



**FRIEDRICH NAUMANN  
STIFTUNG** Für die Freiheit.

**külz**  
WILHELM KÜLZ  
STIFTUNG

# LIBERALER DREILÄNDERDIALOG TSCHECHIEN, POLEN, DEUTSCHLAND



Perspektiven der regionalen Zusammenarbeit:  
**Infrastruktur und Verkehr**

FOKUS



# Inhalt

<b>VORWORT</b>	<b>5</b>
----------------	----------

<b>INFRASTRUKTUR UND VERKEHR IM DREILÄNDERECK TSCHECHIEN – DEUTSCHLAND – POLEN</b>	<b>6</b>
--	----------

(LADISLAV BOBR)

<b>DREI LÄNDER, EIN VERKEHRSRAUM</b>	<b>12</b>
--------------------------------------	-----------

**Erst seit der EU-Osterweiterung wächst das Dreiländereck  
enger zusammen** (TORSTEN HERBST)

1. Freizügigkeit und Mobilität verbinden Regionen	12
2. Enge historische Verbindungen	13
3. Die Verkehrsträger seit der Wiedervereinigung	14
3.1 Straße	15
3.2 Schiene	17
3.3 Wasser	18
3.4 Luftverkehr	18
4. Ausblick und Fazit	19

<b>DAS INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSNETZ DES MIT DEUTSCHLAND UND TSCHECHIEN BENACHBARTEN POLNISCHEN GRENZGEBIETS</b>	<b>21</b>
--	-----------

**Diagnose und Herausforderungen** (KRZYSZTOF FERET)

Ausgewählte Merkmale des Grenzgebiets	21
Straßennetz	24
Nutzung von Eisenbahnlinien und Bahnverbindungen	25
Flughäfen und Flugbetrieb	27
Binnenschifffahrt	27
Fazit	27

<b>AUTOREN</b>	<b>29</b>
----------------	-----------

Wir möchten uns bei unseren Partnern, dem Institute for Politics and Society (Tschechien) und Nowoczesna (Polen), für ihre Unterstützung und Mitarbeit bei der Realisierung des Publikationsprojektes herzlich bedanken.



**.Nowoczesna**

# Vorwort

Das vereinte Europa muss von unten wachsen. Das gilt besonders für die unzähligen Grenzregionen in der EU. Hier ist Europa lebendig erfahrbar und sind seine Vorteile handfest greifbar. Nicht nur der Wegfall von Grenzbeschränkungen macht die Grenzregionen zum wahren Modell des Einigungsprozesses, sondern auch die unendliche Vielfalt aktiver Zusammenarbeit über die Grenzen hinaus. Europa lebt in den Grenzregionen nicht zuletzt auch aus dem Engagement der Bürger heraus.

Für Liberale ist die Verankerung Europas in den Regionen eine Kernfrage der Zukunft. Denn ohne sie hat Europa auch keine Zukunft. Deshalb haben die Büros der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit in Prag und Leipzig zusammen mit der sächsischen Wilhelm-Külz-Stiftung die Zukunft der Grenzregion Deutschland-Polen-Tschechien auf ihre Agenda gesetzt. Gemeinsam mit dem polnischen Partner Nowoczesna und dem tschechischen Institut pro politiku a společnost (Institut für Gesellschaft und Politik) werden wir zusammen mit Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft auf Veranstaltungen und in Publikationen über Perspektiven dieser spannenden Region entwickeln.

Was Sie hier in den Händen halten, ist eine von drei Publikationen. Sie widmen sich den Brennpunkthemen Verkehrspolitik, Energieversorgung und Tourismus.

In allen drei Politikfeldern hat sich bereits gezeigt: Das Dreiländereck Sachsen-Polen-Tschechien liefert schon viele Beispiele gelungener Zusammenarbeit. Aber es handelt sich auch um eine teilweise recht strukturschwache Region, die von einer noch weiter verstärkten grenzübergreifenden Kooperation enorm profitieren kann. Es gilt, die Potentiale der Region zu entwickeln. Daran wollen wir mitwirken.

**Dr. Detmar Doering**, Leiter des Büros Prag  
der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit

**Ulrike Harzer**, Geschäftsführerin  
der Wilhelm-Külz-Stiftung, Dresden

**Markus Müller**, Lokaler Büroleiter  
der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit in Leipzig

# Infrastruktur und Verkehr im Dreiländereck Tschechien – Deutschland – Polen

Ladislav Bobr

Dreiländerecke werden schon durch ihre bloße Existenz häufig als Orte von besonderer Bedeutung betrachtet, obgleich es sie im europäischen Raum verhältnismäßig häufig gibt. Gewöhnlich kann man hier ein Durchdringen dreier unterschiedlicher Kulturen und politischer Interessen, aber auch Bemühungen um eine grenzübergreifende Zusammenarbeit beobachten. Nicht anders ist es auch im Fall von Tschechien, Deutschland und Polen und ihres Dreiländerecks. Dieses Gebiet entstand bereits 1945 im Rahmen der Potsdamer Konferenz, wurde der

**Blick von oben auf die Fahrstraße im Isergebirge, Tschechien, das zu den Westlichen Sudeten an der Grenze zwischen Tschechien und Polen gehört**

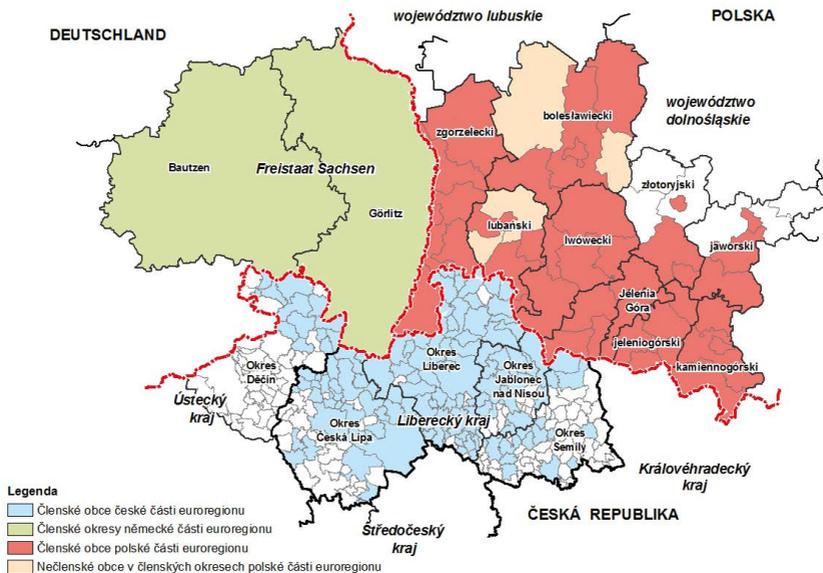


Quelle: mareksaroch.cz / Shutterstock.com

breiteren Öffentlichkeit aber erst nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und der damit verbundenen weiteren Öffnung der Landesgrenzen problemlos zugänglich. Das neue Kapitel in der Entwicklung dieses Gebiets wurde noch durch den Beitritt von Tschechien und Polen zur Europäischen Union beschleunigt. Es kam so praktisch zur völligen Beseitigung der mit den Staatsgrenzen zusammenhängenden Barrieren. Außerdem kann das Gebiet auch von den Bemühungen der Europäischen Union profitieren, eine enge Zusammenarbeit der Grenzgebiete untereinander zu fördern (Euroregion Silesia 2020). Das zeigt sich besonders in der Teilnahme der einzelnen benachbarten Regionen an verschiedenen europäischen Programmen, wie etwa Phare CBC, Ziel 3 oder Ziel 2, und an der Entstehung der Euroregion Neiße (2020a; siehe Abb. 1).

