



# Regionsbezogene Territoriale Folgenabschätzung Ostbrandenburg – Westpolen am Beispiel grenzüberschreitender Schienenverbindungen

## Pilotprojekt Ostbahn - Strecke 203

### Endbericht | Teil A

Erich Dallhammer, Roland Gaugitsch, Bernd Schuh · ÖIR GmbH  
Michael Göbel · Regionomica GmbH  
Peter Ulrich · Universität Potsdam, Kommunalwissenschaftliches Institut

Wien/Berlin/Potsdam, März 2023

Auftraggeber: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg



Förderung: „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“,  
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und  
Bauwesen, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung





Institut für Territorientwicklung (Instytut Rozwoju Terytorialnego)

## Fakten und Zahlen

- Anlass:** Territoriale Agenda der EU (TAEU) 12/2020
- Projekt:** Pilotaktion „Regionsbezogene Territoriale Folgenabschätzung“ (Region-focused Territorial Impact Assessment – TIA) Besser verstehen, wie Fachpolitiken räumliche Entwicklungen beeinflussen – Beitrag zur Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 der EU.
- Federführung:** Ministerium für Fonds und Regionalpolitik der Republik Polen
- Pilotaktion:** Ostbahn/Strasse 203 – Berlin-Brandenburg – Wojewodschaft Lebus
- Laufzeit:** 1. März 2022 bis 31. März 2023
- Förderung:** Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)
- Steuerung:** Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
- Ausführung:** Österreichisches Institut für Raumplanung, Regionomica, Peter Ulrich

### Projektziele

- Entwicklung einer **Methodik** und ihre Erprobung
- Untersuchung der raumbezogenen **Wirkungen von Verkehrspolitik** im deutsch-polnischen Verflechtungsraum
- Erarbeitung von **Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen**
- **Verbreitung der Ergebnisse** im Einzugsbereich der Ostbahn und Strecke 203 und in überregionalen Gremien

### Termine

- **Auftaktveranstaltung** am 3.6.2022
- **Regionalworkshop 1** am 5.7.2022
- **Regionalworkshop 2** am 6.9.2022
- **Konferenz** am 24.11.2022

## Kurzbeschreibung

In der deutsch-polnischen Region Ostbrandenburg – Westpolen ist die deutliche Leistungsverbesserung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur und insbesondere zwischen Berlin und dem Raum Gorzów Wielkopolski erforderlich. Eine wirkungsvoll ertüchtigte Verkehrsverbindung mit durchgängig zwei Gleisen und Elektrifizierung hat nicht nur verkehrliche Wirkungen, sondern beeinflusst auch die räumliche Entwicklung der gesamten Region. Zur Abschätzung möglicher Wirkungen wurde durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg die Durchführung einer regionsbezogenen territorialen Folgenabschätzung (Territorial Impact Assessment, TIA) veranlasst. In der TIA werden zielgerichtet und systematisch räumliche Effekte eines bestimmten Vorhabens ermittelt und dargestellt. Dies erfolgt hier im Rahmen einer Pilotaktion zur Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 der EU unter Federführung der Republik Polen (Ministerium für Fonds und Regionalpolitik).

Eine TIA ermittelt die Art und Stärke der Folgen einer fachpolitischen Einflussnahme auf eine Region in Abhängigkeit ihrer Charakteristik und Sensibilität. Auswirkungen in den Bereichen Erreichbarkeit, Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und Kooperation können damit in kohärenter Weise dargestellt werden.

Mittels der Analyse werden die potentiellen Wirkungen des Bahnausbaus auf die unterschiedlichen Themenfelder ermittelt. Das Ergebnis liefert kohärente Begründungen für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur. Es ist somit auch ein Beitrag zur Umsetzung des „Gemeinsamen Zukunftskonzeptes für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030“. Die Folgenabschätzung wurde mit regionalen Stakeholdern und Fachexperten, die ihr Wissen in mehreren Regionalveranstaltungen einbrachten, durchgeführt und reflektiert.

## Einleitung

Im Jahr 2020 wurde durch die Mitgliedsstaaten der EU die erneuerte Territoriale Agenda 2030 (TAEU) beschlossen. Ihr Ziel ist, in Zeiten wachsender Ungleichheiten den territorialen Zusammenhalt zu stärken und eine positive Zukunftsperspektive für alle Personen und Orte in Europa zu unterstützen. Mit der Neufassung der TAEU wurde das Instrument der Pilotaktionen eingeführt, welches die Umsetzung der strategischen Ziele und Prioritäten in der Praxis unterstützen soll. Im Rahmen dieser sollen Vorgehensweisen demonstriert, entwickelt und getestet werden, um in der Folge weitere Vorhaben und Maßnahmen in ganz Europa anzuregen.

Unter dem Titel „Regionsbezogene Territoriale Folgenabschätzung (Region-focused Territorial Impact Assessment, TIA)“ wird eine solche Pilotaktion unter Federführung Polens mit der Beteiligung der Mitgliedsstaaten Deutschland, Tschechien, Slowenien und den Niederlanden umgesetzt. Im Rahmen dieser werden Möglichkeiten getestet, um die Wirkung von Fachpolitiken auf den Raum zu analysieren. Damit soll einerseits das konkrete Verständnis für derartige Wirkungen gesteigert werden, um die lokalen Bedürfnisse in der Politikgestaltung besser berücksichtigen zu können. Andererseits werden durch die unterschiedlichen Projekte auch die konkreten Besonderheiten unterschiedlicher Raumtypen sowie der sektoralen Thematiken dargestellt, und entsprechende Implikationen für Territoriale Folgenabschätzungen (TIA) identifiziert.

Generell werden territoriale Folgenabschätzungen von Planungen und Vorhaben als vorausschauende Ex-ante-Analysen in einem frühen Planungsstadium oder davor durchgeführt, um entsprechende frühzeitige Abschätzungen zu möglichen Wirkungen einer Maßnahme oder einer Politik treffen zu können. Damit lassen sich fachlich fundierte Beiträge zur Entwicklung von Handlungs- und Umsetzungsoptionen erarbeiten.

In welcher Art und in welcher Stärke eine Maßnahme Einfluss auf eine Region nehmen kann, hängt u.a. von der Charakteristik einer Region und deren Sensibilität gegenüber den in den übergeordneten Politiken getroffenen Festlegungen ab. Unterschiedliche Regionen innerhalb eines Untersuchungsraumes sind damit auch unterschiedlich stark von übergeordneten Politiken betroffen, im positiven wie im negativen Sinne. Damit werden innerhalb eines Untersuchungsraums auch räumlich differenzierte Aussagen getroffen, die ein Nachschärfen der Maßnahme selbst, sowie die Entwicklung von Begleitmaßnahmen ermöglichen. Derartige Begleitmaßnahmen sollen dazu beitragen, Potentiale zur positiven Entwicklung besser zu nutzen, aber

auch andererseits dazu beitragen, der Abfederung negativer Effekte dienen.

Die Ergebnisse der territorialen Folgenabschätzung geben den betroffenen Regionen einen Eindruck über die auf sie zukommenden potentiellen Wirkungen eines Vorhabens. Der für die Umsetzung eines Vorhabens zuständigen Institution geben sie eine Rückmeldung zu den potentiellen Wirkungen ihrer geplanten Interventionen. Über diese Rückkoppelungseffekte tragen TIA zu einer besseren Politikgestaltung bei. Im Sinne der Territorialen Agenda 2030 kann die territoriale Folgenabschätzung so zu einem gerechteren Europa, das Perspektiven für alle Orte und Menschen bietet und zu einem grünen Europa, das die gemeinsamen Lebensgrundlagen schützt und den gesellschaftlichen Wandel gestaltet, beitragen.

Die gegenständige Aufgabenstellung fokussiert exemplarisch auf die Territoriale Folgenabschätzung der Wirkungen einer konkreten Fachpolitik (der Interventionen in grenzüberschreitende Infrastrukturnetze am Beispiel des Eisenbahnnetzes) in einer konkreten Region, nämlich dem deutsch-polnischen Verflechtungsraum.

Die Ostbahn/Strecke 203 als Verbindung zwischen Berlin auf deutscher Seite und Gorzów Wielkopolski, sowie darüber hinaus auf polnischer Seite gewinnt in den letzten Jahren wieder an Bedeutung. Besondere Herausforderungen sind beispielsweise die im Bereich der Ostbahn größtenteils eingleisige Streckenführung und die fehlende Elektrifizierung auf beiden Strecken. Untersuchungen zum bahntechnischen Potential des Ausbaus wurden bereits angestellt, Ausbauentscheidungen wurden derzeit noch nicht getroffen. Im Rahmen des Projekts wurden die möglichen regionalen Wirkungen am Beispiel eines hypothetischen „Vollausbaus“ der Ostbahn/Strecke 203, d.h. eine durchgehend zweigleisige, elektrifizierte Strecke mit durchgehenden Zügen im (zumindest) Stundentakt zwischen Berlin und dem Raum Gorzów Wielkopolski untersucht.

Als Ergebnis leistet das Projekt in erster Linie einen Mehrwert für die regionalen AkteurInnen und im weiteren Kontext einen Beitrag zur Umsetzung des „Gemeinsamen Zukunftskonzeptes für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030“. Zugleich wird mit dem Projekt ein methodischer Beitrag für die Weiterentwicklung der Territorialen Folgenabschätzung von Fachpolitiken auf die Entwicklung einer Region geleistet.

Der Teil B des Endberichts enthält den methodischen Ansatz der Territorialen Folgenabschätzung.

