Bevölkerungswachstum)</li> <li>▪ Zittau hat hohe Arbeitslosenquote und Defizite in der wirtschaftlichen Entwicklung, Gemeinde Bogatynia ist wirtschaftlich durch den Tagebau „Turow“ und das Kraftwerk geprägt</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strassenverbindung B 178 – neu (Deutschland) – Polen – R 35 (Tschechien)</li> <li>▪ Zwei Grenzübergänge (GÜG) nach Polen mit Weiterleitung in die Tschechische Republik vorhanden: Zittau Friedensstraße/ Porajów (nur PKW), Zittau Chopinstraße/ Sieniawka (auch für LKW bis 7,5t und Busse zulässig), im südlichen Ortsteil Hartau (Fußgänger und Radfahrer)</li> <li>▪ Mai 2004 Baubeginn für einen trinationalen Grenzübergang markiert</li> <li>▪ Zwischen Bogatynia und Hradek nad Nisou gibt es die Grenzübergänge Porajów/ Hradek nad Nisou (PKW) und Bogatynia/ Frydlant (PKW, LKW bis 3,5t, Bus).</li> <li>▪ Eisenbahngrenzübergang Zittau - Hradek nad Nisou ist für die Strecke (Dresden -) Zittau - Hradek – Liberec vorhanden</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinsamer Entwicklungsplan des Städteverbundes Kleines Dreieck Bogatynia - Hradek nad Nisou – Zittau</li> <li>▪ Gestaltung des Areals „Dreiländerpunkt“</li> <li>▪ Trinationales Regionales Entwicklungs- und Handlungskonzept Umgebndeland (Erarbeitung eines trinationalen Raumentwicklungskonzeptes zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Tourismus, Landwirtschaft, Denkmalschutz, Soziokultur, Wirtschaft und Infrastruktur im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts „Umgebndeland“)</li> <li>▪ GRENAH</li> </ul>
Planungsraum	Schluckenauer Zipfel
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schluckenauer Zipfel = Städte Neugersdorf, Seifhennersdorf, Rumburk, Varnsdorf und Schluckenau</li> <li>▪ Bevölkerung: Neugersdorf - 6.227 Einwohner, Seifhennersdorf - 4.562 Einwohner, Rumburk - 11.129 Einwohner, Varnsdorf - 15.786 Einwohner, Schluckenau - 5.647 Einwohner</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Neugersdorf - 1.126 EW/km<sup>2</sup>, Seifhennersdorf - 238 EW/km<sup>2</sup>, Rumburk - 451 EW/km<sup>2</sup>, Varnsdorf - 602 EW/km<sup>2</sup>, Schluckenau - 119 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Abwandern der Bevölkerung und Leerstand in der gesamten Region</li> <li>▪ Verflechtungen im Bereich Bildung: deutsch- tschechische und deutsch-polnische Angebote</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßengrenzübergänge: Sebnitz - Dolni Poustevna (maximal PKW), Seifhennersdorf - Rumburk (maximal PKW), Seifhennersdorf - Varnsdorf (keine LKW), Neugersdorf - Rumburk (ohne Einschränkung) und zwischen Sohland/Hohberg - Rozany (maximal PKW)</li> <li>▪ sächsisch-böhmische Eisenbahn durchfährt mehrmals täglich auf der Strecke Zittau-Eibau einen Teil der Tschechischen Republik, (ohne Halt im Bahnhof Varnsdorf)</li> <li>▪ auf tschechischer Seite fehlen derzeit finanzielle Mittel für einen Grenzposten im Bahnhof. Der Bahnhof Rumburk stellt heute einen wichtigen Bahnknoten in Nordböhmen dar. So können die Orte Nymburk, Česká Lípa, Děčín, Dolni Poustevna und Ebersbach auf direktem Weg mit dem Zug erreicht werden. In Sluknov befindet sich ein Bahnhof an der Bahnstrecke Rumburk–Dolni Poustevna.</li> </ul>

Tab. A 2: Andere Verflechtungsräume (Teil 2)

<b>Planungsraum</b>	<b>Oberwiesenthal – Bärenstein – Boží Dar – Vejprty</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kurort Oberwiesenthal ist mit 914 m über NN die höchstgelegene Stadt Deutschlands und Wintersportort im Erzgebirge, Boží Dar ist die höchste Stadt Mitteleuropas, größte Naturschutzgebiet des Erzgebirges, das Torfmoor und der Spitzberg (Božídarský Špičák)</li> <li>▪ Bevölkerung: Oberwiesenthal - 2.675, Bärenstein - 2.685 Einwohner, Boží Dar - 185 Einwohnern, Vejprty – 3.285 Einwohner (davon 11% Deutsche)</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Oberwiesenthal – 67 EW/km<sup>2</sup>, Bärenstein - 492 EW/km<sup>2</sup>, Boží Dar – 49 EW/km<sup>2</sup>, Vejprty – 336 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Bevölkerungsrückgang auf deutscher Seite, nur wenig Einheimische in Boží Dar</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bundesstraße B 95 nach Karlovy Vary führt durch den Ort Bärenstein</li> <li>▪ Grenzübergänge zwischen Bärenstein und Vejprty (auch für Fahrzeuge bis 3,5 t), Oberwiesenthal und Boží Dar (nicht für LKW), grenzüberschreitender Wanderweg (Fußgänger und Radfahrer) von Oberwiesenthal nach Loučná</li> <li>▪ Grenzüberschreitende Bahnverbindung von Chemnitz nach Vejprty</li> </ul>
<b>Planungsraum</b>	<b>Hof – Selb – Waldsassen – Aš – Bad Brambach – Marktredwitz – Cheb</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deutsche Orte: Hof, Selb, Waldsassen, Bad Brambach und Marktredwitz, tschechische Städte: Aš und Cheb</li> <li>▪ Bevölkerung: Hof - 48.124 Einwohner, Selb - 16.799 Einwohner, Waldsassen – 7.347 Einwohner, Cheb - 33.462 Einwohner, Aš - 12.814, Bad Brambach - 2.179 Einwohner, Marktredwitz - 17.862 Einwohner</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Hof - 829 EW/km<sup>2</sup>, Selb - 269 EW/km<sup>2</sup>, Waldsassen - 110 EW/km<sup>2</sup>, Cheb - 347 EW/km<sup>2</sup>, Aš – 229 EW/km<sup>2</sup>, Bad Brambach - 50 EW/km<sup>2</sup>, Marktredwitz - 361 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Rückläufige Bevölkerungsentwicklung in Hof und Selb, hohe Bevölkerungsdichte in Cheb</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßengrenzübergänge Schönberg – Vojtánov, Selb – As/Asch, Schirnding – Pomezi nad Ohri/Mühlbach und Waldsassen – Svatý Kriz/Heiligenkreuz, Bad Elster – Doubrava (nur für Linienbusse)</li> <li>▪ Zusätzlich 12 grenzüberschreitende Wanderwege</li> <li>▪ Schienenverkehr: Übergänge Bad Brambach – Vojtánov und Selb-Plößberg – As/Asch und Schirnding – Cheb/Eger</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Hof</li> <li>▪ B173 von Hof über Kronach nach Lichtenfels zur Aufteilung des Verkehrs aus bzw. nach Tschechien auf mehrere Verkehrswege</li> <li>▪ B303 / B303neu, Teilabschnitt A9 und A93 zur Beschleunigung des stark angewachsenen Verkehrs zwischen Tschechien und Nordostbayern</li> <li>▪ Verlängerung der A70 zum Grenzübergang Schirnding-Eger</li> <li>▪ EC-Verbindung Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-Eger-Pilsen-Prag zur Beschleunigung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs zwischen Deutschland und Tschechien</li> <li>▪ Schienenverbindung Asch-Selb-Hof-Blankenstein (Höllentalbahn)</li> <li>▪ Schienenverbindung Plauen-Bad-Brambach-Eger-Karlsbad (Teilstück des Egronet)</li> <li>▪ Vereinigung „Freunde im Herzen Europas“: Bündnis zwischen 16 tschechischen und deutschen Städten und Gemeinden</li> <li>▪ Grenzenlose Gartenschau 2006 Marktredwitz - Cheb/Eger</li> <li>▪ Errichtung eines Tschechisch-Deutschen Begegnungszentrums in Cheb</li> <li>▪ Errichtung des „Ost-West-Kompetenzzentrums“ in Marktredwitz: Einrichtung für grenzüberschreitende Dienstleistungen</li> </ul>

Tab. A 2: Andere Verflechtungsräume (Teil 3)

<b>Planungsraum</b>	<b>Furth im Wald – Domažlice.–Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Furth im Wald, Domažlice, Železná Ruda und Bayerisch Eisenstein liegen in der Region Bayerischer Wald / Böhmerwald.</li> <li>▪ Bevölkerung: Furth im Wald - 9.300 Einwohner, Domažlice - 10.938 Einwohner, Železná Ruda - 1.690 Einwohner, Bayerisch Eisenstein - 1.120 Einwohner</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Furth im Wald - 139EW/km<sup>2</sup>, Domažlice – 445 EW/km<sup>2</sup>, Železná Ruda – 22 EW/km<sup>2</sup>, Bayerisch Eisenstein - 24EW/km<sup>2</sup></li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwischen Furth im Wald und Domažlice direkte Straßenverbindung durch B20</li> <li>▪ Grenzübergänge zur Verfügung: Furth im Wald/Schafberg – Folmava/Vollmau, Eschlkam – Vseruby/Neumark (nur örtlicher LKW-Verkehr), Neukirchen bei Heiligenblut – Svatá Katerina/Sankt Katharina (Linienbus-Pendelverkehr, kein LKW-Verkehr), Bayerisch Eisenstein – Zelezná Ruda/Markt Eisenstein (LKW bis 7,5t), Waldmünchen – Liskova/Haselbach und 10 grenzüberschreitende Wanderwege</li> <li>▪ Regionalverkehrsverbindungen nach Domažlice und Fernverkehr nach Pilsen und Prag (auch von pendlern genutzt)</li> <li>▪ Eisenbahnstrecke München-Bayerisch Eisenstein-Pilsen- Prag</li> <li>▪ Zugverbindung der Waldbahn von Plattling bis zum tschechischen Bahnhof Špičák (Spitzberg) und zurück</li> <li>▪ Schienengrenzübergang zwischen Furth im Wald und Ceske Kubice/Böhmisch Kubitzen</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B1 - bedarfsgerechter Ausbau einer OU Bayerisch-Eisenstein mit Anbindung zum Grenzübergang</li> <li>▪ Ausbau der B20 zwischen Grenzübergang Furth i. W. und Straubing</li> <li>▪ B85 zur Beschleunigung des stark angewachsenen Verkehrs und Entlastung auf der Strecke zum Grenzübergang Furth i. W.</li> <li>▪ Durchgehende Schienenverbindung Bayerisch Eisenstein-Zelezna Ruda (Forderung)</li> <li>▪ Gemeinsame Tourismushomepage: <a href="http://www.hohenbogenwinkel.de">http://www.hohenbogenwinkel.de</a></li> <li>▪ Institut für osteuropäisches Steuer- und Wirtschaftsrecht in Furth im Wald: Beratung in allen Fragen im Zusammenarbeit mit Firmen in Osteuropa</li> <li>▪ Deutsch-Tschechisches Kammerorchester der Partnerstädte Furth im Wald und Domazlice/Taus</li> </ul>
<b>Planungsraum</b>	<b>Dreiländereck Bayerischer Wald</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dreiländereck Bayerischer Wald: Mühlviertel (Österreich), Teile des Böhmerwaldes (Tschechien) und Teile des Bayerischen Waldes (Deutschland), „grünes Dach Europas“</li> <li>▪ Städte im Grenzbereich: Lipno (Nová Pec-Tschechien), Aigen und Schlägl (Österreich) sowie Haidmühle (Deutschland) angesiedelt mit ganzjährigem Urlaubs- und Freizeitangebot (Wintersport, Wandern und Radfahren)</li> <li>▪ Bevölkerung: Lipno nad Vltavou – 537 Einwohner, Haidmühle - 460 Einwohner, Aigen - 1.878 Einwohner, Schlägl -1.391 Einwohner</li> <li>▪ Einwohnerdichte: Lipno nad Vltavou - 28 EW/km<sup>2</sup>, Haidmühle – 69 EW/km<sup>2</sup>, Aigen – 110 EW/km<sup>2</sup>, Schlägl - 48 EW/km<sup>2</sup> Einwohner</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grenzübergänge: Philippsreut – Strazny/Kuschwarda, Schöneben - Zadni Zvonkova (alle Verkehrsmodi, LKW bis 3,5t), Guglwald - Predny Vyton (von Tschechien kommend PKW bis max.3,5t, von Österreich kommend keine Beschränkungen) und Weigetschlag – Studanky (keine Beschränkungen), drei grenzüberschreitende Wanderwege zwischen Bischofsreut (Marchhäuser) und Ceske Zleby/Böhmisch Röhren, Haidmühle und Stozek/Tusset sowie Dreisessel/Tristolicnik und Nove Udoli/Neuthal</li> <li>▪ Auf tschechischer Seite endet die ehemalige Bahnstrecke Passau - Prachatice (Prachatitz) direkt an der Grenze, von dort fahren Regionalzüge nach Volary (Wallern)</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bau einer neuen Schnellstraße S10 zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und Tschechien</li> <li>▪ Grenzüberschreitendes Radwegenetz im Dreiländereck</li> <li>▪ Naturschutzprojekt „Bischofsreuter-Waldhufen“: Wiedereinführung einer extensiven Landnutzung entlang der bayerisch-tschechischen Grenze im Naturraum "Bischofsreuter Waldhufen"</li> <li>▪ Einrichtung des „KulturLandschaftsMuseum Grenzerfahrung“ zwischen Bayerwald und Böhmerwald</li> </ul>

