

Potenziale nutzen
Erreichbarkeit verbessern
Innovation unterstützen
Tourismus fördern

Strategie der Raumentwicklung



European
Development
Corridor III
Via Regia

Herausgeber

Freistaat Sachsen

Sächsisches Staatsministerium des Innern
Referat 45 Europäische Raumordnung, Fachplanung
Wilhelm-Buck-Straße 4, D-01097 Dresden






als Lead Partner des INTERREG III B CADSES-Projektes

ED-C III Via Regia
European Development Corridor III Via Regia

verantwortlich: MR Dr. Edgar Trawnicek



Projektpartner

-  • Sächsisches Staatsministerium des Innern (D, **Lead Partner**)
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (D)
- Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr (D)
- Stadt Cottbus (D)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (D)
- Landeshauptstadt Dresden (D)
-  • Wojewodschaft Niederschlesien - Wojewodschaftsbüro für Urbanistik in Breslau (PL)
- Wojewodschaft Vorkarpaten - Büro für Raumplanung der Wojewodschaft Vorkarpaten in Rzeszów (PL)
- Stadt Breslau (PL)
- Stadt Opole (PL)
- Stadt Rzeszów (PL)
- Landkreis Glatz (PL)
-  • Region Ústí (CZ)
- Region Pardubice (CZ)
-  • Agentur zur Unterstützung der regionalen Entwicklung Košice (SK)
-  • Polytechnische Nationaluniversität Lemberg (UA)

Externes Projektmanagement

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner
Gregor-Mendel-Straße 9, D-14469 Potsdam

Projektlaufzeit: 10/2005 – 03/2008



Die Umsetzung des Projektes wurde aus Mitteln des Bundesprogramms „Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt.



Project part-financed
by the European Union

Vorwort



Die mit dieser Broschüre vorgelegte Strategie der Raumentwicklung für den „Europäischen Entwicklungskorridor III Via Regia“ ist getragen von der Vision eines dynamischen Wachstumsraumes von Ostdeutschland über Südpolen bis in die Ukraine unter Einbeziehung der benachbarten Regionen in Tschechien und der Slowakei. Der Paneuropäische Verkehrskorridor III verbindet die sich dynamisch entwickelnden Städte und Metropolräume miteinander und bildet das Rückgrat dieses Wirtschaftsraumes. Er ist Schnittstelle für den Austausch von Personen, Gütern, Wissen und Kapital. Aufbauend auf einer immer leistungsfähiger werdenden Infrastruktur verknüpft der Entwicklungskorridor die Regionen zwischen Ost und West und stellt ebenso wichtige Anknüpfungspunkte für bedeutsame Nord-Süd-Entwicklungskorridore her. Der Korridor mit seinen Metropolräumen, Städten und Regionen leistet damit einen enormen Beitrag zum territorialen Zusammenhalt und zur weiteren Integration der Europäischen Union und ihrer Nachbarn.

Insgesamt 16 Städte und Regionen aus Deutschland, Polen, Tschechien, der Slowakei und der Ukraine haben durch ihre Kooperation im Rahmen des INTERREG III B-Projektes ED-C III Via Regia einen von vielen Grundsteinen für die Verwirklichung dieses großen Ziels gelegt. Es freut mich sehr, dass der Freistaat Sachsen dabei als Leadpartner eine wichtige Rolle übernehmen durfte und es gelungen ist, für uns und unsere Nachbarn wichtige Impulse für eine europäische Raumentwicklung zu setzen.

Der Freistaat Sachsen liegt am Schnittpunkt zweier dynamischer europäischer Entwicklungskorridore, die als Garanten der Erreichbarkeit Sachsens und der Metropolregion Sachsendreieck im Herzen Europas existenzielle Bausteine unserer Zukunft sind.

Zugleich ist das historische und kulturelle Erbe der Via Regia als einem „Urahn“ der heutigen Verbindungen zwischen Erfurt, Dresden, Berlin, Breslau, Krakau, Lemberg und Kiew für uns Verpflichtung und Ansporn, denn die Via Regia war immer auch eine Achse des europäischen Kulturaustausches. An diese Tradition knüpft die 3. Sächsische Landesausstellung an, die 2011 in Görlitz stattfinden wird und die Via Regia in den Mittelpunkt stellt.

Die Strategie der Raumentwicklung zeigt uns aber auch, welche Aufgaben in Zukunft vor uns liegen. Sie wirkt in diesem Sinne als Impulsgeber für die Fortsetzung der Kooperation in der neuen Förderperiode 2007-2013 im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit. Die sächsische Raumordnung und Landesplanung wird sich auch zukünftig aktiv in den begonnenen Kooperationsprozess einbringen. Dabei wollen wir zusammen mit unseren Nachbarn dafür sorgen, dass die gemeinsamen Themen und Interessen auf den nationalen und europäischen Entscheidungsebenen wahrgenommen und in konkrete Handlungen umgesetzt werden.

Diese Ziele vor Augen freue ich mich auf die künftige weitere Zusammenarbeit entlang der Via Regia.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Buttolo'.

Dr. Albrecht Buttolo
Sächsischer Staatsminister des Innern



- **European**

Austausch und Kooperation von
Deutschland über Polen bis in die Ukraine

- **Development**

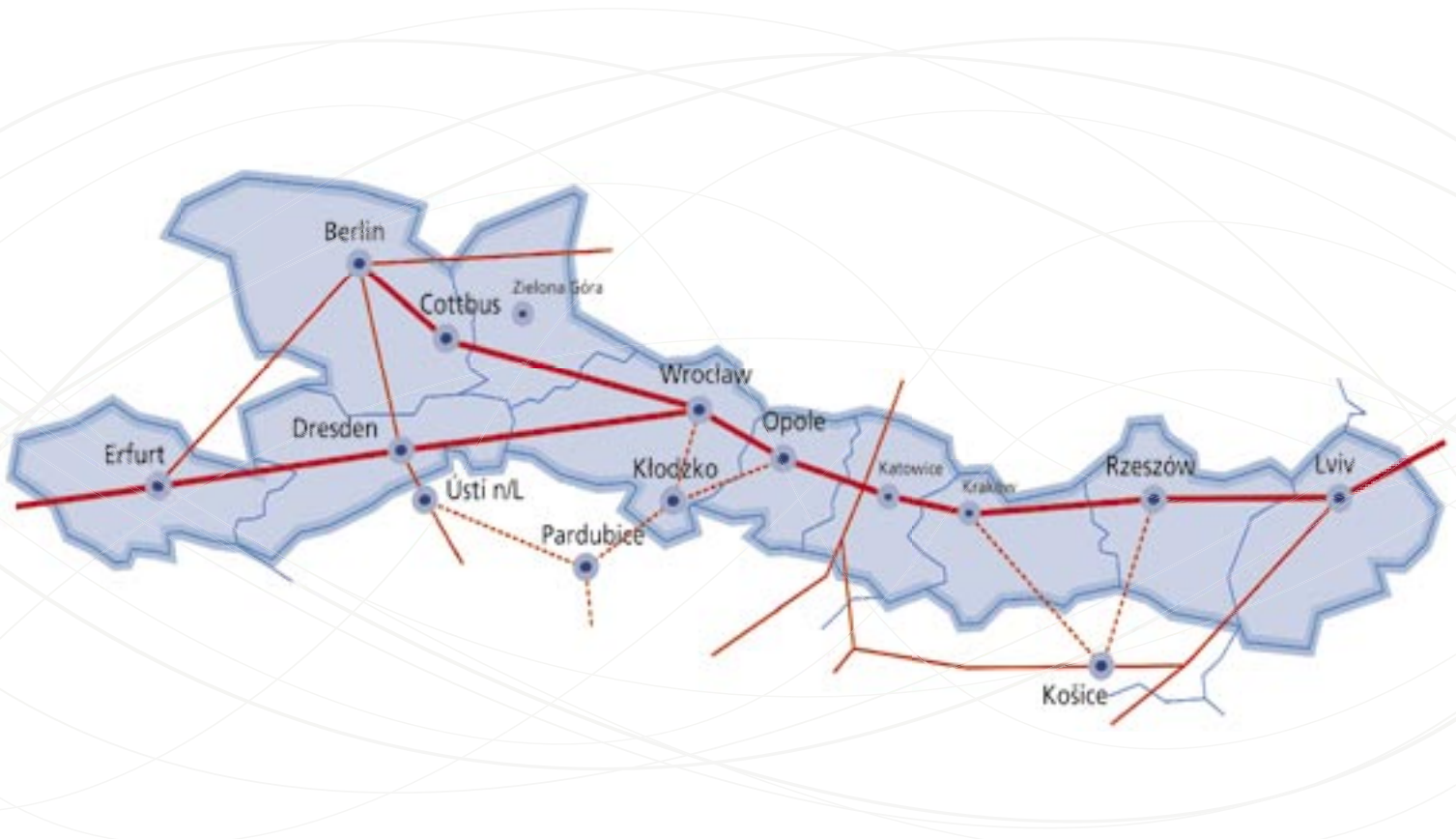
Dynamische wirtschaftliche Entwicklung
entlang eines alten Handelsweges

- **Corridor**

Ost-West-Verbindung unter Einbindung
benachbarter Regionen

- **„Via Regia“**

Reiches kulturelles Erbe im Herzen Europas



Einführung: Der Projektraum „Via Regia“ – ein Wirtschaftsraum im Herzen Mitteleuropas	4
Zielsetzung: Eine Strategie für den Korridor	6
Analyse: Wo stehen wir heute	8
Erreichbarkeit: Verbindungen zwischen Knotenstädten und in Grensräumen verbessern	14
Stadtentwicklung: Städte als regionale Knoten stärken	18
Wirtschaftliche Entwicklung: Innovationen unterstützen	22
Tourismus: Touristische Potenziale nutzen	26
Zusammenfassung: Eine Vision für den Korridor	30

Verzeichnis der Studien der Projektpartner / Übersichtskarte



Das Projektgebiet in Europa

Der Projektraum „Via Regia“ – ein Wirtschaftsraum im Herzen Mitteleuropas

Der „Europäische Entwicklungskorridor III Via Regia“ nimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen bedeutenden europäischen Städten und Metropolen ein. Er umfasst einen Wirtschaftsraum mit über 37 Millionen Menschen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Entstehung eines zweiten Wirtschaftskernraums in Europa. Historisch knüpft er an die traditionsreiche Handelsroute der Via Regia an, die heute in ihrer modernen Gestalt als Paneuropäischer Verkehrskorridor III Ostdeutschland über Südpolen mit der Ukraine verbindet.

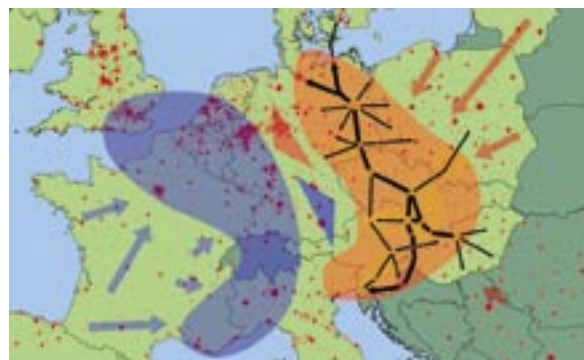
Das Konzept eines zweiten Wirtschaftskernraums in Europa geht davon aus, dass europäische Verkehrskorridore das Rückgrat für die zukünftige Entwicklung eines zweiten europäischen Wirtschaftskernraums bilden. Dieser Raum würde den derzeitigen europäischen Kernraum mit der größten Wirtschaftskraft und den höchsten Einkommen zwischen Südengland, den Beneluxländern, der Rheinschiene und Norditalien („Blaue Banane“) ergänzen, der auf zwanzig Prozent der Fläche mit etwa vierzig Prozent der Bevölkerung rund die Hälfte des europäischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) erwirtschaftet. Das große Bevölkerungspotenzial, die in den zweiten Kernraum eingebundenen Metropolräume und das wirtschaftliche Wachstum in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) begünstigen dieses Konzept.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist ein Ankerpunkt des Konzepts des zweiten Wirtschaftskernraums. Sie zielt darauf ab, die Potenziale von Standorten mit der Raum- und Verkehrsentwicklung und den individuellen und kollektiven Mobilitätsentscheidungen von Akteuren zu verknüpfen. Dabei ist die Verkehrsinfrastruktur selbst nur einer von vielen Faktoren – im Wesentlichen wird die Erreichbarkeit eines Standortes von der Verteilung der Nutzungen im Raum bestimmt.

Von der Via Regia zur „Zentralachse“

Die Bedeutung des Paneuropäischen Verkehrskorridors III hat sich in der Vergangenheit gewandelt: War er zunächst Teil des Konzepts der insgesamt zehn gesamteuropäischen Verkehrskorridore, das bei zwei Ministerkonferenzen in Kreta (1994) und Helsinki (1997) zur Steuerung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den damaligen Nachbarstaaten entwickelt wurde, wird er in Zukunft als

„Zentralachse“ eine von insgesamt fünf transnationalen Achsen sein, die die EU mit ihren neuen Nachbarstaaten verbindet.¹ Dabei wurde er um eine Anbindung an die transsibirische Eisenbahn über Kiew und die Verbindung zum Schwarzmeerraum über Odessa erweitert.