Die Bearbeitung des Projekts umfasste damit zwei wesentliche Ebenen:

- **Ebene 1:** Die **Entwicklung einer Methodik** für die Territoriale Folgenabschätzung grenzüberschreitender Infrastrukturen – passend für das Anwendungsbeispiel auf Basis bestehender Ansätze und deren Weiterentwicklung. Das inkludiert einen Review der vielfältigen Ansätze, die zur Territorialen Folgenabschätzung bereits entwickelt wurden, die fachliche Aufbereitung der wesentlichen Elemente und Ableitung einer Methodik für das Anwendungsbeispiel sowie die Revision der Methodik unter Einbeziehung der gesammelten praktischen Erfahrungen in der Umsetzungsphase.

- **Ebene 2:** Die **Durchführung der Territorialen Folgenabschätzung** für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – auf Basis der entwickelten Methodik. Diese räumlich-analytische Studie wendet die entwickelte Methodik an und führt zur Ableitung von potentiellen regionalen Folgen sowie Handlungsempfehlungen für die unterschiedlichen Organisationsebenen.

Die erzielten Ergebnisse sind somit ein Beitrag zur Umsetzung des „Gemeinsamen Zukunftskonzeptes für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030“ wie auch zur Weiterentwicklung der Methodik der Territorialen Folgenabschätzung selbst.

## Untersuchungsgegenstand: Ostbahn/Strecke 203

Anwendungsbeispiel der entwickelten Methodik ist die Ostbahn/Strecke 203, die Berlin (DE) mit dem Raum Gorzów Wielkopolski (PL) verbindet. Die Strecke war historisch ein Teil der Königlich-Preußische Ostbahn – eine wichtige Verbindung zwischen Berlin und Ostpreußen. Sie hat allerdings durch geschichtliche Entwicklungen ihre Bedeutung zwischenzeitlich nahezu vollständig eingebüßt. Seit den 2000er Jahren sind neue Interessen am Ausbau und der Revitalisierung aufgekeimt.

Die Geschichte der Ostbahn beginnt mit der Gründung der Königlich-Preußischen Ostbahn im Jahr 1857. Die Magistrale, die die preußische Hauptstadt Berlin und die ostpreußische Hauptstadt Königsberg (heute Kaliningrad) miteinander verband, verknüpfte infrastrukturell die industriell stärker entwickelten Regionen der westlichen Provinzen des Staates mit dem agrarischen Osten und hatte obendrein eine wirtschaftliche und militärstrategische Bedeutung (Vgl. Musekamp 2010).

Bis zum Zweiten Weltkrieg stellte die Ostbahn mit einer Gesamtlänge von 740 km eine wichtige europäische Ost-West-Magistrale im gesamteuropäischen Austausch von Gütern und Personen zwischen Paris und St. Petersburg dar, die den strukturschwachen pommerischen und ostpreußischen Gebieten entlang der Strecke eine beschleunigte wirtschaftliche und industrielle Entwicklung ermöglichte. Der Zweite Weltkrieg und infolge dessen die neuen Grenzziehungen in Europa und der Abbau des zweiten Gleises führten zum Niedergang der Strecke und nur noch zu regionaler Bedeutung. Erst mit den politischen Veränderungen nach 1989 bestand wieder verstärkt Interesse an der Bahnstrecke sowohl auf deutscher, als auch auf polnischer Seite. Seit 1999 wurde durch die Internationalen Ostbrandenburgischen Verkehrsgesprächen (IOVG), durchgeführt u.a. durch die IHK Ostbrandenburg, das Thema Reaktivierung der Ostbahn aktiv angegangen (Vgl. Ulrich 2017, Musekamp 2010).

2006 wurde die „IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin – Gorzów“ mit der Rechtsform einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) gegründet. Ziel der IGOB war die Revitalisierung der Strecke in einem 253 km langen Teilstück der Ostbahn von Berlin nach Piła.

In den letzten Jahren wurde versucht, auf regionaler Ebene seitens der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Woiwodschaft Lubuskie der Ostbahn wieder die Bedeutung als transnationale Strecke durch Mitteleuropa zu verleihen durch ihre Verankerung in den nationalen und europäischen Verkehrswegeplanungen. Bisherige Versuche auf nationaler Ebene in Deutschland sind vorläufig dahingehend gescheitert, dass die Strecke Berlin – Küstrin-Kietz nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden ist und daraufhin auch nicht in die Revision des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Auf polnischer Seite sind Planungen zum Ausbau, mit durchgehender Elektrifizierung weiter als auf der deutschen Seite, u.a. da der Abschnitt Kostrzyn-Gorzów-Krzyż-Piła in das TEN-T-Netz aufgenommen wurde. Koordination der Planungen auf bahntechnischer Ebene findet allerdings (in Bezug auf die Ostbahn/Strecke 203) derzeit nur sehr vereinzelt statt (vgl. Filter 2022, Ulrich/Krzyszowski 2017).

Auf deutscher Seite unterstützen die aktuellen regionalen Leitplanungen des Landes Brandenburg die Entwicklung der Bahnachse. Die seit 2004 bestehende Ausrichtung der Förder- und Entwicklungslogik zur Stärkung regionaler Wachstumskerne (RWK) wurde 2021 in der neuen landesweiten Regionalentwicklungsstrategie (RES) zu einer Achsenförderung und -entwicklung weiterentwickelt. Durch Kabinettsbeschluss im November 2022 wurde die Förderung mehrerer regionaler Achsen in Brandenburg festgelegt, u.a. auch das Schlüsselvorhaben „Entwicklungskorridor Ostbahn – klimagerecht – innovativ – grenzüberschreitend“, das die klimafreundliche Mobilität fördern sowie neue Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen und Start-ups ermöglichen soll. Das Land Brandenburg ist demnach aktiv in der Stärkung und Förderung der Ostbahnstrecke, auch wenn Sie nicht Teil des i2030 Schienenwegeprogramms von Berlin-Brandenburg, DB Netze und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist. Von Seiten des VBB werden zudem im RailBLu-Projekt Entwicklungsperspektiven der Strecke untersucht (Vgl. Staatskanzlei 2021, VBB 2021).

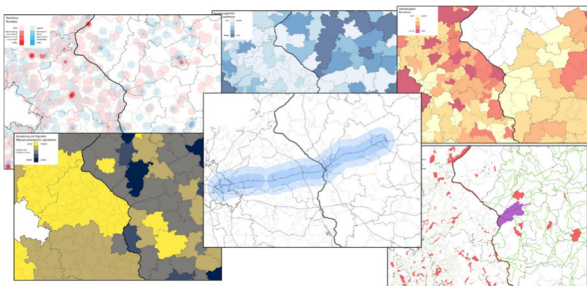
Beim aktuellen Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8.2.2023 in Potsdam wurden die Ostbahn und deren Perspektive, sowie der unterschiedliche Stand der Aufnahme in Deutschland und Polen der Ostbahn/Strecke 203 in das TEN-T-Netz besprochen.

## Methodik und Ablauf

Die im Projekt angewandte Methodik wurde aufbauend auf existierenden TIA-Methoden für den spezifischen Anwendungsfall entwickelt. Dabei kommt ein datengestützter Ansatz in Kombination mit regionaler Stakeholder-Beteiligung in Workshops zum Einsatz, welcher dazu geeignet ist, die breiten Wirkungen grenzüberschreitender Infrastruktur mit ausreichender räumlicher Schärfe zu beantworten. In vier aufeinanderfolgenden Schritten wird dabei Expertenwissen mit regionalem Wissen und zugrundeliegenden Daten verknüpft.

Das Vulnerabilitätskonzept bildet die theoretische methodische Grundlage der territorialen Folgenabschätzung im vorliegenden Projekt. Regionale Wirkungen werden entsprechend dem Konzept als Produkt von Exposition einer Region gegenüber einem externen Impuls und der Sensitivität einer Region im Hinblick auf diesen Impuls beschrieben:

- Die **Exposition** beschreibt die Stärke und Art der Wirkungen, die vom auf die Region treffenden „Impuls“ ausgelöst werden. Im konkreten Fall sind es die unmittelbaren Änderungen des bestehenden regionalen Systems, die durch die Umsetzung des Ausbaus der Eisenbahn hervorgerufen werden. Unmittelbar können dies (je nach konkreter Umsetzung) beispielsweise die Verringerung der Reisezeit, die Erhöhung der Kapazität der Strecke, Änderungen in der Preisgestaltung, (ausnahmsweise) Änderungen in der Trassenführung etc. sein. Mittelbar werden dann Wirkungen auf das Verhalten der Menschen in der Region und damit verbunden auf Wirtschaft, Verkehr, Umwelt etc. ausgelöst.
- Die **Sensitivität** basiert auf regionalen Charakteristika, welche die „Empfänglichkeit“ gegenüber dem „Impuls“ abbilden. Das sind beispielsweise Bevölkerungsdichten und Agglomerationen, regionale Wirtschaftsstruktur inklusive Vorhandensein von Arbeitsplätzen, Sozialstrukturen etc.



Aufbereitete Regionalstatistiken und Heatmaps

Regionale Wirkungen und deren Verortung ergeben sich aus der Verschränkung von Sensitivität und Exposition und können in ihrer Stärke variieren. Die Abschätzung der Stärke sowie die Verortung in der Region erfolgte in einem semi-quantitativen Ansatz in Form von qualitativen Experteneinschätzungen basierend auf quantitativem Input (z.B. in Form von geographisch aufbereiteten Regionalstatistiken oder regionalisierten „Heatmaps“ für touristische Nutzungen).

Vier wesentliche Schritte führten von der Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes über die Entwicklung von Wirkungsketten und Kartierungen hin zu Schlussfolgerungen, Handlungsoptionen und die Einbettung in den weiteren Kontext. Diese Schritte wurden als alternierende Reihe von Datenaufbereitung durch das Projektteam und anschließende Analyse und Validierung durch regionale StakeholderInnen in regionalen Workshops umgesetzt.