Tab. A 2: Andere Verflechtungsräume (Teil 4)

<b>GRENZÜBERSCHREITENDE TOURISTISCHE REGIONEN</b>	
<b>Planungsraum</b>	<b>Usedom – Wollin</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Urlaubsregion mit großer überregionaler Bedeutung, ländlich strukturierter Raum mit 8 Ostseebädern auf deutscher und dem Seebad Swinemünde auf polnischer Seite aus, geprägt durch Hügel, Wälder und Binnenseen</li> <li>▪ Bevölkerung: 71.500 Einwohner (davon: 31.500 auf deutscher Seite)</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1/3 der Pkw-Fahrten auf Usedom-Wollin werden durch den Urlauberverkehr verursacht</li> <li>▪ hohe Verkehrsbelastung auf der B111 und auf der B110 vor allem an den Wochenenden (kaum Möglichkeiten für Erweiterungen des Straßennetzes, deshalb ist die Region auf ein intelligentes Verkehrslenkungssystem angewiesen)</li> <li>▪ Usedomer Bäderbahn endet an der Grenze zu Polen (in Swinoujście) jedoch verbindet heute schon eine Europabuslinie deutsches und polnisches Gebiet (Quelle: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wollin)</li> <li>▪ Geplant: Grenzübergang Hintersee und Anbindung an das überregionale Netz, Ausbau der B110 zur zügigen Abwicklung des Verkehrs vom und zum Grenzübergang Garz, Verlängerung und Erweiterung der Usedomer Bäder Bahn, Reaktivierung der direkten Schienenverbindung Berlin-Usedom-Swinemünde</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FOPS Projekte (BMVBW) - „Umweltgerechtes und tourismusförderndes Verkehrskonzept Usedom“,</li> <li>▪ FOPS Projekte (BMVBW) - „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wollin“</li> <li>▪ Öffnung des Grenzübergangs Garz-Swinemünde (geplante Fertigstellung im Herbst 2006, aber Finanzierungs- und Kooperationsprobleme) zur Entlastung anderer Übergänge</li> </ul>
<b>Planungsraum</b>	<b>Westsudeten</b>
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Westsudeten umfassen das Lausitzer Gebirge (deutscher Anteil südlich von Zittau wird auch Zittauer Gebirge genannt) das Isergebirge und das Riesengebirge</li> <li>▪ Eine ganzjährig attraktive Urlaubsregion mit überregionaler Bedeutung sowie Naherholungsgebiet für die Einwohner von Liberec, Szklarska Poręba</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nord-Süd-Verbindung existiert in Form einer Bundesstraße und endet in Zittau als Sackgasse, d.h. vom Landkreis Löbau-Zittau kein grenzüberschreitender Anschluss an die R35 nach Prag. Geplant Neubau der B178 und Anschluss an die A4 und die R35 in Tschechien</li> <li>▪ Existiert nur eine grenzüberschreitende Bahntrasse von Ebersbach nach Rumburk, keine grenzüberschreitenden Buslinien</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NEIBOR (Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Region Oberlausitz-Niederschlesien)</li> <li>▪ Regiotram Nisa</li> <li>▪ Via Sacra (tourismusförderndes Projekt)</li> <li>▪ Pilotprojekt: Oder-Neiße-Radweg von Nová Ves/CZ bis Bad Muskau</li> <li>▪ Untersuchung zur Wiederherstellung der Bahnverbindung Szklarska Poręba-Harahov</li> </ul>

Tab. A3: Grenzüberschreitende touristische Regionen (Teil 1)

Planungsraum	Sächsische Schweiz – Böhmisches Schweiz
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elbsandsteingebirge (Sächsisch- Böhmisches Schweiz) ganzjährig attraktive Urlaubsregion mit überregionaler Bedeutung, wichtiges Naherholungsgebiet, für die Städte Dresden und Usti, große Teile der Region stehen unter Naturschutz, auf deutscher Seite befindet sich der Nationalpark Sächsische Schweiz auf tschechischer der Nationalpark Böhmisches Schweiz</li> <li>▪ Erstreckt sich entlang des Elbtales von Pirna im deutschen Teil bis nach Decin auf der tschechischen Grenzseite</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elf Grenzübergänge, davon sieben nur für den nichtmotorisierten Verkehr, drei für den Pkw-, Fußgänger- und Radverkehr (Sebnitz, Schmilka, Bahatal)</li> <li>▪ Grenzüberschreitende Fährverbindung zwischen Reinhardtsdorf/Schöna und Hrensko</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Europäisches Verkehrsprojekt: A17 von Dresden nach Prag (im Bau)</li> <li>▪ Im Gespräch sind durchgehende Züge von Bad Schandau über Sebnitz und Krásná Lípa nach Zittau als Verbindung zweier Tourismusregionen sowie auf dem „Sächsische-Böhmisches-Schweiz-Ring“ nach Děčín</li> <li>▪ „Busse &amp; Bahnen verbinden die Grenzregionen der Nationalparks Böhmisches und Sächsische Schweiz“</li> <li>▪ Lückenanschluß Sebnitz-dolni Poustevna</li> <li>▪ Fährverbindung Schöna – Hrensko</li> <li>▪ GRENAH</li> </ul>
Planungsraum	Erzgebirge
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Erzgebirge stellt die natürliche Grenze zwischen Sachsen und Böhmen her, dazu gehören Landschaftsschutzgebiete (im oberen Teil Naturpark Erzgebirge/Vogtland, im östlichen Teil Landschaftsschutzgebiet Osterzgebirge</li> <li>▪ Ganzjährige Urlaubsregion mit überregionaler Bedeutung, zu der auch die Kurbäder Karlsbad/Marienbad/Franzbad gehören (hohe Anzahl von Urlaubern und Touristen in der Advents- und Weihnachtszeit)</li> <li>▪ Bevölkerung: je nach Abgrenzung zwischen 800.000 und 1,2 Millionen Einwohner</li> <li>▪ Durchschnittliche Einwohnerdichte: 210 EW/km<sup>2</sup></li> <li>▪ Starkes Schrumpfen der Bevölkerung (10-15%)</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Bereich des Erzgebirges gibt es acht durchgängig geöffnete Grenzübergänge und 13 grenzüberschreitende Wanderwege (insgesamt verfügt die Region über mehr als 5.000 km Wanderwege, unter denen sich auch die Fernwanderwege EB (Eisenach – Budapest) und der E3 befinden</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Machbarkeitsstudie Lückenschluss Holzau-Moldava, Verkehrsnachfrageuntersuchung EUROWEGE, "Qualitätsverbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Johanngeorgenstadt und Karlovy Vary - Erstellung eines Handlungsleitfadens</li> <li>▪ Regionales Verkehrskonzept für das Erzgebirge</li> <li>▪ B101 als Verbindung von A4 und B174 für den grenzüberschreitenden und überregionalen Verkehr</li> <li>▪ Straßenverbindung A72 und Karlsbad als leistungsfähige Straßenverbindung zwischen Sachsen und dem Raum Karlsbad</li> <li>▪ ErzgebirgsCard: „Freizeitspaß grenzenlos“, freier Eintritt und attraktive Ermäßigungen bei etwa 140 Freizeiteinrichtungen im deutschen und tschechischen Erzgebirge sowie in Westsachsen und Vogtland.</li> <li>▪ Netzwerk touristischer Freizeiteinrichtungen: für zwei oder vier Tage freien oder stark ermäßigten Eintritt</li> <li>▪ Der Einführung der Chipkarte gingen im Rahmen des Projektes umfangreiche Akquisebemühungen voraus, welche Workshops, Einzelgespräche mit hochrangigen Leistungsträgern oder Kommunalverwaltungen beinhalteten.</li> <li>▪ Damit die Nutzung der "ErzgebirgsCard" auch technisch reibungslos bei allen angeschlossenen Einrichtungen abgewickelt werden kann, wurde geeignete Technik angeschafft und das Personal der beteiligten Partner geschult.</li> <li>▪ GRENAH</li> </ul>

Tab. A3: Grenzüberschreitende touristische Regionen (Teil 2)

Planungsraum	Vogtland
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine wichtige Kur- und Bäderregion (Kurorte Bad Elster und Bad Brambach, Marienbad, Franzensbad und Karlsbad) zwischen den deutschen Freistaaten Sachsen, Thüringen und Bayern und dem Egerland in Tschechien</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neben einigen Bundesstraßen, die durch das Vogtland verlaufen, ist die Autobahn A 72 von Hof nach Chemnitz (weiter im Bau bis Leipzig) eine wichtige Verkehrsachse. Für den Grenzverkehr stehen Übergänge in Klingenthal (nur PKW) und Bad Brambach zur Verfügung.</li> <li>▪ Das grenzüberschreitende ÖPNV-Netz gilt als vorbildlich für andere Grenzregionen. Unter dem Namen EgroNet existiert hier ein gemeinsames Nahverkehrssystem der deutschen Bundesländer Bayern, Thüringen und Sachsen sowie des tschechischen Bezirks Karlovy Vary</li> <li>▪ Ebenso gut entwickelt sind auch die grenzüberschreitenden Rad- und Wanderwege</li> <li>▪ seit 1995 gibt es hier zwei grenzüberschreitende Radfernwege, die mit insgesamt über 1.000 km Länge die EUREGIO EGRENSIS „erfahrbar“ machen (Radfernweg Bayern-Thüringen-Sachsen-Böhmen, Radfernweg Bayern-Böhmen)</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EgroNet (vgl. <a href="http://www.egronet.de/">http://www.egronet.de/</a>)</li> <li>▪ Freizeitkarte „EuregioMobil“, die nützliche Informationen zur Vernetzung mit Bahn (EgroNet), Freizeitbuslinien (mit Fahrradtransport) sowie zahlreichen Rad- und Wanderwegen sowie Hinweise für Einkaufs-, Wellness- und Wintersportmöglichkeiten beinhaltet</li> <li>▪ GRENAH, Projekt Clara@eu</li> </ul>
Planungsraum	Bayerischer Wald/Böhmerwald (Šumava)
<b>Charakteristik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtige überregionale Wander- und Wintersportregion</li> <li>▪ Größte zusammenhängende Waldgebiet Europas, größtenteils geschützt (Naturpark Bayerischer Wald, Naturpark Oberer Bayerischer Wald, Nationalpark Bayerischer Wald, Nationalpark Šumava, Landschaftsschutzgebiet Šumava)</li> <li>▪ Die grenzüberschreitende Verflechtungen deutlich größer als in den anderen Regionen</li> </ul>
<b>Verkehrssituation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch EU-Osterweiterung stieg der grenzüberschreitende Güterverkehr stark an (große Anzahl an Lkw fährt täglich durch Bayerns Ortschaften in Richtung tschechischer Grenze)</li> <li>▪ ifo-Institut geht von Verdopplung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen Bayern und Tschechien bis 2015 aus</li> <li>▪ Wegfall der Personenkontrollen kann zu einem Anstieg der Pendlerzahlen von ca. 7.000 auf 46.000 Pendler führen</li> <li>▪ Drei Grenzübergänge Neukirchen b. H. Blut – Svata Katerina/Sankt Katharina, Bayerisch Eisenstein – Zelezná Ruda/Markt Eisenstein und Philippsreut – Strazny/Kuschwarda (für Pkw)</li> <li>▪ Neun Übergänge an grenzüberschreitenden Wanderwegen (für Fußgänger und teilweise Radfahrer)</li> <li>▪ Angebot an Zugverbindungen für den Personenverkehr wurde ausgebaut (seit Mai 2006 fahren fünf Zugpaare alle zwei Stunden von Plattling über Bayerisch Eisenstein bis ins tschechische Špičák)</li> <li>▪ BayerWaldTicket, das die Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel auf 1.100 Streckenkilometern erlaubt, jedoch ist eine Einbindung des tschechischen Netzes kaum vorgenommen worden. Lediglich die Waldbahn bis Spicak kann mit dem Ticket grenzüberschreitend genutzt werden.</li> <li>▪ Bayern-Böhmen-Ticket, welches in der 2. Klasse in allen Nahverkehrszügen (IRE, RE, RB und S-Bahn) innerhalb Bayerns sowie in Schnell- (R), Eil- (Sp) und Personenzügen (Os) der Tschechischen Bahnen (CD) auf den grenznahen Strecken in der Tschechischen Republik genutzt werden kann. Dort ist das Ticket von Liberec in der Nähe der Polnischen Grenze über Litomerice, Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Pilsen bis nach Ceske Budejovice in der Nähe der österreichischen Grenze gültig.</li> </ul>
<b>Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bahnverbindung Regensburg-Furth im Wald-Pilsen Verkürzung der Fahrzeiten auf dem Weg von München nach Prag</li> <li>▪ Fertigstellung der A6 und A94, vierspuriger Ausbau der B85, vierspuriger Ausbau der B20 und Neubau der B1</li> <li>▪ Rekonstruktion des Bahnhofgebäudes Špičák / Eisenstein (Železná Ruda), das sowohl auf deutschem als auch auf tschechischem Gebiet liegt</li> </ul>