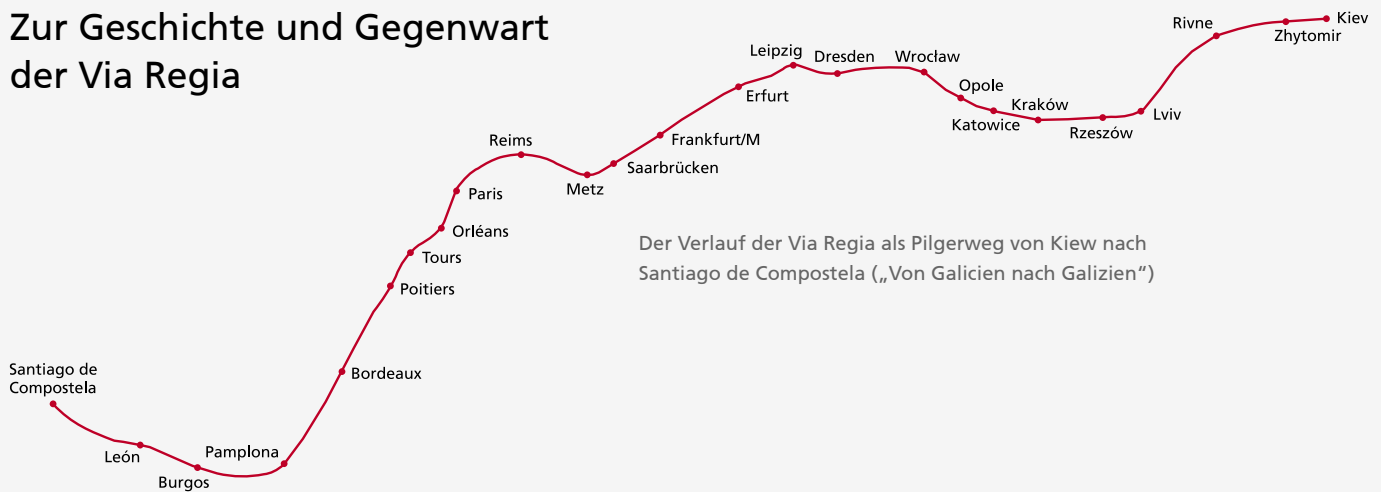


Konzept eines zweiten europäischen Wirtschaftskernraums entlang des Nord-Süd-Verkehrskorridors Ostsee-Berlin-Prag-Wien / Bratislava-Budapest bzw. Adria aus dem INTERREG III B-Projekt SIC! Sustrain Implement Corridor (www.sustrain-ic.net)

Dies unterscheidet ihn von den übrigen Paneuropäischen Verkehrskorridoren, die mehrheitlich in den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) aufgegangen sind, und lässt die strategische Bedeutung des Paneuropäischen Verkehrskorridors III für den wirtschaftlichen Zusammenhalt und die Integration der Europäischen Union und ihrer Nachbarn weiter steigen. Die daraus resultierenden Potenziale zum gegenseitigen Nutzen zu aktivieren und so ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte der Via Regia als Verbindung von Ost und West aufzuschlagen, ist das übergeordnete Ziel der hier dokumentierten Strategie der Raumentwicklung.

¹ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament – Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer. Leitlinien für den Verkehr in Europa und den Nachbarregionen, KOM(2007) 32, 31.01.2007

Zur Geschichte und Gegenwart der Via Regia



Der Verlauf der Via Regia als Pilgerweg von Kiev nach Santiago de Compostela („Von Galicien nach Galizien“)

Als „Via Regia“ wird allgemein die historische Straßenverbindung zwischen Paris und Kiev bezeichnet, die im Abschnitt zwischen Frankfurt am Main und Breslau (Wrocław) auch als „Hohe Straße“ bekannt ist. Dabei ist zu beachten, dass die Geschichtsschreibung viele Straßen dieses Namens kennt – nur wenige können allerdings auf eine vergleichbare historische Kontinuität zurückblicken.

Die Via Regia ist seit vielen Jahrhunderten eine europäische Magistrale von überragender wirtschaftlicher, kultureller, politischer und militärischer Bedeutung. Egal ob als Heeresstraße, als Pilgerweg oder als Handelsroute – die Via Regia hat das Leben der in ihrem Einflussbereich lebenden Menschen bestimmt. Über sie wurden Menschen, Güter und Informationen transportiert, aber auch Waffen und Krankheiten. Gefahren und Hindernisse mussten überwunden werden, Wegelagerer und Zollbeamte forderten ihren Tribut.

Ihre Gestalt hat sich dabei vielfach gewandelt – vom kaum befestigten Naturweg über die mittelalterliche Straße bis zu den Eisenbahn- und Straßenverbindungen des Paneuropäischen Verkehrskorridors III. Das Gleiche gilt für ihren Verlauf, der durch wirtschaftliche und politische Verän-

derungen, natürliche Ereignisse und technologische Entwicklungen beeinflusst wurde. Konstant blieben über lange Zeit nur Zwangspunkte wie Flussübergänge oder Gebirgspässe, die die Natur gesetzt hatte.

Heute, in einer Zeit, in der Verkehrs- und Informationswege längst anderen Gesetzen folgen und die Reisekultur sich grundlegend geändert hat, bleibt von der Via Regia vor allem der Gedanke des kulturellen Austauschs und der Verständigung zwischen den Völkern in einem sich öffnenden Europa. Außerdem zeigt sich die Via Regia noch in den Städten, die sie miteinander verbunden hat, und in Wander- und Pilgerwegen, die zur Erholung und inneren Einkehr genutzt werden.

Städte der Via Regia, oben: Erfurt, Dresden
unten: Breslau, Opole, Rzeszów, Lemberg (Lviv)



Eine Strategie für den Korridor

Wer die Via Regia schon einmal bereist hat, der weiß, welche Möglichkeiten und Potenziale in diesem Raum stecken. Man merkt aber auch, dass noch viel Arbeit zu tun ist – und dies beginnt bereits bei den Verkehrsverbindungen. Egal, ob auf der Schiene oder auf der Straße, die Reise dauert länger und ist mit weniger Komfort verbunden als in anderen Teilen Europas. Diesen Zustand zu verändern ist eines der Anliegen der vorliegenden Strategie der Raumentwicklung.

Welche Potenziale entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III für die weitere Zusammenarbeit genutzt werden können und welche Schwerpunkte dabei zukünftig gesetzt werden sollten, ist Gegenstand der Strategie der Raumentwicklung. Sie soll als informelles Dokument dazu beitragen, mögliche Entwicklungshindernisse zu überwinden und so einen aktiven Beitrag zur Koordination der räumlichen Entwicklung leisten.

Damit die Vision eines Wachstumsraums mit einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung und einem zunehmenden Austausch von Personen, Gütern, Wissen und Kapital von Ostdeutschland über Südpolen bis in die Ukraine unter Einbeziehung der benachbarten Regionen in Tschechien und der Slowakei Wirklichkeit werden kann,

müssen die Städte und Metropolräume in ihrer Funktion als „Motoren“ der wirtschaftlichen Entwicklung gestärkt werden. Als Knoten von Verbindungen zu anderen Korridoren und benachbarten Regionen benötigen sie eine angemessene verkehrliche Infrastruktur, die den erwünschten Austausch ermöglicht und unterstützt. Räumlich konzentriert sich die Strategie dabei auf die Grenzräume, deren Stärkung als Schnittstellen im besonderen Interesse aller Anlieger des Paneuropäischen Verkehrskorridors III ist.

Die übergeordneten Handlungsfelder werden in den thematischen Kapiteln der Strategie der Raumentwicklung inhaltlich ausgefüllt. Daneben soll die Strategie dazu beitragen, das Bewusstsein für den „Europäischen Entwicklungskorridor III Via Regia“ durch ein besseres Verständnis der gemeinsamen

Transnationale Verkehrsnetze im Bereich des Europäischen Entwicklungskorridors III Via Regia



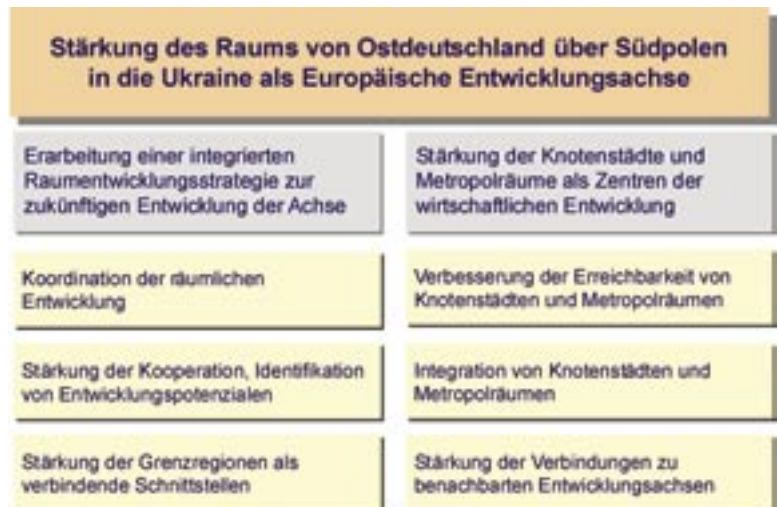
Probleme und Interessen zu stärken. Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung sollen für die mit der Raumentwicklung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III verbundenen Fragestellungen sensibilisiert werden, und soweit dies möglich ist, soll die Öffentlichkeit auf die Ziele der durch das gemeinsame Projekt vertieften Zusammenarbeit aufmerksam gemacht werden.

Um die Strategie der Raumentwicklung auf eine breite Grundlage zu stellen, fanden die Aktivitäten im Projekt auf mehreren Ebenen statt. So führten die Projektpartner gemeinsam regionale Analysen durch und loteten in Szenarien Potenziale und Optionen für die zukünftige Entwicklung aus. Die Ergebnisse dieser Arbeit bilden das Rückgrat der Strategie und ziehen sich als „roter Faden“ durch die nachfolgenden Kapitel.

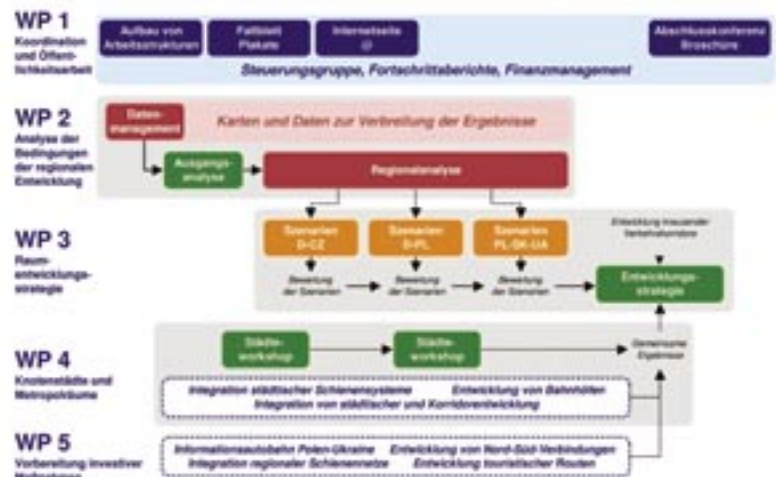
Zusätzlich untersuchten die Projektpartner in thematischen Netzwerken weitere Fragestellungen wie die Entwicklung der Knotenstädte und Metropolräume und die Vorbereitung investiver Maßnahmen. Die zusammen mit der Strategie dokumentierten Fallstudien und strategischen Untersuchungen zeigen, was auf lokaler und regionaler Ebene getan werden kann, um die Vision des Wachstumsraums mit einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung entlang der Via Regia Realität werden zu lassen.

Während der gesamten Laufzeit des Projektes wurden die Zwischenergebnisse mit dem zeitgleich bearbeiteten INTERREG III B-Projekt EU-CORE III ausgetauscht und abgestimmt. Projektpartner und Bearbeiter nahmen gegenseitig an Veranstaltungen teil. Durch die Konzentration von EU-CORE III auf den Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Einflussbereich des Paneuropäischen Verkehrskorridors III konnte eine inhaltliche Abgrenzung zwischen den Projekten gefunden werden, die eine optimale Realisierung und Ergänzung beider Projekte erlaubte.

Leider wurde der Fördervertrag für den ukrainischen Partner im Projekt durch die für die Umsetzung des TACIS-Programms zuständige Stelle erst mit erheblicher Verzögerung bewilligt. Aus diesem Grund geben die in der Strategie enthaltenen Aus-



Ziele des Projektes



Arbeitspakete und Ablaufplan

sagen für den ukrainischen Teil des Projektgebiets nur den Stand der Arbeiten zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Broschüre wieder.

Die Ausgangslage: Wo stehen wir heute

Die im Projekt erstellte Analyse der Bedingungen der regionalen Entwicklung ist die erste umfassende Analyse dieser Art für den Raum des Paneuropäischen Verkehrskorridors III. Ihre Ergebnisse waren die Grundlage für die Diskussion von Szenarien und Optionen der zukünftigen Entwicklung und trugen so unmittelbar zur Strategie der Raumentwicklung bei. Dies gilt sowohl für die Erhebung von Daten als auch für deren Auswertung in Karten und statistischen Analysen.

Die Analyse der Bedingungen für die regionale Entwicklung erfolgte in drei Schritten: Ausgangsanalyse der Entwicklungsbedingungen entlang des Korridors (Initial analysis), Regionalanalysen und grenzüberschreitende Studien in ausgewählten Grenzübereichen.

Im Rahmen der **Ausgangsanalyse** wurde eine GIS-Datenbank erstellt, durch die eine grenzüberschreitende Kartengrundlage mit Daten zur Siedlungsstruktur und zur Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt wurde. Außerdem wurden öffentlich zugängliche statistische Daten ausgewertet, die die räumlichen und sozialen Rahmenbedingungen im Projektgebiet beschreiben.

Einen besonderen Schwerpunkt bildete die Auswertung von Daten zur Erreichbarkeit aus dem bereits abgeschlossenen INTERREG III B-Projekt SIC!, das Teile des Projektgebiets von ED-C III Via Regia abdeckte. Diese Daten wurden genutzt, um

Untersuchungen zu Verbindungsqualitäten entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III und in ausgewählten Grenzübereichen durchzuführen.