### Schritt 1: Abgrenzung und Kontext

Die Basis der Analysen ist eine Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und eine Basiserhebung der regionalen Charakteristika mit Relevanz für die Analysen. Zudem wurde das zu untersuchende Szenario (im vorliegenden Fall der beschriebene Ausbau der Bahnstrecke) abgegrenzt, für das in der Folge die Folgenabschätzung vorgenommen wurde.

### Schritt 2: Wirkungsketten und Indikatoren

Zur Identifikation von wesentlichen Wirkungszusammenhängen zwischen Ausbau von Schieneninfrastruktur und regionalen Effekten wurde ein Systembild mit regionalen StakeholderInnen erarbeitet. Auf diesem aufbauend konnten durch das Projektteam Daten aufbereitet werden, die einen quantitativen Input zur ersten Analyse von räumlichen und thematischen Wirkungsschwerpunkten darstellen. Die Daten wurden in thematischen Karten visualisiert.

### Schritt 3: Verortung und Kartierungen

Räumliche Wirkungen in der Grenzregion wurden durch Verschränkung von Exposition und Sensitivität aus den vorangehenden Arbeitsschritten verortet. Die Wirkungsschwerpunkte sowie diffusen Wirkungen wurden in einer geographischen Analyse in Kartenform (siehe S. 13) aufbereitet sowie verbal erläutert.

### Schritt 4: Schlussfolgerungen und Handlungsoptionen

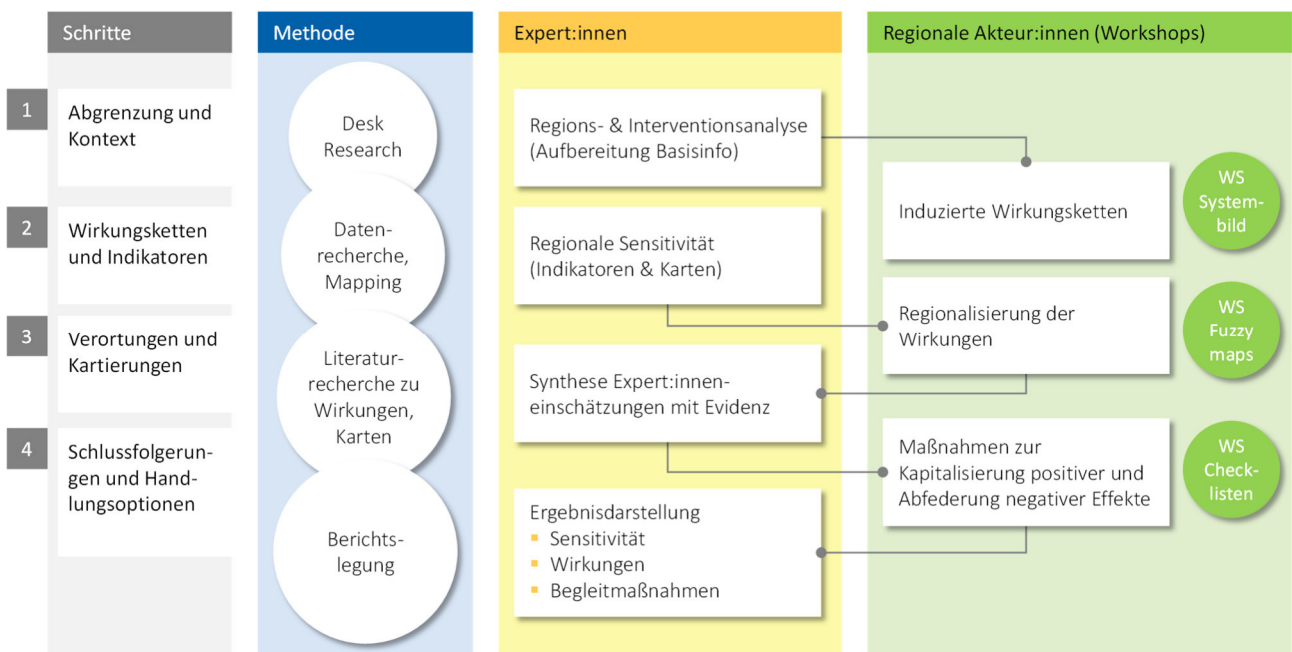
Ausgehend von den thematischen und räumlichen Schwerpunkten der Wirkungen wurden Schlussfolgerungen für die unterschiedlichen Akteure auf regionaler und überregionaler Ebene erarbeitet. Handlungsempfehlungen zur Vermeidung negativer Effekte sowie (vorrangig) zur Verstärkung positiver Effekte wurden durch das Projektteam formuliert und mit StakeholderInnen validiert.

Als abschließender Schritt werden die Ergebnisse in Berichtsform als Fachgutachten für die planerisch tätigen Institutionen sowie die regionalen Akteure aufbereitet. Der gesamte Prozess ist in nachfolgender Übersicht dargestellt.

Im Projekt fand der Workshop (WS) Systembild im Rahmen der Auftaktveranstaltung im Juni 2022 in Seelow (DE) statt. Die WS „Fuzzy maps“ und „Checklisten“ wurden als Regionalworkshops im Juli (Müncheberg, DE) und September (Kostrzyn nad Odrą, PL) 2022 durchgeführt. Im Projekt wurde zusätzlich eine regionale Konferenz und Abschlussworkshop zum Zusammenkom-

men der StakeholderInnen und Diskussion der Handlungsimplicationen im Oktober 2022 in Gorzow Wielkopolski (PL) abgehalten. Diese ergänzt die in der Grafik dargestellten Arbeitsschritte und Workshops um ein viertes Vor-Ort-Treffen.

Die Methodik wurde auf den konkreten Anwendungsfall im Projekt hin optimiert. Auf dieser Basis konnten in der Folge Grundsätze einer transferierbaren Methodik herausgearbeitet werden, welche mit geringerem Aufwand für die beteiligten Stakeholder (insbesondere durch eine geringere Anzahl regionaler Workshops) einhergeht. Der transferierbare methodische Ansatzes ist umfassend in Teil B des Endberichts dargestellt.



Prozessablauf der TIA (Quelle: Projektteam)

## Regionalwirkungen

Für den Anwendungsfall „Elektrifizierung der Ostbahn/Strecke 203 zwischen Berlin und dem Raum Gorzów Wielkopolski“ konnten im Projekt eine Reihe an Wirkungen identifiziert werden, die sich in thematische Gruppen Siedlungsentwicklung und Raumstruktur, Gesellschaft und Demographie, Wirtschaftsentwicklung, Tourismus, Umwelt und Governance aufteilen. Insbesondere in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Demographie sowie Tourismus sind dabei positive Wirkungen hervorzuheben. Als Kernstück der Territorialen Folgenabschätzung sind die potentiellen Wirkungen nicht nur inhaltlich erläutert, sondern auch räumlich verortet in einer Kartenabbildung (S. 12) dargestellt. Die Analyseergebnisse unterstreichen insbesondere die Bedeutung von Begleitmaßnahmen zusätzlich zum Bahntechnischen Ausbau.

Verkehrsinfrastruktur beeinflusst primär die Erreichbarkeit einer Region – doch damit steht eine breite Palette an Sekundärwirkungen in Verbindung. Umweltentlastungen entstehen durch die Reduktion von Kfz-Verkehr oder die Umstellung von Antriebstechnologien. Verbesserte Erreichbarkeit und bessere Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs induzieren regionale Effekte. So kann die Wirtschaftstätigkeit in der Region durch Betriebsansiedlungen und damit zusammenhängende Arbeitsplätze induziert werden. Durch Verlagerung von Schwerpunkten von Wohnstandorten in der Region können Entlastungseffekte auf Wohnungsmärkten in den Ballungszentren auftreten. In diesem Zusammenhang können auch planerische Zielsetzungen, z.B. zur flächensparenden Bebauung an mit ÖPNV gut erreichbaren Orten, umgesetzt werden. Damit im Zusammenhang stehen aber unter Umständen auch negative Wirkungen, wie erhöhte Lärmemissionen an bestimmten Standorten, erhöhte Kosten für Kommunen oder Schaffung von „Schlafstädten“.

Eine Investition in Schieneninfrastruktur hat damit das Potential, positiv zu wirken; aber nicht alle Raum- und Siedlungsstrukturen sind geeignet diese Effekte hervorzurufen. Unter Beachtung der Staatsgrenze zwischen den beiden Ländern des Untersuchungsraumes und der peripheren Lage, trotz der unmittelbaren Nähe der Metropole Berlin und der Wojewodschaftshauptstadt Gorzów Wielkopolski, lassen sich eine Reihe von Effekten im Zusammenhang mit einem Ausbau der Ostbahn (Ausbau auf durchgehend 2-gleisige, elektrifizierte Infrastruktur mit durchgehenden Personenzügen) erwarten. Diese teilen sich in sechs thematische Gruppen auf:

- Siedlungsentwicklung und Raumstruktur
- Gesellschaft und Demographie
- Wirtschaftsentwicklung
- Tourismus
- Umwelt
- Governance

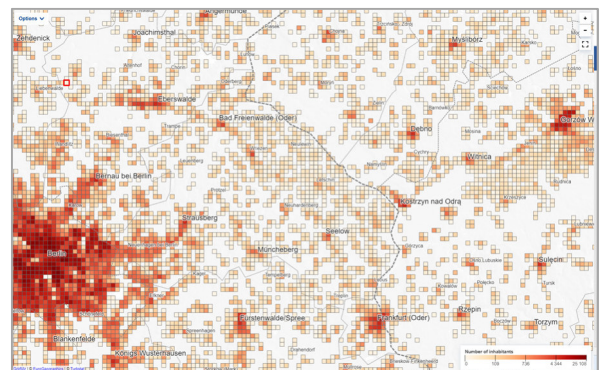
<sup>1</sup> Anm: Die Darstellung basiert auf einer Quelle die zum Zeitpunkt des Workshops noch nicht verfügbar war. Im Workshop selbst wurde eine andere Karte zur Bevölkerungsdichte präsentiert.