Tab. A3: Grenzüberschreitende touristische Regionen (Teil 3)





---

## **Anhang B: Organigramme zuständiger Verwaltungsstellen in Deutschland, Polen, Tschechien**

Abb. B 1: Deutsches Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Abb. B 2: Polnisches Verkehrsministerium (Ministerstwo Transportu)

Abb. B 3: Tschechisches Verkehrsministerium (Ministerstvo Dopravy)

Abb. B 4: Sächsisches Staatsministerium des Innern (Raumordnungsbehörde)

Abb. B 5: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Landesverkehrsministerium)

Abb. B 6: Niederschlesisches Marschallamt (Dolnośląski Urząd Marszałkowski)

Abb. B 7: Bezirksamt des Kraj Liberec (Krajští úřad Libereckého kraje)

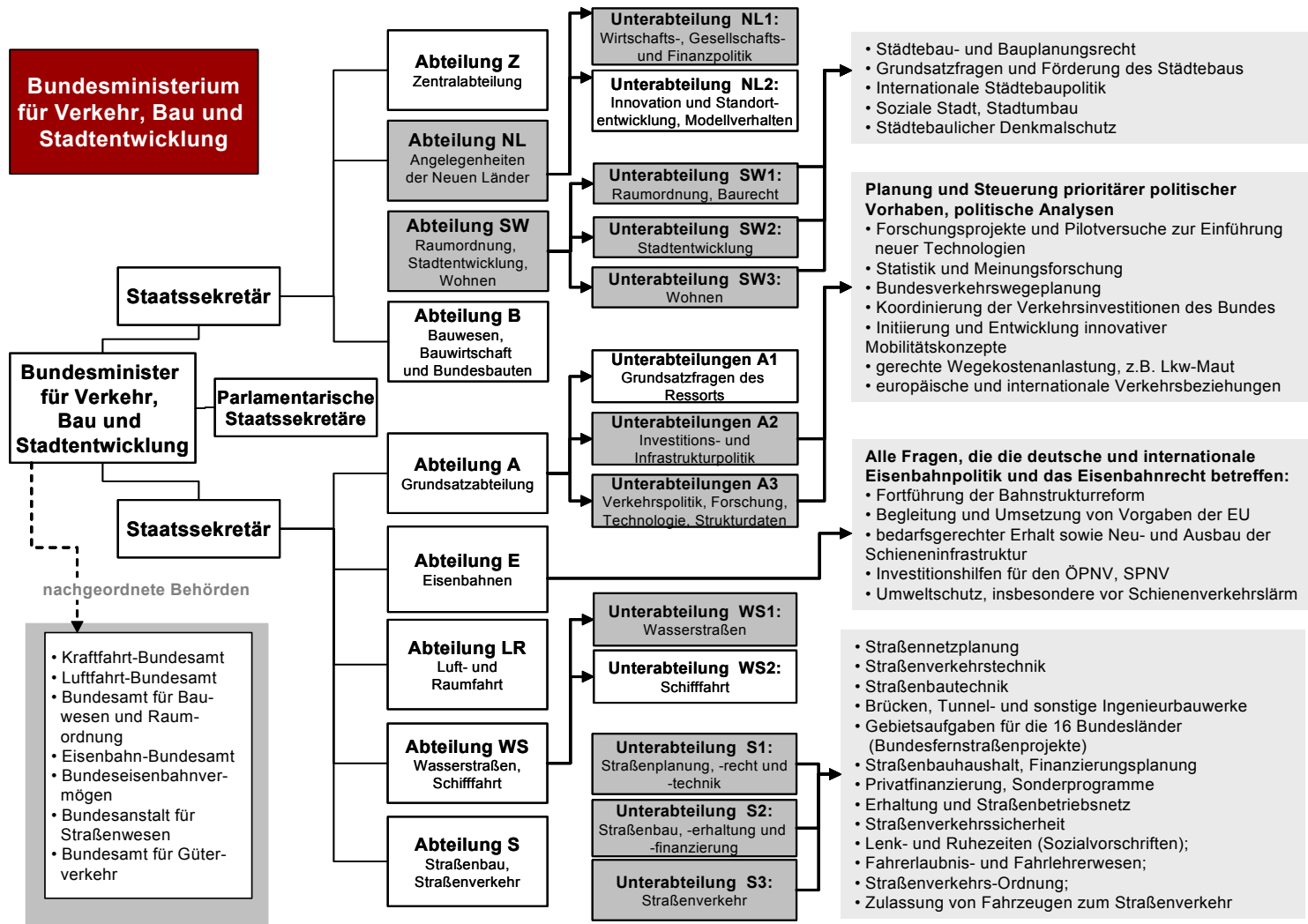


Abb. B 1: Deutsches Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Quelle: <http://www.bmvbs.de/Das-Ministerium/-/1616/Organigramm-Aktenplan.htm> (Stand Oktober 2007)

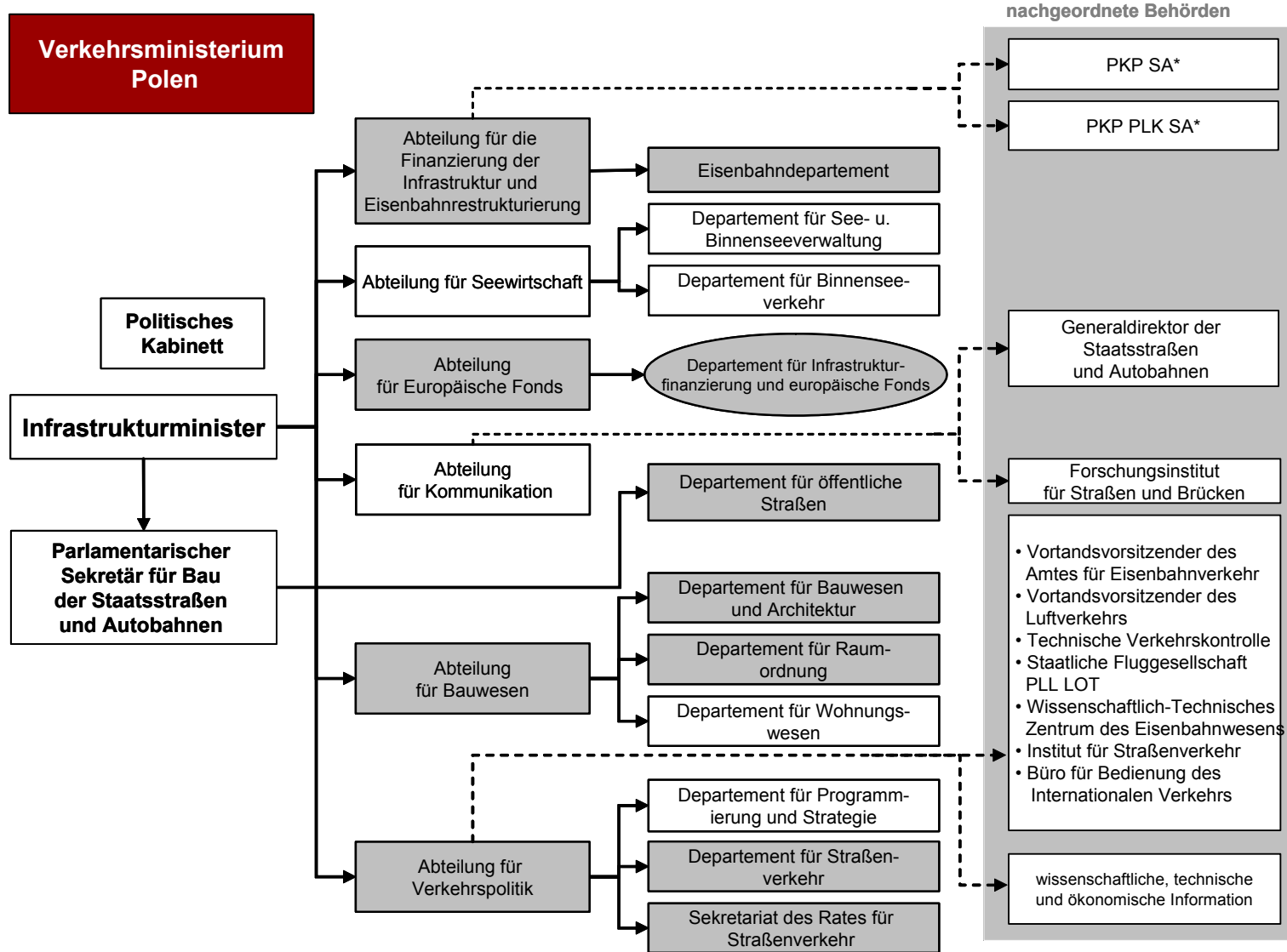


Abb. B 2: Polnisches Verkehrsministerium (Ministerstwo Transportu)

Quelle: [http://www.mt.gov.pl/article/menu\\_gorne/ministerstwo/index.php/id\\_item\\_tree/06e24bde37dad68d8f0f8b1658e513e1](http://www.mt.gov.pl/article/menu_gorne/ministerstwo/index.php/id_item_tree/06e24bde37dad68d8f0f8b1658e513e1) (Stand: Oktober 2007)

