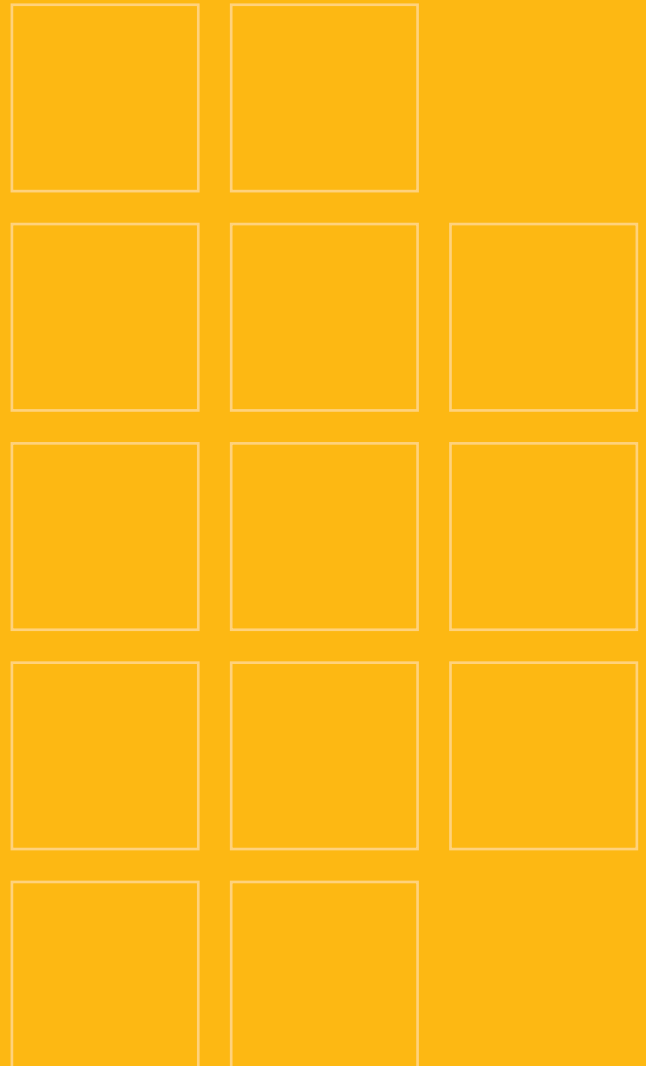




Stärkung der Stadt- und Metropol- regionen im deutsch-polnischen Grenzgebiet

Eine MORO-Initiative



MORO-Projekt: Bisherige Ergebnisse und künftige Aufgaben

„Stärkung der Stadt- und Metropolregionen durch bessere Erreichbarkeiten zwischen Deutschland und Polen“. Der Titel des MORO-Projektes ging etwas schwer über die Zunge, benannte aber klar das Ziel: Bessere Verkehrsverbindungen, in dem Fall auf der Schiene, sind kein Selbstzweck, sondern sie sollen dazu beitragen, die gesamte deutsch-polnische Grenzregion aufzuwerten, für die Zukunft fit zu machen und im Wettbewerb mit anderen großen Wirtschaftsräumen zu stärken. Das Projekt begann mit dem ersten Fachgespräch Ende Januar 2010. In der Kürze der Zeit wurden sehr viele Themen gemeinsam diskutiert und Anstöße gegeben, die in den kommenden Jahren zu Verbesserungen im Bahnverkehr führen können.

Wer mit der Bahn nach Szczecin reist, wird auf dem Bahnhof von großflächiger Reklame der privaten Busanbieter empfangen. Diese werben mit niedrigen Fahrpreisen nach Berlin ab zehn Euro. Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), Hans-Werner Franz, gehörte zu den Teilnehmern des zweiten MORO-Fachgesprächs, das im Februar 2010 in Szczecin stattfand. Auch er reiste per Bahn an, sah die aggressive Werbung auf dem Bahnhof und hörte während des Fachgesprächs, dass für viele polnische Kunden die Ticketpreise der Bahn zu hoch seien. Kurze Zeit später verkündete der VBB gemeinsam mit der Stadt Szczecin: Zum 1. August 2010 werden die Fahrkarten zwischen Berlin und Szczecin nur noch zehn statt zuvor 16,70 Euro kosten.

