

# Der paneuropäische Korridor III als Verbindungs- und Entwicklungsachse Sachsen - Niederschlesien/Südpolen - Ukraine

D. Ohm<sup>a,1</sup>, T. Polański<sup>b,2</sup> und M. Schöne<sup>a,1</sup>

<sup>a</sup> Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden, Deutschland

<sup>b</sup> WBU – Woiwodschaftsbüro für Urbanistik  
ul. Swidnicka 12/16, 50-068 Wrocław, Polen

**Kurzfassung:** Der III Paneuropäische Verkehrskorridor ist die wichtigste Verbindungs- und Entwicklungsachse in Ostdeutschland (gemeinsam mit dem Korridor IV), Südpolen, Ukraine sowie in den nördlichen Teilen der Tschechischen und Slowakischen Republik, welche sich trotz der Entfernung im Wirkungsbereich des Korridors befinden.

Ziel des vorliegenden Beitrages zur Postersession ist die Erläuterung der räumlichen, demographischen und wirtschaftlichen Potentiale der Gebiete, die sich entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridor III befinden, eine Charakteristik der verkehrlichen Eckdaten und ein Aufzeigen der Herausforderungen vor denen die beteiligten Seiten kurz vor der EU-Osterweiterung stehen.

---

<sup>1</sup>E-mail: [ivas@kontakt-dd.de](mailto:ivas@kontakt-dd.de)

<sup>2</sup>E-mail: [tpolanski@poczta.wbu.wroc.pl](mailto:tpolanski@poczta.wbu.wroc.pl), [www.wbu.wroc.pl](http://www.wbu.wroc.pl)

# 1 Einleitung

1994 bei der Konferenz auf Kreta wurden zehn sog. Paneuropäische Verkehrskorridore definiert, welche die MOE-Länder mit der Europäischen Union verbinden. Die durch diese Korridore führenden Straßen sowie einige weitere wichtige innerstaatliche Verbindungen setzen das sog. Netz TINA zusammen. Paneuropäische Verkehrskorridore sollen künftig Bestandteile der TEN bilden und somit „insbesondere den Gemeinschaftszielen eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes sowie der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts dienen“[1]. Im Vordergrund der nachfolgenden Betrachtungen steht der Paneuropäische Korridor III.



Abbildung 1: Übersicht Paneuropäische Korridore

Er beginnt im Sachsendreieck (Städtedreieck Dresden/ Leipzig/ Chemnitz) und Berlin, verläuft weiter durch die südpolnischen Gebiete bis in die Ukraine. Er verbindet die wichtigsten Metropolregionen und Entwicklungspole, wie das Städtedreieck Dresden/ Leipzig/ Chemnitz, Berlin, Breslau, Oppeln, Kattowitz, Krakau, Rzeszów, Lemberg und Kiew. Der Wirkungsbereich des Korridors schließt auch die nördlichen Teile Tschechiens und der Slowakei mit ein.



**Abbildung 2:** Verlauf des Paneuropäischen Korridor III

Der paneuropäische Korridor III hat von Dresden bis etwa Kiew eine Länge von ca. 1600 km, von denen etwa die Hälfte über polnisches Gebiet verlaufen. Etwa 40 % der gesamten Bevölkerung der EU-Beitrittsstaaten leben im Einzugsbereich des Korridors III, wodurch er eine besondere Bedeutung für die europäische Integration der Beitrittsstaaten, insbesondere Polens, der Tschechei und der Slowakei erhält.

Die Bedeutung des Korridors besteht in den umfangreichen wirtschaftlichen Potentialen und dem Humankapital der angrenzenden Regionen, sowie seiner verbindenden Rolle zwischen dem EU-Gebiet und den neuen Mitgliedsstaaten und der Weiterführung bis in die Ukraine und Rußland einschließlich weiterführender Verbindungen nach Asien. Gemeinsam mit den weiteren in Ost-West-Richtung parallel verlaufenden Korridoren und den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden und den Korridor III kreuzenden Korridoren und Achsen bildet der Korridor III ein besonders wichtiges und unverzichtbares Element der zukünftigen transeuropäischen Netze. Insofern hat er eine über die Aufgabe der europäischen Integration der Beitrittsstaaten weit hinausgehende Bedeutung.

Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich insbesondere auf die in Polen gelegenen Regionen entlang des Korridors, um die besonderen Potentiale dieser Gebiete zu verdeutlichen.