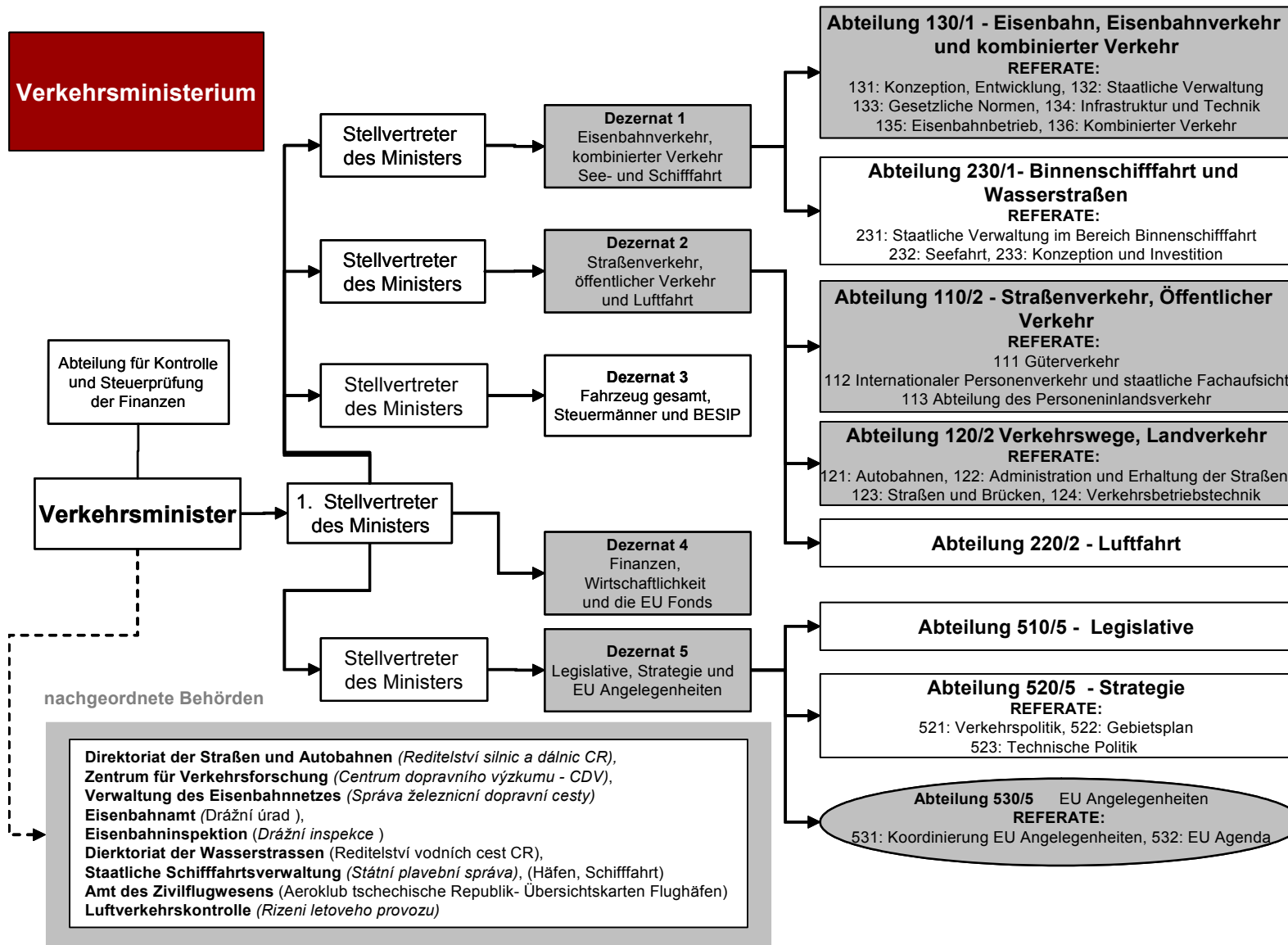
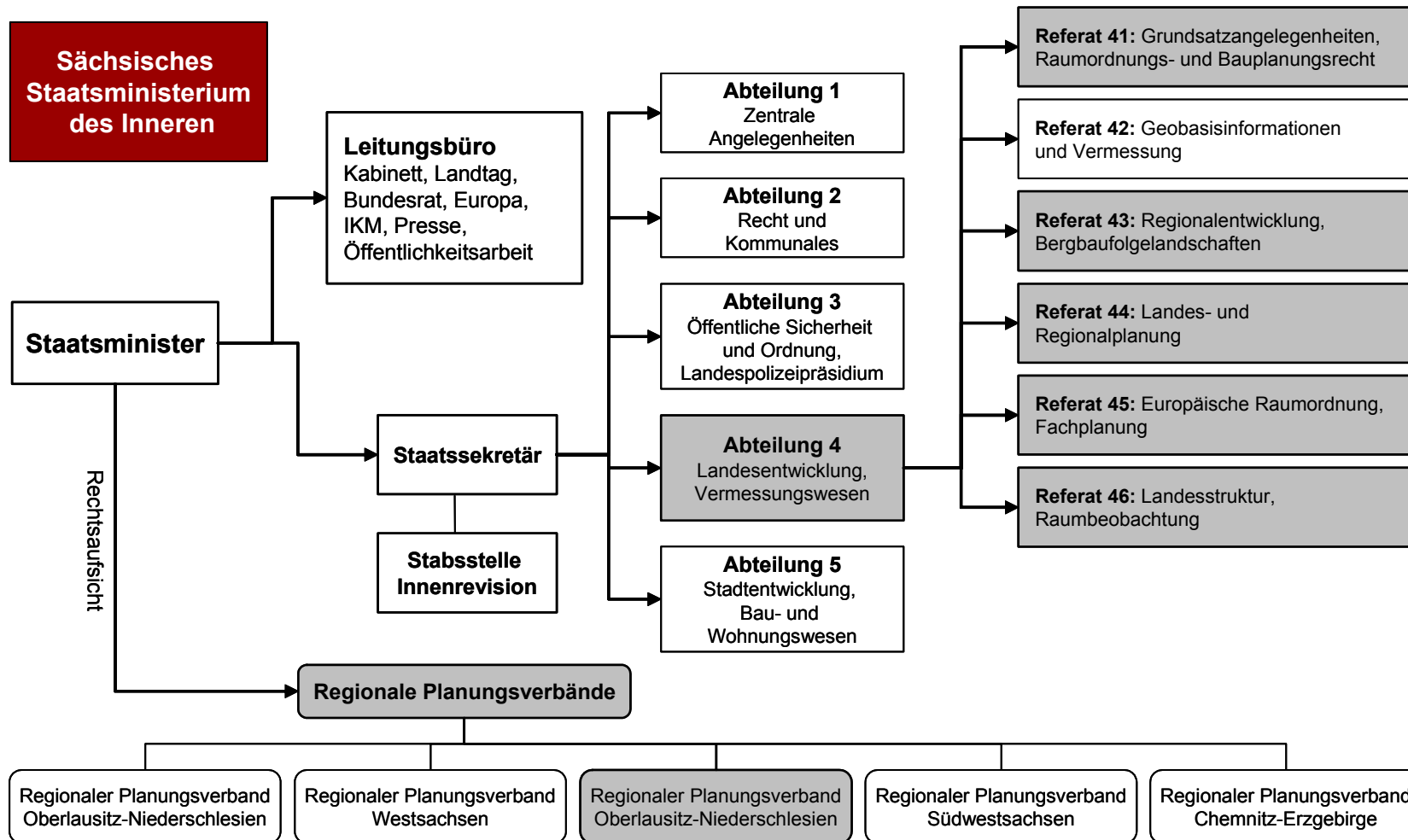


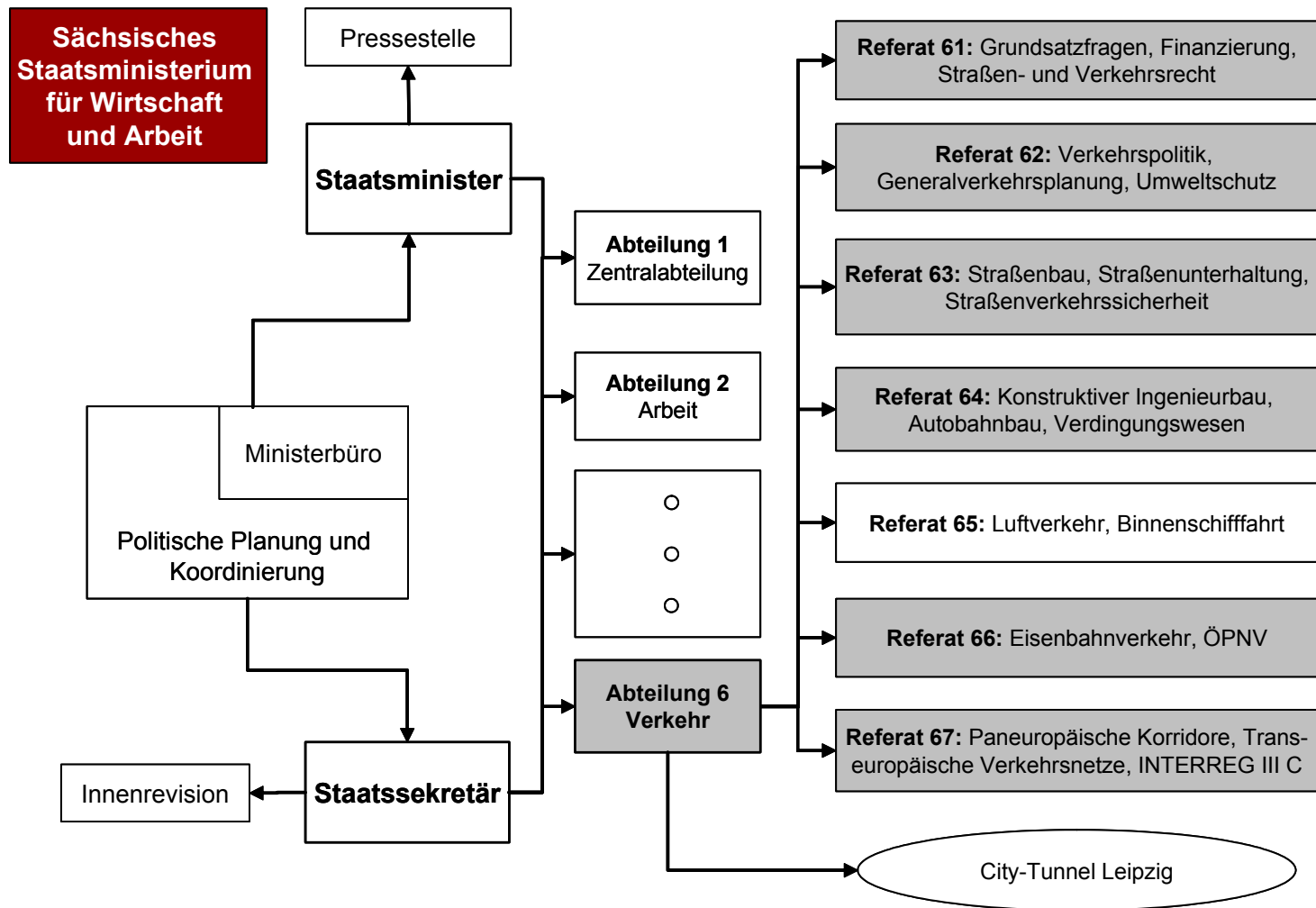
Abb. B 3: Tschechisches Verkehrsministerium (Ministerstvo Dopravy)

Quelle: [http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo\\_dopravy/Kontakty.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Kontakty.htm) (Stand: Oktober 2007)



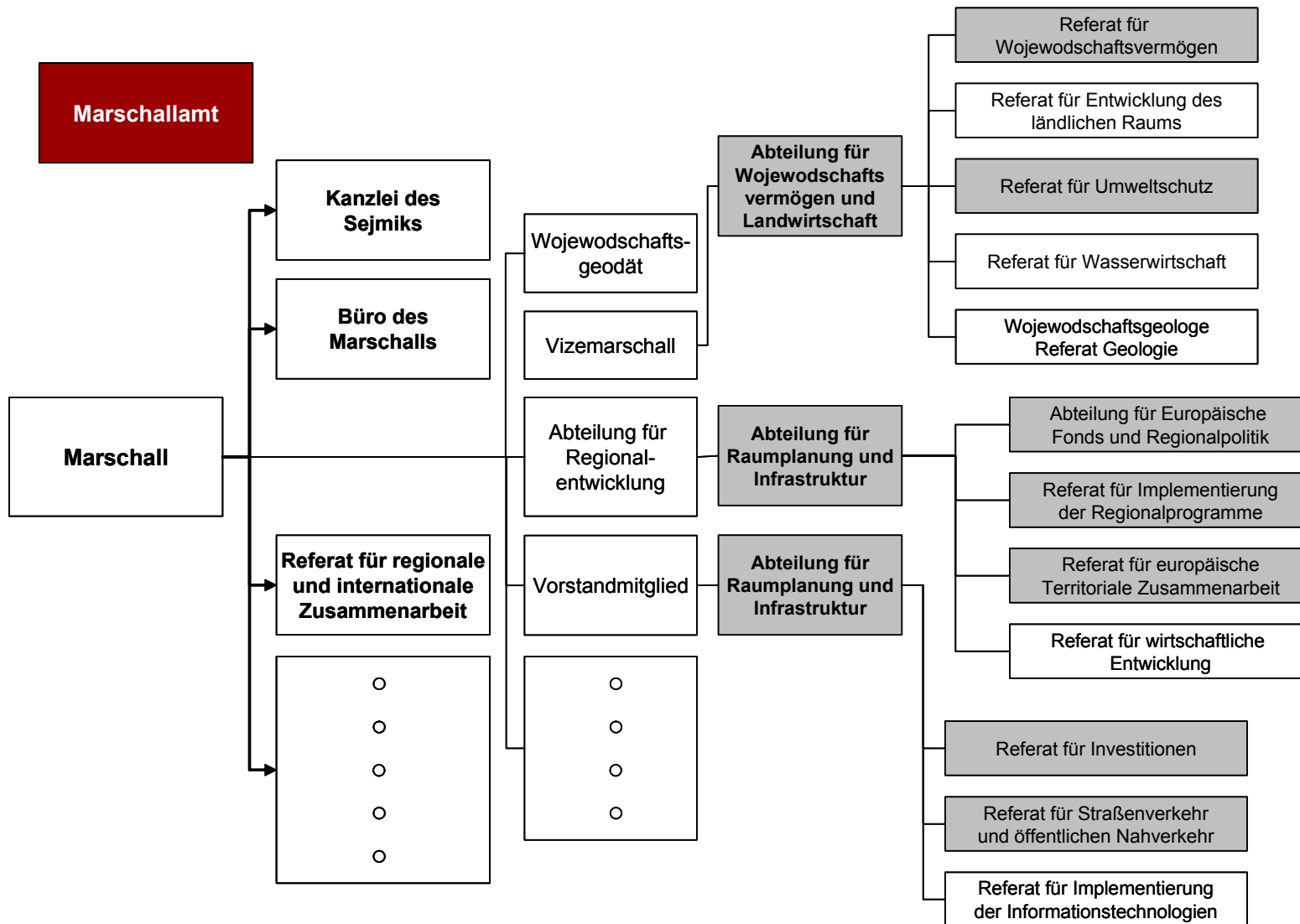
**Abb. B 4: Sächsisches Staatsministerium des Inneren (Raumordnungsbehörde)**

Quelle: <http://www.sachsen.de/de/bf/staatsregierung/ministerien/smi/smi/667.htm> (Stand Oktober 2007)