In den **Regionalanalysen**, von den Projektpartnern für ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche nach einer abgestimmten Methodik erstellt, wurden insgesamt neun Regionen untersucht. Ziel war die möglichst umfassende Erhebung qualitativer und quantitativer Informationen zu den Themen Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur, Forschung und Entwicklung, Wirtschaft und touristische Infrastruktur.

Eine Auswahl der Ergebnisse der Regionalanalysen wird auf den nachfolgenden Seiten gezeigt. Ebenfalls dargestellt sind die **grenzüberschreitenden Studien**, die aus den Regionalanalysen entwickelt wurden. Diese sind ebenso wie die übrigen Analysen auf der Internetseite www.edc-viaregia.eu dokumentiert und einsehbar.

Administrative
Gliederung des
Projektgebiets und
Untersuchungsraum
der Analysen



Das Projektgebiet in Zahlen

Die hier zusammengestellten Daten und Karten zur räumlichen Struktur des Projektgebiets zeigen einige der Ergebnisse der Ausgangsanalyse, die in einem Erläuterungsbericht mit insgesamt elf Karten (im Maßstab 1:2.250.000) dokumentiert ist. Insgesamt umfasst das engere Projektgebiet eine Fläche von rund 230.000 km², auf denen 37 Mio. Menschen leben.

- Die **Bevölkerungsdichte** ist in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich und nimmt in der Tendenz von Westen nach Osten ab. Siedlungsschwerpunkte sind neben den Städten und Metropolräumen der zentrale Raum Sachsens mit der Metropolregion Sachsendreieck (Dresden-Leipzig-Chemnitz) und angrenzenden Teilen der Region Ústí, der Raum Waldenburg (Wałbrzych) und das Oberschlesische Industriegebiet mit den benachbarten Verdichtungsräumen um Krakau (Kraków) und Ostrava.
- Die **Bevölkerungszahl** ist leicht rückläufig, wobei einzelne Regionen wie z.B. Ostsachsen zwischen 1990 und 2005 einen Bevölkerungsverlust von über 15 % hinnehmen mussten. Relevante Bevölkerungsgewinne sind dagegen noch im Osten Polens und der Slowakei zu verzeichnen. Viele Zentren sind von ausgeprägten Prozessen der Suburbanisierung betroffen.
- Im gesamten Untersuchungsraum weisen periphere ländliche Räume, Gebirgsregionen und alt-industrialisierte Gebiete hohe **Arbeitslosenquoten** auf. Dies gilt ebenso für Zentren, die vom Strukturwandel betroffen sind.

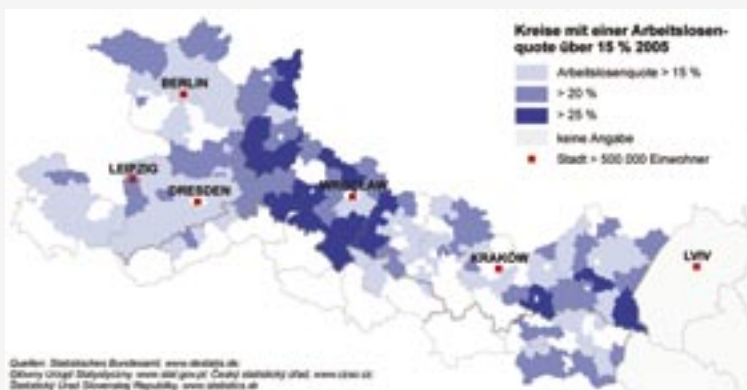
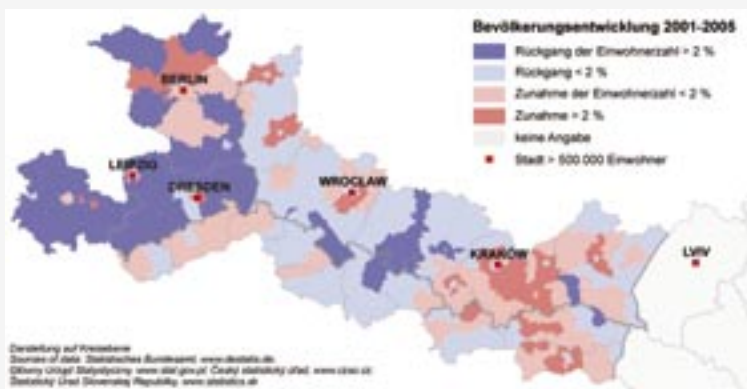
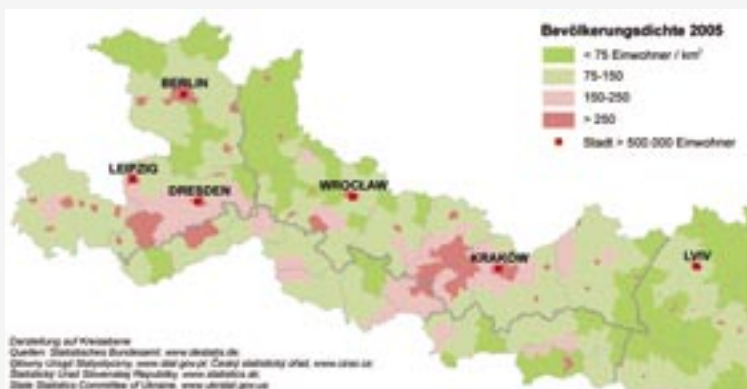
Weitere Ergebnisse der Ausgangsanalyse werden in den thematischen Kapiteln der Strategie dargestellt. Bei der Interpretation der Daten ist generell zu beachten, dass sie nur den Zeitraum bis 2005 abdecken. Die beispielsweise durch die verstärkte Arbeitsmigration seit der EU-Erweiterung ausgelösten Effekte sind daher noch nicht enthalten.

Städte > 500.000 Einwohner

Berlin, Dresden, Leipzig, Breslau, Krakau, Lemberg, Kiew

Städte > 250.000 Einwohner

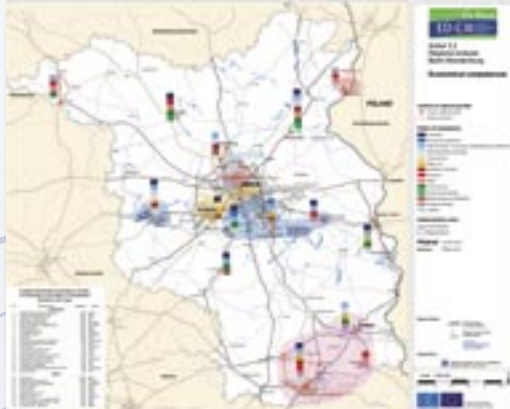
Kattowitz, Ostrava, Khmelnytskyi, Vinnytsia, Zhytomyr



Land	Regionen	Einwohner (Mio.)	Fläche (km)	Dichte (Einwohner / km)
D	Berlin-Brandenburg, Sachsen, Thüringen	12,6	64.958	194
PL	Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Małopolskie, Podkarpackie	15,0	88.714	169
CZ	Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký, Moravskoslezský	4,5	31.783	142
SK	Žilinský, Prešovský, Košický	2,3	22.533	100
UA	Lvivska	2,6	21.833	120
Projektgebiet		37,0	229.821	161
UA	Zakarpatska, Ivano-Frankivska, Ternopilska, Chernivetska, Khmelnytska, Vinnytska, Rivnenska, Zhytomyrska, Kyivska, Kyiv	14,9	174.632	86
Erweitertes Projektgebiet*		51,9	404.453	128

* einschließlich der zentralukrainischen Regionen und Kiew

Berlin-Brandenburg



Województwo Niederschlesien



Freistaat Sachsen



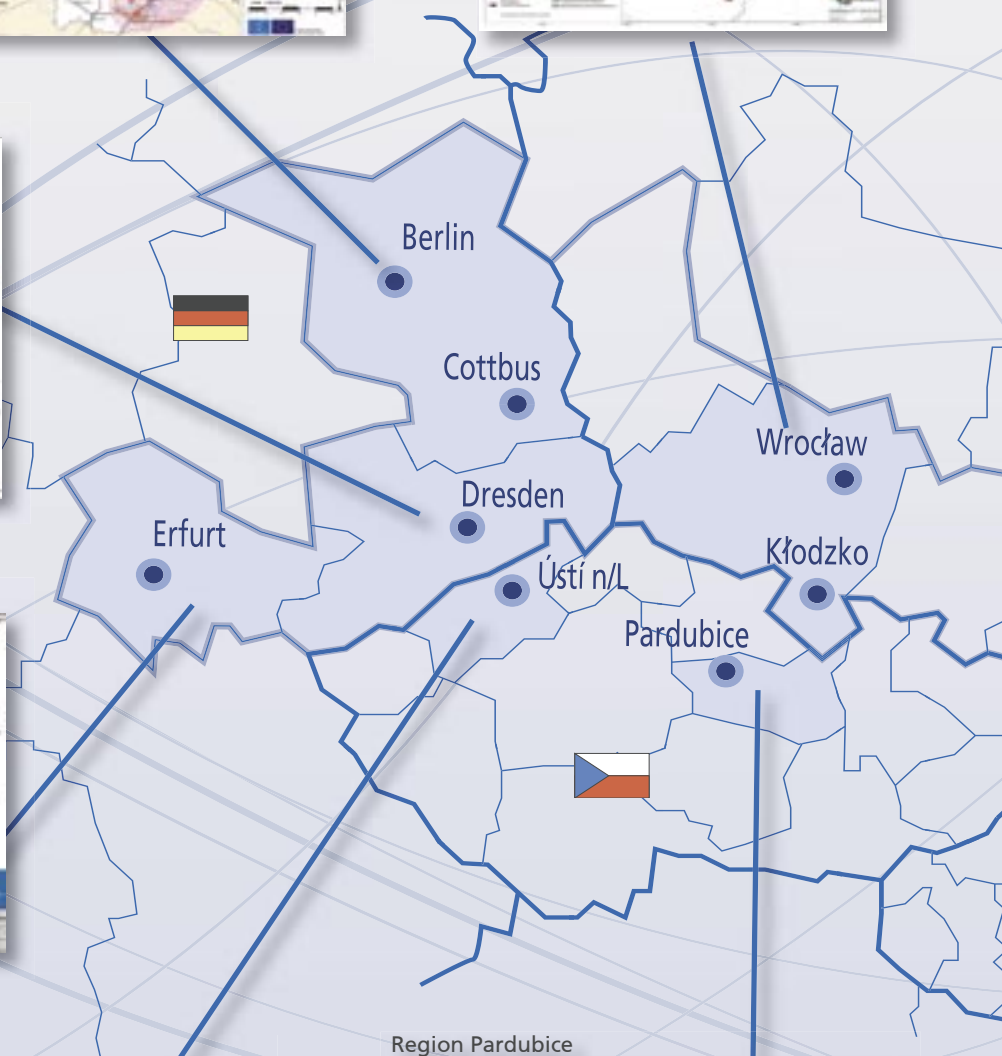
Freistaat Thüringen



Region Ústí



Region Pardubice



Wojewodschaft Vorkarpaten



Ergebnisse der Regionalanalysen

Die meisten der hier beispielhaft vorgestellten Regionalanalysen setzen sich aus einem Erläuterungsbericht und mehreren Karten zusammen. Die vollständige Dokumentation der Ergebnisse kann unter www.edc-viaregia.eu eingesehen werden.

Region Lemberg



Region Košice



Die Regionen in Zahlen

Regionen	Einwohner* (Millionen)	Fläche (km ²)	Dichte (Ein- wohner / km ²)	Städte > 50.000 Einwohner
Freistaat Sachsen	4,3	18.417	231	Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Görlitz
Berlin-Brandenburg	6,0	30.370	Berlin 3.818 Brandenburg 86	Berlin, Potsdam, Cottbus, Brandenburg a.d. Havel, Frankfurt (Oder)
Freistaat Thüringen	2,3	16.172	143	Erfurt, Gera, Jena, Weimar
Wojewodschaft Niederschlesien	2,9	19.947	144	Wrocław, Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra, Lubin, Głogów, Świdnica
Wojewodschaft Vorkarpaten	2,1	17.846	118	Rzeszów, Przemyśl, Stalowa Wola, Mielec, Tarnobrzeg
Region Ústí	0,8	5.335	154	Ústí nad Labem, Most, Děčín, Teplice, Chomutov
Region Pardubice	0,5	4.518	112	Pardubice
Region Košice	0,8	6.752	114	Košice
Region Lemberg	2,6	21.833	120	Lviv, Chervonohrad, Drohobych, Stry

* Stand: 2005 / 2006

Ergebnisse der Grenzraumanalysen

Im letzten Schritt der Analyse der Bedingungen für die regionale Entwicklung wurden die Regionalanalysen unter Leitung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg zu grenzüberschreitenden Studien zusammengeführt.

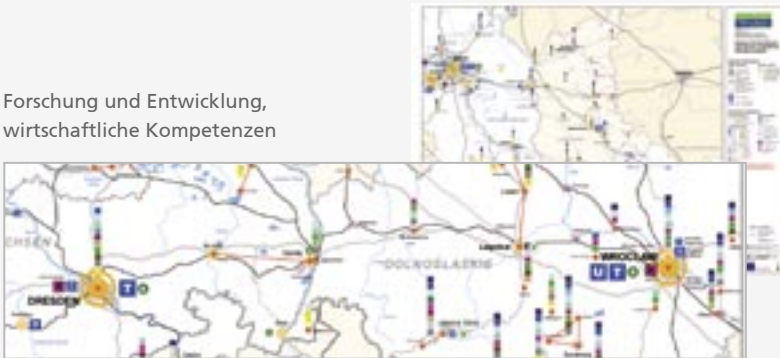
Folgende Räume wurden dabei bearbeitet:

- Deutsch-tschechischer Grenzraum: Thüringen, Sachsen, Region Ústí;
- Deutsch-polnischer Grenzraum: Berlin-Brandenburg, Sachsen, Wojewodschaft Niederschlesien;

Ausschnitte aus der Analyse des deutsch-polnischen Grenzraums: Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur



Forschung und Entwicklung, wirtschaftliche Kompetenzen



Natur, Kultur, Tourismus



- Polnisch-tschechischer Grenzraum: Wojewodschaft Niederschlesien, Region Pardubice;
- Polnisch-slowakisch-ukrainischer Grenzraum: Wojewodschaft Vorkarpaten, Region Košice, Region Lemberg.