Dabei sind sowohl Effekte im Entwicklungsraum zu erwarten, die räumlich verortbar sind, wie auch „diffuse“ Effekte, die sich räumlich nicht konkret bestimmen lassen oder die nicht inhärent lokalisierbar sind.

### Siedlungsentwicklung und Raumstruktur



An der Ostbahn wirken zwei Faktoren stark auf die Raumstruktur ein: die Lage in einer Metropolregion, sowie die Verbindung über eine Grenze mit erheblichem Lohn- und Kaufkraftgefälle. Diese besondere Situation führt zu klaren Schwerpunkten in den Raumwirkungen sowie einer Differenzierung zwischen deutschen und polnischen Regionsbereichen.



Bevölkerungsdichte nach 25km<sup>2</sup> Zellen – dunkel = dicht, Maximalwert 13.000EW in Berlin. (vgl. Eurostat 2023).<sup>1</sup>

Für den deutschen Raum ist eine Wirkung auf die Siedlungsentwicklung entlang der Strecke zu erwarten, wobei aufgrund der geringeren Entfernung i.Z.m. dem dichteren Takt und der kürzeren Fahrzeit ein Schwerpunkt auf den Raum von Berlin bis Mücheberg zu identifizieren ist. Gemeinden in diesem Raum wirken aufgrund der vergleichsweise niedrigen Preise im Vergleich zu anderen Gemeinden im Berliner Umland dann attraktiv für Ansiedlung. Dementsprechende Zunahme der Bautätigkeit und Ausweitung bestehender Siedlungsgebiete ist zu erwarten (vgl. Rohs et. Al. 2022).





## Gesellschaftliche und soziale Wirkungen

Diese Entwicklungen können dem derzeit bestehenden Schrumpfungstrend (prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in Landkreisen: -6% in Märkisch-Oderland bzw. -17% in Oder-Spree, -13% in Gorzowski und -14% in Zielonogorski bis 2050, vgl. Statistics Poland 2022 und Statistisches Bundesamt 2021) kleinräumig entgegenwirken.

Für den polnischen Raum sind diese Wirkungen differenzierter. Generell sind durch die verbesserte Anbindung positive Auswirkungen auf Standortfaktoren für Kostrzyn nad Odrą, Witnica und Gorzow Wielkopolski abzuleiten. Insbesondere die Bedeutung von Kostrzyn als Verkehrsknotenpunkt von erhöhter Bedeutung ist dabei hervorzuheben, was Entwicklungsimpulse in diversen Feldern (z.B. Wirtschaft, Tourismus) erwarten lässt (vgl. ebd.). Die Knotenpunktfunktion ist dabei sowohl für grenzüberschreitende Verbindungen (nach Berlin) als auch für innerpolnische Verbindungen in der Nord-Süd Achse von Bedeutung. Attraktivität für Pendler in diesen Achsen ist dabei hervorzuheben. Basierend auf diesen Faktoren ist eine Zunahme der Siedlungsentwicklung insbesondere im Raum Kostrzyn zu erwarten.

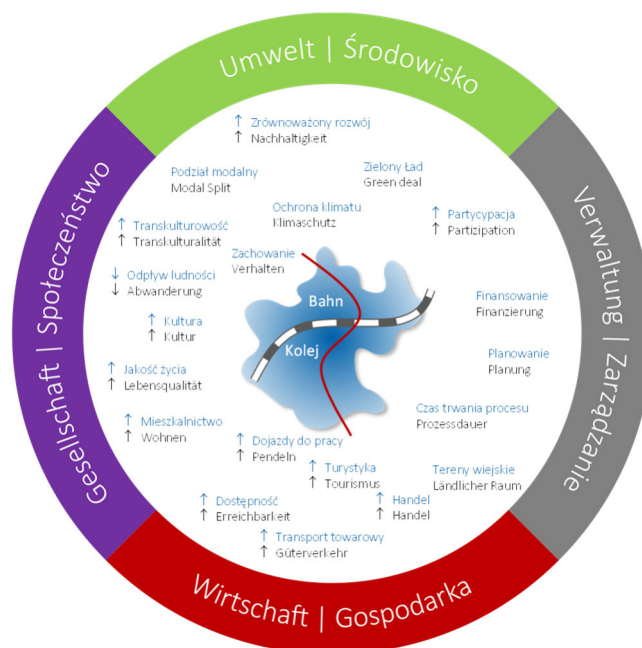
In Richtung Gorzów Wielkopolski ist der Wirkungsraum weniger klar abgrenzbar und muss in einem größeren Kontext mit umliegenden Zentren und deren Entwicklung betrachtet werden.

Zuzug wird – abhängig von ihrem Maß – mit einer Änderung der bestehenden Siedlungsstruktur und Demographie einhergehen. Tendenziell ist zu erwarten, dass die zuziehende Bevölkerung deutlich unter dem Altersschnitt der bestehenden Bevölkerung liegt und einen überdurchschnittlich hohen Kinderanteil aufweist. Aufgrund der Preisentwicklungen für Baugrund und -tätigkeiten ist in vielen Bereichen, trotz Baulandentwicklung, von vergleichsweise dichterem Bebauung als im Bestand auszugehen.

Veränderung der Demographie, im Sinne einer Senkung des Durchschnittsalters (derzeit sind 25% der Bevölkerung im deutschen Teil der Region und 20% der Bevölkerung im polnischen Teil über 65 Jahre alt, vgl. Eurostat 2020, Statistisches Bundesamt 2021, Statistics Poland 2022) und Anstieg des Anteils an betreuungspflichtigen Kindern und Jugendlichen, wird sich in der Region, gesellschaftlich und sozial sowohl immateriell, als auch im Hinblick auf konkrete infrastrukturelle Wirkungen, entfalten. Insbesondere kommunale Infrastrukturen, wie Kindertagesstätten, und Kinder- und Jugend-Bildungseinrichtungen sind von diesem Zuzug betroffen.

Da die bestehenden Kapazitäten in vielen Fällen den zusätzlichen Bedarf möglicherweise nicht tragen können, sind Ausbauten zu erwarten.

Der Zuzug und die Verjüngung der lokalen Bevölkerung stärken auch das Potential, bestehende Infrastrukturen (z.B. Vereinswesen) und Angebote (z.B. kulturelle Veranstaltungen) zu erhalten. Derartige „immaterielle“ Wirkungen sind räumlich nicht abgrenzbar und hängen stark von spezifischen Faktoren in den betroffenen Gemeinden, und auch den jeweiligen Zuziehenden, ab (vgl. Ferreira et. Al. 2021).



Allgemeine Wirkungen von Investitionen in grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur

Durch die Vernetzung des ländlichen Raums mit Ballungsräumen, kann die Stadt-Land Bindung in der Region gestärkt werden. Vormalig als „peripher“ wahrgenommene Räume können im Bewusstsein eher als der Stadtregion zugehörig angesehen werden, wenn durch Zuzug aus den städtischen Räumen sowie durch touristische Verflechtungen stärkere Verbindungen entstehen.



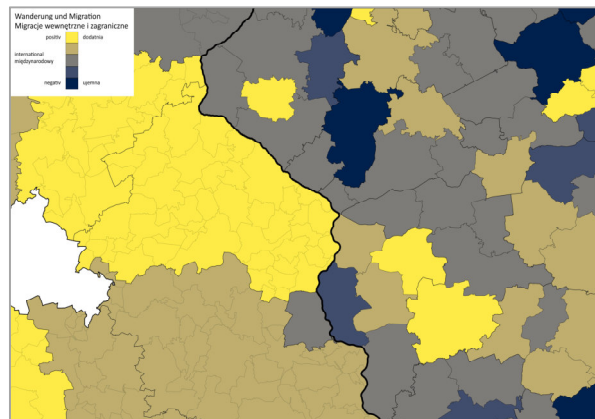
Die erwarteten wirtschaftlichen Effekte (vgl. Ferreira et. Al. 2021) betreffen Betriebsstabilisierungen und ggf. -ansiedlungen in kleinem Ausmaß, damit verbunden Arbeitsplätze und PendlerInnen, sowie den Handel und den Einkaufsverkehr. Die Wirkungen sind im regionalen Kontext auch im Vergleich zu umliegenden Zentren nicht unerheblich.

Derzeit ist ein langfristiger positiver Trend im Hinblick auf die Entwicklung der Arbeitslosenraten, mit einem Rückgang um 10 Prozentpunkte (Landkreis Gorzowski) bzw. 6 Prozentpunkte (Märkisch-Oderland) seit 2010 zu beobachten, der durch die wirtschaftlichen Wirkungen weiter unterstützt werden kann (vgl. Statistics Poland 2022 und Bundesamt für Arbeit 2022).

Insbesondere durch die Nähe zu den Ballungsräumen verändern sich die Voraussetzungen für erreichbare Arbeitsplätze und damit für PendlerInnen. Höhere Reisegeschwindigkeiten und ein dichterer Takt bewirken eine Ausweitung des Einzugsgebiets von Berlin und Gorzów Wielkopolski. Die Raumwirkungen entfalten sich in Deutschland und Polen unterschiedlich. Für Berlin und das Berliner Umland entfaltet die Ostbahn unmittelbare Wirkungen auf nationale und grenzüberschreitende Pendelbewegungen, die von den vorhandenen Arbeitsplätzen gefördert werden. In Kostrzyn nad Odrą und im Ballungsraum Gorzów Wielkopolski entstehen dadurch, einerseits ein möglicher Verlust von Arbeitskräften und somit ein potentieller Arbeitskräftemangel, andererseits sind verstärkt Pendelbewegungen aus dem Landesinneren zu erwarten, welche die „Arbeitskräftelücke“ auffüllen könnten. Die Wirkungen stehen dabei vorrangig im Zusammenhang mit der Anbindung weiterer Strecken an die Strecke 203.

Regionalwirtschaftlich können derartige Pendelbewegungen erfahrungsgemäß nur ein geringes lokales Wirtschaftswachstum auslösen (vgl. Rohs et. Al. 2022). Basierend auf den Verkehrsprognosen des RailBLU-Projektes wird beispielsweise für den untersuchten Planfall (umsteigefreie Taktverbindung Gorzów Wielkopolski – Berlin) eine deutliche Zunahme der Fahrgäste insgesamt (von 1300 auf rund 2300 Personen) prognostiziert (vgl. INTERREG Brandenburg-Polen 2022). Allerdings fahren die Meisten bis Berlin, wenige steigen an einem regionalen Halt aus. Zu erwarten ist jedenfalls, dass sich die Zunahme der PendlerInnen positiv auf das Durchschnittseinkommen der Bevölkerung auswirkt.

<sup>2</sup> Anm.: Die Karte ist für die einzelnen Länder aufgrund der zwei unterschiedlichen Quellen und der Erfordernisse an eine Arbeitskarte im Workshop unterschiedlich skaliert dargestellt. „stark negativ“ auf



**Internationale Wanderungsbilanz** – gelb = positiv, blau = negativ (vgl. Statistisches Bundesamt 2021 und Statistics Poland 2022).<sup>2</sup>

Zudem ist durch die größeren Pendeleinzugsbereiche von Wachstumsimpulsen bei bestehenden Betrieben, sowie in geringem Umfang bei der Neuansiedlung auszugehen. Dies betrifft insbesondere Betriebe bei denen grenzüberschreitende PendlerInnen von Bedeutung sind (z.B. in den Sektoren Verkehr und Logistik, Land- und Forstwirtschaft sowie Fahrzeugtechnik), aber auch den in der Wojewodschaft Lebus besonders starken Fertigungssektor (Anteil von 29,5% der Beschäftigten, vgl. Europäische Kommission 2022). Räumlich sind Wirkungsschwerpunkte in Kostrzyn nad Odrą, Witnica, Müncheberg und Strausberg, sowie in Berlin und Gorzów Wielkopolski. Außerhalb der Wirkungsschwerpunkte sind Einzelstandorte in Abhängigkeit von Faktoren wie Erreichbarkeit der Bahnstationen ohne Kfz vorrangig relevant.

Die direkte Anbindung der Bahn ist vorrangig für größere Unternehmen (u. a. auch in Verbindung mit der Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Stubice) relevant. Da derzeit ein unmittelbarer Bahnanschluss von den wenigsten Unternehmen nachgefragt wird, wird im regionalen Güterverkehr der LKW (für die „letzte Meile“) dennoch dominierend bleibend. Die Anbindung an die Bahn findet damit in der Regel über regionale Verladezentren statt. Aufgrund der Dominanz anderer Strecken in Ostbrandenburg (z.B. Strecke 6153/RE1) und der Wojewodschaft Lebus (E20/3) im überregionalen Güterverkehr, werden kurz- und mittelfristig keine umfangreichen neuen Betriebsansiedlungen und -erweiterungen induziert werden. Langfristig betrachtet stellt eine attraktive Schieneninfrastruktur mit Anschluss an das Güterverkehrsnetz einen wichtigen Standortfaktor dar. Anreize zum Betriebsausbau durch die verbesserte Infrastruktur entstehen vorrangig bei Betrieben mit bestehender Anbindung bzw. bei Inanspruchnahme von Bahngüterverkehr. Insbesondere im Zusammenhang mit der polnischen Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-

polnischer Seite ist quantitativ nicht mit denselben Werten abgegrenzt wie auf deutscher Seite.

Ślubice bietet der weitere Bahnausbau Synergiepotenziale für regionale Produktionsketten.

Der Ausbau der Ostbahn/Strecke 203 verbessert die Erreichbarkeit der regionalen Zentren beiderseits der Grenze. Der Metropolraum Berlin, inklusive des Berliner Flughafens, profitiert durch die gesteigerte Erreichbarkeit von zusätzlichen nationalen und internationalen KundInnen. Die polnischen Regionen profitieren, voraussichtlich insbesondere im grenznahen Bereich, von KundInnen aus dem deutschen Nachbargebiet. Hier ist auch bereits erhebliche Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Einkaufsverkehr etabliert (insbesondere in Kostrzyn nad Odrą), welche positive Entwicklungen durch die verbesserte Anbindung erwarten lassen. Zudem wird die Zentrenfunktion von Kostrzyn als Knotenpunkt zwischen der Verbindung Berlin – Gorzów Wielkopolski sowie der Verbindung Szczecin – Zielona Góra gestärkt werden. Mittelbar profitiert von dieser Anbindung an die weitere Region nördlich und südlich der Strecke auch Gorzów Wielkopolski.

In geringerem Ausmaß sind positive Effekte auch auf den grenznahen Raum in Deutschland zu erwarten, allerdings profitiert hier vorrangig Berlin und das Berliner Umland (inklusive der Region um den Berliner Flughafen). In Gorzów Wielkopolski ist vorrangig von positiven Wirkungen durch die Steigerung der Zentrenfunktion in der Region auszugehen.

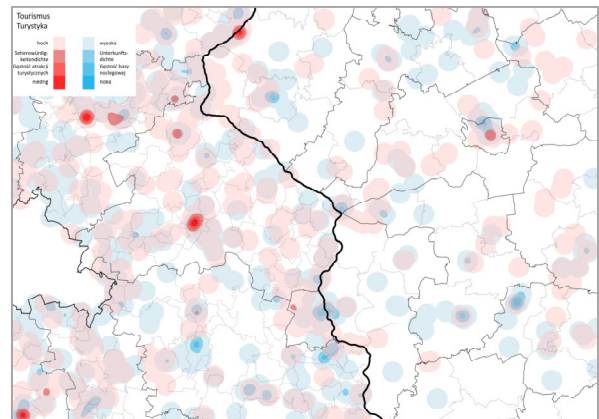


## Tourismus

Touristische Effekte der untersuchten angenommenen Investitionen sind stark auf den bereits bestehenden Tagestourismus fokussiert. Derzeit ist der Tagestourismus in den ländlichen Raum insgesamt von hoher Bedeutung (z.B. 86 Mio. TagesausflüglerInnen in Brandenburg 2019, rund 50% davon in den ländlichen Raum, vgl. Bengsch, Sporer, & Rodenkirchen, 2020). Die Zielgruppe für aktive Freizeitgestaltung umfasst insbesondere die Bevölkerung der Ballungsräume Berlin und unmittelbares Umland sowie Gorzów Wielkopolski, die benachbarten Oberzentren, sowie die lokale Bevölkerung. Vor allem Rad- und Wandertourismus sowie wasserbezogener Tourismus, der auch aktuell schon von regionaler Bedeutung ist, werden profitieren.

Räumlich konzentrieren sich Wirkungen auf Hotspots im Oderbruch, der märkischen Schweiz oder die Warthemündung. Die verbesserte Erreichbarkeit wirkt auch über die Kernstrecke hinaus in die Region hinein und entfaltet, insbesondere für den Wassertourismus, Wirkungen bis Santok. Für den Übernachtungstourismus sind aufgrund der bestehenden Gegebenheiten (keine starke Übernachtungsregion in der Vergangen-

heit, deutliche Dominanz des Tagestourismus und wenig Einrichtungen mit Anziehungswirkung für Mehrtagestouristen) keine erheblichen Wirkungen zu erwarten, da hierfür vor allem weiter entfernt anreisende Touristen verantwortlich wären. Eine erhebliche Steigerung derartigen Tourismus auf Basis der untersuchten Verbesserungen an der Ostbahn ist nicht zu erwarten, da die Reisezeitverkürzung insgesamt nur wenig ins Gewicht fällt.



Dichte touristischer Attraktionen (rot) und Übernachtungsmöglichkeiten (blau) (basierend auf OpenStreetMap)

Wesentlich hervorzuheben ist das starke Verbesserungspotential des ÖPNV, welcher derzeit in der Region nur von rund 15% der TagesausflüglerInnen in Anspruch genommen wird – anzunehmen ist, dass in den ländlichen Räumen der Anteil noch weit niedriger ist.



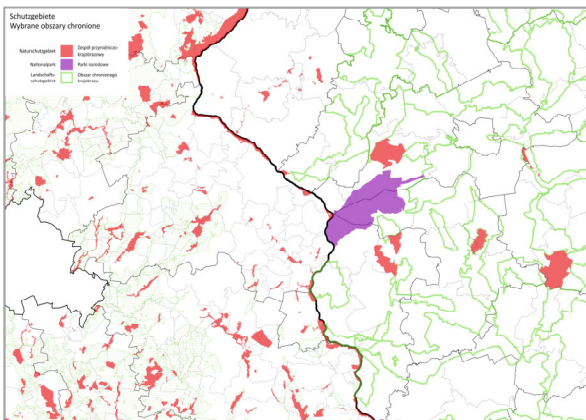
## Umweltwirkungen

Die Umstellung von Dieselbetrieb auf elektrischen Betrieb führt unmittelbar sowohl zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch zu einer Reduktion der Schadstoffemissionen die sich vorrangig lokal auswirkt. Die absolute Emissionsreduktion ist dabei nicht abschätzbar, allerdings ist eine relative Reduktion gemessen an der Qualität des Angebots und Fahrgastpotential zu erwarten (Modellierungen zum Ausbau der Strecke weisen eine potentielle Zunahme der Fahrgäste um über 100% aus, vgl. INTERREG Brandenburg Polen 2022).