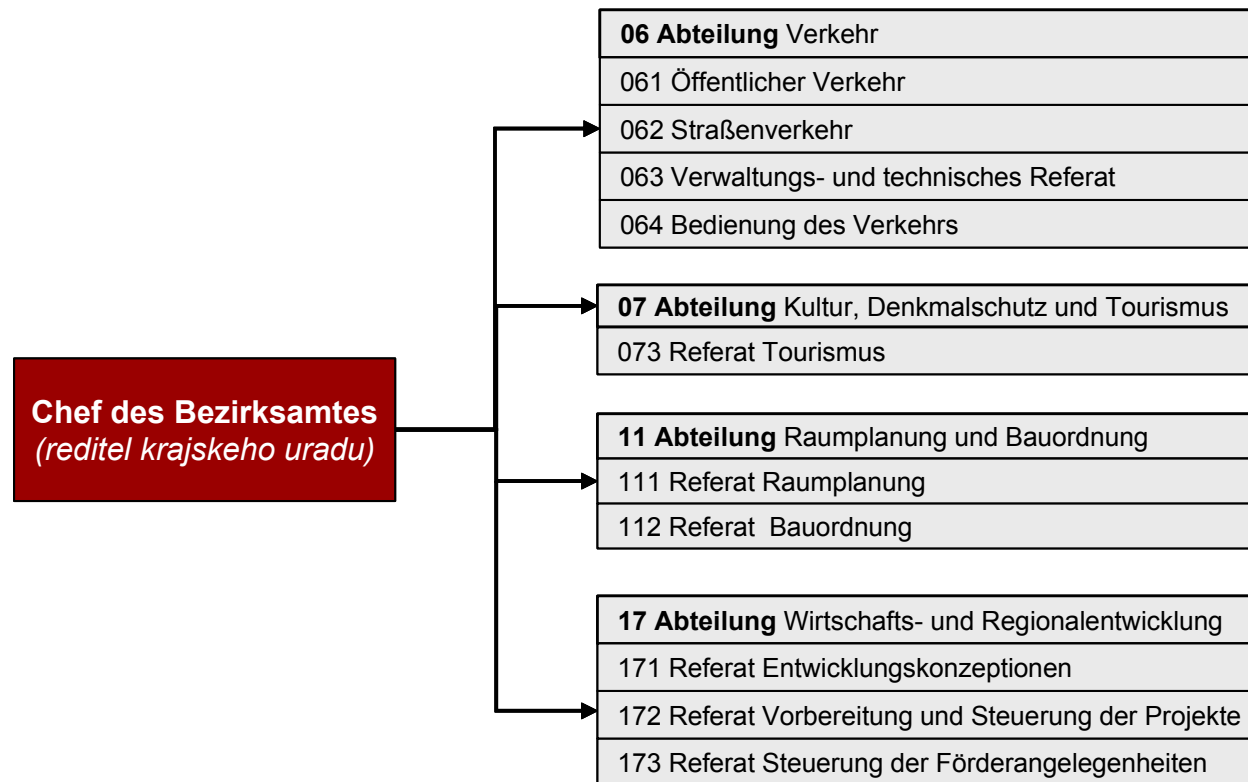
**Abb. B 5: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Landesverkehrsministerium)**

Quelle: [http://www.smwa.sachsen.de/set/431/organigramm\\_smwa.pdf](http://www.smwa.sachsen.de/set/431/organigramm_smwa.pdf) (Stand: Oktober 2007)



**Abb. B 6: Niederschlesisches Marschallamt (Dolnośląski Urząd Marszałkowski)**

Quelle: <http://bip.umwd.pl/index.php?id=65> Stand: (Oktober 2007)



**Abb. B 7: Bezirksamt des Kraj Liberec (Krajský úřad Libereckého kraje)**

Quelle: <http://www.kraj-lbc.cz/index.php?page=54> (Stand: Oktober 2007)



## Anhang C: Hinweise zur Aussprache polnischer und tschechischer Namen



### Polnisch

1.	ą	ć	ę	ł (Ł)	ń	ó	ś	ź	ż	ch	cz	sz	rz	dz	dź	dź
2.	i.d.R. on	tch	i.d.R. en	wie w in engl.	Ng	u	ch	sch	stimm haftes ch	ch	tsch	sch	stimm haftes sch	stimm haftes z	tch	stimm haftes tch

1. Polnische Buchstabe, Buchstabenkombination, 2. Phonetische Aussprache

### Tschechisch

1.	á	č	d'	é	ě	í	ý	ň	ó	ř	š	ú	ů	ž
2.	a:	tsch	dj	Langes e:	je	Lan- ges, wei- ches i:	Langes hartes y	nj eň	Langes o:	rsch eř	sch eš	u:	u	j (wie in Journal)

1. Tschechische Buchstabe, Buchstabenkombination, 2. Phonetische Aussprache



## **Anhang D: Potentielle Kooperationsakteure für eine VEP**

Tab. D 1: Potentielle Kooperationsakteure für eine VEP in der Euroregion Neisse (Teil 1)

Tab. D 2: Potentielle Kooperationsakteure in der Europastadt Görlitz-Zgorzelec

DEUTSCHLAND	POLEN	TSCHECHIEN
<b>KERNBEARBEITUNG (Auftraggeber als federführende Einheit(en), Dienstleister)</b>		
<b>A. Auftraggeber</b> Für Verkehr zuständige Einheiten der Landkreise und kreisfreien Städte	<b>A. Auftraggeber</b> Niederschlesisches <b>Marschallamt</b> (Abteilung für Raumplanung und Infrastruktur)	<b>A. Auftraggeber</b> Bezirksamt Liberecký kraj (Abteilung Verkehr)
<b>B. Beauftragte Planungsbüros</b>	<b>B. Beauftragte Planungsbüros</b>	<b>B. Beauftragte Planungsbüros</b>
<b>PROJEKTBEGLEITENDE AG (Ressortübergreifende, interne Projektbegleitung von Aufgaben- und Baulastträger mit Fachplanungen, Behörden)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Regionalplanung</u>: Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien, Regionale Planungsstelle Bautzen</li> <li>▪ <u>Straße</u>: Straßenbauämter (Autobahnamt Sachsen für Autobahnen, Straßenbauamt Bautzen für Bundes- und Staatsstraßen),</li> <li>▪ <u>ÖPNV</u>: ZVON (Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien) für SPNV, Landratsämter für ÖSPV (Löbau-Zittau, Oberlausitz-Niederschlesien, Bautzen)</li> <li>▪ <u>Umwelt</u>: Umweltämter der Landkreise (Löbau-Zittau, Oberlausitz-Niederschlesien, Bautzen)</li> <li>▪ <u>Wirtschaft</u>: Wirtschaftsabteilungen der Kreisämter, Industrie- und Handelskammer Dresden</li> <li>▪ <u>Tourismus</u>: Tourismusverband Oberlausitz-Niederschlesien e. V., LTV Sachsen e.V.</li> <li>▪ Polizei und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (insb. Kammern, Zweckverbände)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Regionalplanung</u>: Wojewodschaftsbüro für Urbanistik (WBU Breslau)</li> <li>▪ <u>Straße</u>: Niederschlesische Filiale der Generaldirektion für Staatstraßen und Autobahnen (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad), Vorstand für Wojewodschaftsstraßen (Zarząd Dróg Wojewódzkich), Referat für Straßen, Verkehr u. ÖPNV</li> <li>▪ <u>ÖPNV</u>: Niederschlesisches Marschallamt, Referat für Straßen, Verkehr u. ÖPNV</li> <li>▪ <u>Umwelt</u>: Niederschlesisches Marschallamt, Referat für Umweltbewertungen und Umweltbedingungen (<i>Oddział Ocen i Uwarunkowań Środowiskowych</i>) sowie die Wojewodschaftskommission für die Bewertung der Umweltauswirkungen (<i>Wojewódzka Komisja Do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko</i>)</li> <li>▪ <u>Wirtschaft</u>: Wirtschaftskammern (izby przemysłowo-handlowe)</li> <li>▪ <u>Tourismus</u>: Niederschlesische Tourismusorganisation (Dolnośląska Organizacja Turystyczna DOT)</li> <li>▪ Polizei und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (insb. Kammern, Zweckverbände)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Regionalplanung</u>: Abteilung Regionalplanung des Bezirksamtes Liberecký kraj (<i>odbor územního plánování a stavebního řádu</i>)</li> <li>▪ <u>Straße</u>: Liberecer Filiale der Direktion für Straßen und Autobahnen und Fernstraßen 1. Kategorie (<i>Ředitelství silnic a dálnic ČR</i>),</li> <li>▪ <u>ÖPNV</u>: Abteilung Verkehr des Bezirksamtes Liberecký kraj (<i>odbor dopravy</i>)</li> <li>▪ <u>Umwelt</u>: Abteilung Umweltschutz des Bezirksamtes Liberecký kraj (<i>odbor rozvoje venkova, zemědělství a životního prostředí</i>)</li> <li>▪ <u>Wirtschaft</u>: Wirtschaftskammer Liberec (<i>KHK – Krajská hospodářská komora Liberec</i>)</li> <li>▪ <u>Tourismus</u>: Abteilung Tourismus des Bezirksamtes Liberecký kraj (<i>Oddělení cestovního ruchu</i>)</li> <li>▪ Polizei und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (insb. Kammern, Zweckverbände)</li> </ul>

**Tab. D 1: Potenzielle Kooperationsakteure für eine VEP in der Euroregion Neisse (Teil 1)**

<b>INTEGRATION DER POLITIK</b>		
Vertreter der thematischen Ausschüsse der Kreistage*	Vertreter der thematischen Ausschüsse des <b>Sejmik</b>	Vertreter der thematischen Ausschüsse des <b>Zastupitelstvo</b>
<b>WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG</b>		
Ausgewählte Wissenschaftler aus den jeweiligen Staaten		
<b>ORTSPEZIFISCHES UMFELD</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertreter der Gemeinden im Planungsraum</li> <li>▪ Ausgewählte Verkehrsunternehmen: ÖSPV Unternehmer und SPNV Unternehmer (DB Süd Ost, Lausitzbahn GmbH, Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH) im ZVON Gebiet ggf. einem Vertreter des Güterverkehrs/Speditionen u.ä.</li> <li>▪ Eisenbahninfrastrukturverwalter – DB Netz</li> <li>▪ Verbände des Natur- und Landschaftsschutzes</li> <li>▪ Flughafen Dresden GmbH</li> <li>▪ Interessengruppen und Initiativen wie ADAC, ADFC, VDC, Seniorenverbände, Behindertenverbände, Umweltgruppen, Berufsverbände, Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen (TMGS), Marketinggesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (MGO)</li> <li>▪ Vertreter von Bürgerinitiativen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertreter der Gemeinden im Planungsraum</li> <li>▪ Verkehrsunternehmen: PKS Zgorzelec, PKS Lubań, PKS Bolesławiec, PKS Lwówek Śląski + private ÖSPV Unternehmer, PKP Regionalbahnen und Spediteure</li> <li>▪ Eisenbahninfrastrukturverwalter PKP PLK (Netz)</li> <li>▪ Flughafen Wrocław</li> <li>▪ Verbände des Natur- und Landschaftsschutzes</li> <li>▪ Interessengruppen und Initiativen wie Seniorenverbände, Behindertenverbände, Umweltgruppen</li> <li>▪ Vertreter von Bürgerinitiativen (die praktizierte Beteiligungsintensität steht noch in den Anfängen und wird von Jahr zu Jahr zunehmend intensiviert)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertreter der Gemeinden im Planungsraum</li> <li>▪ Verkehrsunternehmen (CSAD + private ÖSPV Unternehmer, ČD)</li> <li>▪ Eisenbahninfrastrukturverwalter SŽDC (Netz)</li> <li>▪ Verbände des Natur- und Landschaftsschutzes</li> <li>▪ Interessengruppen und Initiativen wie Seniorenverbände, Behindertenverbände, Umweltgruppen</li> <li>▪ Vertreter von Bürgerinitiativen (die praktizierte Beteiligungsintensität steht noch in den Anfängen und wird von Jahr zu Jahr zunehmend intensiviert)</li> </ul>

**Tab. D 1: Potentielle Kooperationsakteure für eine VEP in der Euroregion Neisse (Teil 2)**

\* Aus protokollarischen Gründen empfiehlt sich für einen grenzüberschreitenden VEP im deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum auch die Einbeziehung von Repräsentanten des sächsischen Landtages, so dass sich die polnischen und tschechischen Politiker des Sejmik und Zastupitelstvo auf ihrer Ebene gespiegelt fühlen.