Die Abgrenzung entspricht der räumlichen Zuständigkeit der beteiligten Projektpartner. Um zu einheitlichen Darstellungen zu gelangen, wurden die Datengrundlagen der einzelnen Regionalanalysen aufeinander abgestimmt. Die Legenden der grenzüberschreitenden Studien sind das Resultat dieser Arbeiten.

Das Ergebnis ist ein Erläuterungsbericht mit vier Kartensätzen, bestehend aus jeweils drei Karten (im Maßstab 1:750.000) zu den Themen Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur, Forschung und Entwicklung, wirtschaftliche Kompetenzen und Natur, Kultur, Tourismus. Der Stand der Daten entspricht dem Zustand Ende 2006 / Anfang 2007. Die Ausschnitte zeigen beispielhaft, welche Inhalte in den Karten aufbereitet wurden:

- Städte > 5.000 Einwohner, klassifiziert nach der Zahl der Einwohner,
- Verkehrsnetze von übergeordneter Bedeutung, klassifiziert nach ihrer Relevanz und mit ausgewählten Angaben zum Ausbauzustand der Infrastruktur,
- bedeutende Grenzübergänge im Straßen- und Schienenverkehr,
- internationale Flughäfen > 50.000 Passagiere pro Jahr,
- Standorte von Hochschulen > 1.000 Studierende, Standorte bedeutender Forschungseinrichtungen,
- Wirtschaftszentren regionaler Bedeutung mit Angabe der dort vertretenen Branchen,
- logistische Zentren und Standorte,
- ausgewählte Städte und Orte mit touristischer Bedeutung,
- herausragende Objekte des kulturellen Erbes, darunter Objekte des UNESCO-Welterbes,
- Schutzgebiete,
- touristische Routen, darunter ausgewählte Radwanderwege, europäische Wanderwege und die Mittelsudetenstraße als Ausgangspunkt der Via Montana.

Schlussfolgerungen für die Strategie der Raumentwicklung

Die Grundlagen für die Strategie der Raumentwicklung wurden in einem Diskussionsprozess gelegt, der sich unmittelbar an die Analysephase anschloss. Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse der Bedingungen für die regionale Entwicklung wurden in den einzelnen Grenzräumen Szenarien und Optionen der räumlichen Entwicklung diskutiert und bewertet. Außerdem wurden Projekte und Maßnahmen abgeleitet, die geeignet sind, die Realisierung der Strategie zu unterstützen.

Zur Vorbereitung der Untersuchung der Szenarien und Optionen der Raumentwicklung wurden die Regionalanalysen in einigen Grenzräumen um benachbarte Regionen ergänzt, mit dem Ziel räumliche Lücken zu schließen. Dies betrifft im deutsch-polnischen Grenzraum die Wojewodschaft Lubuskie sowie im polnisch-slowakisch-ukrainischen Grenzraum die Region Prešov.

Im Ergebnis sind verschiedene Ausarbeitungen entstanden, die aufzeigen, welche Kooperationspotenziale in den untersuchten Grenzräumen bestehen. Nicht alle der vorgeschlagenen Projekte und Maßnahmen waren dabei für die Strategie der Raumentwicklung relevant, viele können auch z.B. im Rahmen von Euroregionen und den zugehörigen Förderprogrammen der EU zur Europäischen Territorialen Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit umgesetzt werden.

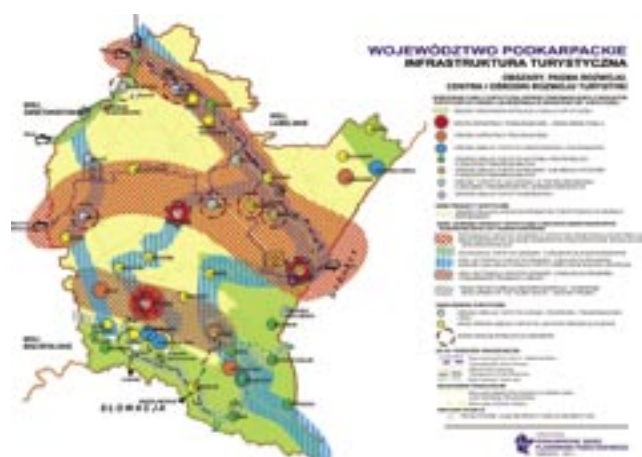


Projekte und Maßnahmen, die aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung in die Strategie der Raumentwicklung aufgenommen wurden, werden im Folgenden zusammen mit den zugehörigen Fallstudien und strategischen Untersuchungen der Projektpartner vorgestellt. Anknüpfend an die formulierten Ziele, die durchgeführten Analysen und die Ergebnisse der Szenarien setzt sich die **Strategie der Raumentwicklung** aus vier thematischen Kapiteln zusammen:

- Erreichbarkeit,
- Stadtentwicklung,
- Wirtschaftliche Entwicklung,
- Tourismus.

Die Gliederung der Strategie spiegelt die umfassende Herangehensweise der Projektpartner an die Problematik der räumlichen Entwicklung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III wider. Es ist klar, dass zur Umsetzung der Strategie die Mitwirkung weiterer Akteure erforderlich ist. Soweit möglich, werden bei der Vorstellung der thematischen Kapitel erste Hinweise zu diesen weiteren Kooperationspartnern gegeben.

Den Abschluss der Strategie der Raumentwicklung bildet eine Zusammenfassung. In ihr wird eine erste Bilanz der bisherigen Arbeiten gezogen und es wird skizziert, wie die Strategie weiter umgesetzt werden könnte. Darüber hinaus sind die Fallstudien und strategischen Untersuchungen der Projektpartner in einem Verzeichnis aufgeführt, das u.a. Angaben zu den vollständigen Titeln und den jeweiligen Ansprechpartnern enthält.



Beispielhafte Ergebnisse der Szenarien im deutsch-polnischen Grenzraum (links) und im polnisch-slowakisch-ukrainischen Grenzraum (rechts)

Verbindungen zwischen Knotenstädten und in Grensräumen verbessern

Um die Potenziale für die zukünftige Entwicklung entlang der Via Regia optimal auszunutzen, muss die Erreichbarkeit des gesamten Raumes im europäischen Maßstab verbessert werden. Dies betrifft die Verbindungen zwischen den Städten des Paneuropäischen Verkehrskorridors III ebenso wie die interregionale Erschließung einschließlich der Grensräume und die Vernetzung mit anderen transeuropäischen Verkehrskorridoren.

Wie sich die Folgen der europäischen Teilung und der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastruktur auf die heutigen Verbindungsqualitäten entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III auswirken, zeigen die Abbildungen unten. Insbesondere im Schienenverkehr bestehen in den Grensräumen eklatante Mängel, die durch fehlende Verbindungen und mangelnden Reisekomfort noch verstärkt werden. Die Situation im Straßenverkehr ist etwas besser, aber auch hier bestehen östlich von Krakau noch erhebliche Potenziale für Verbesserungen.



Lokwechsel an der deutsch-polnischen Grenze



Ziel der Strategie der Raumentwicklung ist es, entlang des Korridors ein nachhaltiges integriertes Verkehrssystem zu schaffen, das sich im Wesentlichen aus folgenden Elementen zusammensetzt:

- Einer durchgehenden Autobahnverbindung,
- schnellen, häufigen und komfortablen Zugverbindungen zwischen den Knotenstädten mit attraktiven Tagesrandverbindungen für den Geschäftsreiseverkehr,
- einer effizienten Organisation des Schienengüterverkehrs mit kurzen Laufzeiten zwischen den logistischen Zentren,
- einem angemessenen Angebot von Fernverbindungen im Luftverkehr.

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt, in welchen Bereichen des Paneuropäischen Verkehrskorridors III eine Aufwertung der Infrastruktur im Straßen- und Schienenverkehr erforderlich ist. Grundlage der Darstellung ist die Annahme, dass bis 2015 in einer ersten Ausbaustufe

- zwischen Berlin, Erfurt, Dresden und Lemberg eine durchgehende Autobahn gebaut wird,

- die Schienenverbindung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wird, einschließlich des Baus einer normalspurigen Verbindung bis Lemberg (EuroRail-Projekt).

Perspektivisch sollte bis 2030 die Bahnstrecke dann zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ≥ 250 km/h ausgebaut werden. Sämtliche investiven Maßnahmen müssen dabei von Angebotsverbesserungen begleitet werden. Dies betrifft die schrittweise Einführung zusätzlicher Verbindungen ebenso wie den Einsatz moderner Fahrzeuge und die Umsetzung angepasster Strategien der Tarifgestaltung und der Vermarktung.

Verbindungen in Grensräumen

Eine Verbesserung der Verbindungen innerhalb der Grensräume ist vor allem im Schienenverkehr erforderlich. Neben Fragen zu notwendigen Investitionen (Erneuerung von Strecken, Schließung von Elektrifizierungslücken) sind Probleme der Organisation, der Finanzierung und der grenzüberschreitenden Vermarktung von Angeboten zu überwinden. Spezielle Fragestellungen sind die grenzüberschreitende Zulassung von Schienenfahrzeugen sowie der Umgang mit unterschiedlichen Stromsystemen und Spurweiten. Hier sollten Konzepte und Lösungen entwickelt werden, die den freizügigen Einsatz

von Schienenfahrzeugen erlauben.

Ein großer Bedarf für innovative Lösungen besteht an der Außengrenze der EU zur Ukraine, die nach dem Beitritt Polens und der Slowakei zum Schengen-

Abkommen sehr viel undurchlässiger geworden ist. Sowohl die Vergabe von Visa als auch der Grenzübertritt selbst sollten im Interesse aller Anlieger des Korridors möglichst effizient organisiert werden.



Ausbau der Autobahn A 4 bei Legnica

Verbindungen zu anderen Verkehrskorridoren

Die gezeigten grenzüberschreitenden Verbindungen zu anderen Verkehrskorridoren verbessern die Erreichbarkeit der Knotenstädte wie auch die Erschließung der Grensräume. Die Verbindungen im Schienenverkehr sind zum Teil für den großräumigen Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Außerdem sind die Breitspurstrecken aus der Ukraine nach Polen und in die Slowakei ein besonderes Potenzial z.B. für kombinierte Verkehre und den Gütertausch mit den Ländern Asiens.



Vernetzung von Verkehrskorridoren im Straßenverkehr

Gegenstand der Studie war die Bestimmung des optimalen Korridors für einen Abschnitt der polnischen Schnellstraße S-5 und der tschechischen Verbindung R43. Im Ergebnis entstünde eine hochwertige Straßenverbindung zwischen den vier Paneuropäischen Verkehrskorridoren VI, II, III und IV von Graudenz (Grudziądz) über Posen, Breslau und Glatz (Kłodzko) zum Grenzübergang in Boboszów und weiter über eine Anbindung an das tschechische Schnellstraßennetz nach Brünn (Brno). Der Bau dieser Straßen vervollständigt das Verkehrsnetz Europas hervorragend und schafft eine günstige Verbindung Breslau-Brünn-Wien.

Im Projekt wurde in Zusammenarbeit der Stadt Breslau, des Landkreises Glatz, des Wojewodschaftsbüros für Urbanistik in Breslau und der Region Pardubice der mögliche Trassenverlauf für den Abschnitt Breslau-Glatz-Lanškroun / Moravska Třebová mit einer Länge von rund 160 km untersucht.

Im polnischen Abschnitt wurden zwei Trassenverläufe mit jeweils unterschiedlichen Wirkungen auf das Straßennetz und die natürliche Umwelt betrachtet. Die bevorzugte Variante bietet optimale Effekte für die Entlastung des regionalen Straßennetzes und weist nur geringe Konflikte mit den Schutzgebieten im Glatzer Tal auf.

Die Trassenfindung für den tschechischen Abschnitt war aufgrund des bergigen Geländes aufwändiger. Hier wurden insgesamt drei Varianten mit einer Untervariante untersucht, die bei einem Ausbau zur Schnellstraße allesamt den Bau kostenträchtiger Tunnel erfordern. Aus diesem Grund wurden für Teilabschnitte weitere Varianten mit einem niedrigeren Ausbaustandard geprüft, die sich im Fall der bevorzugten südlichen Variante am Verlauf bestehender Straßen orientieren.

Die Verbindung S-5 / R43 ist derzeit weder in Polen noch in Tschechien in den nationalen Ausbauplänen für das Straßennetz berücksichtigt – unter anderem aufgrund bislang fehlender Planungsunterlagen. Diese Lücke wurde mit den vorgelegten Studien geschlossen.



Gotische Brücke und Franziskanerkirche in Glatz

Die beiden in der Studie vorgeschlagenen Varianten für den Verlauf der S-5 sind mit der autotouristischen Route der „Mittelsudetenstraße“ im Gebiet des Kreises Glatz verknüpft. Dies schafft hervorragende Bedingungen für die Entwicklung aller möglichen Komponenten dieses niederschlesischen touristischen Produktes.

Vorgeschlagene Trassenvarianten der Verbindung S-5 / R43 in Polen (links, südlicher Abschnitt) und Tschechien (rechts)



Städte als regionale Knoten stärken

Die Städte und Metropolräume sind gestern wie heute die „Motoren“ der Entwicklung entlang der Via Regia. Sie haben diesen Raum über Jahrhunderte geprägt und machen ihn in Europa unverwechselbar. Um ihre Funktionen als regionale und europäische Zentren zu erfüllen, müssen sie ihre jeweiligen Potenziale und Qualitäten vor dem Hintergrund der Vision des Wachstumsraumes nutzen und entwickeln. Jede der Städte hat ihren besonderen Reiz und spezifische Stärken, die sie im Zusammenhang des Korridors zur Geltung bringen kann.

Entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III befinden sich an den Schnittstellen mit europäischen Nord-Süd-Achsen mit Kiew, Lemberg, Rzeszów, Krakau, Kattowitz (Katowice), Breslau, Dresden, Leipzig, Berlin und Erfurt insgesamt zehn Knotenstädte europäischer Bedeutung, die als intermodale Drehscheiben besondere Aufgaben für die Erreichbarkeit im Maßstab des Korridors haben.

Darüber hinaus gibt es viele Städte, die die Funktion regionaler Knoten haben und zusammen mit den Knotenstädten europäischer Bedeutung als Wachstumspole für ihr zugehöriges Einzugsgebiet dienen. Städte wie Opole, Cottbus, Ústí nad Labem und Pardubice stehen dabei vor der Aufgabe, ihre Rolle zwischen den Metropolen zu definieren.

Das Spektrum der Aufgaben, vor denen die Knotenstädte in diesem Zusammenhang stehen, ist vielfältig und betrifft alle inhaltlichen Bereiche, die in der Strategie der Raumentwicklung behandelt werden:

- **Erreichbarkeit:** Entwicklung der Städte als „Tore“ zum Korridor, Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln, Entwicklung integrierter städtischer Verkehrssysteme,

Stadt-Umland-Kooperation bei der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung;

- **Wirtschaftliche Entwicklung und Innovation:** Bereitstellung und Revitalisierung von Flächen für Investitionen, Unterstützung von Initiativen zur Förderung von Forschung und Innovation, Stadt-Umland-Kooperation bei der Gewerbeentwicklung, Konzepte zur städtischen und regionalen Logistik, Konzepte zum Management des demografischen Wandels, Stärkung der Bildungs- und Qualifizierungsfunktion;
- **Tourismus und Freizeit:** Entwicklung des Kultur- und Städtetourismus, Entwicklung spezifischer touristischer Angebote, Aufbau von Kooperationen für touristische Angebote und deren gemeinsame Vermarktung.

Durch die Stadt Dresden wurde in diesem Zusammenhang eine Studie zu Kooperations- und Partnerschaftspotenzialen in Auftrag gegeben, die untersucht, bei welchen Themen ausgewählte Städte und Regionen zukünftig zusammenarbeiten könnten. Außerdem wurde von den Projektpartnern bereits eine Reihe von Aufgaben beispielhaft bearbeitet, die in den folgenden Exkursen vorgestellt werden.



Hauptbahnhöfe in Dresden (links) und Lemberg (rechts)

Breslau: Ausbau integrierter Verkehrssysteme

Die Politik einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erfordert es, den Einwohnern ein so attraktives System des öffentlichen Nahverkehrs anzubieten, dass es eine Alternative zum Individualverkehr darstellt. Eine Voraussetzung zur Erreichung dieses Ziels ist die größtmögliche Integration aller Formen des öffentlichen Nahverkehrs in Städten und städtischen Agglomerationsräumen.

Aufgrund der Veränderung der räumlichen Nutzung in der Agglomeration Breslau und der sichtbaren Tendenz zur Verlagerung von Wohnungen und Arbeitsplätzen außerhalb der Grenzen des Agglomerationszentrums gewinnt die verkehrliche Organisation immer mehr an Bedeutung. Es liegt daher im Interesse Breslaus, einen hohen Anteil des öffentlichen Nahverkehrs bei der Bedienung des Zufahrtsverkehrs zur Stadt aufrecht zu erhalten und begründet Aktivitäten zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsdienstleistungen auf vorstädtischen Nahverkehrslinien.

Nahverkehr in der Stadt und in der Region

Strategische Aktivitäten bezüglich des öffentlichen Verkehrs sollten vorsehen, den Anteil der Reisenden im öffentlichen Nahverkehr mit dem Ziel einer Reduzierung des Autoverkehrs insbesondere im Stadtzentrum und auf den Ein- und Ausfallstraßen zu erhöhen, die bequeme Zufahrt zu vom Autoverkehr überlasteten Gebieten zu ermöglichen, die Verbindungen der Stadt mit dem Gebiet der Agglomeration Breslau zu stärken und alle Systeme des öffentlichen Nahverkehrs zu integrieren. Auf dem Weg zur Realisierung dieser Ziele wurden rechtliche und räumliche Möglichkeiten der

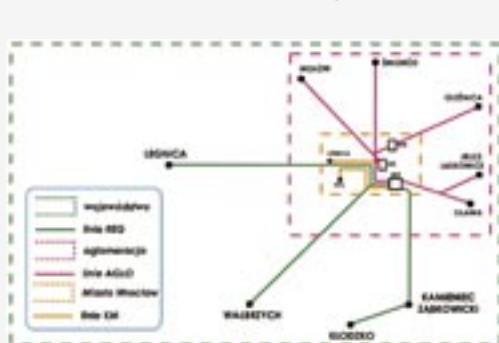
Entwicklung von drei Systemen des öffentlichen Nahverkehrs untersucht (Straßenbahn, Bus, Bahn), u.a. durch die Beauftragung von Studien zu funktional-räumlichen und rechtlichen Möglichkeiten der Integration des städtischen Schienenverkehrs.

Revitalisierung des Bahnhofs Breslau-Nadodrze

Zu den Orten, die zukünftig als Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern dienen können, gehört der nördlich des Stadtzentrums gelegene Bahnhof Breslau-Nadodrze. Im Rahmen des Projekts wurde ein Konzept zur Revitalisierung des Bahnhofs erstellt, das sich auf die Beschreibung der Funktion und der Lage des Bahnhofs in der Stadtstruktur konzentriert. Außerdem wurden Möglichkeiten zur Entwicklung und Umgestaltung des Bahnobjekts aufgezeigt, das in Zukunft die Rolle eines wichtigen Verkehrs- und Dienstleistungsknotens übernehmen könnte.

Anbindung des Flughafens

Die internationale Bahnlinie E-30 und der Flughafen Breslau sind wichtige Elemente der funktional-räumlichen Struktur der Stadt und integrierende Elemente im Umfeld des Paneuropäischen Verkehrskorridors III. Im Rahmen des Projekts wurde eine Studie erstellt, die die Konkretisierung des Verlaufs der Anbindung der Bahnlinie E-30 an den Komplex des Flughafens Breslau unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Elemente der funktional-räumlichen Struktur zum Gegenstand hatte.



System der Bahnverbindungen in Breslau



Schienenverbindung zwischen der Linie E-30 und dem neuen Terminal des Flughafens Breslau



Visualisierung der möglichen städtebaulichen Struktur des Platzes und der Bahnhofsanlage Breslau-Nadodrze

Thüringer Städtereihe: Stärkung der Stadtentwicklung und des Städtetourismus

Von November 2006 bis Juni 2007 trafen sich auf Initiative des Thüringer Ministeriums für Bau und Verkehr eine Vielzahl von Akteuren der lokalen und der regionalen Ebene zu insgesamt vier Workshops, auf denen folgende Fragen diskutiert wurden:

- Wie können die Zentralen Orte entlang der Via Regia in Thüringen vor dem Hintergrund demografischer Veränderungen in ihren Funktionen stabilisiert werden? Welche Kooperationsmöglichkeiten können dafür genutzt werden?
- Welche Ansätze zur raumordnerischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Vernetzung Thüringens bestehen entlang der Entwicklungsachse Via Regia?

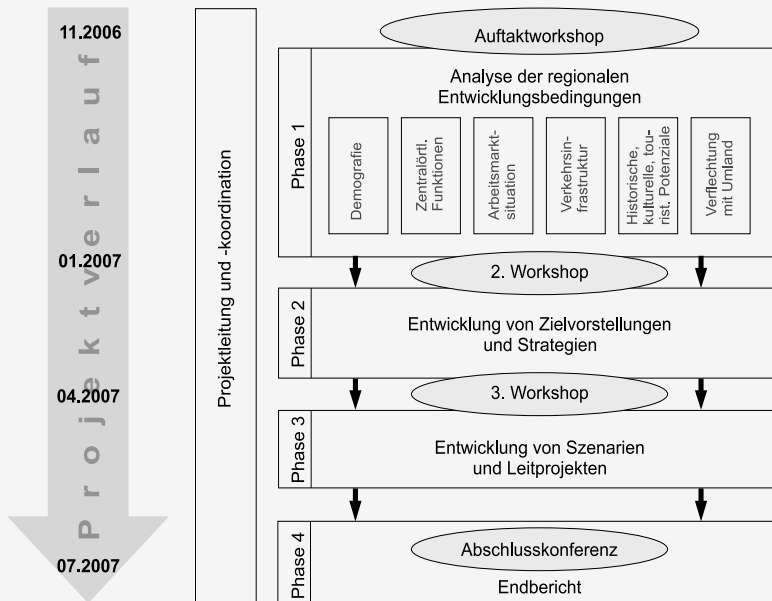


Workshop in Erfurt

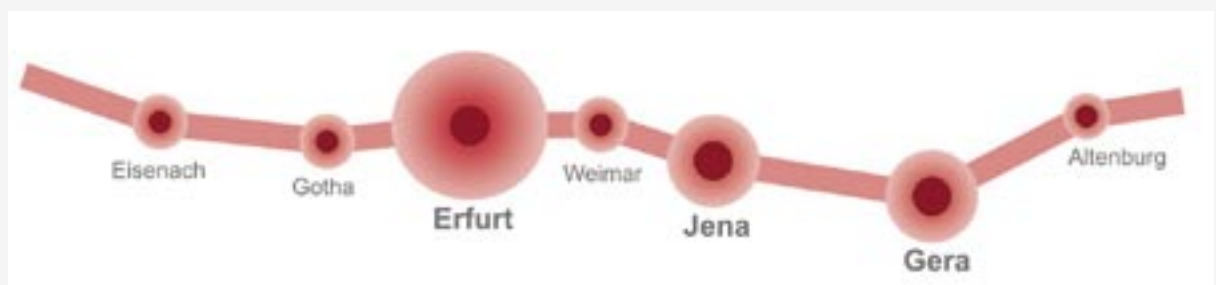
Wie im Gesamtprojekt wurde zunächst eine Analyse der regionalen Entwicklungsbedingungen durchgeführt, die zur Entwicklung von Zielvorstellungen und Strategien führte. Aus diesen wurden Szenarien und Leitprojekte entwickelt, die in Form von Schlüsselprojekten und -maßnahmen als Ausgangspunkt für zukünftige Aktivitäten genutzt werden können.

Die Thüringer Städtereihe, bestehend aus Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera und Altenburg wird dabei als Aktivitätsraum verstanden, von dem Initiativen ausgehen können, die für den Gesamt- raum der Via Regia von Interesse sind. Im Bereich der Stadtentwicklung betrifft dies z.B. den Kultur- und Städtetourismus, die Stärkung der Innenstädte, die Förderung von Bildung und Jugendkultur, die Entwicklung von Radwanderwegen und verbindenden Routen, die Gestaltung von Bahnhöfen als attraktive Tore in die Stadt und die Umsetzung innovativer Konzepte für den öffentlichen Verkehr.

Im Rahmen des kooperativen Prozesses wurde deutlich, dass die Beteiligten am Aufbau einer kontinuierlichen Zusammenarbeit zur Umsetzung der identifizierten Schlüsselprojekte und -maßnahmen sehr interessiert sind. Es bestehen also gute Voraussetzungen, dass die gesetzten Impulse von potenziellen Trägern aufgenommen, weiter entwickelt und umgesetzt werden.



Ablaufplan des Thüringer Projektbausteins



Opole: Umgestaltung des Stadtraums

Schwerpunkt der Aktivitäten der Stadt Opole waren folgende städtebauliche Fragestellungen: Neuordnung der Umgebung des Bahnhofs, Beschreibung der wichtigsten Richtungen der Entwicklung der Innenstadt und die Nutzung touristischer Potenziale.

Entwicklung des Bahnhofsumfelds

Um die Funktion des Hauptbahnhofs der Stadt Opole als Tor zur Stadt zu verbessern, wurde ein städtebaulicher Wettbewerb zur Erarbeitung eines Konzeptes zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und zur räumlichen Ordnung des Bahnhofsumfeldes durchgeführt. Weil das Thema der Verbesserung der verkehrlichen Bedienung der Gebiete in der Nachbarschaft des Bahnhofs aber nicht bearbeitet wurde, wurden statt eines ersten Preises, zwei gleichrangige Auszeichnungen vergeben.

Räumliche Entwicklung der Innenstadt

Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, wurde ein Konzept zur räumlichen Bewirtschaftung des Stadtzentrums erstellt. Gegenstand waren u.a. die funktional-räumliche Struktur der Innenstadt, die Kategorien und die Verteilung von Dienstleistungen unter besonderer Betrachtung der Verknüpfungen zum Hauptbahnhof, das System der Grünflächen und die Organisation verkehrlicher Verknüpfungen mit der Möglichkeit einer Unterteilung in Zonen unterschiedlicher Zugänglichkeit. Die ausgearbeiteten Schlussfolgerungen wurden bei der Aktualisierung des Programms zur Stadtentwicklung genutzt, und die Studie wird in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

Stadt am Fluss – „Odra uRzeka w Opolu“

Ziel der Arbeiten war die Untersuchung von potenziellen Faktoren der Stadtentwicklung, die sich aus der Lage der Stadt an der Oder ergeben. Untersucht wurden Möglichkeiten für Tourismus, Erholung und Wassersport, der Wiederbelebung der Schifffahrt und alternative Lösungen des Hochwasserschutzes. Übergeordnetes Ziel ist diesbezüglich die Belebung städtischer Gebiete entlang des Flusses.