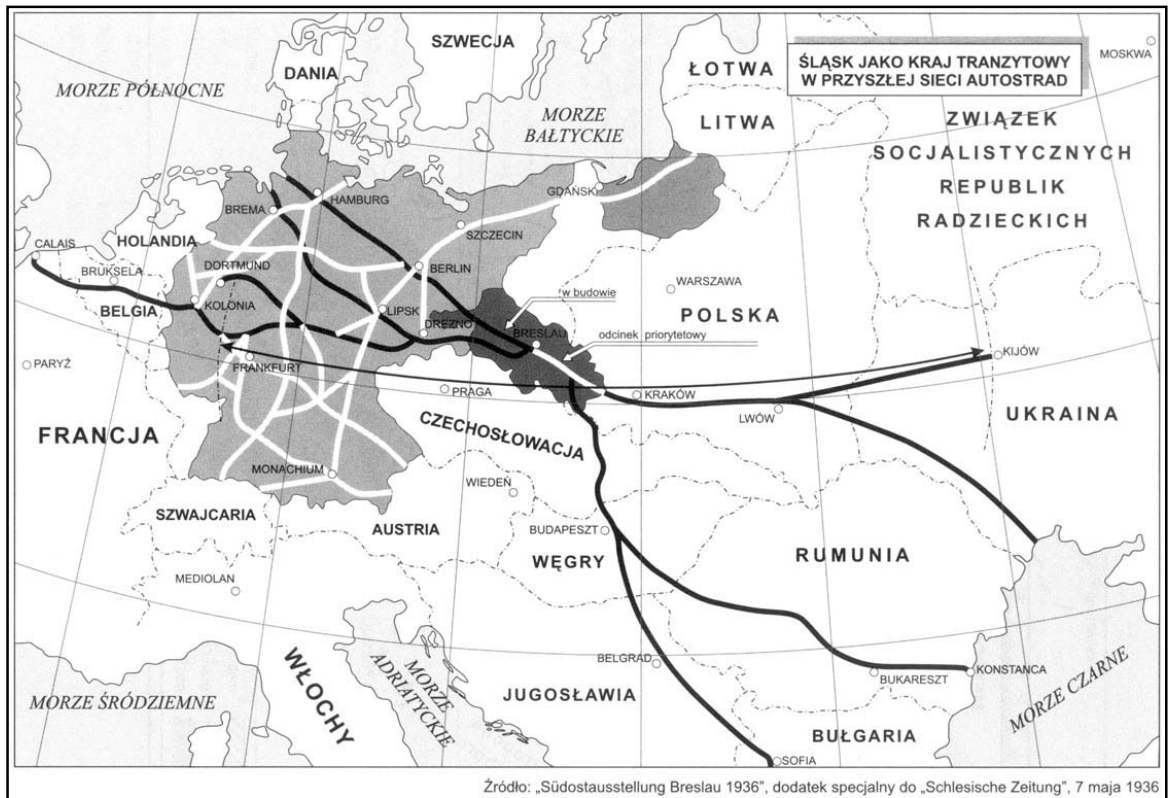
## 2 Geschichte, Bedeutung und Potentiale des III Paneuropäischen Verkehrskorridors

### Geschichte und Bedeutung

Der Paneuropäische Korridor III unterscheidet sich von anderen Korridoren u.a. dadurch, dass dies keine neue Achse darstellt, sondern eine Verbindung, die sich an die mittelalterliche Handelsstraße Via Regia anlehnt, welche jahrhundertlang die wichtigste Ost-West-Verbindung in Europa darstellte. Sie verband die beiden Hauptstädte – Paris und Kiew. Beide Orte waren einst wichtige Knotenpunkte an denen viele wichtige Handelsstraßen zusammenliefen und so konnte man über die „Via Regia“ von Lissabon bis zur Wolga gelangen [2].



**Abbildung 3:** via regia im Netz der mittelalterlichen Handelsstrassen



**Abbildung 4:** „Schlesien als Transitland im zukünftigen Autobahnnetz“

Die Bedeutung des Korridors III in der Verbindung von Westeuropa über Sachsen und Schlesien nach Polen wurde auch in der Zeit der erstmaligen Entwicklung europäischer Netze für den motorisierten Kraftverkehr erkannt.

Derzeit stellt der Verkehrskorridor III die wichtigste Verbindungs- und Entwicklungsachse für Ostdeutschland (gemeinsam mit dem Korridor IV) Südpolen, Nordböhmen, den nördlichen Teilen der Slowakei sowie der östlichen Ukraine dar. Laut Definition ist ein Verkehrskorridor ein Strang der Verkehrsinfrastruktur von internationaler Bedeutung, entlang dessen verschiedene Verkehrswege mit entsprechenden technischen Parametern führen (z.B. Autobahnen und Eisenbahnstrecken mit erhöhtem technischen Standard) und auf denen sich Transportknotenpunkte (z.B. Logistikzentren) befinden. Betrachtet man jedoch seinen Wirkungsbereich sollte der Begriff nicht nur am Aspekt Infrastruktur festgemacht sein, sondern in räumlichen Dimensionen behandelt werden.