Die neuen Preise sollen das Umsteigen auf die Bahn erleichtern. Auch andere Verbesserungen wurden verkündet: Einzelfahrscheine gelten nun ebenso wie die VBB-Tageskarte auch im Stettiner Stadtverkehr. Außerdem wird es mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 drei statt bisher zwei durchgehende Zugverbindungen zwischen Berlin und Szczecin geben. Das alles macht auch für Berliner und Brandenburger einen Ausflug in die nahe polnische Hafenstadt attraktiver.

„Beide Städte und ihre Bewohner profitieren von der verbesserten Bahnverbindung und wachsen ein Stück näher zusammen“, betont der Stettiner Stadtpräsident Piotr Krzystek. VBB-Geschäftsführer Franz hofft darauf, dass sich die Zahl der täglichen Fahrgäste durch die attraktiven Angebote auf rund 1000 täglich steigern lässt. Das wären fast fünfmal so viele wie bisher.

Ob die Verbesserungen in direktem Zusammenhang mit dem MORO-Projekt stehen oder nur zeitlich damit



Verbindungen zwischen Berlin und der polnischen Hafenstadt Szczecin (hier der Heumarkt) wurden preiswerter.

zusammen fielen, ist eine offene Frage. Wichtig sind die Ergebnisse – und die entsprechen den Intentionen des MORO-Projektes: Verbesserungen auf Grundlage der vorhandenen oder neu entstehenden Infrastruktur auf den Weg zu bringen. Hierfür gab es bei den Fachgesprächen und der ersten Regionalkonferenz eine Reihe weiterer Ansätze.

Pläne für zusätzliche Züge und konkrete Verbesserungen

So wurde in Szczecin eine neue Direktverbindung von Berlin über Szczecin nach Gdańsk und weiter nach Masuren vorgeschlagen. Dafür könnte ein Zug, der am frühen Abend aus dem östlichen Polen in Szczecin ankommt, bis Berlin weitergeführt werden und von dort am nächsten Morgen wieder Richtung Szczecin starten. Damit gäbe es nicht nur ein weiteres durchgehendes Zugpaar zwischen Berlin und Szczecin, sondern auch eine für Touristen aus Berlin und Brandenburg attraktive Verbindung in Richtung Gdynia, Sopot und Gdańsk sowie nach Masuren. Zudem könnten damit bessere Umsteigeverbindungen zu den

polnischen Seebädern an der Ostsee geschaffen werden. Die Vertreter von DB und PKP kündigten eine Prüfung der Vorschläge an.

Konkrete Verbesserungen sind auf der Strecke zwischen Berlin und Poznań in Sicht. Bereits beschlossen ist die Einführung eines

vierten Zugpaares des Berlin-Warszawa-Express mit Beginn des Winterfahrplans im Dezember 2010. Durch den Einsatz neuer Mehrsystemloks entfällt der Lokwechsel in Rzepin, was die Reisezeit um zehn Minuten verkürzt. Von der besseren Anbindung profitiert auch Poznań.

Die Vertreter aus Wielkopolska stellten bei den Fachgesprächen ihre Pläne für eine neue Regionalverbindung zwischen Poznań und Berlin vor. Dieser Zug soll ergänzend zu den Fernzügen des Berlin-Warszawa-Express verkehren und Fahrgästen aus Wielkopolska und Lubuskie eine schnelle und preisgünstige Tagesrand-Verbindung nach Berlin bieten. Seitens der Wojewodschaft Wielkopolska ist man bereit, das neue Angebot finanziell zu unterstützen. Es gibt bereits Absprachen mit dem VBB und mit der Stadt Poznań über ein Ticket, das den Stadtverkehr mit einschließt und nicht mehr als 15 Euro kosten soll.

Der Einführung des neuen Angebots steht bislang allerdings noch die Rechtslage in Polen entgegen. Wojewodschaften haben danach keine Möglichkeit, selbst grenzüberschreitenden Verkehr zu organisieren. Abhilfe soll ein neues ÖPNV-

Gesetz schaffen, dass sich derzeit in Polen in der Beratung befindet. Mit einer Verabschiedung wird im kommenden Jahr gerechnet. Dann wäre der Weg frei für Wielkopolska, um gemeinsam mit Lubuskie neue grenzüberschreitende Bahnangebote zu bestellen.