Ein über die Laufzeit des Projekts hinausweisendes Ergebnis wird die Ausarbeitung einer detaillierten städtebaulich-architektonischen Konzeption für ausgewählte Ufergebiete in der Stadt sein.



Das „Venedig“ von Opole – Ufer des Mühlgrabens



Der erste ausgezeichnete Wettbewerbsbeitrag



Der zweite ausgezeichnete Wettbewerbsbeitrag

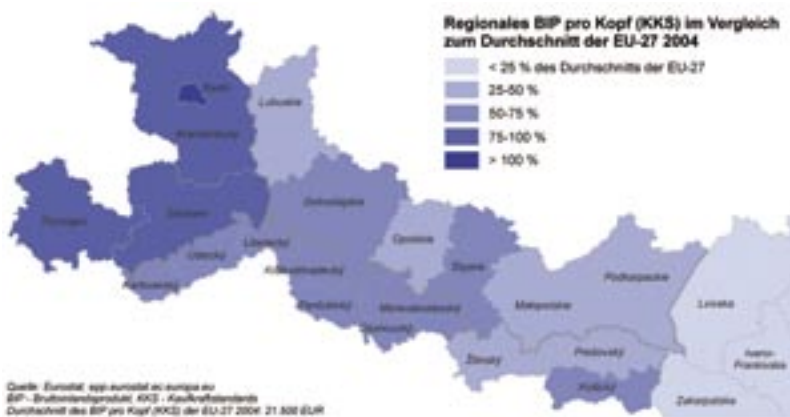
Wirtschaftliche Entwicklung und Innovationen unterstützen

Traditionsreiche Hochschulen, führende Zentren für Forschung und Entwicklung und Wirtschaftsstandorte von europäischer Bedeutung zählen zu den Vorzügen des Raums entlang der Via Regia. Sie können für den Aufbau großräumiger Kooperationsstrukturen und eine vertiefte Zusammenarbeit genutzt werden, um die wirtschaftliche Entwicklung und Innovationen zu befördern. Die internationale Vermarktung des gemeinsamen Wirtschaftsraumes und verbesserte Standortqualitäten in einer sich globalisierenden Wirtschaft sind dabei wichtige Zielstellungen.

Bereits vor der Erweiterung der Europäischen Union hat entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III ein nachhaltiger wirtschaftlicher Aufschwung eingesetzt, der in den letzten Jahren weiter an Dynamik gewonnen hat. Die in den Abbildungen unten links gezeigten wirtschaftlichen Rahmendaten vermitteln einen Eindruck dieses Prozesses, sie zeigen aber auch, dass die Ausgangsbedingungen in den einzelnen Staaten (gemessen am Niveau des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf) sehr unterschiedlich sind.



Photonikzentrum in Berlin-Adlershof



Die Städte und Regionen entlang der Via Regia verfügen über eine Vielzahl von Institutionen, die aktiv zum Aufbau der Wissensgesellschaft beitragen. Traditionsreiche Universitäten in Berlin, Krakau, Breslau, Dresden, Leipzig, Jena und Lemberg werden durch eine Vielzahl regionaler Hochschulen ergänzt, von denen mit Gleiwitz (Gliwice), Kattowitz, Rzeszów, Potsdam, Košice und Opole nur die größten genannt werden sollen. In Berlin und Potsdam, Jena und Dresden haben sich innovative Forschungszentren etabliert, in denen in den Bereichen Biotechnologie, Optik und Mikroelektronik europäische Spitzenforschung betrieben wird. Breslau bemüht sich um den Aufbau eines Europäischen Technologieinstituts (European Institute of Technology, EIT+), und eine Vielzahl von Technologie- und Gründerzentren unterstützt die Entwicklung und Stärkung wirtschaftlicher Kompetenzen auch in kleineren und mittleren Städten.

Für die Strategie der Raumentwicklung ergeben sich in diesem Zusammenhang zwei Handlungsebenen, die auf der folgenden Seite visualisiert sind:

- Zum einen sind die heute vorhandenen Potenziale, Standortqualitäten und wirtschaftlichen

Kompetenzen weiter zu fördern und zu verbessern. Diese Aufgabe richtet sich vor allem an die Akteure vor Ort in den Städten und Regionen.

- Zum anderen sollten regionale Kompetenzen und Standortqualitäten verstärkt grenzüberschreitend vernetzt werden, um den Austausch von Wissen und Informationen zu intensivieren und den Wirtschaftsraum gemeinsam nach außen zu vermarkten.

Ausgehend von bestehenden regionalen Netzwerken und Clusterinitiativen sollte die Kooperation im Wirtschaftsraum entlang der Via Regia dazu genutzt werden, um führende europäische Netzwerke aufzubauen. Dies gilt für ausgewählte Branchen gleichermaßen wie für die Zusammenarbeit von Universitäten und Forschungseinrichtungen, und es betrifft großräumige Kooperationen ebenso wie kleinräumige Kooperationen in Grenzräumen. Welche Branchen dabei von Bedeutung sind, kann den durchgeführten Regionalanalysen und den grenzüberschreitenden Studien entnommen werden.

Weitere Aufgaben, für die der grenzüberschreitende Austausch neue Impulse gibt, sind z.B. der Umgang mit dem strukturellen Wandel in industrialisierten Gebieten und Strategien zum Aufbau und zur Pflege des Humankapitals. Die Zielstel-



„Aviation valley“ – Luftfahrtindustrie im Südosten Polens

lungen reichen von der Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften bis zur Schaffung und Erhaltung attraktiver Lebensbedingungen. Dies ist insbesondere in Städten und Regionen von Bedeutung, die vom demografischen Wandel und der Abwanderung von Arbeitskräften betroffen sind oder in denen sich eine hohe strukturelle Arbeitslosigkeit festgesetzt hat.



Informationsautobahn Polen-Ukraine

Im Rahmen dieses Teilprojekts wurde durch das Büro für Raumplanung der Wojewodschaft Vorkarpaten eine Studie zu Möglichkeiten der Entwicklung des Breitband-Internets in der Wojewodschaft Vorkarpaten einschließlich der Verlegung eines Glasfaserkabels zur Übertragung großer Datenmengen entlang der geplanten Autobahn A 4 ausgearbeitet. Diese Investition soll durch die Verbesserung der Bedingungen für die Nutzung neuer Technologien den Innovationsgrad in der Region erhöhen und den Übergang zur Wissens- und Informationsgesellschaft beschleunigen.

Begleitet wurden die Arbeiten durch eine umfangreiche Untersuchung der Voraussetzungen für die Nutzung leistungsfähiger Datennetze in der Region, die sich aus mehreren Teilen zusammensetzte:

- Internet-Fragebogen zur Erhebung der Nutzung von Informationstechnologien in den Gemeinden und Kreisen der Wojewodschaft Vorkarpaten,
- Auswertung nationaler und regionaler strategischer Dokumente zur Informationsgesellschaft, Zusammenstellung von entsprechenden Projekten der Strukturförderung,
- Erhebung von Daten bei Netzbetreibern,
- Analyse zum Bedarf für Hochleistungs-Datennetze auf Grundlage einer Untersuchung des regi-

onalen Innovationssystems, bestehend aus Analysen zur Innovationsinfrastruktur, zu Standorten innovativer Unternehmen und zur Entwicklung von Bildungs- und Forschungseinrichtungen.

Die Ergebnisse der Analysen, die in Zusammenarbeit mit regionalen Hochschulen und anderen mit dieser Thematik beschäftigten Organisationen durchgeführt wurden, wurden durch Studien zur Schaffung einer europäischen e-Region in der Wojewodschaft Vorkarpaten vervollständigt.

Insgesamt steht mit diesen Unterlagen ein umfassender Überblick über die technischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Zugangs zu Wissen und Information in der polnisch-ukrainischen Grenzregion zur Verfügung, der für die Nutzung des geplanten Glasfaserkabels und für die zukünftige Zusammenarbeit mit ukrainischen Partnern genutzt werden kann.

Lösungen für die städtische Logistik

Ebenso wie in vielen anderen Städten sinkt auch in der Stadt Cottbus der Anteil der Güter, die auf der Schiene transportiert werden. Um diesem Trend entgegenzuwirken, wurde untersucht, wie die noch vorhandenen Gleisanschlüsse zukünftig im Interesse der Förderung eines umweltfreundlichen Gütertransports genutzt werden könnten.

Ausgangspunkt der Untersuchung war neben einer Erhebung der Gleisanschlüsse eine Befragung der

Diesellok eines Anschlussbahnbetreibers im Bahnhof Cottbus



aktuellen und potenziellen Nutzer. Ergebnis: Die in der Stadt tätigen Unternehmen fragen vor allem individualisierte Transporte mit hoher zeitlicher Sensibilität nach, für die der herkömmliche Güterverkehr auf der Schiene zu unflexibel und zu langsam ist. Benötigt werden kostengünstige, flexible und zuverlässige Transportlösungen.

Aus den Ergebnissen der Befragung wurden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Danach sollten Gleisanschlüsse vor allem dort erhalten werden, wo ein langfristiges Interesse der Nutzer besteht oder es möglich ist, durch die Entwicklung nahegelegener Flächen für Industrie und Gewerbe neue Nachfrage nach Gütertransporten auf der Schiene zu erzeugen. Dabei kann der Betrieb der Gleisanschlüsse rationalisiert werden, wenn eine Konzentration der Anschlüsse erfolgt.

Ein besonderes Potenzial für die Erschließung neuer Nachfragegruppen besteht im Einsatz innovativer und kostengünstiger Umschlagtechniken z.B. durch den Einsatz von Abrollcontainern oder den Umschlag von Wechselladungseinheiten. Sofern zukünftig ein entsprechender Bedarf entsteht, können auch komplexere Formen der Verkehrsorganisation wie die Einrichtung städtischer Logistikplattformen oder der Einsatz z.B. einer Güterstraßenbahn geprüft werden.

Förderung von Standorten für Forschung und Innovation

Die Stadt Rzeszów befindet sich an einem wichtigen Kreuzungspunkt von Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen. Hier trifft der Paneuropäische Verkehrskorridor III auf die zukünftige Schnellstraße S-19, die Teil einer Verbindung zwischen dem Baltikum und dem Südosten Europas ist. Um die Vorteile dieser Lage, die unmittelbare Nähe zur Slowakei und zur Ukraine und die Potenziale der Stadt als Standort mehrerer Hochschulen für die wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen, plant die Stadt zusammen mit zwei benachbarten Gemeinden die Entwicklung einer Sonderwirtschaftszone mit einem Wissenschafts- und Technologiepark.

Kern der Sonderwirtschaftszone ist ein Industriegebiet, das sich durch die Ansiedlung von Unter-

nehmen der Luftfahrtindustrie zu einem weiteren Schwerpunkt des „Aviation valley“ entwickeln könnte. Dazu kommen ein großer Logistikbereich und der bereits genannte Wissenschafts- und Technologiepark mit einem High-Tech-Zentrum, Einrichtungen des Technologietransfers, Laboratorien, Forschungs- und Bildungseinrichtungen und Gründerzentren. Ausstellungsflächen, Museen, Informationszentren und touristische Einrichtungen sollen sicherstellen, dass die Sonderwirtschaftszone zu einem lebendigen Teil der Stadt wird.

Der geplante Standort befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnstrecke E-30 Krakau-Lemberg und der geplanten Schnellstraße S-19 und in der Nähe der geplanten Autobahn A 4 und des internationalen Flughafens Rzeszów-Jasionka. Die dadurch bedingte hohe Qualität der Erschließung und die Eigentümerstruktur mit einem großen Anteil von Flächen in öffentlichem Besitz bieten gute Voraussetzungen für eine zügige Realisierung des Vorhabens.



Schematisches Leitbild und Lageplan der geplanten Sonderwirtschaftszone und des Wissenschafts- und Technologieparks in Rzeszów



Touristische Potenziale nutzen

Ob Städte- und Kulturtourismus, Wandern, Bergsteigen oder Wassertourismus – für jede Zielgruppe gibt es entlang der Via Regia etwas zu entdecken. Allerdings sind viele Ziele vor allem abseits der großen Zentren auf den touristischen Märkten kaum bekannt, und Defizite bei der Erreichbarkeit erschweren ihre Entwicklung. Dabei liegt die gemeinsame Nutzung der touristischen Potenziale im Interesse aller Beteiligten – je vielfältiger das Angebot, desto höher ist die Attraktivität des Gesamttraumes als touristische Zielregion.

Ziel ist es, die Via Regia als Verbindung von Städten und Regionen mit attraktiven touristischen Angeboten zu etablieren und so zur Vernetzung und intensiveren Nutzung der touristischen Potenziale im Raum des Paneuropäischen Verkehrskorridors III beizutragen. Dabei können die Ziele der touristischen Entwicklung in den einzelnen Regionen unterschiedlich sein. Während es z.B. in den deutschen Regionen meist um die bessere Auslastung der vorhandenen touristischen Infrastruktur geht, geht es in den Regionen in den EU-Beitrittsländern häufig darum, diese überhaupt erst aufzubauen.

Folgende Handlungsschwerpunkte wurden im Rahmen der Strategie der Raumentwicklung identifiziert:

- Europäischer Städte- und Kulturtourismus,
- Aufbau vernetzter touristischer Angebote und
- internationale Vermarktung regionaler touristischer Angebote.

Europäischer Städte- und Kulturtourismus

Entlang des Wachstumsraums Via Regia befinden sich mit Erfurt, Weimar, Potsdam, Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau und Krakau eine Reihe europäischer Zentren des Städtetourismus mit bereits heute jeweils über 500.000 Übernachtungen pro Jahr. Lem-

berg mit dem UNESCO-Welterbe des historischen Stadtzentrums hat das Potenzial, sich zukünftig zu einem solchen Zentrum zu entwickeln. Insbesondere für diese Städte ist die Schaffung attraktiver und schneller Verbindungen entlang des Korridors von größter Bedeutung, weil nur so der vorhandene Markt für Rund- und Städtereisen sowie Kurzurlaube voll ausgeschöpft werden kann.