Zusätzlich, zu den unmittelbaren Wirkungen aus dem Verkehrsbetrieb, spielen Verlagerungseffekte, sowohl im Personenverkehr, als auch im Güterverkehr, eine bedeutende Rolle. Im Personenverkehr ist, vor allem für PendlerInnen, ein erhöhtes Potential zum Umstieg vom Kfz auf die Bahn zu erwarten, welches zu Einsparungen im Hinblick auf CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen, aber auch zu einem geringeren Parkplatzbedarf an den Pendlerzielorten führt. Im Güterverkehr ist vorrangig die Verlagerung des überregionalen Verkehrs von Bedeutung, sowie (nachrangig) auch Verlagerungseffekte bei lokalen Betrieben. Die Effekte im Zusammenhang

mit der Reduktion des Durchfahrt-LKW-Verkehrs können noch erheblicher sein als für den Pendelverkehr, da entsprechende Umweltwirkungen (Emissionen, Straßenschäden, Ressourcenverbrauch zur Straßensanierung, Staueffekte) bedeutend sind.

Lokal kann insbesondere der Güterschienenverkehr, aber auch ein dichterer Takt im Personenverkehr, zu einer erhöhten Lärmbelastung für Anwohnende führen. Güterschienenverkehr wirkt durch den vorrangig nächtlichen Betrieb besonders negativ in dieser Hinsicht (vgl. Rohs et. Al., 2022).



**Naturschutzgebiete** (rot) **Nationalpark** (lila) und **Landschaftsschutzgebiete** (Grün) (basierend auf Online GIS Services DE und PL)

Weitere negative Umweltwirkungen stehen im Zusammenhang mit Zunahme der Einwohnerzahl und Wanderungsbewegungen „von der Stadt aufs Land“. Auch

wenn der weit überwiegende Pendelweg hier mit dem Zug zurückgelegt wird, bedingt die Struktur der Gebiete häufig viele Wege mit dem Kfz (z.B. Versorgungswege, Freizeitwege) und kann damit sekundär negative Effekte auf die Umwelt beinhalten.



## Governance

Die Grenzlage der Bahnverbindung bedingt erhöhten Koordinationsaufwand über Staatsgrenzen hinweg.

Die beteiligten Akteure sind vielfältig und gehen über die unmittelbaren Betreibergesellschaften bzw. Verkehrsverbünde hinaus, da eine Vielzahl an technischen und administrativen Herausforderungen zu bewältigen sind. Die dabei aufgebauten bzw. gestärkten institutionellen Beziehungen haben das Potential, auch über den konkreten Anwendungsfall hinaus zu wirken. Einerseits sind davon die beteiligten Institutionen für zukünftige Vorhaben betroffen. Entwickelte Modelle der Kooperation wirken andererseits als Vorbild für andere Institutionen.

Gleichzeitig können vor allem für regionale Akteure wie Gemeinden die entstehenden Kosten problematisch wirken. Sowohl mittelbare Wirkungen (z.B. Anschlußkosten für Bauland, erhöhte Nachfrage an KiTa-Plätzen), als auch unmittelbare Wirkungen (z.B. zusätzliche Verkehrsinfrastruktur und kommunaler Nahverkehr), sind dabei zu erwarten.


## Ostbahn-Linia 203

### Raumwirkungen | skutki przestrzenne

 Entwicklung Gewerbe- und Industriegebiet  
 rozwój terenów handlowych i przemysłowych

 weitere bahnduzierte Entwicklung  
 dalszy rozwój wywołany przez kolej


 optionale Entwicklung multimodaler Knoten  
 opcjonalny rozwój węzłów multimodalnych

 GVZ: Güterverkehrszentrum | centrum ruchu towarowego

 erhöhte Attraktivität für Wirtschaftsansiedlung  
 durch Bahnerreichbarkeit

 zwiększona atrakcyjność inwestycyjna dzięki  
 dostępności kolejowej

 Bevölkerungswachstum ohne Bahnausbau

 wzrost liczby ludności bez rozbudowy linii kolejowej

 weitere Wirkung durch Bahnausbau

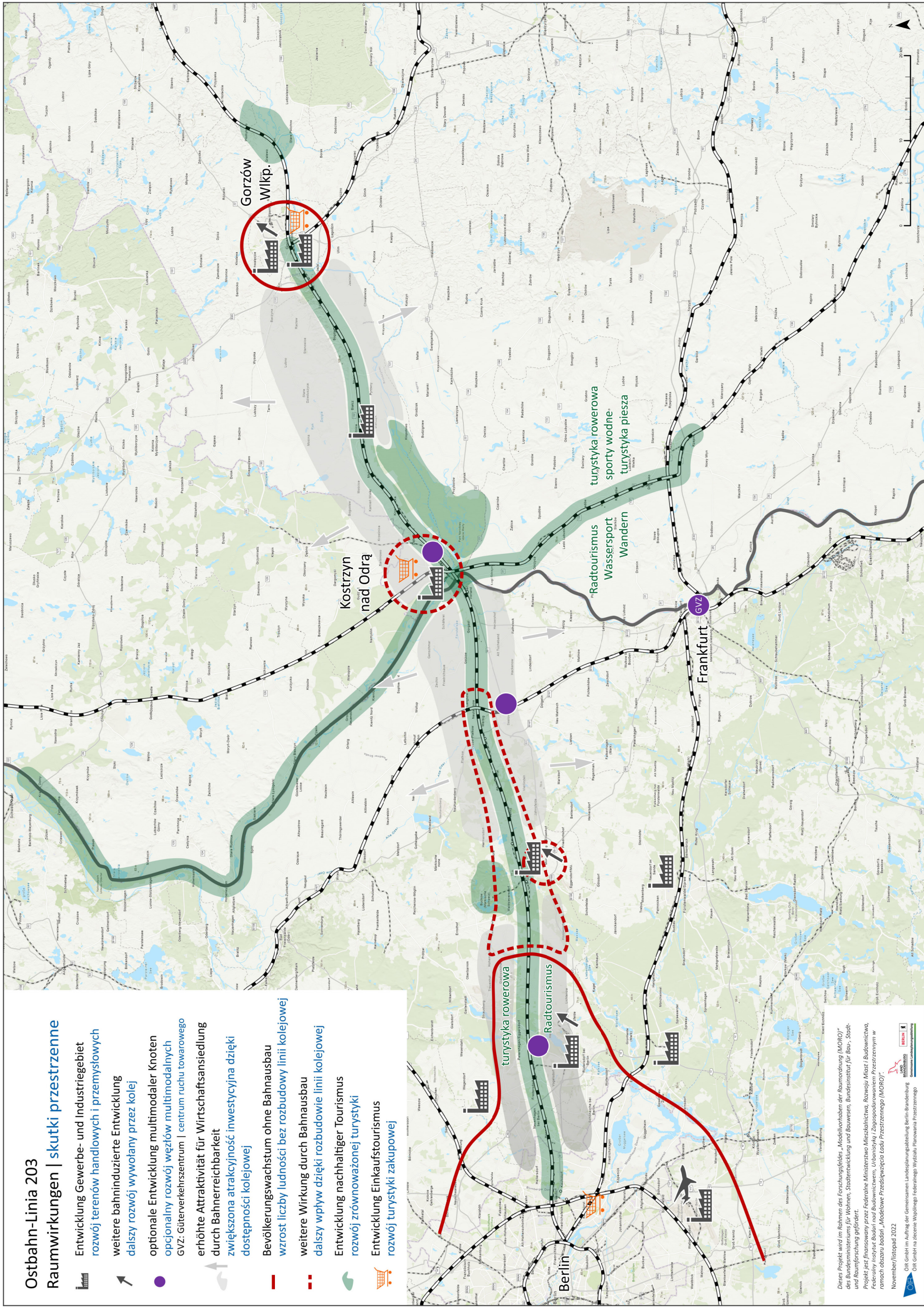
 dalszy wpływ dzięki rozbudowie linii kolejowej

 Entwicklung nachhaltiger Tourismus

 rozwój zrównoważonej turystyki

 Entwicklung Einkaufstourismus

 rozwój turystyki zakupowej



Dieses Projekt wird im Rahmen des Forschungsfeldes „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung gefördert.

Projekt ist finanziert durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.

Federalny Instytut Badań nad Budownictwem, Urbanistyką i Zagospodarowaniem Przestrzennym w ramach obszaru badań „Modelowe Przedsięwzięcia Lokalnego Przestrzennego (MORO)“.

November/ listopad 2022

©Hf GmbH im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsbildung Berlin-Brandenburg

©Hf GmbH na zlecenie Wspólnej Wydziałalności Planowania Przestrzennego

## Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Ergänzende Maßnahmen abseits der Verbesserung der Bahnverbindung selbst sind der Schlüssel zu positiven Wirkungen für die Regionalentwicklung. Die Erreichbarkeit der oft außerhalb der Ortskerne liegenden Bahnstationen muss durch verbesserte Anbindung, z.B. durch Shuttlebusssysteme bzw. attraktives Park&Ride für Fahrräder und Kfz erhöht werden. Ergänzend sollte, insbesondere im Hinblick auf Wohn- aber auch auf Gewerbeflächen, eine aktive Bodenpolitik unter Beachtung der Bahnnähe verfolgt werden. Im Güterverkehr ist die Multimodalität und damit zusammenhängende Verladeterminale eines der Schlüsselemente, welches zudem zur Erreichung von Umweltzielsetzungen beitragen kann. Für den Tourismus ist eine enge Abstimmung der bahntechnischen Anforderungen an die touristischen Bewegungsmuster bzw. Ausflugsziele notwendig, sowie gezielte Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung für die gebotenen Ausflugsmöglichkeiten. Als Klammer über alle Tätigkeiten hinweg schließlich ist die länderübergreifende Abstimmung zwischen Deutschland und Polen, sowohl in bahntechnischer Hinsicht als auch in den weiteren Regionalentwicklungsmaßnahmen von entscheidender Bedeutung.