Auf der Strecke der Ostbahn von Berlin nach Kostrzyn fahren bereits heute Züge der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) im Stundentakt. Ein Großteil der Fahrgäste kommt aus Gorzów Wielkopolski. Seit Kurzem gibt es zwar für die Verbindung Berlin – Gorzów ein gemeinsames Ticket, das den Stadtverkehr einschließt, aber noch keine durchgehende Verbindung. Auf der deutschen wie auf der polnischen Seite stehen in den kommenden Jahren Streckenmodernisierungen an, durch die die Fahrzeiten verkürzt werden können. Vor allem aus Gorzów gibt es ein starkes Interesse an schnelleren und durchgehenden Verbindungen nach Berlin und zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI).

Neue Direktverbindung Wrocław – Dresden hat sich bewährt

Zwischen Dresden und Wrocław nahm schon am 1. März 2009 ein neuer durchgehender Regionalexpress den Betrieb auf. Drei Zugpaare täglich halten auch in wichtigen Mittelzentren wie Bautzen, Görlitz, Bolesławiec und Legnica. Seit es die von der DB Regio betriebene durchgehende Verbindung wieder gibt, hat sich die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke vervierfacht. Nach Abschluss von Modernisierungsarbeiten zwischen Legnica und Wrocław kann die Fahrzeit beim nächsten Fahrplanwechsel um 15 Minuten verringert werden. Im Gespräch ist darüber hinaus eine Verlängerung der

Tagesrandverbindungen bis Opole, doch diese wird erst nach Verabschiedung des neuen ÖPNV-Gesetzes in Polen möglich werden. Die neue Direktverbindung Dresden – Wrocław ist zunächst für drei Jahre bis 2011 gesichert, doch sowohl Sachsen als auch Niederschlesien betonen ihr Interesse, das Angebot auch darüber hinaus aufrecht zu erhalten.



Unter den Teilnehmer der Konferenz in Ślubice war auch Tomasz Hałas (v.r.), Vizemarschall von Lubuskie.

Größtes Sorgenkind im grenzüberschreitenden Verkehr ist derzeit die Verbindung von Berlin nach Wrocław. Zwischen den beiden größten Städten im Grenzgebiet verkehrt nur ein Zugpaar täglich mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 58 km/h und einer Fahrzeit von fast sechs Stunden. Bei der Tagung in Wrocław erläuterten Vertreter der beiden Netzbetreiber DB Netz und PKP-PLK, welche alternative Streckenführungen möglich sind und wie sich dadurch die Fahrzeiten reduzieren lassen.

So ließe sich nach dem Ende der Ausbaurbeiten zwischen Berlin und Cottbus

bei einer veränderten Streckenführung über Horka und Węglińiec schon 2011 die Reisezeit um etwa anderthalb auf 4.22 Stunden verkürzen. Weitere Verkürzungen seien möglich, wenn Ende 2011 die Strecke zwischen Wrocław und Legnica komplett modernisiert ist. Ob das verbesserte Angebot im Jahre der Fußball-Europameisterschaft 2012 zur Verfügung steht, müssen die Verkehrsunternehmen und die Besteller entscheiden.

Große Resonanz auf die erste Regionalkonferenz

Das MORO-Projekt hat dazu beigetragen, das Thema des grenzüberschreitenden Verkehrs neuerlich ins Bewusstsein zu bringen. Die erste Regionalkonferenz in Ślubice war von sehr vielen Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verbänden besucht und fand auch bei den regionalen Medien beider Länder Beachtung. Einige der Themen, die in den Fachgesprächen diskutiert wurden, werden auf verschiedenen Ebenen weiter verfolgt. So setzt sich die Interessengemeinschaft Ostbahn für bessere Verbindungen auf der Strecke Berlin – Gorzów ein. Regionale Initiativen und Politiker machen sich für eine neue Direktverbindung von Berlin nach Świnoujście und eine Vorsudetenbahn von Görlitz über Jelenia Góra nach Kłodzko stark.

Nicht zu unterschätzen ist, dass sich durch die intensiven Fachgespräche die Kontakte zwischen den Experten beiderseits der Grenze verbessert haben. Sehr intensiv wurden neben den Gesprächsrunden auch die Pausen für den Dialog genutzt. Mit dem MORO-Projekt wurden Grundlagen geschaffen, auf denen sich künftig eine besser abgestimmte Planung über die Ländergrenzen hinaus entwickeln kann.

EURO 2012: Vorschläge für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr

Das dritte Fachgespräch in Wrocław fand während der WM 2010 statt – und so lag es nahe, sich dort auch mit der EURO 2012 zu beschäftigen. Zur Fußball-Europameisterschaft 2012 erwartet Polen rund eine halbe Million ausländischer Besucher in den Stadien und auf den Fanmeilen. Ein großer Teil von ihnen wird aus dem Nachbarland Deutschland kommen. Für die vier polnischen Austragungsorte Warszawa, Gdańsk, Poznań und Wrocław spielt die Erreichbarkeit der Städte und der Stadien mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine große Rolle. Die deutschen und die polnischen Netzbetreiber haben bereits Vorschläge entwickelt, wie mehr deutsche Fans bequem per Bahn nach Polen reisen können.

Für Polen bedeutet die Fußball-Europameisterschaft einen enormen Investitionsschub. Zur EURO 2012 entstehen nicht nur neue Stadien und Hotels für die Fans, die Mannschaften und den Begleittross. Es werden auch enorme Mittel für die Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Die letzte Lücke auf der Autobahn A 4 von Frankfurt über Dresden nach Wrocław und Kraków wurde bereits geschlossen, die A 2 soll 2012 von Berlin bis Warszawa durchgehend befahrbar sein. Neue Schnell- und Umgehungsstraßen entstehen, fast alle Verkehrsflughäfen erweitern ihre Kapazitäten.

Erhebliche Mittel fließen auch in den Ausbau des Schienenverkehrs. So soll sich bis 2012 die Fahrzeit zwischen den EM-Spielorten Gdańsk und Warszawa durch die Modernisierung der Strecke um zwei Stunden verkürzen. Auch der Ausbau der Bahnlinie E 30 zwischen Legnica und Wrocław soll rechtzeitig vor der EM abgeschlossen sein und dann Geschwindigkeiten von 160 km/h ermöglichen. Die polnische Bahngesellschaft PKP plant darüber hinaus die Modernisierung von 77 Bahnhöfen. So soll bis zum Anpfiff 2012 der Hauptbahnhof in Wrocław für rund 80 Millionen Euro komplett erneuert werden.

Netzbetreiber schlagen zusätzliche Verbindungen vor

Bereits jetzt haben die beiden Netzbetreiber, die deutsche DB Netz AG und die polnische PKP-PLK S.A., Überlegungen für zusätzliche grenzüberschreitende Bahnangebote zur EURO 2012 entwickelt.

Nach den Vorschlägen der beiden Netzbetreiber könnten beispielsweise auf der Strecke von Berlin über Poznań nach

Warszawa insgesamt fünf Zugpaare des Berlin-Warszawa-Expresses verkehren. Bislang sind es drei, zum Fahrplanwechsel im Herbst soll ein viertes Paar hinzu kommen.

Möglich wären aus Sicht der Netzbetreiber mehr Verbindungen von Berlin nach Szczecin sowie ein durchgehender Nachtzug von Berlin über Szczecin und Gdańsk nach Olsztyn. Dieser könnte nicht nur Fußballfans ins Stadion von Gdańsk bringen, sondern auch Touristen aus dem Berliner Raum nach Masuren.

Nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten zwischen Berlin und Cottbus sowie Legnica und Wrocław könnten die Züge die Strecke Berlin – Wrocław über Horka mindestens anderthalb Stunden schneller als bisher schaffen und damit ebenfalls ein attraktives Angebot für Fans aus dem Berliner Raum darstellen. Der Eurocity Wawel würde damit auch für die Reisenden aus Hamburg interessanter. Vorgeschlagen wird von den Netzbetreibern darüber hinaus eine neue Nachtzugverbindung von Leipzig über Wrocław nach Kraków – auch dies wäre nicht nur ein Angebot für Fußballfans, sondern könnte gleichermaßen auch für Touristen und Geschäftsreisende aus beiden Ländern interessant sein.

Die EM 2012 wäre ein guter Testlauf für zusätzliche Angebote auf der Schiene, die danach auch dauerhaft Bestand haben könnten. Verkehrsunternehmen und Besteller müssen nun über diese Trassenangebote befinden.