DEUTSCHLAND	POLEN
<b>KERNBEARBEITUNG (Auftraggeber als federführende Einheit (en), Dienstleister)</b>	
<b>A. Auftraggeber</b> Stadtverwaltung Görlitz, Abtl. Verkehrsplanung	<b>A. Auftraggeber</b> Abteilung für Infrastruktur, Umwelt und Wohnangelegenheiten der Stadt Zgorzelec (Wydział Infrastruktury, Środowiska i Spraw Mieszkaniowych)
<b>B. Beauftragte Planungsbüros</b>	<b>B. Beauftragte Planungsbüros</b>
<b>PROJEKTBEGLEITENDE AG (Ressortübergreifende, interne Projektbegleitung vom Aufgaben- und Baulastträger)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtplanung: Stadtverwaltung Görlitz, Abtl. Stadtplanung</li> <li>▪ Denkmalschutz</li> <li>▪ Polizei und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (insb. Kammern, Zweckverbände u.a. mit Bezug zum Verkehr – Straßenbauamt Bautzen, ZVON)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtplanung: Abteilung für Raumplanung und Architektur der Stadt Zgorzelec (Wydział Gospodarki Przestrzennej i Architektury)</li> <li>▪ Umland-Bürgermeister und Landräte</li> <li>▪ Denkmalschutz</li> <li>▪ Polizei und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (insb. Kammern, Zweckverbände)</li> </ul>
<b>INTEGRATION DER POLITIK</b>	
Schlüsselpersonen aus dem Stadtrat und Ausschüssen der Stadt Görlitz	Schlüsselpersonen aus dem Stadtrat und Ausschüssen der Stadt Zgorzelec
Gemeinsame Ausschuß- und/oder Stadtratssitzung von Görlitz und Zgorzelec	
<b>WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG</b>	
Ausgewählte Wissenschaftler aus den jeweiligen Staaten	
<b>ORTSPEZIFISCHES UMFELD</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umland-Bürgermeister und Landräte</li> <li>▪ Umwelt: Stadtverwaltung Görlitz, Amt für Umweltschutz</li> <li>▪ Ausgewählte Verkehrsunternehmen, v.a. Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH. (VGG), DB Süd Ost, Lausitzbahn GmbH, Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH</li> <li>▪ Soziale und berufliche Gruppen: z. B. Behindertenverbände, Taxiverband, Seniorenverbände, Vertreter von Bürgerinitiativen, Marketing-agenturen für Tourismus, Tourismusgewerbe, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel, Umweltgruppen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umland-Bürgermeister und Landräte</li> <li>▪ Verkehrsunternehmer: PKS Zgorzelec, PKP Regionalbahnen</li> <li>▪ Soziale und berufliche Gruppen: z. B. Behindertenverbände, Taxiverband, Seniorenverbände, Vertreter von Bürgerinitiativen, Marketing-agenturen für Tourismus, Tourismusgewerbe, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel, Umweltgruppen</li> </ul>

**Tab. D 2: Potentielle Kooperationsakteure in der Europastadt Görlitz-Zgorzelec**

## **Anhang E: Datenverfügbarkeit und Kompatibilität von Strukturdaten im Bezugsraum**

Tab. E 1: Strukturmerkmale für Verkehrszellen – Datenanforderungen und Verfügbarkeit in der Euroregion Neisse

Tab. E 2: Besonderheiten und Definition statistischer Grunddaten in Deutschland, Polen und Tschechien

Tab. E 1 und E 2 stellt die Verfügbarkeit von Daten für die untergeordneten Gliederungseinheiten (Gemeinde, Stadtteil) dar. Diese sind bei den statistischen Ämtern oder bei entsprechenden kommunalen Abteilungen des jeweiligen Landes/der jeweiligen Stadt zu beschaffen. Grenzüberschreitende Datensammlungen existieren fast ausschließlich für die größeren Gebietseinheiten. Zu den neusten Publikationen der Statistischen Landesämter Kamenz, Liberec und Wrocław für den Bezugsraum gehören: Die Euroregionen an der sächsisch-polnischen und sächsisch-tschechischen Grenze (2004) und Statistisches Jahrbuch der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa (2004), Preisvergleiche 2005 und 2006, Tourismus in der ERN (2001), Almanach der ERN (2000), Städte in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa (1999), Kreise in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa (2000).

Kenngröße	Deutschland	Polen	Tschechische Republik	Bemerkungen
<b>Einwohnerzahl (Ist-Situation und Prognose)</b>	Statistisches Landesamt Kamenz/ Stadtverwaltung für die Stadtteile	Statistisches Amt in Wrocław für die Städte und Gemeinden, Stadtverwaltung für die Stadtteile (einteilung in sog. statistische Einheiten – <i>rejon</i> bzw. <i>jednostki strukturalne</i> )	Statistisches Amt in Liberec/ Stadtverwaltung für die Stadtteile	Kompatibilität gegeben
<b>Einteilung in Altersgruppen</b>	Statistisches Landesamt Kamenz/ Stadtverwaltung für die Stadtteile	Statistisches Amt in Wrocław für die Städte und Gemeinden, Stadtverwaltung für die Stadtteile (einteilung in sog. statistische Einheiten – <i>rejon</i> bzw. <i>jednostki urbanistyczne</i> )	Statistisches Amt in Liberec/ Stadtverwaltung für die Stadtteile	Nicht kompatible Gruppenbildung
<b>Erwerbstätige</b>	Statistisches Landesamt Kamenz/ Stadtverwaltung für die Stadtteile	Statistisches Amt in Wrocław für die Städte und Gemeinden, Stadtverwaltung für die Stadtteile (einteilung in sog. statistische Einheiten – <i>rejon</i> bzw. <i>jednostki urbanistyczne</i> )	Statistisches Amt in Liberec	Unterschiedliche Definitionen für den Begriff „Beschäftigter“
<b>Beschäftigte</b>				
<b>Beschäftigte im tertiären Sektor</b>				

**Tab. E 1: Strukturmerkmale für Verkehrszellen – Datenanforderungen und Verfügbarkeit in der Euroregion Neisse (Teil 1)**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung



Kenngröße	Deutschland	Polen	Tschechische Republik
<b>Arbeitsplatzanzahl</b>	Kommune Statistisches Landesamt Kamenz, Kommune	Statistisches Amt in Wrocław, Kommune	Statistisches Amt in Liberec, Kommune
<b>Produktionsvolumen</b>	IHK, Einzeleinrichtungen	Einzeleinrichtungen	Einzeleinrichtungen
<b>Verkaufsraumfläche</b>	IHK, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen
<b>Platzkapazitäten in Schulen</b>	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen
<b>Kindertagesstättenplätze</b>	Statistisches Landesamt Kamenz, Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen
<b>Hochschulen</b>	Statistisches Landesamt Kamenz, Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen
<b>Freizeiteinrichtungen</b>	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen	Kommune, Einzeleinrichtungen

**Tab. E 1: Strukturmerkmale für Verkehrszellen – Datenanforderungen und Verfügbarkeit in der Euroregion Neisse (Teil 2)**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

Die statistischen Ämter der jeweiligen Staaten wenden häufig unterschiedliche Methoden der Datenerhebung an. Dadurch sind viele Daten nur bedingt vergleichbar. Die Datenkompatibilität ist, auch nach Meinung der Mitglieder der Expertengruppe der Euroregion Neisse zum Thema Statistik, bereits durch den Vergleich der Definitionen der einzelnen Eingangsgrößen darzustellen. Diese wurden in Kooperation mit den Statistischen Ämtern Kamenz, Liberec und Wrocław zusammengestellt (vgl. Tab. E 2).

Definition	Deutschland	Polen	Tschechien
<b>Arbeitsfähiges Alter</b>	Alle Personen im <b>Alter von 15-65 Jahren</b>	I.d.R. alle <b>Männer im Alter von 18-64 Jahren</b> und <b>Frauen im Alter von 18-59 Jahren</b>  <b>Es gibt jedoch auch andere Def.</b> Männer im Alter 16-59 Jahren und Frauen im Alter 16-54 Jahren bzw. Männer im Alter 18-59 und Frauen im Alter 18-54	Ab dem Tag, an dem eine natürliche Person das 15. Lebensjahr erreicht.
<b>Erwerbstätige</b>	Alle Personen, die einer Tätigkeit nachgehen	Alle Personen, die einer Tätigkeit zum Zwecke des Erwerbs nachgehen. Ausgeschlossen sind Mitarbeiter von Streitkräften, Berufssoldaten und Soldaten, die ihrem Wehrdienst nachgehen.	Alle Personen, die einer Tätigkeit zum Zwecke des Erwerbs nachgehen. Ausgeschlossen sind jedoch Einzelbauern, Mitarbeiter von Streitkräften sowie Personen im Rahmen eines Bestell- oder Werkvertrages.
<b>Arbeitslose</b>	Personen, die vorübergehend nicht in einem Beschäftigungsverhältnis stehen oder nur kurzzeitige Beschäftigungen ausüben (§ 8 SGB IV).  <b>Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schüler, Studenten oder Teilnehmer an beruflichen Bildungsmaßnahmen ausgenommen</li> <li>▪ Person steht der Arbeitsvermittlung zur Verfügung, hat das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet und ist nicht arbeitsunfähig erkrankt</li> <li>▪ Person hat sich persönlich bei der zuständigen Agentur für Arbeit arbeitslos gemeldet</li> <li>▪ Person kann ein Arbeits- oder Heimarbeitsverhältnis von mehr als 7 Kalendertagen als Arbeitnehmer eingehen</li> <li>▪ Person ist arbeitsfähig und bereit, eine zumutbare, mindestens 15 Stunden wöchentlich umfassende Beschäftigung aufzunehmen</li> </ul>	Personen im Alter von 15 bis 74 Jahren, die gleichzeitig die folgenden Voraussetzungen erfüllen müssen:  <b>Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Personen dürfen in der Erfassungswoche keine „Arbeitenden“ gewesen sein (laut der Def. Arbeitende BAEL und NSP 2002)</li> <li>▪ Personen müssen aktiv nach Arbeit gesucht haben, d.h. haben in den letzten 4 Wochen Aktivitäten unternommen, um Arbeit zu finden</li> <li>▪ Auch Personen, die diese Aktivitäten nicht unternehmen, da ihnen eine Stelle in Aussicht gestellt wurde und sie die Arbeit in den nächsten 3 Monaten beginnen werden</li> </ul>	Alle Personen im Alter von 15 und mehr Jahren die größtenteils im untersuchten Gebiet wohnen und im Laufe der Referenzwochen gleichzeitig drei Bedingungen der ILO (Internationale Arbeitsorganisation) erfüllt haben müssen:  <b>Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Personen waren nicht in einem Beschäftigungsverhältnis</li> <li>▪ Personen waren bereit im Referenzzeitraum sofort oder spätestens innerhalb von 14 Tagen eine bezahlte Beschäftigung oder Selbstbeschäftigung aufzunehmen</li> <li>▪ Im Laufe der letzten vier Wochen wurde aktiv Arbeit gesucht</li> <li>▪ Auch Personen, die eine Stelle in Aussicht haben bereit sind innerhalb von 14 Tagen den Dienst anzutreten</li> </ul> <p>Der Index ist nach der Eurostat Methodik aufgebaut, die auf der Empfehlung der (ILO) beruht.</p>

**Tab. E 2: Besonderheiten und Definition der Strukturdaten in Deutschland, Polen und Tschechien (Teil 1)**

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Grundlage der Definitionen, die von den statistischen Ämtern Kamenz, Jelenia Góra und Liberec zur Verfügung gestellt wurden.

NSP – Volkszählung,

BAEL – Erhebungen zum ökonomischen Verhalten der Bevölkerung

Definition	Deutschland	Polen	Tschechien
<b>Beschäftigte</b>	Der Begriff Beschäftigte bezeichnet die besetzten Stellen. Im Unterschied zu Erwerbstätigen kann eine erwerbstätige Person mehrere Stellen gleichzeitig besetzen (Mehrfachbeschäftigung) (Quelle: <a href="http://www.statistik.sachsen.de">http://www.statistik.sachsen.de</a> )	Personen, die befristet (auch saisonell gelegentliche Arbeit) und unbefristet in einem Vollzeit- Teilzeitarbeitsverhältnis stehen bzw. Tagelöhner sind. Umfasst auch die Personen, die für im Ausland auf der Grundlage einer dienstlichen Delegation arbeiten. Ausgenommen sind Auszubildende, Personen im Erziehungsurlaub, Praktikanten und Personen mit Honorar- und Werkverträgen.	Alle Personen im Alter von mind. 15 Jahren in einem betrachteten Gebiet, die in der Referenzwoche mind. 1 Stunde für Lohn, Gehalt oder andere Belohnung gearbeitet haben, auch die Personen, die nicht am Arbeitsplatz waren, aber eine formelle Beziehung zur Beschäftigung bestand.  Es ist nicht entscheidend, ob die Tätigkeit dieser Personen einen dauerhaften, vorübergehenden, jahreszeitlichen oder gelegentlichen Charakter hatte, und ob diese Person eine oder mehrere gleichzeitige Beschäftigungen ausübte, nebenbei studierte oder eine Rente bezog.  Nicht berücksichtigt werden: Berufssoldaten und Personen im Schwangerschafts- und Wochenurlaub, die vorher gearbeitet haben.
<b>Wohnraum (WR)</b>	Raum mit Mindestgröße > 6m <sup>2</sup>	Raum mit Mindestgröße > 4m <sup>2</sup>	Raum mit Mindestgröße > 8m <sup>2</sup>

**Tab. E 2: Besonderheiten und Definition statistischer Grunddaten in Deutschland, Polen und Tschechien (Teil 2)**

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Grundlage der Definitionen, die von den statistischen Ämtern Kamenz, Jelenia Góra und Liberec zur Verfügung gestellt wurden.