**Abb. 1 | Ausdehnung der Euroregion, Mitgliedskreise und Gemeinden**

(hellgelb: Gemeinden ohne Mitgliedschaft in polnischen Mitgliedskreisen)



Quelle: Tschechisches Statistikamt 2018

Auf der tschechischen Seite kann man ein verhältnismäßig dichtes und kompaktes Siedlungsnetz finden. Hampl und Marada (2015) halten Liberec, Česká Lípa und Jablonec nad Nisou für die Hauptzentren des Bezirks Liberec. Städte gibt es vor allen an den Hauptverkehrsachsen. Der Rest der Ansiedlungen bildet das

rurale Umfeld dieser größeren Städte. Die Verbindung dieses Gebiets mit dem Rest der Euroregion ist von der Überwindung der Grenzgebirge abhängig. Als problematisch können in dieser Hinsicht der Jeschken-Kosakow-Kamm, das Lausitzer Bergland, das Lausitzer Gebirge, das Isergebirge und das Riesengebirge bezeichnet werden. Eine Barriere bildet ferner die Neiße, über die seit dem 2. Weltkrieg eine ganze Reihe von Brücken fehlen. In das Gebiet der Euroregion fallen auch einige Schutzgebiete und zwei Nationalparks. Das ist unter dem Gesichtspunkt der Landschaftsqualität und des Erholungspotentials ausgesprochen nützlich (Bína 2010). Auf der anderen Seite ist es für den Aufbau eines neuen oder die Erweiterung des bestehenden Verkehrsnetzes ein limitierender Faktor.

Als hauptsächliche Fernstraßen können die Landstraßen I/10, I/13, I/14 und I/35 gelten. Inzwischen wurde ein Großteil der Straße I/35 im Bezirk in eine autobahnähnliche Schnellstraße verwandelt. Im Norden von Liberec führt die I/35 nach Hrádek nad Nisou, wo sie zur deutschen Bundesstraße (B178) und zum polnischen Straßensystem bei Zittau führt. Die Landstraßen I/10 und I/14 sind wichtig für die Verbindung zum polnischen Jelenia Góra. Ausschlaggebend für die regionsübergreifenden Verbindungen sind die heutigen Grenzübergänge Harrachov, Habartice und Hrádek nad Nisou. Die übrigen, kleinen Grenzübergänge sind häufig nicht für sämtliche Fahrzeugtypen passierbar. Eine Verbesserung dieser Situation (breitere Fahrbahn) kann nicht nur zur Erhöhung der Sicherheit, sondern z.B. auch zu besseren Möglichkeiten für die Versorgung oder für Berufspendler und Touristen führen.

Im Schienenverkehr sind wichtige grenzübergreifende Korridore die Strecken Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Dresden und Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Breslau. Entwicklungspotential gibt es für den Anschluss an Görlitz oder Dresden, aber über Cottbus auch nach Berlin. Im Konzept der Hochgeschwindigkeitsstrecken (RS1-5) wird nicht mit deren Führung über Liberec gerechnet. Die ganze Region des Dreiländerecks wurde in das Projekt Trans-Borders mit dem Ziel eingebunden, die Möglichkeiten der Verbindung des Dreiländerecks mit dem umliegenden europäischen und tschechischen Raum aufzuzeigen. Der Region könnte die Errichtung eines Abzweigs des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T (Trans-European Transport Network) im Korridor North Sea – Baltic von Łódź über Wrocław/Breslau nach Dresden helfen, wo es zur Verbindung mit der tschechischen Hochgeschwindigkeitsstrecke RS4 (Prag – Dresden) kommen könnte. Eine solche Strecke hat das Potential, das gesamte Grenzgebiet in dieser Region zu bedienen.

Als bedeutende Zentren für die Euroregion Neiße im Bezirk Ústí können nach Hampl und Marada (2015) die beiden Orte Rumburk und Varnsdorf gelten. Spezifisch für diesen Teil der Region sind die enge Verbindung der Ortschaften durch ihre Bebauung und die relative Nähe des hochwertigen deutschen Verkehrsnetzes. Der Verkehrsanschluss an den Rest der Euroregion wird einerseits durch eine Straße I. Ordnung (I/9), die Straßen II. Ordnung Nr. 263 bis 267 und eine eingleisige nichtelektrifizierte Bahnstrecke gewährleistet. Neben den Hauptverkehrsachsen liegt das Problem des Straßennetzes in diesem Gebiet vor allem im Zustand der Fahrbahnen und ihrer geringen Breite (Velký Šenov 2020). Eine potentielle Verbesserungsmöglichkeit ist die Schaffung einer hochwertigen Schnellstraßenverbindung zwischen Dolní Poustevna und Rumburk. Erwogen werden könnten auch Verbesserungen für den ruhenden Verkehr im Hinblick auf die touristische Attraktivität der Region.

Der Bezirksverwaltung Liberec (2020) zufolge kann man als Hauptprobleme des Verkehrsnetzes des tschechischen Teils der Euroregion seine geringe Kapazität und das technisch nicht entsprechende Niveau ansehen. Zu einer Ballung der Probleme kommt es vor allem an den Hauptachsen in der Nähe größerer Zentren oder Orten mit wirtschaftlichen Ballungszentren. Es gibt keinen Hochgeschwindigkeitsanschluss an die großen Städte im Rahmen der Euroregion. Laut der Bezirksverwaltung Liberec (2020) ist auch der ruhende Verkehr ein Problem, und zwar insbesondere an Bahn- und Busbahnhöfen, in Wohngebieten und an touristisch attraktiven Stellen.

Als eine der größten Herausforderungen im tschechischen Teil der Euroregion können der bautechnische Zustand des Schienenverkehrs und die damit verbundenen Probleme bezeichnet werden (Bezirk Liberec, 2020), die sich aus der historischen Streckenführung ergeben. Zur Verbesserung des grenzübergreifenden Schienenverkehrs kann die Instandsetzung und Modernisierung des polnischen Teils der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Liberec–Zittau–Varnsdorf beitragen. Schon heute ist dank der Verkehrsbetriebe Trilex die Stadt Dresden von Liberec aus leichter erreichbar als Prag. Dieses Unternehmen sorgt bereits seit 2010 für die Verbindung innerhalb des Dreiländerecks. Alle langfristigen Vorhaben werden auf tschechischer Seite jedoch durch den langwierigen Verwaltungsprozess und Probleme mit dem Kauf der Baugrundstücke gefährdet (ČT 24, 2020a, b). In der Euroregion gibt es ein Konzept für die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Verkehr. Darin sind die Hauptziele und Maßnahmenvorschläge festgelegt, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen (siehe Tab. 1).

**Tab. 1 | Spezifische Ziele des vorrangigen Verkehrsbereichs**

<b>Straßenverkehr</b>	<b>Schiienenverkehr und öffentlicher Nahverkehr</b>
Fortsetzung der gemeinsamen Planung zur Entwicklung des Straßennetzes und zur Investitionskoordination	Schaffung eines attraktiven gemeinsamen Beförderungsangebots für Einwohner und Touristen
Verbesserung des Zustands und laufende Instandhaltung des Straßennetzes im Grenzgebiet	Verbesserung der Qualität der bisherigen grenzübergreifenden Verbindungen und Anregung neuer Verbindungen
Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit	Erhöhung der Sicherheit des Schienenverkehrs dank Modernisierung der Infrastruktur und des Einsatzes modernerer Fahrzeuge
	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz der Fahrzeuge und für die Erteilung ihrer technischen Betriebsatteste

Quelle: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa 2020b

Von den Ergebnissen dieser grenzübergreifenden Zusammenarbeit seien zum Beispiel das Unternehmen Trilex oder die Existenz der Euroregionalfahrkarte hervorgehoben. Diese Fahrkarte ermöglicht es, die integrierten Systeme im Rahmen des gesamten polnischen Teils der Euroregion, in Tschechien (IDOL und Schluckenauer Zipfel) und des deutschen Verkehrsverbunds ZVON zu nutzen. Ein gutes und verbundenes Verkehrsnetz ist nicht nur für den Personen- und Frachtverkehr von Vorteil, sondern auch, wie die sich fortsetzende grenzübergreifende Zusammenarbeit der integrierten Systeme der Rettungs- und Sicherheitskräfte zeigt, für den Gesundheitsschutz der Menschen im Rahmen der Euroregion.