Wrocław setzt bei Spielen auf den öffentlichen Verkehr

An den Spielorten selbst machen sich die Verantwortlichen ebenfalls Gedanken über Mobilitätskonzepte, um die erwarteten Fans, sicher, schnell und möglichst umweltfreundlich zu den Stadien und Fanmeilen zu bringen. In Wrocław stellte Hanna Domagała vom städtischen Organisationsbüro der EURO 2012 entsprechende Überlegungen vor. Nach verschiedenen Planspielen erwartet man zu den Spielen zwischen 100.000 und 130.000 Fans im Stadion und auf den Fanmeilen. Rund zwei Drittel von ihnen kommen danach von außerhalb. Je nachdem, welche Mannschaften aufeinander treffen, erwartet man bis zu 37.000 Fans, die am Spieltag mit der Bahn anreisen, darunter auch einige Tausend Besucher aus Deutschland.

Die Verantwortlichen setzen darauf, dass der überwiegende Teil der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Stadion kommen wird. Vom Hauptbahnhof sollen Züge im 10-Minuten-Takt zum Bahnhof am Stadion fahren, außerdem wird es ein dichtes Netz an Bus- und Tramverbindungen geben.



Modell des neuen Fußballstadions in Wrocław.

Flughafen BBI rechnet mit 2,5 Millionen Reisenden aus Westpolen

Eine Werbetour führte die Betreiber des neuen Großflughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) kürzlich nach Szczecin, Poznań, Wrocław und Gdańsk. Ohne Zweifel hat der polnische Markt für den Flughafen eine große Bedeutung. Schon jetzt kommt etwa jeder zehnte Fluggast in Berlin-Schönefeld aus dem Nachbarland. Auch für den BBI rechnet man mit rund zehn Prozent Passagieren aus Polen. Insgesamt sollen anfangs rund 22 Millionen Passagiere den neuen Airport nutzen. Bis zu 45 Millionen könnten es nach weiteren Ausbauten in Zukunft werden. Die Hälfte von ihnen soll nach den Vorstellungen der BBI-Planer mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisen. Über die Anbindung der polnischen Städte wird noch diskutiert.

Der neue Großflughafen im Süden Berlins soll am 3. Juni 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Die Kapazitäten reichen zunächst für 27 Millionen Fluggäste jährlich. Der BBI möchte der drittgrößte Flughafen in Deutschland nach Frankfurt und München werden. Er soll zum Wachstumsmotor für die Region werden und rund 40.000 neue Arbeitsplätze bringen.

Für den neuen Flughafen hat der polnische Markt einen wichtigen Stellenwert. Von den anfangs rund 22 Millionen Fluggästen jährlich werden nach Prognosen der Betreiber bis zu 2,5 Millionen aus Polen kommen. Zum Vergleich: Die drei westpolnischen Flughäfen Szczecin, Poznań und Wrocław zählen zusammen etwas mehr als drei Millionen Passagiere. Da diese nur wenige ausgewählte Strecken im Charter- und Liniendienst bedienen, werten sie den neuen BBI nicht als Konkurrenz, sondern sehen eher die Chancen einer Zusammenarbeit.

Allein in den vier grenznahen Wojewodschaften leben rund neun Millionen Menschen. Für die meisten von ihnen liegt der neue Großflughafen BBI näher als Polens größter Airport in Warszawa-Okęcie. Der BBI wäre für den westpolnischen Raum das Tor zur Welt. Schon jetzt weist der Sommerflugplan der Berliner Flughäfen 166 Ziele auf, deutlich mehr als in Warszawa.

Die Hälfte der Fluggäste soll öffentliche Verkehrsmittel nutzen

Wenn der neue Großflughafen südlich von Berlin öffnet, wird aller Voraussicht nach das letzte Teilstück der Autobahn A2 zwischen Berlin und Warszawa geschlossen sein. Auf der Straße ist der neue Großflughafen damit gut an Polen angebunden. Von Szczecin, Poznań und



Modell des neuen Terminals am Flughafen Berlin-Brandenburg International.