Verkehrskorridore spielen eine große Rolle in einer integrierten europäischen Raumordnungs- und Verkehrspolitik. Sie sind Impulsgeber für die angrenzenden Regionen und ein Instrument für ein schnelleres Zusammenwachsen Europas. Eine derartige Rolle sollte auch der Paneuropäische Korridor III einnehmen, um so mehr, da er durch seine gute strategische Lage und seine großen Potentiale beste Voraussetzungen in sich birgt.

Eine besondere Bedeutung hat dabei die Nahtstelle zwischen EU-Beitrittsstaaten und dem bisherigen Kernland, wobei sich hier die Wirkungen der Korridore III und IV in dem Dreieck Prag – Breslau – sächsisches Städtedreieck überlagern.

Mit der leistungsfähigen Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen beiderseits der jetzigen EU-Außengrenze werden sich auch die Entwicklungsbedingungen der besonders problembehafteten Grenzsäume nachhaltig verbessern.

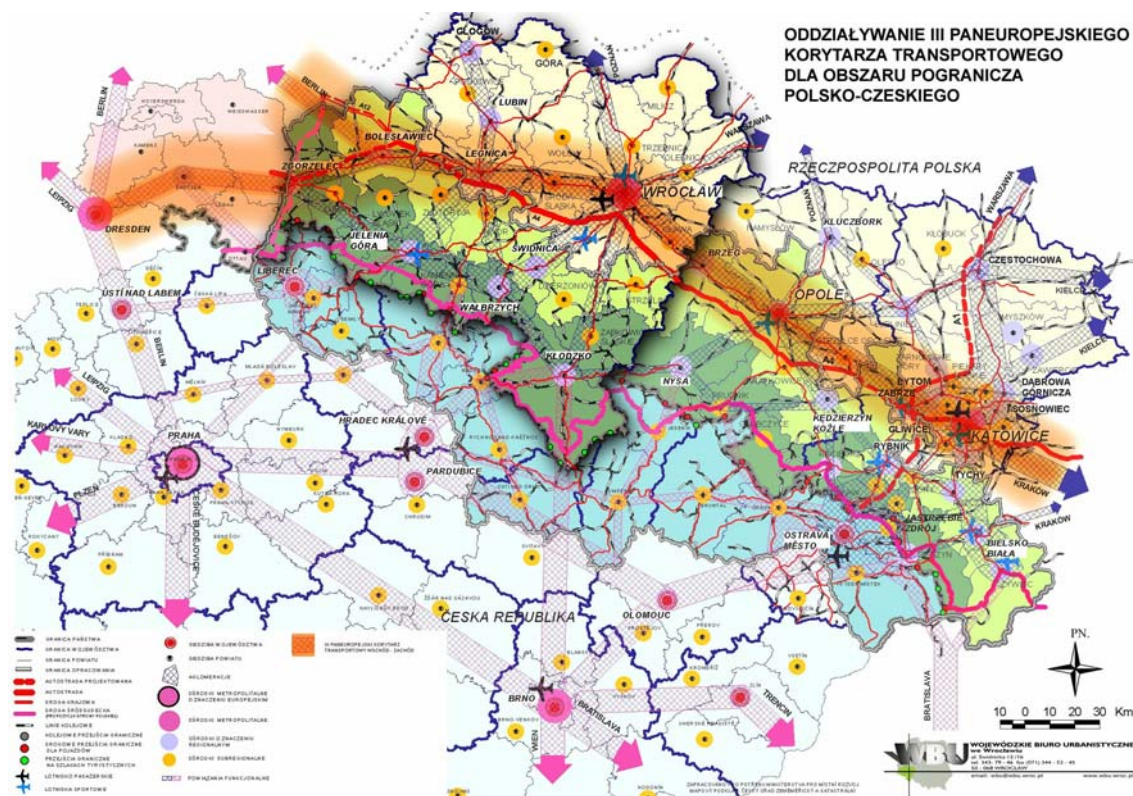
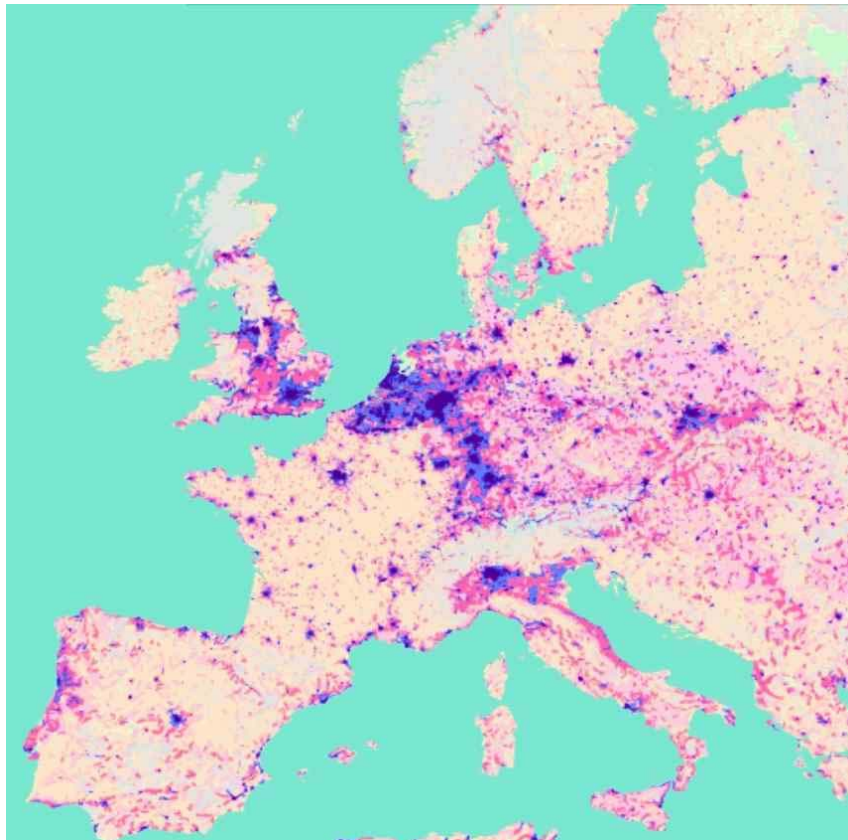