Allgemein wird die Verbindung Tschechiens und der restlichen Euroregion hinsichtlich ihrer Kapazität als ausreichend angesehen, es muss aber an ihrer Verbesserung und ihrer Sicherheit gearbeitet werden. Die Lage der Euroregion zwischen zwei TEN-T Korridoren (Orient/East – Med und Baltic Adriatic) bietet die Gelegenheit zu deren Verbindung, z.B. indem die Autobahn A4 zwischen Breslau und Dresden und die parallelen Schienenstrecken genutzt werden. In diesem Fall sollten sich die umliegenden Städte und Gemeinden mitsamt Liberec um einen Hochgeschwindigkeitsanschluss an den so entstehenden Korridor bemühen. Im Idealfall wäre es angebracht, Liberec, Zittau und Görlitz mit Hochgeschwindigkeitsstrecken zu verbinden. Ein Potential für die Führung dieser Verbindung gibt es außer in Deutschland auch auf der polnischen Seite, und zwar wegen der weit auseinander liegenden Ortschaften und des Tagebaugebiets (im Falle seiner Revitalisierung). Genutzt werden kann auch der Bau zusätzlicher Brücken über die Neiße im Abschnitt zwischen Zittau und Görlitz.

Insbesondere sollte die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf tschechischer und polnischer Seite verstärkt werden, zum Beispiel auch durch den Aufbau neuer Achsen oder durch die Verlegung bestehender Strecken. Dort, wo die Verlegung von Strecken nicht möglich ist, sollte die Möglichkeit der Intensivierung der bestehenden erwogen werden. In diesem Rahmen bietet sich auch die Möglichkeit an, die grenzübergreifende Verkehrszusammenarbeit zwischen benachbarten Städten zu verstärken. Allgemein ist es angebracht, das hochwertige deutsche Verkehrsnetz in der Region zu nutzen und eine eventuelle Verbindung über dieses Netz umzusetzen. Ziele sollten die Beschleunigung des Verkehrs, die Erhöhung seiner Kapazität und Sicherheit sein. Die tschechische Seite kann auch bei der Überwindung administrativer und legislativer Hindernisse im Rahmen der einzelnen Staaten helfen und Bedarfsanalysen für die Euroregion ausarbeiten. Diese Hilfe ist insbesondere bei der Planung des Ausbaus oder der Erweiterung des Verkehrsnetzes in Schutzgebieten sinnvoll, von denen es auf der tschechischen Seite eine große Anzahl gibt.

# Drei Länder, ein Verkehrsraum

## Erst seit der EU-Osterweiterung wächst das Dreiländereck enger zusammen

Torsten Herbst

### 1. Freizügigkeit und Mobilität verbinden Regionen

Spätestens seit der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 liegt der Freistaat Sachsen in einer zentralen Verkehrslage in Europa. Der freie Warenverkehr und die Personenfreizügigkeit sind ohne Mobilität und ohne eine moderne Verkehrsinfrastruktur undenkbar. Mobilität über Grenzen hinweg ist jedoch keine Selbstverständlichkeit. Das zeigte die weitgehende Grenzschießung durch Polen und Tschechien im Frühjahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie. Lange LKW-Staus bildeten sich

#### Der Inter-City Express der Deutschen Bahn auf dem Dresdner Hauptbahnhof, Sachsen



Quelle: Nick Kee Son / Shutterstock.com

auf den Autobahnen vor den Grenzen. Tausende Berufspendler wurden daran gehindert, ihrer Arbeit nachzugehen, und zahlreiche Unternehmen auf allen Seiten der Grenze mussten auf etliche Mitarbeiter verzichten. Viele dieser Menschen wurden gezwungen, sich zwischen Job und Familie, Geld und Sicherheit oder zwischen Arbeit und Heimat zu entscheiden. Das zeigt einmal mehr, welche Schlüsselrolle Freizügigkeit und Mobilität in einer zusammengewachsenen europäischen Region haben.

## 2. Enge historische Verbindungen

Ein Blick in die Geschichte verrät, dass die Beziehungen im Dreiländereck zwischen Sachsen, Polen und Böhmen stets eng waren und gepflegt wurden. Fast 1 000 Jahre lang waren die Königreiche Sachsen und Böhmen sowie die Herzogtümer in Schlesien Teil des Heiligen Römischen Reichs deutscher Nation. Mit der Auflösung des Reichs waren das Königreich Sachsen, Schlesien als Teil von Preußen sowie Böhmen als Teil des österreichischen Kaiserreichs Teil des Deutschen Bundes. Nach dem preußisch-österreichischen Krieg von 1866 und der anschließenden Gründung des Deutschen Kaiserreichs 1871 wurde das Dreiländereck zur Grenzregion zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. Nach der Niederlage des deutschen und österreichischen Kaiserreichs im Ersten Weltkrieg und der anschließenden Auflösung der hohenzollernschen und habsburgischen Monarchien entstand erstmals ein Grenzverlauf zwischen Deutschland und der 1918 gegründeten Tschechoslowakischen Republik. Nach der Machtergreifung Hitlers stand die Grenzregion zwischen Sachsen, Böhmen und Schlesien schnell im Mittelpunkt der Weltgeschichte. So wurde die Tschechoslowakei durch das Münchener Abkommen im Jahr 1938 gezwungen, die böhmischen und mährischen Sudetengebiete an das Deutsche Reich abzutreten. Der darauffolgende Terror der Kriegsjahre legte ganz Mitteleuropa in Schutt und Asche.

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges standen die Chancen für eine schnelle wirtschaftliche Erholung in der Grenzregion zwischen Sachsen, Polen und der Tschechoslowakei denkbar schlecht. Millionen Menschen waren auf der Flucht oder wurden vertrieben. Die Ansiedlung neuer Bevölkerungsgruppen, das sozialistische Wirtschaftssystem und ein striktes sowjetisches Besatzungsregime verhinderten weitestgehend eine grenzübergreifende Kooperation. Zudem litt vor allem die Verkehrsinfrastruktur in der DDR unter der sowjetischen Reparationspolitik. Denn neben Industrieanlagen und Maschinen wurden auch rund 11.800 Kilometer Eisenbahngleise demontiert und in die UdSSR abtransportiert. Schätzungen zufolge belief sich der Wert der Demontagen in der sowjetischen Besatzungszone

auf 2,6 Milliarden US-Dollar, während in den drei westlichen Zonen Anlagen im Wert von nur 0,6 Milliarden US-Dollar demontiert wurden. In den kommenden 40 Jahren gelang es der DDR kaum, die dadurch entstandenen Lücken im Verkehrsnetz zu schließen. Zum einen fehlten im real existierenden Sozialismus dafür die finanziellen Mittel und Baumaterialien. Zum anderen führten politische Erwägungen der Staatspartei SED zur Fokussierung auf einige wenige Großprojekte im Verkehrsbereich, wie die Berliner S-Bahn oder die Bahnstrecke Berlin-Rostock.