## **Anhang F: Datenverfügbarkeit von Verkehrsdaten im Bezugsraum**

Tab. F 1: Datenverfügbarkeit von Netzdaten

Tab. F 2: Datenverfügbarkeit von Verkehrsmengendaten

Tab. F 3: Datenverfügbarkeit von Verkehrsverhaltensdaten

Kenngröße	Deutschland	Polen	Tschechische Republik
<b>Netzdaten</b>			
<b>Strecken- und Knotencharakteristik</b>	<p>Straßenbauämter für regionale Planungen</p> <p>Tifbauämter für städtische Planungen</p>	<p>a) für Staatstraßen und Autobahnen - Filialen der Generaldirektion für Staatstraßen und Autobahnen (<i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i>)</p> <p>b) für Wojewodschaftsstraßen - Vorstand für Wojewodschaftsstraßen (<i>Zarząd Dróg Wojewódzkich</i>)</p> <p>Städtische Verwaltungen für städtische Planungen</p>	<p>a) Bezirksamt</p> <p>b) Direktion für Straßen und Autobahnen (<i>Ředitelství silnic a dálnic</i>)</p> <p>Städtische Verwaltungen für städtische Planungen</p>
<b>ÖPNV-Netze und Angebote</b>	Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmer	<p>Verkehrsunternehmer</p> <p>Wegen vieler kleinen Unternehmer kann fahrplanangabe kaum gemacht werden (ggf. Angabe von Angeboten pro Zeiteinheit)</p>	<p>Verkehrsunternehmer</p> <p>oder Fahrplanportal <a href="http://idos.datis.cd rail.cz/">http://idos.datis.cd rail.cz/</a></p>

Tab. F 1: Datenverfügbarkeit von Netzdaten

Kenngröße	Deutschland	Polen	Tschechische Republik
<b>Verkehrsmengendaten</b>			
<b>Verkehrsstärke – DTV (an Querschnitten und Knotenpunkten)</b>	Automatische Straßenzählungen (teilweise mit ermittelnden Geschwindigkeiten) in Sachsen SMWA für Außerortsstraßen, Straßenbauämter und Tiefbauämter für Innerortsstraßen	c) Wojewodschaftsamt d) für Staatstraßen und Autobahnen - Filialen der Generaldirektion für Staatstraßen und Autobahnen ( <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> ) e) für Wojewodschaftsstraßen - Vorstand für Wojewodschaftsstraßen ( <i>Zarząd Dróg Wojewódzkich</i> )	c) Bezirksamt d) Direktion für Straßen und Autobahnen ( <i>Ředitelství silnic a dálnic</i> )
<b>ÖPNV-Fahrgastmängeln</b>	spezielle Untersuchungen	spezielle Untersuchungen	spezielle Untersuchungen
<b>Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsströme, Rad- und Fußgängerverkehrsstärken an Querschnitten, Nachfrage und Auslastung des ruhenden Verkehrs</b>	spezielle Untersuchungen	spezielle Untersuchungen	spezielle Untersuchungen

Tab. F 2: Datenverfügbarkeit von Verkehrsmengendaten

Kenngröße	Deutschland	Polen	Tschechische Republik
<b>Haushalts- und Verkehrsverhaltensdaten (Auswahl)</b>			
<b>Kfz-Bestand, Motorisierung</b>	Statistisches Landesamt Kamenz Kraftfahrbundesamt in Flensburg	Kreisverwaltung (Niederschlesien), in anderen Wojewodschaften auch Statistische Landesämter  Ministerium des Innern und der Verwaltungsfragen ( <i>Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</i> ), Departament für die zentrale Evidenz der Kraftfahrzeuge ( <i>Departament Centralnej Ewidencji Pojazdów</i> )	Zentralregister der Fahrzeugen (des Verkehrsministerium) ( <i>Centrál ní registr vozidel</i> ) Statistisches Amt in Liberec (Bezirksamt)
<b>Mittlere Anzahl der Wege</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	
<b>Spezifisches Verkehrsaufkommen) für unterschiedliche Personengruppen (Alter, Haushaltsgrößen)</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	Projektions- und Forschungsorganisationen (z.B. CDV u. a.) Spezielle Verkehrszählungen
<b>Mittlere Wegelänge (Aufwand in Zeit und Länge)</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	Projektions- und Forschungsorganisationen (z.B. CDV u. a.)

Tab. F 3: Datenverfügbarkeit von Verkehrsverhaltensdaten (Teil 1)



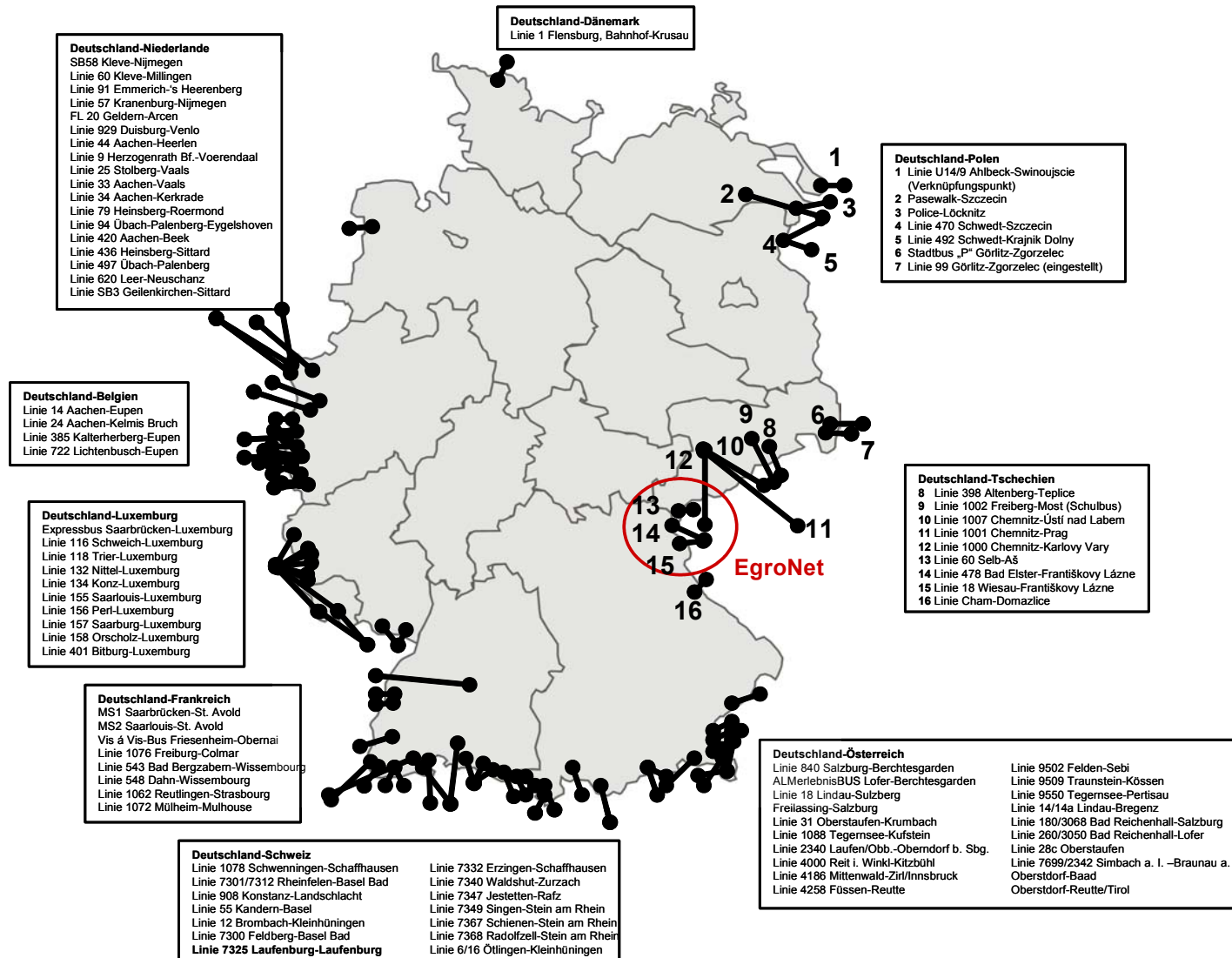
<b>Verkehrsmittelwahl (Modal Split)</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	Forschungsinstitutionen (z.B. CDV u. a.)
<b>Besetzungsgrad (PKW)</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	Forschungsinstitutionen (z.B. CDV u. a.)
<b>Tagesganglinien für Verkehrszwecke</b>	SrV für einzelne Städte im Bezugsraum, MiD (ehem. KONTIV) für Sachsen	Untersuchungen des Verkehrsverhalten im Rahmen soweit komplexe Verkehrserhebungen* ( <i>kompleksowe badania ruchu</i> ) durchgeführt wurden, Stadtverwaltung	Staatliche Volkszählungen (alle 10 Jahre), Forschungsinstitutionen (z.B. CDV u. a.)

**Tab. F 3: Datenverfügbarkeit von Verkehrsverhaltensdaten (Teil 2)**

\* Komplexe Verkehrserhebungen (*kompleksowe badania ruchu*) umfassen sowohl die verkehrsverhaltensbezogenen Erhebungen (Haushaltsbefragungen) als auch die verkehrstechnischen Erhebungen [Zählungen an Anbindungen für die einzelnen Verkehrsarten, Zählungen des fließenden Kfz-Verkehrs (ergänzend zu bestehenden Zählungen) und im ÖPNV Zählungen zur Auslastung].



## Anhang G: Grenzüberschreitende Buslinien



Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage der Expertengespräche in den grenznahen Verkehrsverbänden (Stand Januar 2007)



## **Anhang H: Ergänzende Beispiele für grenzüberschreitende Maßnahmen**

Tab. H 1: Grenzüberschreitendes Tarifmanagement – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen

Tab. H 2: Grenzüberschreitendes Mobilitätsmanagement – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen

Tab. H 3: Sonstige grenzüberschreitende Maßnahmen – Charakteristik, mögliche Probleme, Lösungsvorschläge und Praxisbeispiele

<b>GRENZÜBERSCHREITENDES TARIFMANAGEMENT</b>	
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	<p>Dort wo grenzüberschreitende Angebote existieren, werden entweder die bestehenden der jeweiligen anderen Seite anerkannt oder gemeinsame Tickets herausgegeben. Der zweite Fall erfordert ein grenzüberschreitendes Tarifmanagement, d.h. ein Tarifsystem, der durch die Vereinheitlichung und Harmonisierung der Tarifsysteme bis hin zur Schaffung von grenzüberschreitenden Tarifverbänden oder durch die gegenseitigen Akzeptanz der Tarife in den benachbarten Gebieten (grenzüberschreitend) entsteht.</p> <p>a) einheitliches, grenzüberschreitendes Tarifsystem</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i>  TGO : in gegenseitiger Abstimmung der Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung der Aufgabenträger, Raum Konstanz: Tarifverbund „Bambus“, EgroNet – Ticket, Euro-Neisse-Ticket, Tageskarte Euregio Bodensee, RVL/TNW: TicketTriRegio, EuregioTicket für die Region Maas – Rhein, Elsass-Ticket (RVF), Sachsen-Böhmen-Ticket (VVO-Böhmen), "EUROPASS" (TGO und CUS), HochRhein-Ticket für Landkreis Waldshut und im Bereich des Tarifverbundes A-Welle (i.W. Kanton Aargau)</p> <p>b) Anerkennungstarif</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i>  Raum Konstanz: Linie 908 (Deutscher und Schweizer Tarif anerkannt), Anerkennung des franc. „Pass évasion“ der SNCF im Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH und umgekehrt</p>
<b>Mögliche Probleme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verschiedene Preis- und Einkommensniveaus</li> <li>▪ Unterschiede in den Methoden und Anforderungen an die Tarifbestimmungen in den angrenzenden Staaten</li> <li>▪ Umrechnungskurs zwischen den Währungen erfordert kontinuierliche Änderungen und Anpassungen</li> <li>▪ Uneinigkeit über die Einnahmeverteilung</li> <li>▪ Technische Probleme beim Verkauf der Tickets</li> <li>▪ Fehlende Kenntnisse des Personals, Gültigkeit der Fahrscheine nicht allen Fahrgästen bekannt</li> <li>▪ Hoher Abstimmungsbedarf, wenn keine Verkehrsverbände vorhanden sind und der ÖPNV-Markt durch mehrere Verkehrsunternehmer bedient wird.</li> </ul>
<b>Wichtige Anforderungen und Handlungserfordernisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abgestufte Preise (vgl. „Neisse Ticket“ in der Euroregion Neisse, „EgroNet Ticket“ in der Euregio Egrensis)</li> <li>▪ Auseinandersetzung mit den Methoden, Anforderungen an die Tarifbestimmungen, gemeinsame Entwicklung der Tarife</li> <li>▪ Entwicklung von tragfähigen Lösungen für Einnahmeverteilung, Tarifverträge</li> <li>▪ Gründung einer multinationalen Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Anerkennungs- bzw. Einheitstarifen</li> <li>▪ Einsatz gemeinsamer neuer Fahrscheinautomaten zur Vermeidung von technischen Problemen bei Tarifkooperationen</li> <li>▪ Nachfrageuntersuchungen</li> <li>▪ Unterzeichnung eines Vertrages zwischen Verkehrsunternehmen/Verkehrsverbänden</li> <li>▪ Erarbeitung entsprechender zwei- ggf. dreisprachiger Fahrscheinmuster</li> <li>▪ Vorbereitung der Beschäftigten darauf, die Tickets im ÖPNV bekannt zu machen (Busfahrer, Kontrolleure, Ticketverkäufer von verschiedenen Unternehmen)</li> <li>▪ Bekanntmachung des Angebotes. Erarbeitung von mehrsprachigem Infomaterial, z.B. einer einheitlichen gemeinsamen Broschüre zum grenzüberschreitenden Tarifangebot (anstelle vieler verschiedener Flyer)</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p>Die gemeinsamen Tickets können auch für spezielle Zielgruppen entwickelt werden.</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i>  SmartCard, JobTicket, Event-Ticket, Stemesterticket (Frankfurt (O) (D)–Stubice (PL)), Freizeitverkehre am Wochenende und an gesetzlichen Feiertagen (Nordelsass), RVL/TNW: Dreiländerpass (Ticket für 4-16Jährige, gültig während der Sommerferien)und Land Vorarlberg</p>