Dies gilt ebenso für die übrigen Städte, die als regionale Zentren des Städtetourismus die Funktion von Stützpunkten für die Erkundung ihrer Umgebung haben. Sie stehen vor der Aufgabe, ihr touristisches Profil im Zusammenhang mit regionalen und lokalen Angeboten zu schärfen.

Aufbau vernetzter touristischer Angebote

In der zentraleuropäischen Mittelgebirgsregion vom Thüringer Wald über Erzgebirge, Sudeten und Karpaten bis hin zum Schwarzen Meer befinden sich intensiv genutzte touristische Zentren, die wichtige Funktionen für die Städte und Metropolräume entlang der Via Regia übernehmen. Daneben gibt es abseits dieser Zentren vor allem in Polen, Tschechien, der Slowakei und der Ukraine landschaftlich sehr attraktive Gebiete,



Von links nach rechts: Sächsische Schweiz bei Dresden, Wandern im „Slowakischen Paradies“, Holzkirche in Kleinpolen

die aber aufgrund ihrer peripheren Lage bislang kaum für den Tourismus erschlossen sind. Diese Gebiete miteinander zu verknüpfen und so zu ihrer Aktivierung beizutragen, ist das Ziel der touristischen Route „Via Montana“.

Perspektiven für den Tourismus in kleinen und mittleren Städten eröffnet die Initiative zur Entwicklung der Via Regia als europäische Kulturstraße und Achse des europäischen Kulturaustausches. Eng damit verbunden sind Projekte wie z.B. die Ausweitung von Pilgerwegen oder die Idee eines europäischen Fernradwanderweges entlang der Via Regia.

Viele Möglichkeiten zum Aufbau vernetzter touristischer Angebote bestehen auch im Wassertourismus. Natürliche und künstlich geschaffene Wassersportreviere und die Möglichkeit zum Wasserwandern auf den großen Flüssen bieten hier insbesondere im deutsch-polnischen Grenzraum eine einzigartige Vielfalt von Angeboten.

Internationale Vermarktung regionaler touristischer Angebote

Ob Wassertourismus im Spreewald und im Lausitzer Seenland, Kulturtourismus in Sachsen und Thüringen, Wintersport in den Karpaten, Bädertourismus in Niederschlesien, Reitsport in Pardubice, Wandern in



Theater in Košice (links), Schloss in Rzeszów (rechts)

den östlichen Beskiden oder Weinproben in Košice – das Spektrum qualifizierter touristischer Angebote entlang der Via Regia ist nahezu unerschöpflich, und die Aufzählung bei weitem nicht vollständig.

Um die Sichtbarkeit dieser Angebote im Wettbewerb der touristischen Ziele zu erhöhen, könnte eine mit entsprechenden Qualitätsstandards und Informationsangeboten verknüpfte touristische Marke „Via Regia“ eingeführt werden, die von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wie Veranstaltungen, Beschilderung an Fernstraßen oder der Benennung von Fernzügen begleitet würde. Die Eigenständigkeit der jeweiligen touristischen Produkte bliebe dabei erhalten, sie würden jedoch um einen Hinweis auf den größeren räumlichen Zusammenhang ergänzt.





Via Regia – Kulturstraße des Europarates



Die Via Regia ist als älteste und längste Landverbindung zwischen West- und Osteuropa ein einmaliges Sinnbild für die Beziehungen zwischen den Völkern Europas. In vielen Orten entlang der Via Regia sind in den letzten Jahren Initiativen entstanden, die dieses Potenzial für die europäische Integration bewusst nutzen. Schrittweise entwickelt sich ein Netzwerk, das mit den symbolischen und den realen wirtschaftlichen, touristischen und kulturellen Werten, die die Via Regia verkörpert, bewusst umgeht.



Die Aktivitäten des Netzwerks umfassen u.a. die Organisation von Ausstellungen und Konferenzen, die Erstellung von Publikationen, die Dokumentation des Verlaufs der Via Regia und die Unterstützung regionaler und lokaler touristischer Initiativen. Ein wichtiger Meilenstein war die 2006 erfolgte Verleihung des Titels einer „Major Cultural Road of the Council of Europe“, wodurch die Via Regia offiziell in den Kreis der großen Kulturstraßen Europas aufgenommen wurde.



Kleine und mittlere Städte entlang der Kulturstraße Via Regia: Gotha, Görlitz, Legnica, Tarnów (von oben nach unten)

Ebenso wie beim Projekt ED-C III Via Regia liegt der Aktivitätsschwerpunkt des Via Regia-Netzwerks in Deutschland, Polen und der Ukraine. Weil es in touristischer Hinsicht vor allem auf kleinen und mittleren Städten aufbaut, ergeben sich große Synergieeffekte für die Umsetzung der Strategie der Raumentwicklung. Durch das Projekt wurde die Entwicklung eines Bausteins für ein im Aufbau befindliches räumliches Informationssystem mit touristischen, kulturellen und geschichtlich interessanten, sowie wirtschaftlich und raumplanerisch relevanten Inhalten unterstützt.

Die Via Regia mit Bus und Bahn entdecken

Auch wenn die Via Regia in ihrem Ursprung eine Straße ist, lässt sie sich zusammen mit dem südlich angrenzenden Bergland auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erkunden. Wie dieses bereits heute möglich ist, war Gegenstand einer Untersuchung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Das Ergebnis ist ein Reiseführer für Touristen, die im Süden Polens mit Bus und Bahn unterwegs sind.

Der Reiseführer enthält neben touristischen Hinweisen vor allem Informationen zu Fahrplänen und Tarifen. Er zeigt, dass zum Teil bereits gute Angebote im Nah- und Fernverkehr bestehen, er zeigt andererseits aber auch, dass vielerorts noch viel zu tun ist. Ländliche Räume sind nur schwer zu erreichen, und auf vielen grenzüberschreitenden Schienenstrecken verkehrt häufig nur ein Zug am Tag. Probleme gibt es auch bei der Qualität der Information für Touristen über verkehrliche Angebote und bei Anschlüssen an den überregionalen Fernverkehr.

Die im Zuge der Erarbeitung des Reiseführers gefundenen Erkenntnisse zu Defiziten wurden in einer gesonderten Analyse dokumentiert, die auf Anfrage erhältlich ist.

Via Montana – Konzept eines integrierten touristischen Raumes der Sudeten und Karpaten

„Via Montana“ ist die Idee einer integrierten trans-europäischen touristischen Route, deren Ziel die Aktivierung marginalisierter Gebiete ist, die aufgrund großer natürlicher und landschaftlicher Werte, aber auch eines außergewöhnlichen multinationalen Erbes der Kultur ihrer Bewohner einer sozialen und wirtschaftlichen Unterstützung bedürfen.

Die Trasse der Via Montana mit einer Länge von mehr als 2.500 km wurde im Gebiet der Sudeten und der Karpaten auf bestehenden lokalen Straßen und höherklassigen Straßen auf dem Territorium Polens, Tschechiens, der Slowakei sowie des östlichen Teils Deutschlands bestimmt. Die Trasse soll

- periphere Gebiete zugänglich machen und unterstützen,
- bislang unentdeckte Orte als Alternative zu bekannten und frequentierten touristischen Zentren fördern,
- eine Alternative zu Hauptstraßen schaffen und den Verkehr im Umfeld der wertvollsten natürlichen Gebiete begrenzen.

Die Verbreitung der Idee der Via Montana sowie ihre Einführung als touristische Route eröffnet den

Grenzregionen die Chance, negativen Entwicklungstendenzen wie z.B. einer fortschreitenden Überalterung, Abwanderungsprozessen und einer hohen Arbeitslosenrate entgegenzuwirken. Die außergewöhnlichen Werte dieses Gebiets schaffen breite Möglichkeiten für die Entwicklung unterschiedlicher Arten und Formen des Tourismus. Perspektivisch sollte die realisierte Idee zu vorteilhaften sozio-ökonomischen Veränderungen und der Schaffung eines integrierten touristischen Produkts in einem in diesem Teil Europas bislang unbekanntem Maßstab führen.

Im Rahmen des Projektes wurden durch das Wojewodtschaftsbüro für Urbanistik in Breslau eine detaillierte Studie zum potenziellen Verlauf der Route sowie eine Handlungsstrategie zur Umsetzung des Projektes erarbeitet. Zur Visualisierung des Verlaufs der Trasse der Via Montana wurde zugleich ein „Atlas der touristischen Route Via Montana“ veröffentlicht.



Im Nationalpark „Pieniny“



Niedere Beskiden bei Gorlice



Eine Vision für den Korridor

Die Strategie der Raumentwicklung markiert einen Meilenstein für die Zusammenarbeit der Städte und Regionen entlang der Via Regia. Sie zeigt, welche gemeinsamen Interessen im betrachteten Raum bestehen und beschreibt Handlungsmöglichkeiten, um die Vision eines Wachstumsraumes von Ostdeutschland über Südpolen bis in die Ukraine mit Leben zu füllen. Ihre Umsetzung hängt unter anderem davon ab, wie die begonnene Kooperation fortgeführt wird und welche Antworten die Region auf die zukünftigen Herausforderungen findet.

Im Zuge **der Erarbeitung der Strategie der Raumentwicklung** ist es gelungen, das Wissen über die grenzüberschreitenden Rahmenbedingungen der regionalen Entwicklung zu vertiefen und die Felder der Zusammenarbeit zu identifizieren, aus denen gemeinsame Vorhaben und Initiativen entwickelt werden können. So wird mit den vorgelegten Arbeiten auch ein Beitrag zur regionalen Umsetzung der Territorialen Agenda geleistet.

Die Strategie der Raumentwicklung soll helfen, dieses Wissen an weitere Akteure weiterzugeben, die an der Kooperation bislang nicht beteiligt waren, und so einen Impuls für die weitere Umsetzung der in ihr skizzierten Vorhaben auszulösen. Dafür bieten in der Förderperiode 2007-2013 die Instrumente der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit erneut sehr gute Voraussetzungen.

Ausbau und Intensivierung der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit

Im Ergebnis des Projektes ED-C III Via Regia hat sich ein lebendiges transnationales Netzwerk von Akteuren der Raumentwicklung entwickelt, das zukünftig weiter ausgebaut und intensiviert werden soll. Es ist daher ein erwünschter Effekt der Strategie der Raumentwicklung, wenn aus ihr in den einzelnen Themenfeldern verschiedene **weitere Kooperationsprojekte** entstehen.

Dabei kommt der Verknüpfung der verschiedenen Kooperationsebenen eine besondere Bedeutung zu. So öffnet die Kooperation auf der transnationalen Ebene den Blick für gute Lösungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und regt dazu an, die erheblichen Entwicklungspotenziale durch organisatorische, infrastrukturelle und informativische Maßnahmen auszuschöpfen. Zugleich hilft sie, großräumige Zusammenhänge aufzuzeigen und die Schlüsselrolle der Grenzräume für die Entwicklung des Gesamttraums noch einmal zu verdeutlichen.

Handlungsfelder der zukünftigen Kooperation



Als künftige Handlungsfelder für weiterführende transnationale Projekte wurden u.a. identifiziert:

- die Stärkung der Metropolräume und ihre großräumige Vernetzung insbesondere durch leistungsfähige Schienenverbindungen,
- die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums durch Nutzung der jeweiligen spezifischen Innovationspotenziale,
- intelligente intermodale logistische Lösungen,
- die Erschließung weiterer touristischer Potentiale durch die touristische Marke „Via Regia“, sei es im Städtetourismus, als europäische Kulturstraße oder als touristische Route.

Jeder dieser Ansätze spricht einen eigenen Kreis von Akteuren an und bezieht sich auf unterschiedliche räumliche Beziehungen und Zusammenhänge.

Herausforderungen durch die weitere Vertiefung der europäischen Integration

Der mit der Einführung der vollen Freizügigkeit von Arbeitnehmern 2011 zu erwartende gesteigerte Austausch von Personen, Wissen und Kapital unterstützt die Vision eines Wachstumsraumes entlang der Via Regia. Auch wenn die regionalökonomischen Wirkungen noch nicht im einzelnen vorhergesagt werden können, so ist doch klar, dass die Infrastrukturen und Verkehrsangebote auf diesen intensiveren Austausch zügig vorbereitet werden müssen. Dies gilt insbesondere für den Schienenverkehr, der sich gerade auf den transnationalen Relationen in einem harten Wettbewerb gegenüber der Straße behaupten muss.

Mobilisierung durch Events und große Ereignisse

Einen Anstoß zur Intensivierung der Kooperation werden auch verstärkt Events und große Ereignisse bilden, die zukünftig häufiger in den Staaten Mittel- und Osteuropas stattfinden werden. Stellvertretend für diese Entwicklung steht die Fußball-Europameisterschaft 2012 in Polen und der Ukraine, durch die bereits heute eine große Aufmerksamkeit auf die am „Europäischen Entwicklungskorridor III Via Regia“ gelegenen Austragungsorte Breslau, Krakau und Lemberg gelenkt wird.

Die räumliche und zeitliche Fokussierung schafft gute Voraussetzungen für die Aktivierung zusätzlicher lokaler und regionaler Kräfte, die z.B. zur nachhaltigen Beförderung des europäischen Städtetourismus entlang der Via Regia genutzt werden sollten. In vergleichbarer Weise, wenn auch in kleinerem Maßstab, wirken nationale und regionale Veranstaltungen wie z.B. die vergangene Bundesgartenschau 2007 in Gera und Ronneburg oder die 3. Sächsische Landesausstellung 2011 in Görlitz, die sich dem Thema „Via Regia“ widmet.