Bereits kurz nach ihrer Gründung unterzeichnete die DDR im Juli 1950 zudem das Görlitzer Abkommen und akzeptierte damit die Oder-Neiße-Linie als „endgültige deutsch-polnische Staatsgrenze“. Infolge der Grenzziehung wurden zwischen der DDR und Polen rund 50 Dorfgemeinden und sieben Städte geteilt, drei bestehen als Doppelstädte. Der östliche Teil von Görlitz wurde zu Zgorzelec, und die neu entstandenen Sprachgrenzen sollten beide Länder für die kommenden Jahrzehnte weit voneinander entfernen. Trotz der häufig proklamierten „Bruderschaft“ der sozialistischen Staaten fand bis 1989 kein relevanter Ausbau der Verkehrswege zwischen den DDR-Bezirken Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) und Dresden sowie Polen und der damaligen Tschechoslowakei statt.

### 3. Die Verkehrsträger seit der Wiedervereinigung

Die Auswirkungen von sowjetischer Reparationspolitik und vier Jahrzehnten Sozialismus ließen sich Ende der 1980er Jahre am Zustand der Verkehrsinfrastruktur besonders eindrücklich beobachten. Verschlossene Straßen sowie marode Schienen und Brücken prägten nach der Wiedervereinigung nicht nur den Verkehr innerhalb der neuen Länder, sondern auch die grenzübergreifenden Verbindungen zwischen Sachsen, Polen und der Tschechoslowakischen, später Tschechischen Republik. Zwar verfügte die späte DDR mit rund 14.000 Kilometern über das dichteste Schienennetz Europas, ein leistungsfähiger Schienenverkehr war aufgrund des miserablen Zustands aber nur äußerst bedingt möglich. Nur etwa ein Drittel der Strecken war mehrgleisig, gerade einmal rund ein Viertel war elektrifiziert, zwei Drittel der Stellwerke stammten noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, und knapp die Hälfte aller Eisenbahnbrücken waren älter als 85 Jahre und mitunter baufällig.

Mit der deutschen Wiedervereinigung entstand an der sächsisch-polnischen und der sächsisch-tschechischen Grenze zudem eine „harte“ EU-Außengrenze mit intensiven Kontrollen, die die Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen auch im grenzüberschreitenden Verkehr lange erschwerte. Eine verstärkte

grenzübergreifende Zusammenarbeit kam erst schrittweise in Gang. Mit der Unterzeichnung der „Gemeinsamen Erklärung über Zusammenarbeit“ am 5. Dezember 1992 bildete sich eine erste Grundlage für die neue sächsisch-tschechische Kooperation. Ziel der Erklärung war unter anderem auch der Ausbau leistungsfähiger Straßen- und Schienenverbindungen. So nahm man sich vor, künftig alle zehn Kilometer einen Grenzübergang zu errichten. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, die jährlich alternierend in Sachsen und Tschechien tagt, sollte zudem über Fortschritte beraten werden.

Die Grundlage der Zusammenarbeit zwischen Sachsen und der Woiwodschaft Niederschlesien bilden die „Gemeinsamen Erklärungen über Zusammenarbeit“ vom 17. September 1999 und 2. Mai 2000. Genau wie mit den Nachbarn in Tschechien wurde auch hier eine einmal jährlich wechselweise tagende niederschlesisch-sächsische Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Im Verlauf der 1990er Jahre entstanden zudem zwischen Polen, Tschechien und dem Freistaat die sogenannten „Europaregionen“. Insbesondere auf Ebene der Landkreise ergaben sich damit weitere Foren der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. In den vier Europaregionen Neiße, Elbe/Labe, Erzgebirge und Egrensis werden seitdem unter anderem auch Themen des grenzübergreifenden Verkehrs diskutiert. Im Rahmen all dieser Formate gelang es im Laufe der 1990er und 2000er Jahre, weite Teile des Modernisierungsstaus bei der Verkehrsinfrastruktur aufzuholen.

Mit der EU-Osterweiterung im Mai 2004 und dem Beitritt von Polen und Tschechien zum Schengen-Raum im Dezember 2007 rückte die sächsische Grenzregion schließlich in die Mitte des vereinten Europas. Nicht nur der Wegfall der Grenzkontrollen, sondern auch die mit dem Beitritt verbundene Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt führten daraufhin zu einer deutlichen Zunahme des Grenzverkehrs. Doch selbst nach dem Wegfall der Grenzkontrollen erschwerte der Investitionsstau bei Straßen und Schienen noch häufig das Reisen.

### 3.1 Straße

Nach der Wiedervereinigung kam es in Sachsen, ebenso wie in den meisten ehemaligen sozialistischen Staaten, zu einer starken Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße. Insbesondere die Straßenverkehrsinfrastruktur im Grenzgebiet zu Polen und Tschechien konnte diesen Mehrverkehr kaum aufnehmen. So wurden im Jahr 1993 am Grenzübergang Zinnwald an der Bundesstraße 170 täglich durchschnittlich 820 Lastkraftwagen abgefertigt. Zudem gab es entlang der rund 450 Kilometer langen Grenze zwischen Tschechien und Sachsen

nur 16 Grenzübergänge für Kraftfahrzeuge. Um insbesondere das Erzgebirge vom schweren Lkw-Verkehr zu entlasten, wurde von 1994 bis 2004 zwischen Dresden und Lovosice (Lobositz) zusätzlich die sogenannte „Rollende Landstraße“ betrieben. Diese Form der Verkehrsverlagerung auf die Schiene erwies sich jedoch nicht als zukunftsfähig.

Dem Ausbau der Verkehrswege kam vor diesem Hintergrund in den Nachwendjahren eine besondere Bedeutung zu. Heute können Pkws die Grenze an insgesamt 42 Grenzübergängen überqueren – 33 zur Tschechischen Republik und neun zu Polen. Für den Personenverkehr haben sich die grenzüberschreitenden Verbindungen damit schon heute deutlich verbessert. Für den Güterverkehr wurden an mehreren Grenzübergängen zudem höhere Tonnagebelastungen ermöglicht.

Von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Straßeninfrastruktur zwischen Sachsen und Tschechien war der Ausbau der grenzüberschreitenden Autobahn A17/E55 zwischen Dresden und Prag. Obwohl erste Planungen einer solchen Verbindung noch aus den 30er Jahren stammten, wurden sie im kommenden halben Jahrhundert nie ernsthaft vorangetrieben. Dies geschah erst nach dem Zusammenbruch des Ostblocks. Zu den ersten Befürwortern der Verbindung gehörte damals auf deutscher Seite die Jungliberale Aktion Sachsen (JuliA), die Mitte der 1990er Jahre mit ihrer Plakatkampagne „Frühstücken in Prag“ die Vorteile der Strecke ins Blickfeld der Öffentlichkeit rückte.

Nach der Eröffnung im Dezember 2006 konnte sowohl der Güter- als auch der Tourismusverkehr deutlich verbessert werden. Im Jahr 2017 wurde mit dem Lückenschluss zwischen Bilinka und Řehlovice (Groß Tschochau) zudem das letzte zwölf Kilometer lange Teilstück auf tschechischer Seite fertiggestellt. Und auch die Autobahn A4 endete vor der Friedlichen Revolution noch in Bautzen. Der Ausbau in den Nachwendjahren ermöglicht heute eine durchgehende Verbindung über Görlitz bis nach Polen.

Im öffentlichen Nahverkehr auf der Straße bestehen grenzüberschreitende Verbindungen in die Nachbarländer Polen und Tschechien heute nur vereinzelt. Im Tarifbereich des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) zählen hierzu zum Beispiel die Buslinien zwischen Zittau und Petrovice (Petersdorf) oder die innerstädtische Buslinie P zwischen Görlitz und Zgorzelec. Im Bereich des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) starten einige Buslinien an der sächsischen Landesgrenze in Richtung Tschechien.