Wrocław wird der neue Airport per Autobahn gut erreichbar sein. Schon jetzt reisen viele Passagiere aus Polen im Kleinbus zu den Berliner Flughäfen. Aus Szczecin etwa geht es bis zu zwölfmal am Tag für wenig Geld nach Schönefeld und Tegel. Auch aus Poznań, Wrocław und anderen Städten der Region wird der Flughafen regelmäßig angefahren.

Täglich 33.000 Umsteiger zwischen Bahn und Flugzeug erwartet

Um die wachsende Zahl der Fluggäste aus dem Berliner Raum und aus entfernteren Regionen bewältigen zu können, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln eine besondere Bedeutung zu. Die Hälfte der Fluggäste soll öffentlich nach Schönefeld reisen. In den Bau des neuen Airports wurde ein unterirdischer Bahnhof mit sechs Gleisen integriert. Täglich erwarten die Planer dort bis zu 33.000 Umsteiger zwischen Flugzeug und Bahn. Kurze Verbindungen von den Gleisen zum Check in sollen die Anreise per Bahn attraktiv machen.

Ein Großteil der Fluggäste wird aus Berlin kommen oder dorthin fahren. Der Airport-Express vom Hauptbahnhof wird zunächst 29 Minuten zum BBI-Bahnhof benötigen und soll die Strecke

in 20 Minuten schaffen, sobald die kürzere Verbindung ab Südkreuz über die Strecke der Dresdner Bahn nutzbar ist. Doch deren Fertigstellung ist wegen Verzögerungen im Planungs- und Genehmigungsverfahren voraussichtlich nicht vor 2014 zu erwarten.

Durch die Verschiebung des Termins für die Eröffnung auf Juni 2012 ist zu erwarten, dass dann neben der West- auch die Ostanbindung fertig ist und die neue Station von Beginn an als Durchgangsbahnhof genutzt werden kann.

Während der ersten MORO-Regionalkonferenz in Słubice unterstrichen polnische Wirtschaftsvertreter die Bedeutung einer guten Anbindung des neuen Flughafens. Für die Entwicklung der Region und der dort tätigen Unternehmen sei es wichtig, dass man schnell und bequem aus Gorzów per Bahn seinen Flug nach China oder in die USA erreichen könne, betonte zum Beispiel der Vertreter der dortigen Industrie- und Handelskammer. Nach den bisherigen Plänen wäre der BBI von Gorzów aus nur mit mehrfachem Umsteigen in etwa drei Stunden Fahrzeit erreichbar.

Neben Gorzów hoffen auch andere polnische Großstädte wie Szczecin, Poznań und Wrocław auf einen direkten und schnellen Anschluss an den neuen Großflughafen BBI.

Exkurs: Grenzenlos mobil im Dreiländereck am Oberrhein

„Grenzenlos mobil“, das ist nicht nur ein Werbeslogan sondern Programm im Trinationalen Eurodistrict Basel. Im Grenzgebiet zwischen Deutschland, der Schweiz und Frankreich wird der öffentliche Verkehr abgestimmt geplant. Im Zuge der schon seit Jahren bestehenden Kooperation entsteht seit Juni 2010 die neue Marke „triregio“ um die grenzüberschreitenden Angebote besser zu vermarkten. Mit dem Ausbau des Tarifangebots gehen auch Verbesserungen beim grenzüberschreitenden Linienangebot einher. Welche Erfahrungen vom Oberrhein lassen sich auf das deutsch-polnische Grenzgebiet übertragen? Das wird auch ein Thema in Görlitz sein.

Rund 850.000 Menschen leben in der Metropolregion Basel, die sich ins deutsche und französische Grenzgebiet erstreckt. Rund 6 Millionen Bewohner hat die angestrebte trinationale Metropolregion Oberrhein, die von Karlsruhe bis Basel reicht. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat dort schon Tradition. So tagte schon 1991 erstmals die Oberrheinkonferenz, 1998 entstand dazu der Oberrheinrat als politische Instanz. In ihm informieren sich Vertreter aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz gegenseitig über die Planungen und treffen Absprachen. Natürlich spielt der grenzüberschreitende Verkehr eine wichtige Rolle. In der Region gibt es allein rund 90.000 Tagespendler, die in den Nachbarländern arbeiten. Auch zum Einkaufen, zur Erholung oder um Kultur zu erleben, ist die Fahrt über die Grenze für die Bewohner selbstverständlich geworden.