Öffnung der Ukraine zur Europäischen Union

Ein großes Handlungsfeld, das im Rahmen von ED-C III Via Regia nur angerissen werden konnte, ist die zukünftige Gestaltung des Verhältnisses zwischen der Europäischen Union und der Ukraine. Mit der räumlichen Ausdehnung des Schengen-Abkommens ist zwischen Polen und der Ukraine eine Situation entstanden, die die Entwicklung einer langfristigen Perspektive der Zusammenarbeit erforderlich macht.

Dem Paneuropäischen Verkehrskorridor III kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, denn er ist als „Zentralachse“ einer der wichtigsten Verkehrswege zwischen den Wirtschaftszentren der Europäischen Union und der Ukraine. Es ist daher unbedingt anzustreben, dass der Paneuropäische Verkehrskorridor III der Gruppe der 30 prioritären Achsen und Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze zugeordnet wird.

Die Umsetzung des komplexen Ansatzes der Strategie der Raumentwicklung wird letztlich zu einem verstärkten wirtschaftlichen Austausch und Wachstum führen.

Entscheidende Voraussetzung für die Aktivierung dieser wirtschaftlichen Entwicklungschancen ist es, dass Menschen miteinander in Kontakt kommen. Dies zu befördern und zu erleichtern ist das gemeinsame Motiv aller Elemente der Strategie der Raumentwicklung und das Hauptziel der Kooperation entlang der Via Regia.

Verzeichnis der Studien der Projektpartner

PP 2

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
Ernst-Wilhelm Zühlke, Renate Hoff
renate.hoff@gl.brandenburg.de

Regionalanalyse Berlin-Brandenburg
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2006

Zusammenführung der Regionalanalysen zu grenzüberschreitenden Studien
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2007

Entwicklungsszenarien im deutsch-polnischen Grenzraum 2020
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2007

Mobil im deutsch-polnischen Grenzraum
Bietergemeinschaft IPG GmbH / NPKG
Heike Uhe, Wrocław / Potsdam 2007

PP 3

Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr
Dr. Burkhard Gallander, Susan Protzel-Graube
burkhard.gallander@tmbv.thueringen.de

Möglichkeiten zur Funktionsstabilisierung und Kooperation Zentraler Orte entlang der Via Regia vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen
Fachhochschule Erfurt, Fachgebiet Planung und Kommunikation in Kooperation mit dem Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt
Erfurt 2007

Raumordnerische, wirtschaftliche und verkehrliche Vernetzung Thüringens entlang der Entwicklungsachse Via Regia
Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen in Kooperation mit Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt
Erfurt 2007

PP 4

Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung
Thomas Kramer, Norbert Hösel
thomas.kramer@neumarkt.cottbus.de

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Cottbus 2020, Teilprojekt: Entwicklung / Einbindung Güterverkehr
PTV Planung Transport Verkehr AG
Karlsruhe / Cottbus 2006

PP 5

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller
gerd.mueller@senstadt.verwalt-berlin.de

Via Regia – Kurzfristige und kostengünstige Verbesserungsmöglichkeiten im Schienenpersonenfernverkehr Berlin-Breslau
IPG GmbH
Potsdam / Berlin 2006

Via Regia – Den Süden Polens mit Bus und Bahn entdecken
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Nordost e.V.
Berlin 2008

PP 6

Stadtverwaltung Dresden, Stadtplanungsamt
Rolf Hermann, Dr. Ursula Beilke
rhermann@dresden.de

Kooperations- und Partnerschaftspotenziale der Stadt-Umland-Region Dresden mit ausgewählten Städten und Regionen im Korridor III unter dem Aspekt der Entwicklung konkreter Projekte
Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Dresden 2007

PP 7

Województwo Dolnośląskie, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu
Ilona Szarapo, dr Magdalena Belof
mbelof@poczta.wbu.wroc.pl

Analizy uwarunkowań rozwoju regionalnego województwa dolnośląskiego
Wrocław 2006

Komunikacyjne studium poszukiwawcze dla drogi ekspresowej (S-5) na odcinku Wrocław (AOW) – Boboszków (granica państwa) – Część analityczna dotycząca zapisów w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym i regionalnym
Wrocław 2007

Studium zagospodarowania przestrzennego turystycznej trasy dla zmotoryzowanych Via Montana
Wrocław 2007

PP 8

Województwo Podkarpackie, Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie
Ewa Młodochowska, Marcin Czarnota
sekretariat@pbpp.pl

Analizy regionalne – województwo podkarpackie
Rzeszów 2006

Scenariusze rozwoju w polsko-słowacko-ukraińskim obszarze przygranicznym – województwo podkarpackie
Rzeszów 2007

Studium możliwości rozwoju Internetu szerokopasmowego w województwie podkarpackim
Rzeszów 2007

PP 9

Urząd Miasta Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia
dr Maciej Zathęy, Grzegorz Roman
maciej.zathey@um.wroc.pl

Analiza porównawcza (benchmarking) projektów inwestycyjnych w zakresie rozwoju miejskiej komunikacji szynowej na przykładzie miast niemieckich
INERCON Sp. z o.o.
Wrocław 2006

Opracowanie programu działań wdrażających przedsięwzięcia składowe niezbędne dla rozbudowy systemu szynowego transportu we Wrocławiu
IMS Sp. z o.o.
Wrocław / Kraków 2006

Analiza uwarunkowań prawnych możliwości wdrożenia od 1 stycznia 2008 roku systemu przewozów kolejowych pod nazwą Wrocławską Kolej Aglomeracyjną
Zespół Doradców Gospodarczych „TOR”
Warszawa 2006

Analiza możliwości przeprowadzenia LCR przez śródmieście Wrocławia „Transport Consult” Biuro Projektowo-Konsultingowe Maciej Kruzyna
Wrocław 2006

Opracowanie rozkładów jazdy dla pociągów planowanych do uruchomienia w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA)
TC Teresa Wysocka
Wrocław 2006

Koncepcja rewitalizacji stacji kolejowej Wrocław Nadodrze wraz z jej otoczeniem
Inplus – Doradztwo Inwestycyjne
Wrocław 2007

Studium lokalizacyjne dla połączenia kolejowego linii E-30 z nowym terminalem portu lotniczego we Wrocławiu
Elekol Wrocław
Wrocław 2007

Studium poszukiwawcze dla korytarza drogi S-5 łączącej III paneuropejski korytarz transportowy w rejonie Wrocławia z przejściem granicznym w Boboszowie
Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o.
Kraków 2007

PP 10

Urząd Miasta Opola, Biuro Urbanistyczne
Małgorzata Maško-Horyza, Krzysztof Śliwa
malgorzata.masko@um.opole.pl

Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistycznej – architektonicznej placu dworcowego w Opolu – I wyróżnienie
Arch. Eduard Langner
Opole 2006

Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistycznej – architektonicznej placu dworcowego w Opolu – II wyróżnienie
Arch. Michał Stangel
Opole 2006

Aktualizacja i uzupełnienie Programu Rozwoju Miasta o aspekty urbanistyczne
Opole 2007

Koncepcja rozwoju przestrzennego Śródmieścia
Opole 2007

“Odra uRzeka w Opolu” – założenia funkcjonalno-przestrzenne
Instytut Geotechniki i Hydrotechniki Politechniki Wrocławskiej
Wrocław / Opole 2007

PP 11

Urząd Miasta Rzeszowa, Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa
Anna Giermańska, Sławomir Szela
agiermanska@erzeszow.pl

Problemy rozwoju miasta Rzeszowa w kontekście rozwoju III Korytarza
Aleksander Noworol Konsulting
Kraków 2006

Koncepcja zagospodarowania i uzbrojenia terenów pod proponowany Park Technologiczny i proponowaną SSE „Rzeszów – Dworzysko”
Pracownia Projektowa ARTPLAN
Rzeszów 2007

P 12

Starostwo Powiatowe w Kłodzku
Małgorzata Krajnik, Katarzyna Małek
krajnik@powiat.klodzko.pl

Studium poszukiwawcze dla korytarza drogi S-5 łączącej III paneuropejski korytarz transportowy w rejonie Wrocławia z przejściem granicznym w Boboszowie
Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o.
Kraków 2007

PP 13

Regional Authority of Ústí Region, Regional Development Department
Ing. Josef Svoboda, Ing. Lucie Kuželová
svoboda.j@kr-ustecky.cz

Regional analysis of Ústí region
PhDr. Jan Jilek – Sociofond
Praha 2006

Examination of Sluknovsko quality traffic connection in the relaying of I/13 context
Valbek spol. s r. o.
Ústí nad Labem 2006

Route no I/7 capacities increasing to 4 carriage highway – segment Chomutov CZ/D border
Metroprojekt Praha a.s.
Praha 2006

Relocation of the route no I/27 to the trace Litvinov-Duchcov-Teplice
Valbek spol. s r. o.
Ústí nad Labem 2006

PP 14

Regional Authority of Pardubice Region, Department of Strategic Development
Mgr. Miroslav Smejkal
miroslav.smejkal@pardubickykraj.cz

Regional analysis of Pardubice region
Pardubice 2006

Localisation study of corridor for capacity traffic route Dolní Lipka (border with Poland) – Dětřichov (MUK R35/R43)
Ing. Jindřich Kmoníček – Highway design
Hradec Králové 2007

PP 15

Agency for Support of Regional Development Košice
Mgr. Henrieta Kiralvargová
kiralvargova@arr.sk

Regional analysis of Košice region
Košice 2007

Complex Analysis of Košice and Prešov Region, Strategic Documents in the Polish – Slovak – Ukraine Border Area and Development of North – South Relations
Pavel Smejkal, Košice 2007

Renewal of Historical Roads in the Region of East Slovakia
Ján Krcho, Košice 2007

Abbildungsverzeichnis

Titel, von oben nach unten: Flughafen Leipzig / Halle GmbH / Uwe Schoßig; DB AG / Claus Weber; Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; Martin Reents; 3: INFRASTRUKTUR & UMWELT (IU); 4: SIC! Sustrain Implement Corridor; 5: Thüringer Tourismus GmbH / Barbara Neumann (Erfurt), Region Dresden (Dresden), Urząd Miasta Wrocławia (Wrocław), Urząd Miasta Opola (Opole), Ryszard Świątonowski (Rzeszów), Ex Oriente Lux Reisen GmbH / Thomas Reck (Lviv); 6-9: IU; 12: IU; 13, von links nach rechts: IU, Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego (PBPP); 14 oben: DB AG / Weisflog; 14 unten: FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum / IU; 15 oben: Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen; 15 unten: IU; 16 links, von oben nach unten: Martin Reents, IPG GmbH; 16 rechts: Bietergemeinschaft IPG GmbH / NPKG Heike Uhe; 17 oben: Tomasz Gmerek; 17 unten, von links nach rechts: EKKOM Sp. z o.o., Ing. Jindřich Kmoníček – Highway Design; 18, von links nach rechts: DB AG / Hans-Joachim Krumnow; Mychajlo; 19, von links nach rechts: Urząd Miasta Wrocławia, ELEKOL Wrocław, INPLUS Doradztwo Inwestycyjne; 20: FH Erfurt, Fachgebiet Planung und Kommunikation; 21, von oben nach unten: Jaroslav Małkowski, Arch. Eduard Langner, Arch. Michał Stangel et al.; 22 oben: Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; 22 unten: IU; 23 oben: Stowarzyszenie Dolina Lotnicza; 23 unten: IU; 24 links: PBPP; 24 rechts: ptv AG / Huschebeck; 25: Urząd Miasta Rzeszowa / Artplan; 26, von links nach rechts: Region Dresden, Košický kraj, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne (WBU); 27 oben, von links nach rechts: Košický kraj, Ryszard Świątonowski; 27 unten: IU; 28: Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen; 29: WBU; 30: IU

Für die kartografischen Abbildungen auf den Seiten 3, 6-9, 12, 14-15, 22-23 und 27 wurden Daten verwendet, die von © Eurogeographics lizenziert wurden.



Kontakt

Sächsisches Staatsministerium des Innern
Referat 45 Europäische Raumordnung, Fachplanung

Wilhelm-Buck-Straße 4, D-01097 Dresden
MR Dr. Edgar Trawnicek, Andreas Kühl, Jörg Kellermann

Telefon: +49 351 564-3456
Telefax: +49 351 564-3459

E-Mail: fachplanung-eu@smi.sachsen.de
www.smi.sachsen.de
www.landesentwicklung.sachsen.de

www.edc-viaregia.eu

INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner

Dr. Jürgen Neumüller, Martin Reents
Gregor-Mendel-Straße 9, D-14469 Potsdam

Telefon: +49 331 50581-0
Telefax: +49 331 50581-20

E-Mail: mail@iu-info.de

www.iu-info.de

Verkehrswissenschaftliche Beratung: Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum
Prof. Dr. Matthias Gather, Mathias Wilde
www.verkehr-und-raum.de

Übersetzungen: Regina Solová, Aldona Kozar, Wrocław (PL)
PRO LINGUA Grzegorz Załoga, Gorzów Wielkopolski (PL)
John Steele, Darmstadt (EN)

Gestaltung und Satz: MEDIENGESTALTUNG Dittmar Apel, Darmstadt

Druck: Brandenburgische Universitätsdruckerei, Potsdam

Redaktionsschluss: Januar 2008

Auflage: 3.000

Sprachen: Deutsch, Polnisch, Englisch

Copyright: Diese Broschüre ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte zur Verwertung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, und die Verarbeitung mit elektronischen Systemen sind dem Herausgeber vorbehalten. Ein Nachdruck, auch nur teilweise, ist nur nach vorheriger Zustimmung des Herausgebers zulässig. Die Broschüre wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Für deren Inhalt und die Richtigkeit kann keine Haftung übernommen werden!

Verteilerhinweis: Diese Broschüre wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht zu Zwecken der Wahlwerbung verwendet werden. Sie darf auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.



Project part-financed
by the European Union

Freistaat Sachsen

Staatsministerium des Innern



Gefördert durch:

Externes Projektmanagement:

