Regionale Ostbahn-Konferenz 2013

27.02.2013

Kostrzyn nad Odrą

Handlungsfelder der europäischen Modellkorridorregion entlang der Eisenbahnstecke Berlin-Pila

Prof. Dr. Hans Joachim Kujath

Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner

Karl-Heinz Boßan

Geschäftsführer der IGOB-EWIV

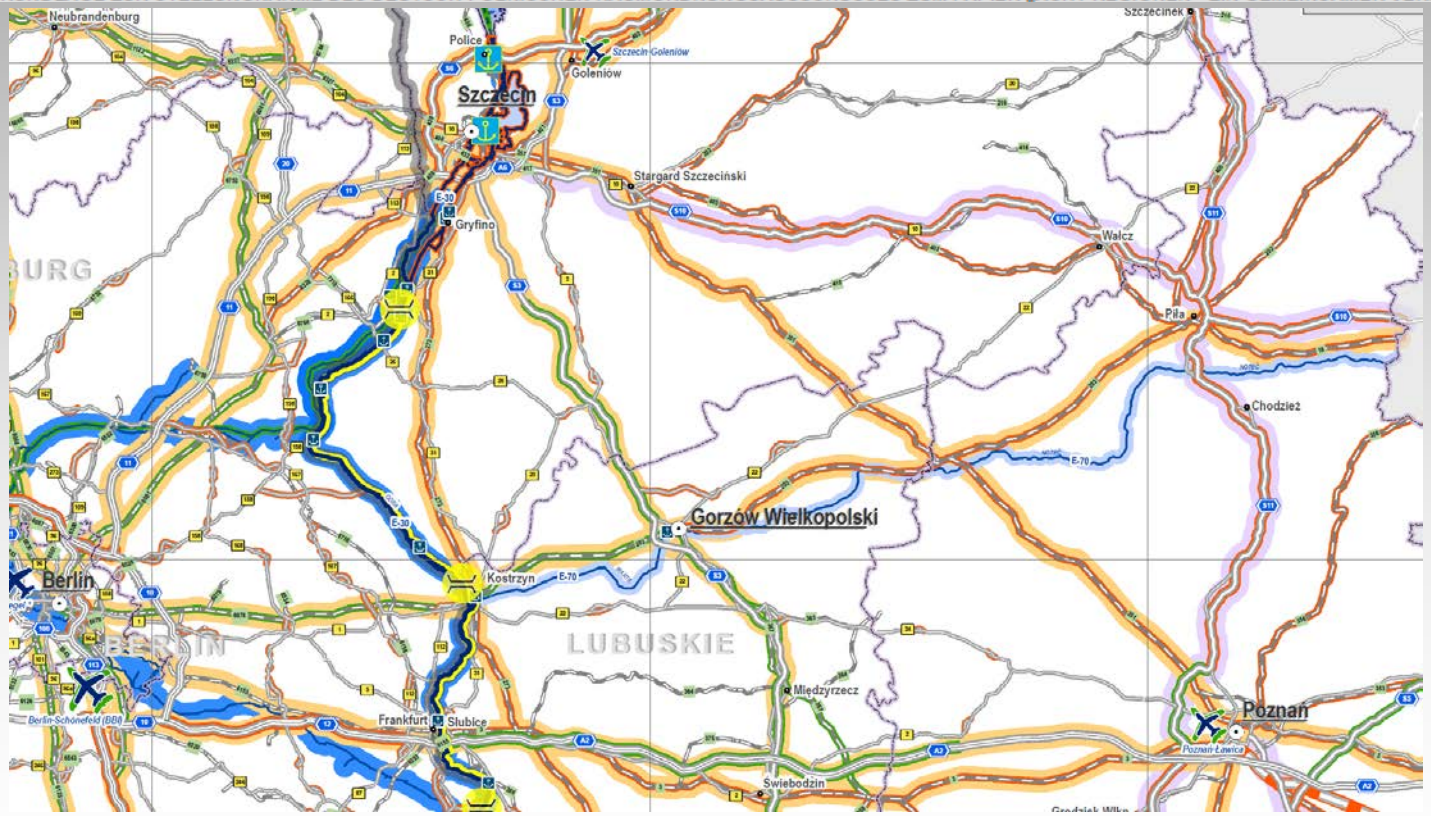
Entwicklungskorridor Berlin-Pila in der Arbeitsgrundlage Verkehrsinfrastruktur in der Oder-Partnerschaft (Ausschnitt)

ROZWÓJ PONADREGIONALNEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W OBSZARZE PARTNERSTWA ODRY

MATERIAŁ ROBOCZY POLSKO – NIEMIECKIEGO KOMITETU GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ DO STANOWISKA W SPRAWIE DOKUMENTU „ OSIEM REGIONÓW – WSPÓLNY OBSZAR TRANSPORTOWY"

ENTWICKLUNG DER ÜBERREGIONALEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER ODER-PARTNERSCHAFT

ARBEITSGRUNDLAGE ZUR STELLUNGNAHME DES DEUTSCH-POLNISCHEN RAUMORDNUNGSAUSSCHUSSES ZUM PAPIER „ACHT REGIONEN - EIN GEMEINSAMER VERKEHRSRAUM"



Quelle: WBU/BBSR 2010

Entwicklungskorridor Berlin-Pila

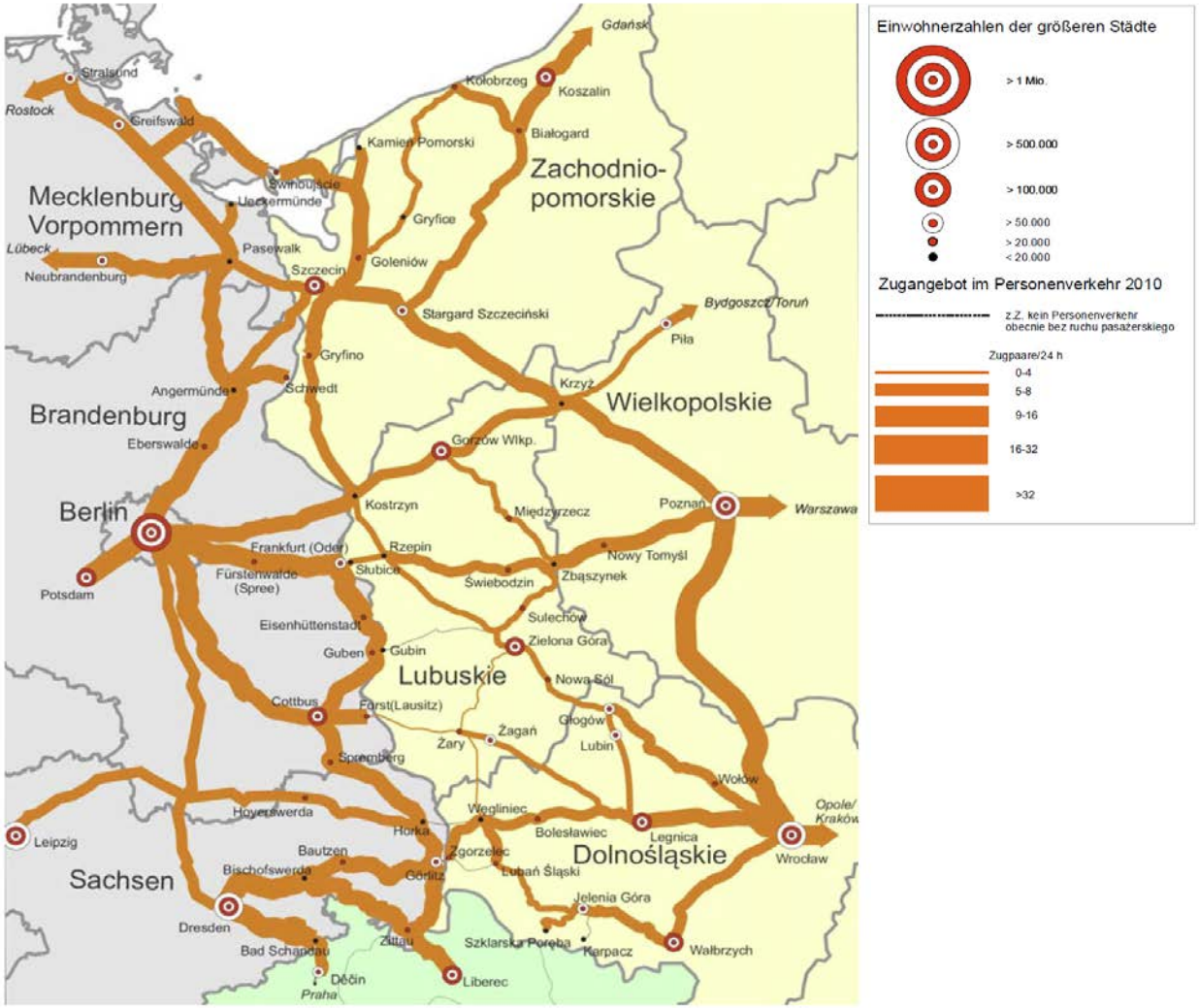


Abbildung 03: Verkehrsangebot im Schienenverkehr im deutsch-polnischen Grenzraum

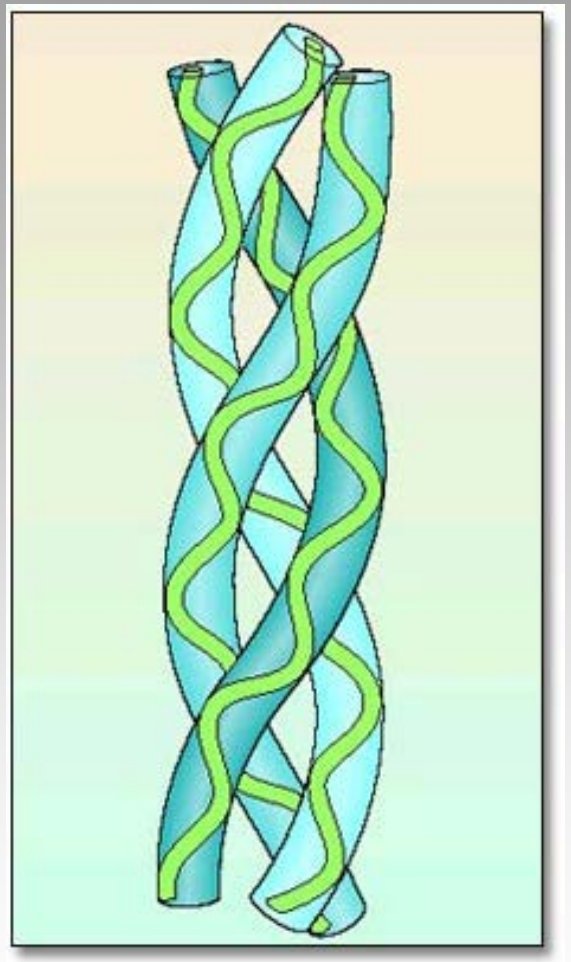
Situation im Schienenverkehr 2010

Quelle: BMVBS Online Publikationen Nr. 06/2011

Aufgaben/Ziele

- Schaffung eines integrierten Entwicklungsraumes entlang der Bahnlinie durch:
  - Nutzung und Vernetzung der Potentiale in den Regionen des Korridorraums
  - Vernetzungen von Bildung, Wissenschaft und Wirtschaft
  - Verbesserung der Innen- und Außenwahrnehmung des Korridorraums
  - Anpassung an den demographische Wandel
  - Ausbau einer unterstützenden Infrastruktur mit der Ostbahn als zentraler Aorta

Kontext



Quelle: www.openlearn.open.ac.uk

- Keine strikte räumliche Abgrenzung
- Verbindungen durch funktionale Netzwerke
- Mehrdimensionale Korridorentwicklung
  - Infrastrukturen
  - Kooperationen in Wissenschaft, Wirtschaft, Kultur
  - Soziale Dimensionen
  - Wahrnehmung des Korridors