Der Ausbau und die Ertüchtigung der Ostbahnstrecke für sich genommen hätte eine Reihe von regionalen Wirkungen zur Folge. Viele dieser Effekte benötigen allerdings weiterführende Maßnahmen in der Region, um ihr volles Potential entfalten zu können. Zudem können eine Reihe an Wirkungen überhaupt nur durch ergänzende regionale Maßnahmen hervorgerufen werden.

### Siedlungsentwicklung und Raumstruktur

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wirtschaftsflächen, aber vorrangig im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung für Wohnzwecke, geht potentiell ein erheblicher Flächenverbrauch einher. Raumordnerische Zielsetzungen können bei geordneter Entwicklung erfüllt werden, setzen aber planerische und unterstützende Maßnahmen voraus:

- Planerisches Flächenmanagement und gezielte Ausweisung ist eine Grundvoraussetzung für funktionale Durchmischung und gute Erreichbarkeit neuer oder ausgeweiteter Siedlungsgebiete.
- Im Hinblick auf raumordnerische Zielsetzungen, aber auch aufgrund der erwarteten Preisentwicklung für Bauflächen, sind eine verdichtete Innenentwicklung und flächensparende Bebauungsformen gegenüber freistehenden Einfamilienhäusern in der Raum- und Bebauungsplanung zu bevorzugen.
- Zur Optimierung der Reisezeitverkürzung sind Flächen in der Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten bevorzugt für die Entwicklung zu nutzen. Dabei kann aktives Management durch die Kommunen die Effekte von „Betongold“ und Flächenhortung vermeiden.
- Bei Bahnhöfen und Haltepunkten außerhalb des Ortskerns ist nicht nur der Bahnhof, sondern auch ergänzende Infrastruktur für die „letzte Meile“ ausschlaggebend. Vorteile historischer Siedlungskerne müssen mit der verbesserten Erreichbarkeit von Flächen nahe der Bahn abgewogen werden, um Effekte einer „Schlafstadt“ zu vermeiden.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen liegt überwiegend in der Hand der lokalen und regionalen Politik bzw. Behörden. Dabei ist die interkommunale Abstimmung, auch grenzüberschreitend, wesentlich, um bedarfsorientierte Flächenplanungen für die Gesamtregion umsetzen zu können.

### Gesellschaftliche und soziale Wirkungen

Während Zuzug insbesondere jüngerer Personen zu einer Aufrechterhaltung bestimmter Infrastrukturen aufgrund rechtlicher Verpflichtungen (z.B. Schaffung von KiTas) führt, setzen andere soziale Infrastrukturen zusätzliche Maßnahmen voraus.

- Kulturelles und soziales Angebot basiert auf unterschiedlichen Faktoren. Engagement aus der Bevölkerung, Engagement von Unternehmen sowie Unterstützung durch die Lokalpolitik tragen entscheidend dazu bei, entsprechende Aktivitäten umzusetzen. Aktive Förderung von Vereinswesen oder von Veranstaltungen, z.B. durch Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten, kann zum Erhalt beitragen.
- Für kommerzielle Angebote stellt insbesondere der Tourismus eine Chance dar, die „kritische Masse“ an NutzerInnen zu erreichen, die für die Umsetzung von Aktivitäten erforderlich ist. INTERREG-Aktivitäten können eine wesentliche Grundlage für die Integration von Tourismus und kulturellem Angebot bieten.
- Für Personen, die selbstständig nicht mehr mit einem Kfz mobil sein können, können bedarfsgerechte Angebote in den Gemeinden („letzte Meile“-Lösungen) in Ergänzung zur Bahn eine Möglichkeit für soziale Inklusion darstellen.

Breite Einbindung zivilgesellschaftlicher Akteure, z.B. des deutsch-polnischen Kontaktbüros, NGOs als Träger von Förderungen (z.B. im Kulturbereich), Bürgergetriebene Initiativen im Verkehr (z.B. Bürgerbusse) ist von entscheidender Bedeutung für die Umsetzung der Empfehlungen.

LEADER- und INTERREG bezogene Aktivitäten ermöglichen zudem die Nutzung bestehender Strukturen sowie den Zugang zu Finanzierungsquellen für Initiativen.

### Wirtschaftsentwicklung

Die Wirkung auf die Arbeitspendelbedingungen ist ein maßgeblicher Effekt der Ertüchtigung der grenzüberschreitenden Schienenverbindung. Zusätzlich zu einer raschen Verbindung mit dichtem Takt ist allerdings häufig die Frage der „letzten Meile“ von entscheidender Bedeutung für die Nutzbarkeit. Insbesondere bei Bahnhöfen außerhalb des Ortszentrums, wie sie entlang der Strecke häufig vorkommen, sind ergänzende Maßnahmen von Bedeutung:

- Einrichtung von ergänzendem öffentlichem Verkehr, z.B. Shuttleverkehr, Anrufsammeltaxis oder auch regulärem Busverkehr (aufbauend auf bestehenden Routen): Fahrpläne sollten auf Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge abgestimmt werden, sowie einen Fokus auf die Kernzeiten des Berufsverkehrs legen.
- Für „Park&Ride“ für mit Kfz anreisende Personen ist ggf. die Anlage von Kfz-Parkplätzen zu empfehlen, insbesondere dort wo größere Distanzen zu den Pendelzielen zurückzulegen sind.
- Für „Park&Ride“ von PendlerInnen in Radfahr-Entfernung ist die Anlage und Pflege von Radabstellmöglichkeiten an der Bahnstation wichtig. Attraktive und sichere Zufahrten, verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngegenden sowie eigenständige Radfahranlagen auf Hauptverkehrsstraßen wirken unterstützend für den Radverkehr.

Insbesondere für grenzüberschreitende Pendelverkehre sind abgestimmte Lösungen zwischen der deutschen und der polnischen Seite von entscheidender Bedeutung. Maßnahmen zur Förderung des Umstiegs auf die Bahn bedingen Maßnahmen in den Zielgemeinden (z.B. Parkraumbewirtschaftung), den Quellgemeinden (z.B. P&R) sowie Maßnahmen der Bahn selbst (z.B. Ticketlösungen für Vielfahrer). Lösungen für die „letzte Meile“ setzen zudem meistens die Verfügbarkeit von Fördermitteln übergeordneter Stellen voraus, da kommunale Budgets nicht ausreichen, um z.B. Shuttleverkehre umsetzen zu können.

Zur Entwicklung der Wirtschaftsinfrastruktur und Förderung von Betriebsansiedlungen bestehen in der Region gute Voraussetzungen, sowohl im Hinblick auf das Arbeitskräftepotential, als auch auf die Anbindung an übergeordnete nationale und trans-europäische-Netze.

- Ein Potential für regionale Wirtschaftscluster und regionale Wertschöpfungsketten besteht aufbauend auf den existierenden Spezialisierungen und aktuellen Dynamiken in der Region, z.B. im Fahrzeugsektor. Die Vernetzung von Unternehmen darf dabei nicht nur bahnbezogen adressiert werden. Auch das Potential kleinräumiger Lieferketten auch ohne Bahn sollte bedacht werden.

- Für potentiell bahnaffine Unternehmen im Güterverkehr ist die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur ausschlaggebend. Das beinhaltet die Anlage von Anschlussgleisen (bspw. Anbindung in der Sonderwirtschaftszone Kostrzyn nad Odrą) sowie die Unterstützung multimodaler Terminals auch auf regionaler Ebene, um eine Überlastung der Strecke von Berlin über Frankfurt (Oder) nach Posen zu vermeiden.
- Gunstlagen sowohl für den Güterverkehr, sowie für pendelnde Arbeitskräfte stehen in Konkurrenz mit Gunstlagen für Siedlungsentwicklung. In Abwägung der Bedarfe profitiert die Region von einer gezielten Flächenausweisung, insbesondere unter Beachtung entsprechender Lärmemissionen. Damit können Siedlungsgebiete vor bahnbezogenen Emissionen geschützt werden und gleichzeitig wirtschaftliche Ziele verfolgt werden.
- Die Anbindung des regionalen „Kernstandortes“ Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg und des Oberzentrums Frankfurt (Oder) ist von hoher Bedeutung für regionale Wirtschaftsentwicklung, setzt allerdings den Ausbau bestehender Schieneninfrastruktur voraus.

Relevante AkteurInnen sind neben den Wirtschaftsunternehmen selbst vor allem die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. Verfügbarkeit von Anschlussgleisen, Einzelwagenverkehr). Zur Förderung regionaler Cluster und Wertschöpfungsketten sind zudem strategische Planungen auf Regions-, Wojewodschafts- und Landesebene relevant. Kommunen selbst sind als Akteure der Flächenpolitik relevant für die Steuerung der Flächenverfügbarkeit insbesondere für bahnaffine Betriebe.

### Tourismus

Erhebliches Potential kann im nationalen sowie auch im grenzüberschreitenden Tourismus aktiviert werden, insbesondere im Hinblick auf den naturbezogenen Tagestourismus. Unterstützend in dieser Hinsicht wirken:

- Grenzüberschreitendes Marketing für die Region, mit Fokus auf naturbezogenen, „aktiven“ und klimafreundlichen Tourismus: Rad-, Wander- und Wassersport, kombiniert mit der Möglichkeit klimafreundlicher Anreise, können als Kernaspekte adressiert werden. Als ergänzendes Angebot können Aspekte der gemeinsamen Kultur, gemeinsamen Geschichte usw. (weiter)entwickelt werden. Durch die bestehenden INTERREG-Aktivitäten besteht bereits eine gute Zusammenarbeitskultur.
- Entwicklung und Vermarktung einfach zugänglicher Tickets für den Zugverkehr (sowie eventuell für ergänzende Zubringer) insbesondere für grenzüberschreitenden Tourismus: Marketing ist hier insbesondere relevant um ein Bewusstsein für die, in der Region vorhandenen Angebote zu schaffen und damit gefühlte Barrieren für den Grenzübertritt zu reduzieren

- Ausbau des Radwegnetzes in der Region aufbauend auf dem bestehenden Netz, sowie aktive Unterstützungsmaßnahmen hinsichtlich der Bahn- und Bahnhofsinfrastruktur für Fahrradmitnahme im Zug: Für Tagestourismus ist die Stärkung des Radverleihs an „Zielstationen“ zu empfehlen, da dies den logistischen Aufwand für die Fahrradmitnahme im Zug reduziert und den Radtourismus attraktiver macht.