19 Millionen Fahrgäste jährlich in der Regio-S-Bahn

Eine bedeutende Rolle für die grenzüberschreitende Mobilität in der Metropolregion Basel nimmt die Regio-S-Bahn ein, die heute mehr als 19 Millionen Fahrgäste im Jahr transportiert. Auf Anregung der politischen Gremien wurden bereits 1986 erste Vorschläge für einen solchen grenzüberschreitenden Regionalverkehr in einer Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen SBB, SNCF und DB vorgelegt. Aber erst 1997 wurde die erste grenzüberschreitende Linie, die S 1, vom schweizerischen Frick über Basel ins französische Mulhouse eröffnet. Weitere fünf Jahre später, im Jahre 2002, folgte die erste direkte Verbindung von Deutschland in die Schweiz, die als S 4 die Stadt Freiburg mit Basel verband.



Werbung für den grenzüberschreitenden Verkehr in der Region Basel.

Heute gehören zum Netz der Regio-S-Bahn acht Linien, von denen zwei ausschließlich in der Schweiz und eine nur in Deutschland verkehren. Neben der schon erwähnten S 1 gibt es eine grenzüberschreitende Linie, die von Basel in die deutschen Städte Lörrach und Zell führt. Die ehemalige S 4 wird heute als Rheintalbahn von der Deutschen Bahn betrieben und zählt ebenso wie die Hochrheinbahn der DB vom deutschen Waldshut nach Basel zum erweiterten Regionalverkehr der Region Basel.

In Zusammenarbeit der regionalen Verkehrsunternehmen und -verbände wurde in den vergangenen Jahren das grenzüberschreitende Tarifsystem optimiert, das von Einzel- über Tages- bis zu Monats- und Jahreskarten reicht. So gibt es für Tagesausflüge im gesamten Verbundgebiet eine Tageskarte für 14,50 Euro, die in Bussen, Trams und Bahnen gilt. Für Berufspendler oder Studenten gibt es Monats- und Jahreskarten, die auf

deutscher und schweizerischer Seite gültig sind. Auch Richtung Frankreich gibt es eingeschränkte Tarifkooperationen.

Eine neue Dachmarke wirbt für grenzenlose Mobilität

Um diese attraktiven Angebot besser bekannt zu machen, wird jetzt die neue Dachmarke „triregio“ eingeführt. Beteiligt daran sind der Regio Verkehrsverbund Lörrach aus Deutschland, der Tarifverbund Nordwestschweiz sowie die Verbundpartner des öffentlichen Verkehrs im Elsass. Mit einer Kommunikationskampagne und einer gemeinsamen zweisprachigen Internetplattform soll auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs aufmerksam gemacht werden, der auch grenzüberschreitende Bus- und Tramlinien umfasst. Ab 2011 sollen die bestehenden elektronischen Fahrplanauskunftssysteme miteinander vernetzt und eine grenzüberschreitende Tür-zu-Tür-Fahrplanauskunft im Internet eingerichtet werden. Grenzüberschreitende Tickets sollen im Verbundraum überall verfügbar und an den Automaten in Euro, Schweizer Franken oder mit ec-Karte bezahlbar sein.

Schon jetzt erfreuen sich die Angebote einer wachsenden Nachfrage. So wurden 2009 fast 50.000 grenzüberschreitende Monatsabos verkauft, etwas viermal so viele wie noch vor zehn Jahren.

*

Wie es im Dreiländereck gelungen ist, trotz unterschiedlicher rechtlicher Rahmenbedingungen und unterschiedlicher technischer Voraussetzungen den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu entwickeln, darüber wird in Görlitz Frau Antje Hammer berichten. Sie ist Projektleiterin Mobilitätsstrategie bei der Kantonsverwaltung Basel-Stadt.

Programm der 2. Regional- konferenz in Görlitz

In drei Fachgesprächen mit Experten aus den Verwaltungen der grenznahen Länder und Wojewodschaften, von Verkehrsverbänden und Bahnunternehmen sowie bei einer ersten Regionalkonferenz in Stubice wurden Möglichkeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs diskutiert. Dabei wurden eine Reihe von Vorschlägen entwickelt, von denen einige bereits in der Umsetzung sind. An anderer Stelle gehen die Diskussionen weiter. Bei der zweiten Regionalkonferenz am 7. September 2010 in Görlitz sollen die bisherigen Ergebnisse des MORO-Projektes den Vertretern aus Politik, Verwaltungen, Wirtschaft, Verbänden und Medien vorgestellt und über weitere Schritte diskutiert werden.