Handlungsfelder

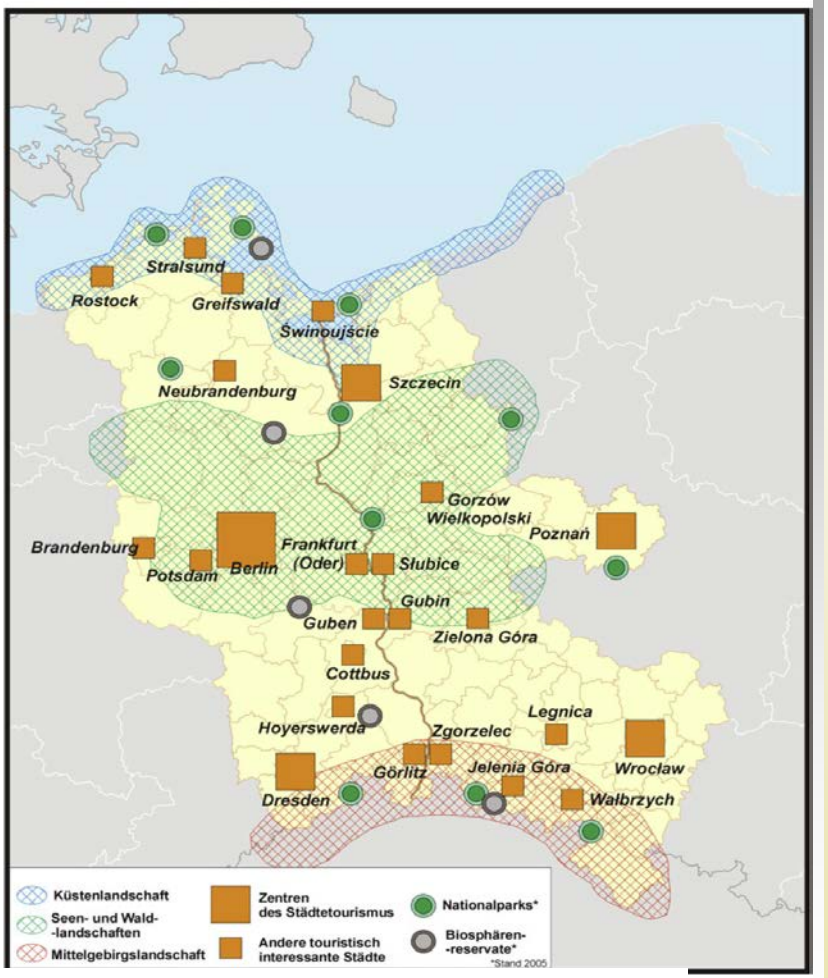
- Management der endogenen Potentiale
- Management regionaler Netzwerke
- Management des demographischen Wandels
- Selbstbild-Fremdbild-Dynamik

Management der endogenen Potentiale

- Die Bahn erschließt die endogenen Potentiale des Entwicklungskorridors:
  - die Verbesserung des Zugangs zu Lebens-, Arbeits- und Erholungsräumen
  - das Zusammenführen von Know-how Trägern beiderseits der Grenze
  - die Organisation einer nachhaltigen Mobilität und eines nachhaltigen Gütertransports im Korridorraum mit hoher Schienenaffinität
  - den Ausbau der Knotenstädte zu Lebens-, Arbeits- und Erholungsmittelpunkten
  - die Entwicklung einer grenzübergreifenden Raumentwicklungsstrategie zur Nutzung der endogenen Potentiale im Korridorraum