### 3.2 Schiene

Wie in der gesamten ehemaligen DDR befand sich auch das Schienennetz im Freistaat Sachsen nach der Wiedervereinigung in einem desolaten Zustand. Analog zur Straße mussten auch auf der Schiene seitdem Milliarden in Aus- und Neubau sowie Modernisierung investiert werden. In ganz Sachsen wurden inzwischen hunderte Bahnkilometer stillgelegt, während auf anderen Strecken Gleise, Signalanlagen, Weichen und Brücken umfassend modernisiert wurden. Jüngstes Beispiel dieser Entwicklung ist die Inbetriebnahme der neu elektrifizierten und zweigleisig ausgebauten Strecke von Knappenrode und Horka über die Neiße nach Węglińiec (Kohlfurt) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Über diese Bahnlinie soll zukünftig ein Großteil des deutsch-polnischen Güterverkehrs abgewickelt werden. Und auch der europäische Kernnetzkorridor von Hamburg über Berlin und Prag nach Südosteuropa wurde umfassend modernisiert und damit in das trans-europäische Verkehrsnetz eingebunden. So war die Strecke zwischen Dresden, Pirna und Prag Bestandteil der Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003. Im Juni 1995 schlossen Deutschland, Tschechien und Österreich ein Abkommen über den Ausbau der Strecke. In dessen Folge wurden unter anderem auf dem Abschnitt Dresden–Pirna zwei neue Gleise für den Fernverkehr gebaut. Die Fertigstellung erfolgte im Dezember 2004.

Gleichwohl besteht bei der grenzübergreifenden Schieneninfrastruktur weiterhin großer Nachholbedarf. So ist heute beispielsweise nur einer von drei Grenzübergängen zwischen Sachsen und Polen elektrifiziert. An der Grenze zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik steht mit dem Bahnübergang bei Schöna/Dolní Žleb (Niedergrund) ebenfalls nur ein Bahnübergang unter Fahrstrom. Alle anderen acht Strecken können auch im Jahr 2020 nur mit Diesel-Loks befahren werden. Und auch die 103 Kilometer lange Trasse von Dresden bis nach Görlitz ist bis heute nicht elektrifiziert. Keine einzige grenzüberschreitende Eisenbahnstrecke ist heute im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit mindestens 200 Kilometern pro Stunde befahrbar.

Aufgrund des anhaltenden Modernisierungsstaus sowie der peripheren Lage der Grenzregion sind umstiegsfreie Fernverkehrsverbindungen im Dreiländereck bis heute eine Seltenheit. Zwischen Sachsen und Polen verkehrten von 2008 bis 2015 drei Zugpaare des sogenannten Dresden-Wrocław (Breslau)-Expresses, bis dieser aus Kostengründen eingestellt wurde. Nur auf der Strecke zwischen Dresden und Prag gibt es seit der Wiedervereinigung ein durchgängiges Fernverkehrsangebot. Die Züge der tschechischen Staatsbahn České Dráhy und der ungarischen

Staatsbahn MAV verkehren dort zeitweise im Zweistundentakt. Seit diesem Jahr verkehrt zudem eine tägliche Railjet-Verbindung der České Dráhy und der Österreichischen Bundesbahnen auf der Route Berlin–Dresden–Prag–Wien–Graz.

Ähnlich wie auf der Straße besteht auch das Nahverkehrsangebot auf der Schiene aus drei weitestgehend getrennten, nationalen Teilen. Ausnahmen im Bereich des ZVON bilden etwa die Regionalbahnlinie 1 von Dresden über Görlitz nach Zgorzelec oder die Regionalbahnlinie 2 von Dresden über Zittau nach Liberec (Reichenberg). Südlich von Dresden verkehrt zudem die Regionalbahnlinie 20 über Bad Schandau nach Děčín (Tetschen). Im Vogtland fahren die Regionalbahnen 1, 2 und 5 grenzübergreifend. Kooperationen auf Ebene der Tarifverbünde leisten darüber hinaus einen Beitrag, das grenzübergreifende Mobilitätsangebot zu verbessern. So können Fahrgäste mit dem sogenannten Elbe-Labe-Ticket fast alle Busse und Bahnen im gesamten Verbundraum des Verkehrsverbundes Oberelbe sowie im tschechischen Bezirk Ústí nad Labem (Aussig) nutzen.

### 3.3 Wasser

Lange Zeit war auch die Elbe eine der wichtigsten Verbindungen für den Güterverkehr zwischen Sachsen und Böhmen. Inzwischen ist der Fluss als Gütertransportweg jedoch so gut wie bedeutungslos. Während im Jahr 2010 noch 781.000 Tonnen durch Binnenschifffahrt mit Start oder Ziel in Sachsen transportiert wurden, waren es 2018 nur noch 119.000 Tonnen, also weniger als ein Sechstel. Zudem war die Elbe in den Jahren 2018 und 2019 aufgrund der Trockenheit gut die Hälfte des Jahres nicht befahrbar. Abhilfe schaffen soll eine seit langem geplante Staustufe im tschechischen Děčín (Tetschen). Ob und wann das Projekt jedoch Realität wird, lässt sich derzeit nicht sagen.

### 3.4 Luftverkehr

Der Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur in den Nachwendejahren hat auch auf die Anbindung der Flughäfen im Dreiländereck positive Auswirkungen. Während jedoch die Fluggastzahlen an den sächsischen Flughäfen in Leipzig und Dresden stagnieren, feierte der Flughafen in Prag in den vergangenen Jahren einen Passagierrekord nach dem anderen. So verdoppelte sich das Fluggastaufkommen seit 2003 und lag im Jahr 2018 bei rund 16,8 Millionen Passagieren. Zum Vergleich: In Dresden und Leipzig wurden im selben Jahr nur rund 4,2 Millionen Passagiere abgefertigt. Obwohl die Corona-Pandemie dieser Entwicklung ein jähes

Ende bereitet hat, bleibt der Prager Flughafen auch zukünftig für Reisende aus Sachsen attraktiv. Dieser hat für seine Größe ein sehr attraktives Angebot und ist mit Lufthansa, Swiss oder KLM bestens an internationale Drehkreuze angebunden. Und auch der nur rund 200 Kilometer östlich von Görlitz liegende Flughafen Wrocław (Breslau) ist aus Ostsachsen schnell erreichbar.

#### 4. Ausblick und Fazit

Nach einem kurzen Blick in die Geschichte lässt sich konstatieren: Das Mobilitätsangebot in der Dreiländerregion war zwar noch nie so gut wie heute, gleichzeitig liegt es noch weit hinter den grenzüberschreitenden Verbindungen in Süddeutschland und Westdeutschland zurück. So braucht man heute mit dem Zug für die doppelt so lange Strecke von Frankfurt am Main bis Paris etwa genauso lange wie von Dresden bis nach Wrocław (Breslau). Und während man heute die über 300 Kilometer zwischen Brüssel und Frankfurt am Main in rund drei Stunden Bahnfahrt bewältigt, benötigt man für die knapp über 100 Kilometer lange Verbindung zwischen Dresden und Prag fast genauso lange.

Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene entfalten die Investitionen seit 1990 vielerorts ihre Wirkung. Gleichwohl besteht verkehrsträgerübergreifend auch weiterhin großer Investitionsbedarf. Denn bessere Verkehrsverbindungen zwischen Sachsen, Polen und Tschechien sind nicht nur die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum, sie sind vor allem auch die tragenden Säulen für sozialen Austausch und kulturelle Beziehungen in den Grenzregionen.

Auf der Straße geht es in Zukunft vor allem darum, das erwartete Wachstum im Güterverkehr aufnehmen zu können. So gehen Prognosen davon aus, dass bis 2030 der Güterverkehr von und nach Polen um 27 Prozent, in die und aus der Tschechischen Republik um 56 Prozent zunehmen wird. Zudem wird auch der beschlossene Kohleausstieg die Lausitz vor große wirtschaftliche Herausforderungen stellen und daher ebenso umfassende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erfordern. In Ostsachsen muss es deshalb vor allem darum gehen, den beschlossenen sechsspurigen Ausbau der A4 zeitnah zu realisieren. Genauso gilt es, endlich die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz zu beschleunigen, auf die die Region bereits seit 2003 wartet. Dies ist die Voraussetzung für ein mögliches Bahnfernverkehrsangebot nach Wrocław (Breslau) oder auch Kraków (Krakau). Und auch die Elektrifizierung weiterer Grenzübergänge nach Polen und Tschechien ist weiterhin für mehr Flexibilität im Schienennetz von großer Bedeutung.