Abbildung 5: Paneuropäischer Korridor III an der Nahtstelle zur EU

### Potentiale

Die Gebiete entlang des Korridors weisen sehr grosse wirtschaftliche und humane Potentiale aus. Im Wirkungsbereich des gesamten Korridors leben ca. 36 Millionen Menschen. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 177 Einwohner pro km<sup>2</sup> in den Woiwodschaften entlang des Korridors überschreitet die europäischen (115 EW/km<sup>2</sup>) und nationalen polnischen (124 EW/km<sup>2</sup>) Durchschnittswerte deutlich. Die höchsten Werte verzeichnet das Gebiet Oberschlesiens, wo die durchschnittliche Bevölkerungsdichte 3-fach über dem Landesdurchschnitt liegt. Ebenfalls hohe Kennziffern weisen auch große Teile von Małopolska auf, sowie auf deutschem Gebiet der Raum Berlin und große Teile von Sachsen.

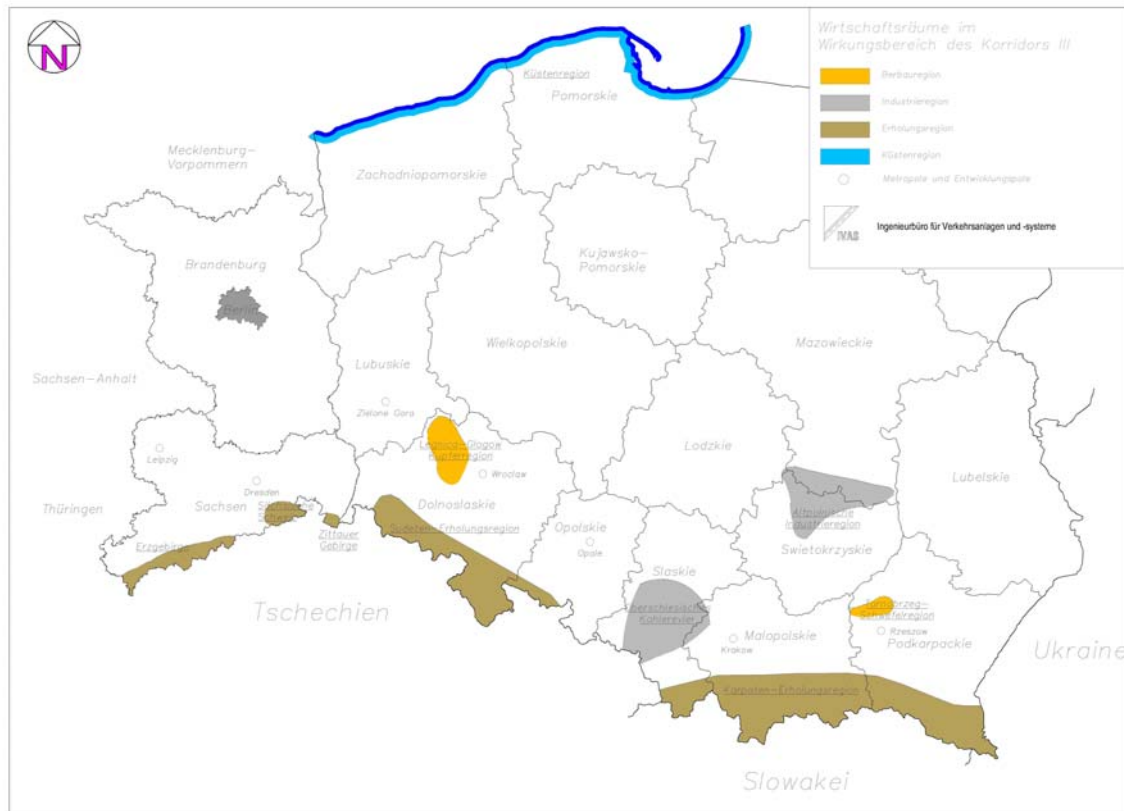


**Abbildung 6:** Europäische Bevölkerungsdichteverteilung

Die Gebiete im Wirkungsbereich des Korridors zeichnen sich außerdem durch einen hohen Urbanisationsgrad und eine hohe Konzentration von Städten aus. Die höchste Städtekonzentration weist die Woiwodschaft Schlesien auf. Hier konzentrieren sich 7,8% aller polnischen Städte und 16,1% der Stadtbevölkerung Polens. Mit 79,3 % ist auch der höchste Urbanisierungsgrad (Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung) landesweit zu verzeichnen.

Ein sehr wichtiges Potential besonders im polnischen und ukrainischen Teil des Korridors ist der große Anteil von jungen hoch qualifizierten Leuten in der demographischen Struktur.