Management der endogenen Potentiale

Abbildung 12: Tourismus und naturräumliche Nutzung im Jahre 2020 *



Quelle: HWWA 2006

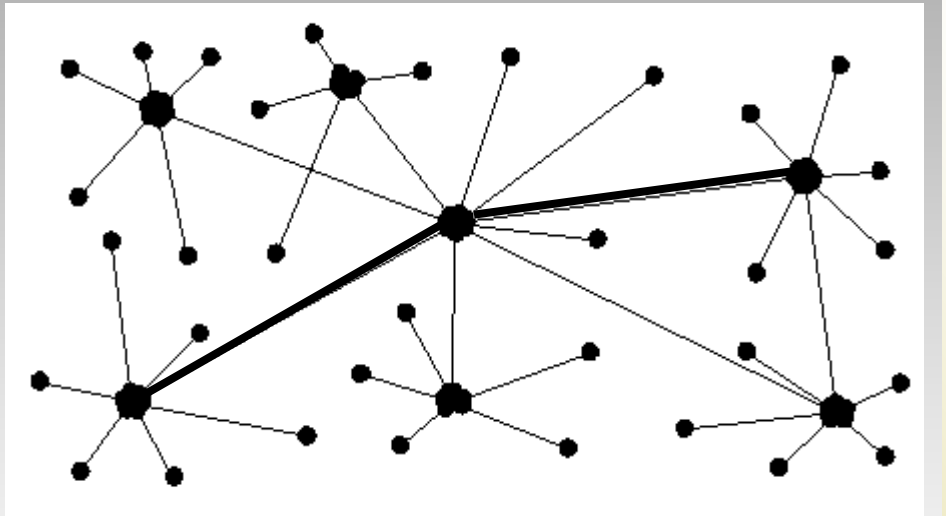
Rolle der Bahn für die Erschließung der endogenen Potentiale:

- Bahn als Teil der Infrastruktur, die andere Potentiale erschließt (Empfehlungen zur Nutzung der Bahn als Motor für die sozio-ökonomische Entwicklung der Region).
- Verbindung der Räume und Orte zu einem effizienten Netzwerk von Zentren und Bändern (*Raumentwicklungskonzept* mit städtischen Zentren und Bahnknotenpunkten als Rückgrat).
- Nachhaltige Mobilität und nachhaltiger Gütertransport in der Region (*integriertes Verkehrskonzept*).

Management regionaler Netzwerke

- Die Bahn ist eine Netzwerkachse an der entlang regionale Akteure, Kaufkraft, Know-how, Innovativität usw. gebündelt werden z.B.:
  - öffentliche und private Akteure (PPP) in lokalen und regionalen Projekten
  - Wissenschafts- und Bildungseinrichtungen
  - Tourismusinitiativen, Kulturrouten
  - Gesundheitsangebote
  - Unternehmenskooperationen, Außenhandelsverflechtungen
  - Güter- und Personenlogistik mit der Bahn als Netzwerkknoten und Netzwerkachse

Management regionaler Netzwerke



Bahnlinie als Infrastruktur für Kooperationen:

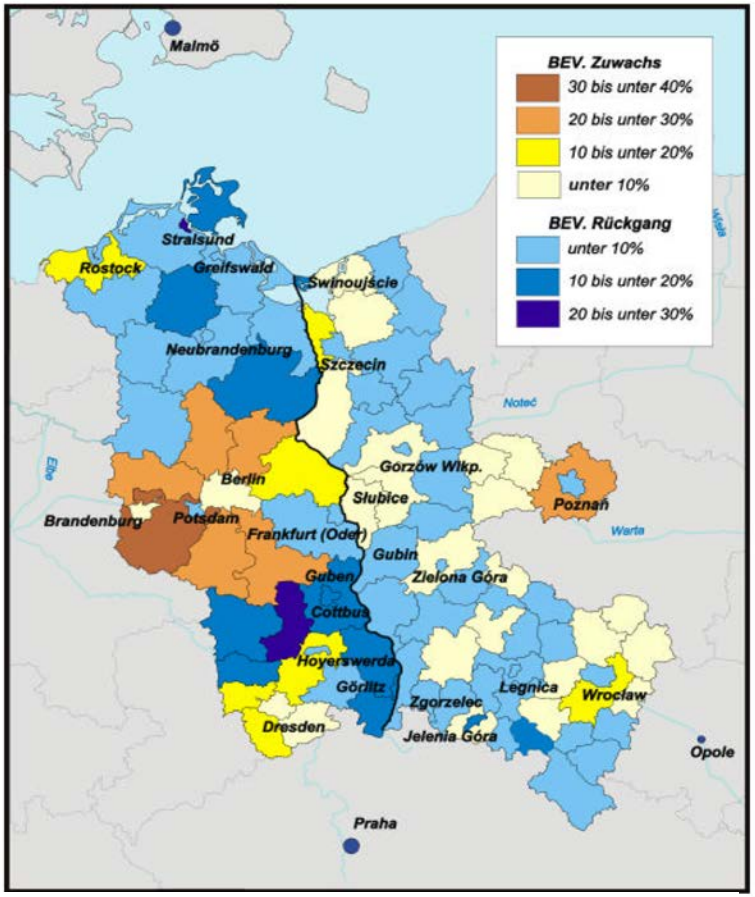
- Bahnlinie als Kern eines überregionalen Logistiknetzwerkes.
- Bahn als Voraussetzung für grenzübergreifende wirtschaftliche Zusammenarbeit und Tourismuskooperation.
- Bahnhofsumfeld als Netzknoten: Treffpunkt von Wissenschaft, Kultur und Wirtschaft.
- Bahn als Infrastruktur für kommunale Vernetzung: Schulversorgung, ärztliche Versorgung, Kultur, Zusammenarbeit der Verwaltungen usw.

Management des demographischen Wandels

- Der demografische Wandel stellt alle Bereiche der Mobilität, des Wirtschaftens und des Lebens im Korridorraum vor neue Herausforderungen, z.B.:
  - Veränderte Altersstruktur –Veränderte Mobilitätsanforderungen: Fahrpläne, Technik, Stationen, Personal sind auf das veränderte Reisendenprofil einzustellen.
  - Maßnahmen zur Bewältigung der qualifikatorischen Herausforderungen des demografischen Wandels
  - Aktivitäten zur Absicherung des Fachkräftemangels
  - Sensibilisierung von Unternehmen bezüglich des demografischen Wandels
  - Regionales Demografie-/ Arbeitsmarktmonitoring
  - Demografie-Checks für die lokale Infrastruktur

Management des demographischen Wandels

Abbildung 18: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum, 2003 bis 2020



Quelle: HWWA 2006

Bevölkerungsentwicklung beiderseits der Grenze:

- Bevölkerungszahlen
- Alterstruktur
- Wanderungsbewegungen
- Mobilität und Nachfrage nach Transportleistungen

- Analyse und Vorausschätzung der kleinräumigen Verläufe des demographischen Wandels.
- Anpassung des Verkehrsangebots an den demographischen Wandel.
- Grenzüberschreitende Fachkräftesicherung.

Selbstbild-Fremdbild-Dynamik

- Die Bahn prägt das Bewusstsein regionaler Akteure und beeinflusst die Sicht von Fremden (Ansiedlern, Investoren, Touristen) auf die Region. Deshalb Organisation eines Diskurses zur Entwicklung einer *Vision* für den Korridor z.B. über:
  - Potentiale und Handlungsoptionen
  - Nutzungsmöglichkeiten der Bahn und ihrer Dienstleistungen
  - Auswirkungen auf die Städte und Regionen und ihre Vorteile als Wirtschaftsstandorte
  - Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung

Zeitliche Umsetzung

1. Phase 2014:

- Fallstudien und strategischen Untersuchungen: Was kann auf lokaler und regionaler Ebene getan werden?
- Vision des Entwicklungskorridors
- Erste Projektideen und Umsetzungen

2. Phase 2020:

- Lokale Strategien und zusammenfassende Raumentwicklungsstrategie
- Lokale Projekte und deren Vernetzung im Sinne der Raumentwicklungsstrategie

3. Phase 2025:

- Gefestigte institutionelle und organisatorische Strukturen. Landkreise, Städte und Gemeinden, die Eisenbahnverkehrs-unternehmen und andere Aufgabenträger.

Dziękujemy za uwagę!.