Im Personenverkehr liegt das größte Potential für die Zukunft im Aus- und Neubau der Bahnstrecke von Dresden nach Prag. Nachdem die Absichtserklärung über den Bau einer leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsstrecke bereits im Februar 2009 zwischen der Sächsischen Staatsregierung und der Regierung der Tschechischen Republik unterschrieben wurde, laufen inzwischen die Vorplanungen für die Trasse auf Hochtouren. Experten gehen jedoch davon aus, dass die Strecke frühestens Ende der 2030er Jahre fertiggestellt wird. Die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag soll sich dann von rund zweieinhalb auf nur noch eine Stunde reduzieren. Gemeinsam mit der Republik Österreich und der Tschechischen Republik beabsichtigt die Bundesregierung gegenwärtig zudem den Abschluss einer Absichtserklärung über den Ausbau weiterer Streckenabschnitte auf dem Korridor Berlin–Prag–Wien. Sowohl Prag als auch Wien könnten damit noch deutlich näher an den Freistaat Sachsen heranrücken.

# Das Infrastruktur- und Verkehrsnetz des mit Deutschland und Tschechien benachbarten polnischen Grenzgebiets

## Diagnose und Herausforderungen

Krzysztof Feret

Das Ziel dieser Studie ist, die wichtigsten Herausforderungen bei der Modernisierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Bereich zweier polnischer Woiwodschaften zu ermitteln: Lebus und Niederschlesien (siehe Abb 2). Diese Woiwodschaften liegen dem Grendreieck „Deutschland-Tschechien-Polen“ am nächsten und entscheiden wohl am stärksten über das polnische Potenzial unmittelbarer grenzübergreifender Beziehungen. Zukünftige Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sollten die Verkehrsanbindung von Orten mit dem größten Entwicklungspotenzial verbessern und vom Verkehr ausgeschlossene Gebiete beseitigen. Dies umfasst alle Verkehrsträger, die vorhandenen und die in diesem Gebiet potenziell nutzbaren. Bei der Arbeit an dieser Studie nutzte der Autor sein Wissen und Daten, die in nationalen und regionalen öffentlichen Statistiken zugänglich sind.

### Ausgewählte Merkmale des Grenzgebiets

Das Verkehrssystem eines bestimmten Gebiets wird gewöhnlich von drei Hauptfaktoren geprägt: der Verteilung des Besiedlungsnetzes, der Standortverteilung der Unternehmen, die das Bruttoinlandsprodukt (BIP) erwirtschaften, und der räumlichen Verteilung des Touristenverkehrs.

In der **Woiwodschaft Lebus** (auf der Karte mit der Nummer „1“ gekennzeichnet) lebten Mitte 2019 etwas mehr als 1 Million Menschen (1.013.031), die 2,6 Prozent der polnischen Bevölkerung ausmachten. Die Einwohnerzahl geht aufgrund der Bevölkerungsmigration und der niedrigen Geburtenrate strukturell zurück. Über 60 Prozent der Menschen leben im südlichen Teil der Woiwodschaft Lebus, haupt-

sächlich in der Subregion Zielona Góra (Grünberg), wo die Bevölkerungsdichte auch am höchsten ist. Der Rest lebt im nördlichen Teil um Gorzów Wielkopolski (ehem. Landsberg an der Warthe).

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Woiwodschaft Lebus pro Einwohner betrug 82,3 Prozent des Landesdurchschnitts und wurde von Unternehmen erwirtschaftet, von denen 60 Prozent in der südlichen Subregion – um Zielona Góra (Grünberg) und in den Landkreisen (Powiaty) entlang der südlichen Grenze der Woiwodschaft – ansässig waren. Die restlichen 40 Prozent der Unternehmen waren in der Subregion um Gorzów (Landsberg) im nördlichen Teil tätig. Sie waren am stärksten in Gorzów Wielkopolski selbst und im gleichnamigen Landkreis konzentriert.

Abb. 2 | Das Gebiet Polens mit den Nummern der analysierten Woiwodschaften



Quelle: Encyclopædia Britannica,

<https://www.britannica.com/place/Poland#/media/1/466681/61691>, 30.09.2020

Die Woiwodschaft Lebus zeichnet sich durch einen besonderen ökologischen Reichtum aus, darunter viele Wälder, Seen und eine üppige Fauna und Flora. Die natürliche Umgebung der Woiwodschaft ist nur geringfügig durch den Menschen verändert und nur wenig verschmutzt. Fast 40 Prozent der Fläche der Woiwodschaft sind gesetzlich geschützte Gebiete und über 25 Prozent gehören dem Netz Natura 2000 an. Die Tourismusinfrastruktur ist in der Woiwodschaft Lebus uneinheitlich verteilt und räumlich stark konzentriert. Die meisten Hotels und Touristenunterkünfte (über 60 %) befinden sich im nördlichen und zentralen Teil der Woiwodschaft.

Die **Woiwodschaft Niederschlesien** – auf der Karte mit der Nummer „2“ gekennzeichnet – wird von fast 3 Millionen Menschen bewohnt, die 7,6 Prozent der polnischen Bevölkerung ausmachen. In Bezug auf die Bevölkerungszahl belegt die Woiwodschaft den 5. Platz im Land. Die Bevölkerung konzentriert sich auf Breslau (Powiaty: Oleśnica, dt.: Oels), Trzebnicki (Trebnitz), Środa (Neumarkt) und Breslau), Legnica und Głogów (Powiaty: Głogów (Glogau), Legnica (Liegnitz) und Lubiński (Lüben)) sowie auf die Gemeinden der Vorstadtzonen von Bolesławiec (Bunzlau) und Jelenia Góra (Hirschberg). Dies belegt einen anhaltenden und deutlichen Prozess der Stadtflucht in die wichtigsten städtischen Ballungsgebiete der Region. Entvölkerungsprobleme treten dagegen im südlichen Teil von Niederschlesien (Gebirgs- und Vorgebirgsgebiete) und in einem Teil des Nordens der Region (Powiaty: Górowski/Górowo und Milicki/Militsch) auf.

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Woiwodschaft Niederschlesien betrug pro Einwohner 110,5 Prozent des Landesdurchschnitts (womit die Region den 2. Platz unter den polnischen Woiwodschaften belegte) und 76 Prozent des europäischen Durchschnitts. Folgende Subregionen wiesen das höchste BIP pro Kopf auf: die Stadt Breslau sowie die Subregionen Liegnitz-Glogau und Breslau. Das niedrigste BIP pro Einwohner wurde in folgenden Teilregionen verzeichnet: Wałbrzyski (Waldenburg) und Jeleniogórski (Hirschberg).

Im Jahr 2018 konzentrierte sich der größte Touristenverkehr in Niederschlesien auf Breslau und die Gebirgskreise (Sudeten). In den Jahren 2016–2018 stieg die Besucherzahl in Niederschlesien um fast 20 Prozent. Der größte Anstieg der Touristenzahlen war in den grenzanliegenden Powiaty (insbesondere Zgorzelec/Görlitz) und in den Powiaty im zentralen Teil der Region zu verzeichnen.