Die Gebiete entlang des Korridors verfügen ebenfalls über ein hohes wirtschaftliches Potential. Neben dem traditionellen Bergbau und der Schwerindustrie im oberschlesischen Industriegebiet, die derzeit von einer Krise heimgesucht werden, befindet sich im Wirkungsbereich des Korridors auch das Kupferrevier Lubin - Glogow, sowie die Dienstleistungs- und Industrieagglomerationen Breslau, Krakau, Oppeln, Rzeszow sowie einige kleinere Städte. Die genannten Städte bilden auch die wichtigsten wissenschaftlich - kulturellen Zentren im Süden Polens. Auf deutscher Seite sind insbesondere das Sachsendreieck und der Großraum Berlin zu erwähnen.



**Abbildung 7:** ausgewählte wirtschaftliche und touristische Potentiale im Wirkungsbereich des Korridors

Darüber hinaus sind die beschriebenen Gebiete entlang des Korridors durch umfassende touristische Potentiale geprägt. An dieser Stelle seien beispielhaft die Gebirgsketten wie das Erzgebirge, die Sudeten (mit dem Riesengebirge) und die Karpaten (mit Tatra, Beskiden), Kurorte sowie die vielen kulturhistorisch bedeutsamen Städte wie beispielsweise Dresden, Breslau, Krakau und Lemberg genannt.

#### Problemregionen

Trotz der beschriebenen Potenziale der Gebiete entlang des Korridors sind eine Fülle von Problemen zu verzeichnen, die sich als gravierendes Hemmnis bei der Verwirklichung der europäischen Kohäsionspolitik erweisen könnten. Insbesondere zu erwähnen sind die bisherige periphere Lage Ostsachsens und Ostbrandenburgs an der EU-Außengrenze, die Umstrukturierungsprobleme in der Montan- und Schwerindustrie (Schlesisches Revier und Gebiet um Ostrava) sowie die Bandbreite der strukturellen Probleme in den Grenzsäumen zwischen Polen und Deutschland sowie der Tschechei/Slowakei. Ausdruck dieser Probleme sind u.a. Abwanderung und Bevölkerungsrückgang (Ostsachsen/ Ostbrandenburg) und eine grassierende Arbeitslosigkeit.

