

Thesenpapier für das Forum Verkehr / Logistik

**Frau Staatssekretärin Hella Dunger-Löper, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Berlin**

1. Eine gute Qualität der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger sowie ein gutes Verkehrsangebot sind Voraussetzung für den Ausbau der wirtschaftlichen Kooperation in der Oderregion und eine wachsende Identifikation der Bevölkerung mit der „Oder-Region“.
2. Momentan kann die Region ihre günstige, zentrale Lage in Mitteleuropa aufgrund von infrastrukturellen und organisatorischen Schwächen nur teilweise nutzen. Über Jahrzehnte entstandene infrastrukturelle Defizite konnten noch nicht vollständig behoben werden.
3. Aufgrund des Wettbewerbs der Regionen müssen in der Oder-Region in kurzer Zeit Verbesserungen erzielt werden. Verbesserungen sind nicht nur durch verstärkte Investitionstätigkeit zu erzielen. Vielfach sind schon durch verbesserte Kommunikation, Koordination und institutionelle Zusammenarbeit kurzfristig und kostengünstig Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch Nutzung der vorhandenen Ressourcen möglich. Hierfür ist eine enge und Ergebnis orientierte Zusammenarbeit der politischen Akteure, der für den Verkehr zuständigen Verwaltungen und der Verkehrsunternehmen wichtig.
4. Wachsende internationale Güterströme, eine intensiviertere wirtschaftliche Integration der Region und verbesserte Infrastruktur können positiv zur Entwicklung des Logistik-Standorts Oder-Region beitragen.
5. Schiene:
 - 5.1. Notwendig für die Entwicklung der Oder-Region ist die Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. die Verkürzung von Fahrzeiten insbesondere zwischen den deutschen und polnischen städtischen Zentren. Ein ausgebauter und interregional abgestimmter Nahverkehr mit transparenter Tarifstruktur stellt die Anbindung der ländlichen Gebiete an die städtischen Zentren sicher.
 - 5.2. Anzustreben sind:
 - 5.2.1. die Optimierung von Fahrplänen (kurzfristig: Direktanschlüsse in den Grenzbahnhöfen und Schaffung neuer Tagesrandverbindungen; mittelfristig: grenzüberschreitende Taktverkehre und mehr Zugdurchläufe ohne Lok-Wechsel auch im deutsch-polnischen Regionalverkehr);
 - 5.2.2. eine verbesserte Kommunikation des kompletten Fahrplan- und Tarifangebotes (einschließlich des regionalen Busnetzes) in der Oder-Region.
 - 5.2.3. der stufenweise Abbau von infrastrukturellen und technischen Engpässen (Langsamfahrstellen, z. B. auf Brückenbauten, eingleisige Streckenabschnitte)

- 5.2.4. die allgemeine Verbesserung des Oberbaus und der Sicherungstechnik des Bahnnetzes zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zwischen den regionalen Zentren (120 km/h für Nebenstecken und 160 km/h für Hauptstrecken). Die Beseitigung der überlangen Grenzaufhalte von Güterzügen durch Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen (modernes deutsch-polnisches Rahmenabkommen für den Eisenbahnverkehr) und durch eine verstärkte gemeinsame Ausbildung von deutschen und polnischen Bahnmitarbeitern.
- 5.2.5. mittel- und langfristig die Schaffung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes „Oder-Region“
6. Straße
 - 6.1. Verbesserungen im Straßenverkehr sind bereits erreicht durch den Ausbau der Hauptstraßennetzes erreicht. Auf polnischer Seite fehlen in der Oderregion noch die Fertigstellung der Autobahnen zwischen der deutschen Grenze und Posen sowie Liegnitz (in Richtung Breslau).
 - 6.2. Investitionsstau ist festzustellen hinsichtlich der Anbindung des ländlichen Raums an die Zentren. Schlechte Infrastrukturanbindung des ländlichen Raums verschlechtert die Ausbildungs- und Beschäftigungschancen der Bevölkerung und trägt zu negativer Bevölkerungsentwicklung bei.
 - 6.3. Verbesserungen wurden erzielt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zügige Grenzabfertigung begünstigt derzeit den Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.
7. Binnenschifffahrt
 - 7.1. Trotz des dichten Netzes an Wasserstraßen können derzeit die vorhandenen Potenziale nicht genutzt werden. Die Reaktivierung traditioneller Verbindungen, insbesondere die Nutzung des Hafens Szczecin als Seehafen für die Region, insbesondere des Großraums Berlin ist nur langfristig zu erreichen.
 - 7.2. Voraussetzungen für die Überwindung dieses Zustands sind u. a. die Einigung über den Ausbau der Wasserstraßen in der Region, Investitionen in die Hafeninfrastrukturen sowie ein verbessertes Marketing/ Verbesserung der Angebote der Häfen. Notwendig für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ist die Anbindung der Häfen an Straße und Schiene. Exemplarisch genannt sei die Autobahnanbindung des Hafens Szczecin und die Eisenbahnanbindung des Hafens Schwedt.
8. Flugverkehr
 - 8.1. Schon jetzt nutzen viele Passagiere aus der Region die Berliner Flughäfen. Der Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg international wird ein wichtiger Standortfaktor für die Region.
9. Logistik
 - 9.1. Investitionen in die Infrastruktur und verbesserte Kooperation zwischen den Institutionen verbessern zugleich das Umfeld für die Entwicklung der Region als Logistikstandort.
 - 9.2. Spezialisierung polnischer und deutscher Logistikunternehmen trägt zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche auf beiden Seiten der Oder bei.