Zur effizienten touristischen Erschließung sind die Verkehrsbetriebe über die Bahn hinaus entscheidende Akteure. Neben den bahntechnischen Voraussetzungen (z.B. Transport größerer Mengen an Fahrrädern) ist die Erreichbarkeit (Anbindung, Ticketverfügbarkeit insb. im grenzüberschreitenden Verkehr) von Attraktionen abseits der Bahnstrecke von Bedeutung. Zur Entwicklung und Bewerbung der Angebote sind neben lokalen Tourismusverbänden auch die Kommunen, Kreise, Länder und Marschallämter relevant. Ein grenzüberschreitendes Marketingkonzept im Hinblick auf die Attraktivierung der Region als Ausflugsziel, aber auch auf die langfristige touristische Entwicklung könnte positive Effekte fördern. Kommunen als Träger lokaler Infrastrukturprojekte, sowie ggf. INTERREG-Aktivitäten im Rahmen des INTERREG-Polen-Brandenburg-Programms (2021-2027 stehen 33 Mio. € für grenzüberschreitenden Tourismus zur Verfügung) sind zudem für die Planung und Umsetzung von touristischer Infrastruktur von Bedeutung.

### Umweltwirkungen

Schon durch die Elektrifizierung der Strecke sind primär positive Umweltwirkungen zu erwarten. Darüber hinaus lassen sich weitere positive Effekte erzielen bzw. verstärken:

- Zur stärkeren Emissionsreduktion vor allem im Güterverkehr sind weitere Maßnahmen zur Unterstützung des Umstiegs vom LKW auf die Bahn sinnvoll. Das inkludiert beispielsweise betriebliche Maßnahmen der Bahn (Vereinfachung des Einzelwagenverkehrs), sowie vor allem Ausbau von multimodalem Verkehr, inklusive entsprechender Infrastruktur. Neben dem weiteren Ausbau des Güterverkehrszentrums Frankfurt (Oder) ist das Erfordernis und die Möglichkeit des Neu- und Ausbaus von lokalen Terminals an der Ostbahn zu prüfen.
- Synergien mit weiteren Strecken, inklusive erweitertem Personenverkehrsnetz über Gorzów Wielkopolski hinaus (östlich Richtung Krzyż, nördlich Richtung Stettin und südlich Richtung Zbąszynek – Eisenbahnknotenpunkt zum TEN-V-Kernnetzkorridor Nordsee – Ostsee) sowie nach Berlin, erfordern weitere organisatorische Maßnahmen (Abstimmung von Umsteigeverbindungen, Ticketverkauf) und teilweise (bahntechnische) Infrastrukturmaßnahmen.

Zur Sicherstellung positiver Umweltwirkungen ist insbesondere die Umstellung im Güterverkehr wesentlich,

sowohl im Hinblick auf die notwendige Infrastruktur (regionale Wirtschaftsbetriebe und Eisenbahninfrastrukturunternehmen), die Möglichkeit von Bahnanschlüssen (Raum- und Verkehrsplanung) und die strategisch-übergreifende Planung (politische Maßnahmen zur Förderung des Bahnverkehrs). Neben der technischen Infrastruktur erfordert diese Umstellung auch konkrete Entscheidungen, einerseits für den Ausbau der technischen Infrastruktur und andererseits für die Bereitschaft der Unternehmen diese auch zu nutzen.

### Governance

Eine Reihe von Kooperationen zwischen den Behörden der beteiligten Länder ist bereits umgesetzt, aber dennoch bestimmt die Grenze durch historische, systemische und strukturelle Gründe noch den Charakter der Region. Gemeinsame Projekte können dazu beitragen, Grenzen „im Kopf“ abzubauen und von der Verbindung zweier Länder hin zur Verbindung einer gemeinsamen Region zu wirken.

- Über bestehende sektorale Kooperation (z.B. im bahntechnischen Bereich) hinaus sollten mit integrierten Maßnahmen sektorübergreifend neue Vernetzungsschnittstellen erschlossen werden. Aufbauend auf INTERREG (neue Förderperiode) und die Euroregion sowie z.B. die Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB) sollte die Ausweitung bestehender Kooperationen für die konkreten Bedürfnisse des Ostbahnausbaus genutzt werden.
- Kooperationen im Bereich Siedlungsentwicklung und begleitende Infrastrukturen können dazu beitragen, Kosten für Gemeinden vergleichsweise niedrig zu halten und einen Konkurrenzkampf zwischen Gemeinden zu vermeiden.

Langfristig ist eine Abstimmung von bahntechnischen Voraussetzungen insgesamt auf EU-Ebene notwendig, um reibungsfreie, grenzüberschreitende Verkehre sicherzustellen. Für den Güterverkehr aber auch Personenverkehr ist schließlich die strategische Festlegung und Abstimmung mit dem weiteren Netz unumgänglich, sowohl für nationale Planungen (z.B. Bundesverkehrswegeplan) als auch für gesamteuropäische Planungen (TEN).

Abstimmungen zwischen den Bahnunternehmen, sowohl im Hinblick auf technische Voraussetzungen als auch auf Möglichkeiten im Bereich Ticketing sind die Grundlage jeder Entwicklung über regionale Bedeutung hinaus.

Über die unmittelbaren Bedürfnisse von Begleitprozessen zum Bahnausbau hinaus können Kooperation und gemeinsames Lernen zu einer resilienteren Gesamregion beitragen und Kooperationsstrukturen etablieren, die langfristig wirken.



## Quellen

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2020). Faltblatt Tourismus 2019. Brandenburg: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Bengsch, L., Sporer, M., & Rodenkirchen, F. (2020). DWIF-TAGESREISENMONITOR Ergebnisse für das Zielgebiet Brandenburg. München: dwif.

Bundesagentur für Arbeit. (06 2021). Pendleratlas – Bundesagentur für Arbeit – Statistik. Von <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> abgerufen

Europäische Kommission (2022). Labour market information: Poland. Von [https://ec.europa.eu/eures/public/living-and-working/labour-market-information/labour-market-information-poland\\_en](https://ec.europa.eu/eures/public/living-and-working/labour-market-information/labour-market-information-poland_en) abgerufen

Eurostat. (28. 04 2022). Eurostat – Data Browser. Von [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/LFST\\_R\\_LFE2ECOMM\\_\\_custom\\_2782969/default/table?lang=de](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/LFST_R_LFE2ECOMM__custom_2782969/default/table?lang=de) abgerufen

Eurostat. (12. 04 2023). Population and housing census 2021: first EU results. Von <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/DDN-20230330-2> abgerufen

Ferreira, R., Medeiros, E. et. al. (2021): Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case. In: Case Studies on Transport Policy 9 (2021) 291-301.

Filter, M. (2022). Grenzübergreifender Bahnverkehr in der Euroregion Pro Europa Viadrina und entlang der deutsch-polnischen Grenze. In P. Ulrich, & K. Wojciechowski, Wissenschaft und Praxis im Dialog in unsicheren Zeiten. Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge in der Euroregion Pro Europa Viadrina und anderen Regionen im Vergleich (S. 23-27). Frankfurt (Oder): B/ORDERS IN MOTION Nr. 11.

Interreg Brandenburg Polen. (12. 12 2022). interreg BB. Von RailBLU – Verbesserung der Erreichbarkeit von

grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen Brandenburg und Lubuskie: <https://interregvab-pl.eu/85038323-2/> abgerufen

Musekamp. (2010). The Royal Prussian Eastern Railway (Ostbahn) and its Importance for East-West Transportation. In Roth, & Jacolin, Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-First Centuries (S. 117).

Rohs, M., Flore, G., Lepski, M. (2022): Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum. BBSR-Online-Publikation.

Staatskanzlei des Landes Brandenburg (2021). Regionaler Zusammenhalt in Brandenburg. Eckpunkte einer Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg. Kabinettsbeschluss: 31.08.2021.

Statistics Poland. (23. 02 2022). BDL. Von <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat> abgerufen

Statistisches Bundesamt. (8. 9 2021). Destatis. Von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/02-bundeslaender.html> abgerufen

Ulrich, P. (2017). Grenzüberschreitende funktionale Kooperation im deutsch-polnischen Grenzraum am Beispiel des TransOderana EVTZ – Akteure, Strategien und Institutionen. In Krzymuski, Kubicki, & Ulrich, Der EVTZ als Instrument der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nationaler öffentlicher Einrichtungen in der Europäischen Union (S. 369-416). Baden-Baden: Nomos.

Ulrich, P., & Krzymuski, M. (2017). Zarządzanie terytorialne na obszarze polsko-niemieckiego pogranicza na przykładzie planowanego EUWT TransOderana – podmioty, strategie, instytut. In Kurcz, & Zbigniew, Polskie pogranicza w procesie przemian. Tom IV, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego (S. 305 – 335).

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). (2022). VBB. Von railblu: <https://www.vbb.de/vbb-themen/forschung-und-projekte/railblu/> abgerufen

## Kontakt & Information

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Referat GL2 Europäische Raumentwicklung

Juergen.Neumueller@gl.berlin-brandenburg.de  
Detlef.Herz@gl.berlin-brandenburg.de  
Iwona.Pasieka-Goepfert@gl.berlin-brandenburg.de

*Dieses Projekt wird im Rahmen des Forschungsfeldes „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung gefördert.*