**Tab. H 1: Grenzüberschreitendes Tarifmanagement – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

GRENZÜBERSCHREITENDES MOBILITÄTSMANAGEMENT						
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	<p>Unter (grenzüberschreitendem) Mobilitätsmanagement werden „weiche Maßnahmen“ verstanden, die zur Verhaltensbeeinflussung im Hinblick auf umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität (über die Grenze hinweg) dienen. Es umfasst intermodale Informationen und Beratung über regionale, lokale und grenzüberschreitende Mobilitätsdienstleistungen sowie (grenzüberschreitende) Vermarktung von bestehenden Angeboten und Leistungen (incl. deren Vertrieb)</p>					
	<p>a) Bi- bzw. multilingualer Auskunft</p> <p>Die grenzüberschreitende Auskunft (Fahrplan, vorhandene grenzüberschreitende Angebote), incl. der Reservierung und des Verkaufs von Mobilitätsdienstleistungen für das eigene und für das Nachbarland sollte durch jede Mobilitätszentrale oder ein Mobilitätsbüro geleistet werden</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i> EgroNet Mobilitätszentrale, Mobilitätszentrale Euregio Bodensee (Konstanz), grenzüberschreitende Fahrplanauskunft des ZVON (online), Elektronische Fahrplanauskunft für Grenzraum Straßburg – Offenbach</p>	<p>b) Info- und Beratungsangebot für Verkehrsteilnehmer</p> <p>ist eine Beratung vor allem der Verkehrserzeuger, die auch die Angebote in die und in den benachbarten Ländern mit umfasst. Durchführung z.B. durch Mobilitätsmanager, Mobilitätsberater, Mobilitätskoordinator u.a.</p>	<p>c) Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen und Standorte</p> <p>betrifft z.B. das betriebliche Mobilitätsmanagement (Arbeits- und Wegeorganisation für Arbeitnehmer, mit z.B. Einrichtung von grenzüberschreitenden Pendlerportalen, Aufzeigen von ÖPNV-Verbindungen Förderung von Radbenutzung).</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i> Betriebliches Verkehrsmanagement Liechtenstein und Land Vorarlberg</p>			
	<p>Grenzüberschreitende Mobilitätsbroschüre</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele</i></p> <p>TGO: gemeinsamer Infopropekt bilingual über die "EUROPASS"-Fahrkarten und andere Ticketmöglichkeiten zwischen D und F</p>	<p>Grenzüberschreitende Liniennetzpläne</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i></p> <p>Euregio Maas – Rhein Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL)</p>	<p>Grenzüberschreitende Fahrplanbücher</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i> Euregio Maas – Rhein (AVV) Regio Fahrplan (RVL), Regio Pamina</p>	<p>Herausgabe von grenzüberschreitenden touristischen Broschüren, Karten</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i> Rad- und Wanderwege - Egrensis</p>	<p>Fahrplanauskünfte an den Haltestellen über die Anschlüsse im Nachbarland, Umsteigemöglichkeiten von ÖPNV auf andere Verkehrsmittel</p>	<p>Bilinguale Erläuterung auf den Fahrkartenautomaten im Grenzraum</p>
<b>Mögliche Probleme</b>	<p>Finanzierung, Zugang zu Informationen aus dem Nachbarland, Komplexität der benötigten Informationen, Sprachprobleme, ausreichende Nachfrage, Finanzierung</p>					
<b>Wichtige Anforderungen und Handlungserfordernisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beantragung des Kostenzuschusses im Rahmen von INTERREG A</li> <li>▪ Regelmäßige Daten- und Informationsübermittlung (vertraglich verankert) zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformationen</li> <li>▪ Einbezug und kontinuierliche Zusammenarbeit sowie Informationsaustausch der Unternehmen und Akteure aus der Tourismusbranche</li> <li>▪ Erarbeitung von mehrsprachigem Infomaterial (einheitliche gemeinsame Broschüre zum grenzüberschreitenden Verkehrsangebot)</li> <li>▪ Erhöhung der Fremdsprachenkenntnisse des Fahrpersonals oder Fahrerwechsel</li> <li>▪ Regelmäßige Daten- und Informationsübermittlung (vertraglich verankert) zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformationen</li> <li>▪ Fortbildungen des Personals in den Verkehrsmitteln und bei Verkauf und Reservierung</li> <li>▪ Ermittlung des Handlungsbedarfes und der Nachfrage – spezieller Angebote wie z. B. das betriebliche Mobilitätsmanagement</li> </ul>					

Tab. H 2: Grenzüberschreitendes Mobilitätsmanagement – Charakteristik, mögliche Probleme, Anforderungen

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung

SONSTIGE			
<b>Charakteristik und Beispiele</b>	<p>a) Grenzüberschreitendes CarSharing</p> <p>Durch ein grenzüberschreitendes CarSharing wird die vernetzte Nutzung des CarSharing Angebotes einer gesamten grenzüberschreitenden Region möglich. Alle in der Region wohnenden Mitglieder eines CarSharing Anbieters können das Angebot der jeweiligen Partnerorganisationen je nach Vertragsbedingungen nutzen.</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diskutiert in Basel-Nord oder in Saint-Louis</li> <li>▪ diskutiert im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Regio Bodensee</li> </ul>	<p>b) Fahrradvermietstellen mit "One-Way" Abgabe</p> <p>Mit den Fahrradvermietstellen mit "One-Way" Abgabe wird der Aufbau eines grenzüberschreitenden Netzwerkes von Vermietstationen für Fahrräder angestrebt.</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diskutiert im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Regio Bodensee</li> </ul>	<p>c) Taxi, Bus und Anruf-Sammeltaxi-Systeme</p> <p><i>Ausgewählte Praxisbeispiele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diskutiert im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Regio Bodensee</li> </ul>
<b>Mögliche Probleme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende Nachfrage</li> <li>▪ Fehlendes Vertrauen, geringe Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Vermietstationen, Dienstleistern</li> <li>▪ Sprachliche Probleme</li> </ul>		
<b>Wichtige Anforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nachfrageuntersuchungen</li> <li>▪ Vernetzung der Car Sharing Anbieter oder Taxi- und Busunternehmer beiderseits der Grenze</li> <li>▪ Verhandlungen zwischen den jeweiligen Anbietern und Vertragsabschluss incl. gemeinsamer Tarifbestimmungen</li> <li>▪ Vernetzung der Homepages und Dienstleistungszentralen der einzelnen Anbieter, einheitliches reservierungs- und Buchungssystem</li> </ul>		

**Tab. H 3: Sonstige grenzüberschreitende Maßnahmen – Charakteristik, mögliche Probleme, Lösungsvorschläge und Praxisbeispiele**

Quelle: eigene Erfassung und Darstellung



## Anhang I: Euroregionale Geschäftsstellen

### EUREGIO BAYERISCHER WALD – BÖHMERWALD - UNTERER INN

<p>DT Euregio Bayerischer Wald Wolfkerstr. 3, D-94078 Freyung Tel.: +49/855 157 100 Fax: +49/855 157 190 E-mail: <a href="mailto:info@euregio-bayern.de">info@euregio-bayern.de</a></p>	<p>CZ Euroregion Šumava OÚ Běšiny CZ-33901 Klatovy Tel.: +420/376 347 304 Fax: +420/376 399 130 E-mail: <a href="mailto:info@euregio.cz">info@euregio.cz</a></p>	<p>AT Euregio Mühlviertel Industrie-Str. 6 A-4240 Freistadt Tel.: +43/7942 77188 Fax: +43/7942 77188-10 E-mail: <a href="mailto:freistadt@euregio.at">freistadt@euregio.at</a></p> <p>Euregio Inn-Salzach Industriezeile 54 A-5280 Braunau am Inn Tel.: +43/7722 65 100</p>
---	--	---

### EUREGIO EGRENSIS

<p>DT EUREGIO EGRENSIS Arbeits- gemeinschaft Bayern e.V. Fikentscherstraße 24, 95615 Marktredwitz Tel.: 09231/6692-0 Fax: 09231/6692-29 E-mail: <a href="mailto:info@euregio-egrensis.de">info@euregio-egrensis.de</a></p>	<p>DT Arbeitsgemeinschaft Vogtland / Westerzgebirge e.V. Friedensstraße 32 08523 Plauen Telefon: (03741) 21 42 24 Fax: (03741) 21 42 22</p>	<p>CZ Regionální sdružení obcí a měst Euregio Egrensis Na vlečce 177,CZ 362 32 Oto- vice - Karlovy Vary) Tel.: +420/353 504 402 Fax.: +420/353 504 433 E-mail: <a href="mailto:euregrensis@iol.cz">euregrensis@iol.cz</a></p>
--	---	---

**EUROREGION ERZGEBIRGE**

<p>DT Euroregion Erzgebirge e.V. Am St. Niclas Schacht 13 09599 Freiberg Tel.: +49 (0) 37 31 / 78 13 04 Fax: +49 (0) 37 31 / 78 13 01 E-mail: <a href="mailto:ebenhoeh@euroregion-erzgebirge.de">ebenhoeh@euroregion-erzgebirge.de</a></p>	<p>CZ Euroregion Krušnohori Topolová 1278 (Divadlo Rozmanitostí) CZ-434 01 Most Tel.: +42 0 4 76 / 70 61 28 Fax: +42 0 4 76 / 70 61 28 E-mail: <a href="mailto:euroregion@wms.cz">euroregion@wms.cz</a></p>
--	---

**EUROREGION ELBE-LABE**

<p>DT Kommunalgemeinschaft Euroregion Oberes Elbtal / Osterzgebirge e.V. Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 6 D-01796 Pirna Tel.: +49 (0) 35 01 / 52 00 13 Fax: +49 (0) 35 01 / 52 74 57 E-mail: <a href="mailto:info@euroregion-elbe-labe.de">info@euroregion-elbe-labe.de</a></p>	<p>CZ Svazek obcí Euroregion Labe Velká Hradební 8 CZ - 40001 Ústí nad Labem Tel.: +420 (0) 47 / 5241437-8 Fax: +420 (0) 47 / 5211603 E-mail: <a href="mailto:euroregion@pons.cz">euroregion@pons.cz</a></p>
--	--

**EUROREGION NEISSE**

<p>DT Kommunalgemeinschaft Euro- region Neisse e.V. Rathenaustraße 18a 02763 Zittau Telefon: (03583) 5 75 00 Fax: (03583) 51 25 17 E-mail: <a href="mailto:watterott@euroregion-neisse.de">watterott@euroregion-neisse.de</a></p>	<p>PL Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa ul. 1 Maja 57, 58-500 Jelenia Góra tel./fax 0048 75 / 76 76 470 E-mail: <a href="mailto:biuro@euroregion-nysa.pl">biuro@euroregion-nysa.pl</a></p>	<p>CZ Regionální stružení EUROREGION NISA U jezu 2, 460 01 Liberec 4 tel. 0042048 / 522 62 72 fax 0042048 / 522 62 73 E-Mail: <a href="mailto:j.zamecnik@ern.cz">j.zamecnik@ern.cz</a></p>
---	--	--

**EUROREGION SPREE – NEISSE – BOBER**

<p>DT Euroregion Spree-Neiße-Bober Uferstraße 22-26 D - 03172 Guben Fon: (00 49) 0 35 61 / 31 33 Fax: (00 49) 0 35 61 / 31 71 E-mail: <a href="mailto:info@euroregion-snb.de">info@euroregion-snb.de</a></p>	<p>PL Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion "Sprowa - Nysa - Bóbr" ul. Piastowska 18 PL - 66-620 Gubin Fon: (00 48) 68 3595081 Fax: (00 48) 68 3595647 E-mail: <a href="mailto:euroregion@post.pl">euroregion@post.pl</a></p>
--	---

**EUROREGION PRO EUROPA VIADRINA**

<p>DT Euroregion Pro Europa Viadrina Mittlere Oder e. V. Holzmarkt 7 15230 Frankfurt (Oder) Fon +49 (0)335 / 66 594 – 0 Fax +49 (0)335 / 66 594 – 20</p>	<p>PL Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pro Europa Viadrina 66-400 Gorzów Wlkp. ul. Kazimierza Wielkiego 1 tel. +48 95 735 84 47 fax +48 95 735 84 61 E-mail: <a href="mailto:info@viadrina.org.pl">info@viadrina.org.pl</a></p>
--	---

**EUROREGION POMERANIA**

<p>DT Kommunalgemeinschaft Europa-region POMERANIA e.V. Ernst-Thälmann-Str. 4 D-17321 Löcknitz Tel: +49 (0)39754 5 29-0 Fax: +49 (0)39754 5 29 29 E-mail: <a href="mailto:info@pomerania.net">info@pomerania.net</a></p>	<p>PL Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania Al. Wojska Polskiego 164, 71-335 Szczecin; telefon: +91 486 07 38 fax: +91 486 08 25 E-mail: <a href="mailto:biuro@pomerania.org.pl">biuro@pomerania.org.pl</a> G</p>	<p>S Kommunförbundet Skåne Klippan: Box 13, 264 21 Klippan tel., fax: tel. +46 435 71 99 00, fax +46 435 71 99 10 Lund: Box 53, 221 00 Lund tel., fax: tel. +46 46 71 99 00, fax ++46 46-71 99 30 E-mail: <a href="mailto:kansliet@skane.komforb.se">kansliet@skane.komforb.se</a></p>
--	--	--