### **3 Ausgewählte verkehrliche Eckdaten**

Um einen ersten Eindruck über die Verhältnisse im polnischen Straßenverkehr im Raum des Korridors zu gewinnen, wurde auf Unterlagen der Straßenverkehrszählung 2000 für Polen zurückgegriffen [3]. Wie nachfolgende Tabelle zeigt, liegen die durchschnittlichen täglichen Belastungen in den Ballungsräumen erheblich über dem polnischen Durchschnitt. Ein in Görlitz und Zgorzelec durchgeführter direkter Vergleich [4] zeigt aber auch, dass die gegenwärtigen mittleren Belastungen deutlich unter den Durchschnittswerten in Deutschland liegen, was sicherlich auf die noch wesentlich geringere Motorisierung zurückzuführen ist.

Bemerkenswert sind aber die enormen Steigerungsraten im Vergleich mit der Zählung von 1995. Zwischen 1995 und 2000 haben die Belastungen im Durchschnitt über 30 % zugenommen, was einer jährlichen Steigerungsrate von ca. 6 % entspricht. Diese Steigerungsraten sind vergleichbar mit denen in den ostdeutschen Bundesländern nach der deutschen Wiedervereinigung.

Woiwodschaft	Strassen					
	Staatsstraßen		Woiwodschaftsstraßen		insgesamt	
	Tagesdurchschnitt 2000 Kfz/Tag	Wachstum 2000/1995	Tagesdurchschnitt 2000 Kfz/Tag	Wachstum 2000/1995	Tagesdurchschnitt 2000 Kfz/ Tag	Wachstum 2000/1995
Dolnośląskie	9288	1,21	5071	1,31	7078	1,25
Lubuskie	8495	1,23	4141	1,06	5798	1,14
Małopolskie	14356	1,35	6974	1,36	9137	1,36
Opolskie	13132	1,28	4813	1,22	5744	1,24
Podkarpackie	8601	1,37	5085	1,36	6536	1,36
Śląskie	21209	1,48	9218	1,33	12125	1,39
POLEN	11448	1,34	5109	1,28	7009	1,31

**Tabelle 1:** Tagesdurchschnittsaufkommen auf polnischen Straßennetz für das Jahr 2000

Damit hat sich auch im Zeitraum 1995 bis 2000 der Trend der vorhergehenden fünf Jahre fortgesetzt, wo die Belastungssteigerungen im südlichen Polen etwa bei 40 % lagen, was auch etwa dem polnischen Landesdurchschnitt entsprach [5].

Adäquat der Steigerung der Verkehrsbelastungen erfolgte die kontinuierliche Zunahme der Motorisierung. So verdoppelte sich zwischen 1990 und 2000 die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in Polen. Die Motorisierungskennziffer (Pkw je 1000 Einwohner) stieg im südlichen Polen von 139 Pkw/ 1000 EW 1990 auf 192 Pkw/ 1000 EW im Jahr 1995. In ganz Polen wurde 2001 eine Motorisierung von 272 Pkw/ 1000 EW erreicht. Die Zunahme der Motorisierung verlief wesentlich schneller als das Wachstum des BSP pro Kopf. 1997 war der Motorisierungsgrad in Polen vergleichbar mit dem Stand in Deutschland von 1970 und von Spanien 1985. Gleichzeitig betrug das Pro - Kopf - Einkommen 3.700 \$, wobei es in Deutschland 1970 bereits 11.400 \$ und in Spanien 9.700 ausmachte [6].

Auch wenn die Werte damit noch deutlich unter denen in Deutschland liegen ist ein stetiges Ansteigen zu verzeichnen. Dieser Prozeß wird mit dem Beitritt zur EU weiter anhalten bzw. in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung ggf. sogar noch beschleunigt.