Ein Vergleich der beiden Woiwodschaften bei den das Verkehrssystem bestimmenden Faktoren führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- a) Beide Woiwodschaften haben ein ungleichmäßig verteiltes Siedlungsnetz mit einer Tendenz zur Verdichtung in den größten Städten und deren Umfeld.
- b) Die Standorte der Unternehmen fallen mehr oder weniger mit der Verteilung des Siedlungsnetzes zusammen, wodurch starke Einzugsgebiete entstehen.
- c) Der Touristenverkehr stellt ein separates Einzugsgebiet dar und entspricht kaum dem Siedlungsnetz oder den Standorten der wirtschaftlichen Einheiten.

Beide Woiwodschaften unterscheiden sich erheblich in Hinsicht auf ihr Potenzial und seine Nutzung. Die Woiwodschaft Niederschlesien ist flächenmäßig deutlich größer, erwirtschaftet einen höheren BIP-Wert pro Einwohner (auch über dem polnischen Landesdurchschnitt) und ist touristisch besser entwickelt.

### **Straßennetz**

In den letzten zehn Jahren wurde das Straßennetz in der Woiwodschaft Lebus um ca. 10 Prozent verlängert. Es gibt rund 12 Prozent mehr Nationalstraßen (einschließlich Autobahnen und Schnellstraßen) als vor 10 Jahren, während es rund 31 Prozent mehr Stadtstraßen gibt. Zu dieser Zeit wurden fast keine Woiwodschafts- und Powiatstraßen gebaut. Andererseits hat die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge um 40 Prozent und der Umfang der im internationalen Verkehr transportierten Güter sogar um 80 Prozent zugenommen. Durch die Woiwodschaft verlaufen ein Abschnitt der Autobahn A2 von Ost nach West und ein Abschnitt der Schnellstraße S3 von Norden nach Süden. Im Jahr 2019 befanden sich 56 Prozent der Nationalstraßen in gutem, jedoch satte 26 Prozent in schlechtem Zustand, d. h. sie bedurften sofortiger Reparaturen. Die Nationalstraße Nr. 27, die den Powiat Żarski (Sorau) mit der Hauptstadt der Woiwodschaft, Zielona Góra (Grünberg), verbindet, befindet sich in schlechtem Zustand. Die Verkehrsanbindung einzelner Städte ist sehr unterschiedlich. Die Entfernung zwischen den beiden größten Städten wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104 km/h zurückgelegt, während weiter entfernte Städte mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 58 bis 78 km/h erreicht werden können.

In der Woiwodschaft Niederschlesien sind in den letzten 10 Jahren etwa 10 Prozent mehr Straßen entstanden. Neue Nationalstraßen (einschließlich Autobahnen und Schnellstraßen) wurden kaum gebaut (ca. 2 %), während die Länge der

Gemeindestraßen um 35 Prozent zunahm. Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge und das Volumen der im internationalen Verkehr transportierten Güter nahmen ähnlich schnell zu wie in der Woiwodschaft Lebus. Derzeit verlaufen ein Abschnitt der Autobahn A4 von Ost nach West und Abschnitte der Schnellstraßen S3, S5 und S8 von Nord nach Süd durch die Woiwodschaft. 2019 befanden sich 55 Prozent der Nationalstraßen in gutem und 19 Prozent in schlechtem Zustand, d. h. sie bedurften sofortiger Reparaturen. Der südliche Teil der Woiwodschaft ist deutlich weniger vom Nationalstraßennetz abgedeckt. Abschnitte dieser Straßen befinden sich noch in Planung oder in der Vorbereitungsphase. Vom abgelegenen Kłodzko/Glatz erreicht man Breslau daher mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von höchstens 65 km/h.

Es ist hervorzuheben, dass Autobahnen und Schnellstraßen vor allem zwischen den großen Zentren (Metropolen, Woiwodschaftshauptstädten) einen hohen Mehrwert bieten und die Sicherheit des Durchgangsverkehrserhöhen. Sie stellen jedoch keine direkte Garantie für die lokale Entwicklung dar. Große Investitionen in die Infrastruktur haben weder Einfluss auf die finanzielle Situation der Gemeinden noch auf die Besiedlung in ihrem Gebiet oder den Zustand der lokalen Unternehmen. Auch neue Investitionen ziehen sie kaum an (hier ist der Hauptfaktor die Entfernung zu einer Großstadt). Ebenso gibt es keine wesentlichen Auswirkungen von Schnellstraßen auf die Verkehrssicherheit auf lokalen Straßen oder in Städten (mit Ausnahme der Abschnitte, die Umgehungsstraßen bilden). Das Konzept der Autobahnen und Schnellstraßen sollte daher stärker die anderen Straßen im Bereich der Bauvorhaben umfassen (hauptsächlich solche, die an Verkehrsknotenpunkte anbinden). Es besteht Bedarf an einer größeren Vereinheitlichung der Investitionsprogramme auf verschiedenen Ebenen, damit gute Straßenanbindungen zu einer der Großstädte gleichzeitig zur Verbindung mit einem lokal gut vernetzten Straßensystem werden.

## **Nutzung von Eisenbahnlinien und Bahnverbindungen**

Im Jahr 2018 waren in der Woiwodschaft Lebus 912 km Eisenbahnstrecken in Betrieb, davon 45 Prozent zwei- oder mehrgleisige Strecken. Seit 2010 hat sich die Gesamtlänge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken um 6 Prozent verringert. Dieser Rückgang betraf hauptsächlich eingleisige Strecken. Die derzeitige Abdeckung des Gebiets der Woiwodschaft Niederschlesien mit Eisenbahnlinien beträgt 6,5 km pro 100 km<sup>2</sup> Fläche. Die meisten Einwohner der Woiwodschaft geben die Bahn als bevorzugtes öffentliches Verkehrsmittel an. Das derzeitige An-

gebot der Bahnbetreiber ist jedoch häufig der Grund für den Verzicht auf diesen Verkehrsträger aufgrund fehlender Verbindungen oder ihrer geringen Anzahl, des nicht den Bedürfnissen angepassten Fahrplans sowie langer Fahrzeiten und fehlender Anschlüsse an den Verkehrsknotenpunkten.

### Der Neißeviadukt in Görlitz, Sachsen, mit Blick auf Polen



Quelle: Horst Bingemer / Shutterstock.com

In der Woiwodschaft Niederschlesien wurden 2018 insgesamt 1 695 km Eisenbahnstrecken genutzt, von denen mehr als die Hälfte eingleisig waren. Seit 2010 hat sich die Gesamtlänge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken um 4 Prozent verringert, hauptsächlich handelt es sich dabei um eingleisige Strecken. Die derzeitige Abdeckung der Woiwodschaft Niederschlesien mit Eisenbahnlinien beträgt 8,5 km pro 100 km<sup>2</sup> Fläche. Die meisten Bahnstrecken wurden vor mehr als 100 Jahren gebaut und später modernisiert (teilweise elektrifiziert). Im Jahr 2019 stieg die Zahl der mit der Bahn beförderten Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um 21,7 Prozent. Das Angebot an Bahnverbindungen für den Personenverkehr innerhalb der Woiwodschaft wurde erweitert. Grenzübergreifende Verbindungen bestehen in die Regionen Liberec und Hradec Kralové in Tschechien sowie nach Görlitz und Dresden in Deutschland. Es wurden auch die Verbindungen der Breslauer Stadtbahn (Wrocławska Kolej Aglomeracyjna) ausgebaut.

## **Flughäfen und Flugbetrieb**

Im Bereich der beiden Grenzwoiwodschaften gibt es zwei Flughäfen mit Linienverkehr. Im Jahr 2019 wurden auf dem Flughafen Zielona Góra-Babimost etwas mehr als 33 000 Passagiere mit 868 Flügen abgefertigt. Der Flughafen in Zielona Góra bietet nur Verbindungen nach Warschau an – zwei Flüge pro Tag.