Programm der Regionalkonferenz am 7. September 2010 in Görlitz

- 10.00 Uhr: **Einlass**
- 11.00 Uhr: **Eröffnung der 2. Regionalkonferenz**, *Klaus Klöppel, team red Deutschland GmbH*
- 11.10 Uhr: **Grußwort**
- 11.20 Uhr: **Präsentation des MORO-Projekts, seiner bisherigen Ergebnisse und möglicher Handlungsfelder für die Zukunft.** *Einleitung: Rainer Pohlmann, ETC Transport Consultants GmbH*
Statements aus den beteiligten Wojewodschaften und Bundesländern:
Stanisław Dendewicz und Jadwiga Rajkiewicz, Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern
Detlef Herz, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg
Władysław Korcz, Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie, Abt. Wirtschaft und Infrastruktur
Jerzy Kriger, Marschallamt der Wojewodschaft Wielkopolska, Departements für Transport
Dr. Jürgen Murach, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Petra Schmidt, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Dr. Fritz Schnabel, Sächsisches Staatsministerium des Inneren, Referatsleiter Europäische Raumordnung
Dr. Maciej Zathej, Niederschlesisches Wojewodschaftsbüro für Urbanistik, Wrocław
- 12.30 Uhr: **Diskussion der Ergebnisse**
- 13.00 Uhr: **Mittagspause**
- 13.15 Uhr: **Pressegespräch im Bräustübl**
- 14.15 Uhr: **Chancen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit der Bahn – Erfahrungen aus der Zusammenarbeit im Dreiländereck Deutschland – Frankreich – Schweiz**
Antje Hammer, Projektleiterin Mobilitätsstrategie im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- 14.40 Uhr: **Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Dreiländereck Deutschland – Polen – Tschechien**
Christoph Mehnert, Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (ZVON)
- 14.55 Uhr: **Information über das grenzüberschreitende Projekt INTER-Regio-Rail, das Hemmnisse bei der Planung, Organisation und Nutzung des SPNV abbauen will**
Ludger Sippel, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV
- 15.05 Uhr: **Zukunftsperspektiven: Pläne für die Anbindung der westpolnischen Städte und Metropolregionen an den neuen Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI)**
Christian Spaak, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH
- 15.25 Uhr: **Chancen für die Stärkung des deutsch-polnischen Grenzgebiets durch bessere Erreichbarkeiten. Bewertung der Ergebnisse des MORO-Projekts und Diskussion über Perspektiven für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Podiumsdiskussion unter Einbeziehung des Publikums.**
Robert Bajczuk, Generalvertretung der PKP in Deutschland
Hans-Werner Franz, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)
Prof. Holm Große, Geschäftsführer der Marketinggesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien
Antje Hammer, Bau- und Verkehrsdepartement der Kantonsverwaltung Basel-Stadt
Grzegorz Roman, Vize-Marschall der Wojewodschaft Niederschlesien
Moderation: Dr. Hans-Peter Gatzweiler, stellvertretender Leiter des BBSR
- 16.20 Uhr: **Schlusswort**
- 16.30 Uhr: **Abschluss der Konferenz**

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
(BMVBS), Berlin

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR) im Bundes-
amt für Bauwesen und Raumord-
nung (BBR), Bonn

Bearbeitung

ETC Transport Consultants
GmbH, Berlin
Rainer Pohlmann (Leitung)
Ingolf Berger

team red Deutschland
GmbH, Berlin
Klaus Klöppel

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR), Bonn
Jens Kurnol

Redaktion

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR), Bonn
Nina Wilke

Bildnachweis

Seite 2,3: team red Deutschland
GmbH

Seite 4: JSK Architekci sp.z.o.o

Seite 5: gmp Architekten, JSK Inter-
national, Visualisierung: Björn Rolle

Gestaltung und Satz

team red Deutschland GmbH,
Berlin

Druck

Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung, Bonn

Bestellungen

beatrix.thul@bbr.bund.de

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck nur mit genauer
Quellenangabe gestattet.
Bitte senden Sie uns zwei
Belegexemplare zu.