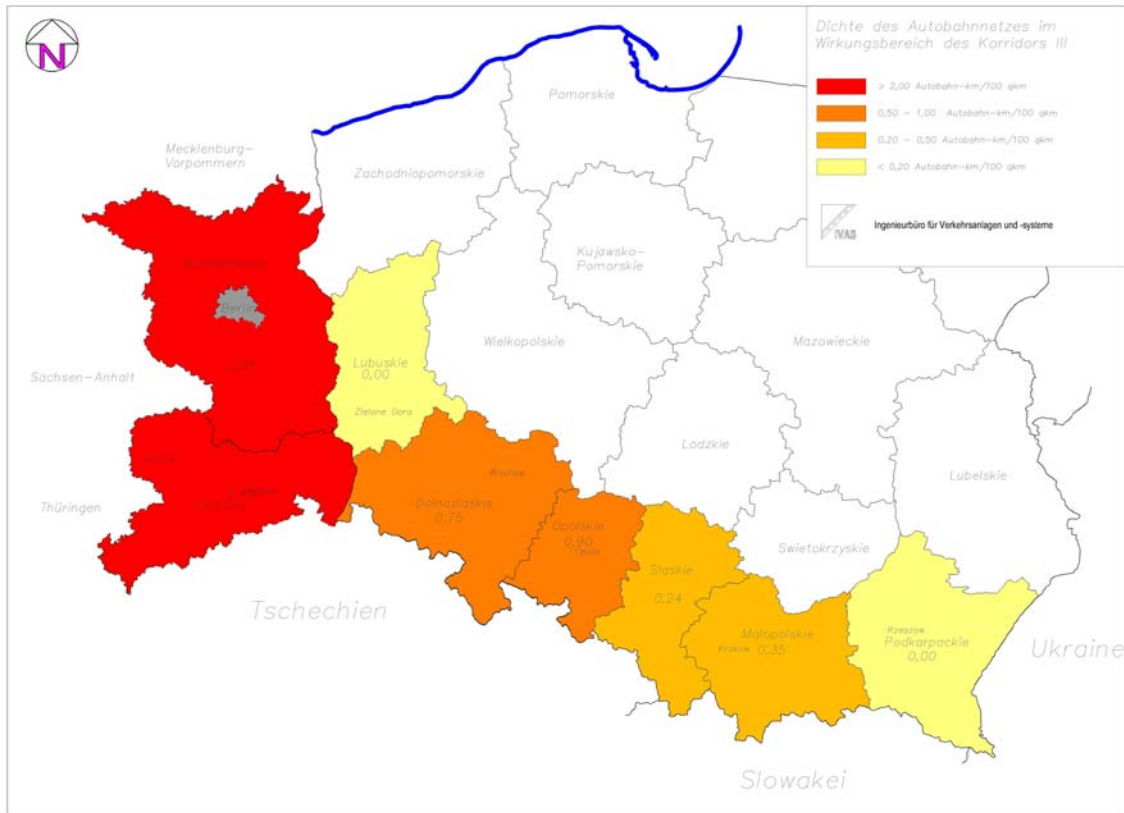
Neben dem dynamischen Zuwachs der Motorisierung und der Verkehrsbelastungen durch Straßenverkehr wurden in den 90er Jahren folgende Tendenzen festgestellt:

- Das Gesamttransportvolumen (Eisenbahn+Strasse) ging in den neunziger Jahren um 17 % zurück.
- Der größte Teil der Güter wird auf der Strasse transportiert, Ende der neunziger Jahre waren dies 79 %.
- Die Fahrgastzahlen bei der Eisenbahn verzeichneten einen Rückgang um ca. 49%, jedoch konnte auf Fernverbindungen ein Zuwachs erreicht werden.
- Der Grenzverkehr ist gestiegen – bei den Pkw betrug der Zuwachs in den Jahren 1993 - 98 60%, bei Lkw Verkehr 100%, bei der Personenbeförderung durch die Eisenbahn sind die Fahrgastzahlen um 26% zurückgegangen, wogegen der Güterverkehr auf der Schiene um 26% anwuchs [7].

#### Straßeninfrastruktur

Die Straßeninfrastruktur im Bereich des Korridors III ist derzeit noch äußerst mangelhaft ausgebildet und entspricht nicht den zukünftigen Anforderungen, die sich aus verstärktem Wirtschaftsverkehr und dem Anstieg der Verkehrsbelastungen im Pkw-Verkehr infolge erhöhter Motorisierung und Mobilität ergeben.

Auf dem Gebiet Südpolens ist der Zustand der Strasseninfrastruktur trotz einiger größerer Investitionen heutzutage noch überwiegend durch einen schlechten Oberflächenzustand, mangelnde Tragfähigkeiten sowie einer viel zu geringen Anzahl von Autobahnen und Schnellstraßen gekennzeichnet. So war im Jahr 1999 die Autobahndichte in Polen mit am geringsten in ganz Europa. Dies führt u.a. zu sehr geringen Reisegeschwindigkeiten, was zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Regionen beiträgt.