In weitaus größerem Maßstab wird der Flughafen Wrocław-Strachowice betrieben. 2019 fertigte er rund 3,5 Millionen Passagiere bei über 27.000 Flügen ab. Es ist dies der viertgrößte Flughafen in Polen. Das Verbindungsnetz besteht hier aus mehreren Dutzend europäischen Zielorten, die von Normal- und Billigfluggesellschaften sowie europäischen und afrikanischen Charterlinien angefliegen werden.

## **Binnenschifffahrt**

Die Binnenschifffahrt in Polen ist von marginaler Bedeutung. Sie befördert nur etwa 0,3 Prozent des Frachtvolumens des gesamten Landverkehrs. Die Selbstverwaltungen beider Woiwodschaften planen die Modernisierung der Oder-Wasserstraße E30 und der Internationalen Wasserstraße E70 (Warthe, Netze) mit dem Bau von Uferinfrastruktur, Häfen und Anlegestellen sowie der Schaffung von Logistikzentren, die verschiedene Transportmittel verbinden (Knotenpunkte eines integrierten Verkehrssystems).

## **Fazit**

Die vorliegende Beschreibung des Zustands der Verkehrsinfrastruktur zweier an Deutschland und Tschechien grenzender polnischer Woiwodschaften berechtigt zu folgenden Schlussfolgerungen:

1. Es besteht weiterhin die Möglichkeit, die Verkehrsverbindungen insbesondere in Randgebieten zu verbessern, hauptsächlich durch den Ausbau des Netzes von Powiat- und Woiwodschaftsstraßen, die zu Zubringern für Autobahnen und Schnellstraßen werden.
2. Es ist unbedingt erforderlich, das Potenzial des Schienenverkehrs zu stärken, sowohl der Stadtbahn als auch der Regionalbahnen, die den Verkehr mit Touristengebieten abwickeln. Daher ist es notwendig, konsequent in die Sanierung von Eisenbahnstrecken sowie in den Kauf und die Inbetriebnahme der sogenannten „Schienenbusse“ mit geringen Schadstoffemissionen zu investieren.

3. Der Flughafen Zielona Góra-Babimost ist dauerhaft unrentabel. Seine Zukunft wird davon bestimmt, ob er bedeutend höhere Einnahmen als jetzt aus anderen Quellen als Flugoperationen erwirtschaften kann, sonst wird er in einigen Jahren stillgelegt.
4. Die Binnenschifffahrt wird trotz der Pläne der lokalen Behörden in beiden Woiwodschaften weiterhin keine bedeutende Rolle spielen. Die mögliche Entwicklung dieser Verkehrsart muss das Ergebnis der Politik der polnischen Regierung sein und hängt direkt von der umfassenden Verbesserung der Schiffbarkeit polnischer Flüsse über ihre gesamte Länge ab.

Nach Ansicht des Verfassers bilden die vorgestellten Schlussfolgerungen die Hauptrichtungen für die Entwicklung und Finanzierung des Verkehrsnetzes im polnischen Teil des Grenzdreiecks „Deutschland - Tschechien - Polen“. Dies sollte wiederum zu einer Verbesserung der Verkehrsanbindung dieses Gebiets und der Lebensqualität seiner Bewohner führen.

# Über die Autoren



## Mgr. Ladislav Bobr

ist am Lehrstuhl für Geographie der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Jan-Evangelista-Purkyně-Universität Ústí nad Labem tätig und zugleich Doktorand am Lehrstuhl für Sozialgeographie und Regionalentwicklung der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Karlsuniversität Prag. Er spezialisiert sich auf Landschaftsforschung und -aspekte. Außerdem widmet er sich den Themen Verkehr und Tourismus mit Schwerpunkt auf den Automobilismus.



## Krzysztof Feret

ist Doktor der Wirtschaftswissenschaften, Experte für Logistik und Transport, Supply-Chain-Analyst, langjähriger akademischer Dozent und Unternehmensberater, Teilnehmer mehrerer internationaler Forschungsprojekte, Ratsmitglied im Sejmik der Woiwodschaft Karpatenvorland und Freiwilliger des Großen Orchesters der Weihnachtshilfe in Polen.



## Torsten Herbst MdB

geboren 1973 in Dresden, studierte in Dresden und Liverpool International Business Studies. Der Diplom-Kaufmann (FH) arbeitete im Anschluss in verschiedenen Positionen in Marketing und strategischer PR. 2004 bis 2014 war Herbst Parlamentarischer Geschäftsführer der sächsischen FDP-Fraktion. Seit 2017 ist er Obmann der FDP-Bundestagsfraktion im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

# Quellen

## Infrastruktur und Verkehr im Dreiländereck Tschechien – Deutschland – Polen

Ladislav Bobr

**BEZIRKSVERWALTUNG LIBEREC** (2020): *Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021-2027*. Liberec: Liberecký kraj (30.08.2020), Zugänglich unter: <https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/getFile/case/show/id:1078565/2020-06-29%2011:30:37.000000>.

**BÍNA, J.** (2010): *Potenciál cestovního ruchu v České republice*. Brünn: ÚÚR (30.08.2020). Zugänglich unter: <https://www.uur.cz/default.asp?ID=3690>.

**ČT 24** (2020a): *Děti Země i občané z Dluhonic. Padlo devět odvolání proti územnímu řízení přerovské D1*. Prag: ČT 24 (30.08.2020), Zugänglich unter: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3022928-deti-zeme-i-obcane-z-dluhonic-padlo-devet-odvolani-proti-uzemnimu-rizeni-prerovske>.

**ČT 24** (2020b): *Vyvlástit, začít stavět dálnici a pak se teprve přit s vlastníky? Zatím neprůchodné, hodnotí šéf dopravního podvýboru*. Prag: ČT 24 (30.08.2020), Zugänglich unter: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3043805-vyvlastnit-zacit-stavet-dal-nici-a-pak-se-teprve-prit-s-vlastniky-zatim-nepruchodne>.

**EUROREGION SILESIA** (2020): *Programy EU na podporu přeshraniční spolupráce*. Opava: Euroregion Silesia-CZ (30. 8. 2020), Zugänglich unter: [http://www.euroregion-silesia.cz/show\\_text.php?id=programy-EU&show\\_menu=59](http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=programy-EU&show_menu=59).

**EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA** (2020a): *Základní údaje. Liberec: Euroregion Nisa* (30. 8. 2020), Zugänglich unter: <http://www.ern.cz/index.php?D=245>.

**EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA** (2020b): *Strategie Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa 2014-2020*. Liberec: Euroregion Nisa (30. 8. 2020), Zugänglich unter: <http://ern.cz/index.php?D=248>.

**HAMPL, M., MARADA, M.** (2015): *Sociogeografická regionalizace Česka*. Geografie, 120, Nr. 3, S. 397–421.

**TSCHECHISCHES STATISTIKAMT** (2018): *Euroregion Neisse-Nisa-Nysa – 2016*. Prag: ČSÚ (30.08.2020), Zugänglich unter: <https://www.czso.cz/csu/czso/33021417kartogramy>.

**VELKÝ ŠENOV** (2020): *Šluknovský výběžek*. Velký Šenov: Město Velký Šenov (30.08.2020), Zugänglich unter: <https://www.velkysenov.cz/mesto/sluknovsky-vybezek/>.

# Nützliche Links

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit  
[www.freiheit.org](http://www.freiheit.org)

Institute for Politics and Society  
[www.politikaspolecnost.cz](http://www.politikaspolecnost.cz)

Landestourismusverband Sachsen e.V.  
[www.ltv-sachsen.de](http://www.ltv-sachsen.de)

Nowoczesna  
[www.nowoczesna.org](http://www.nowoczesna.org)

Wilhelm-Külz-Stiftung  
[www.kuelz-stiftung.de](http://www.kuelz-stiftung.de)

## Dreiländereck Tschechien – Deutschland – Polen



Quelle: mitifoto / Shutterstock.com