**Abbildung 8:** Dichte des Autobahnnetzes im Wirkungsbereich des Korridors III

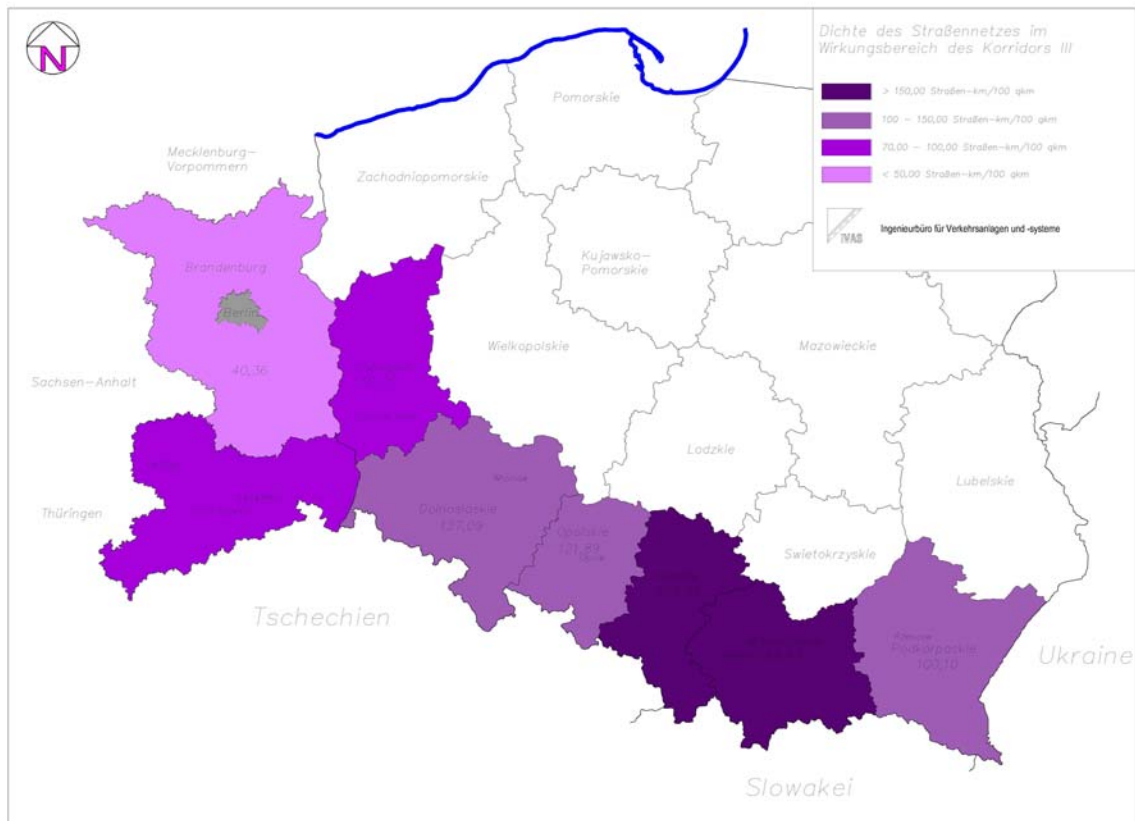


Abbildung 9: Dichte des Straßennetzes im Wirkungsbereich des Korridors III

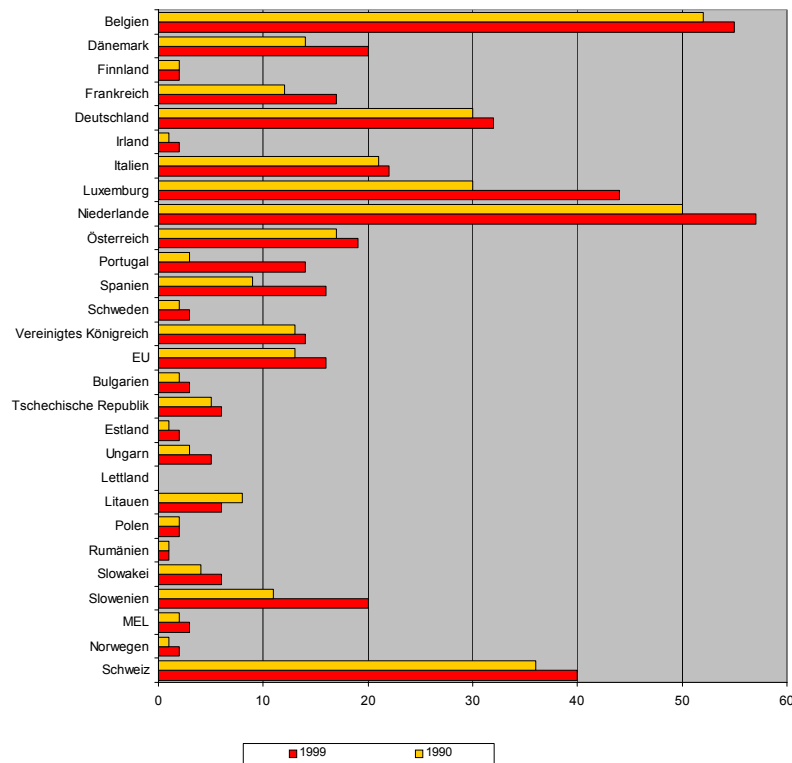
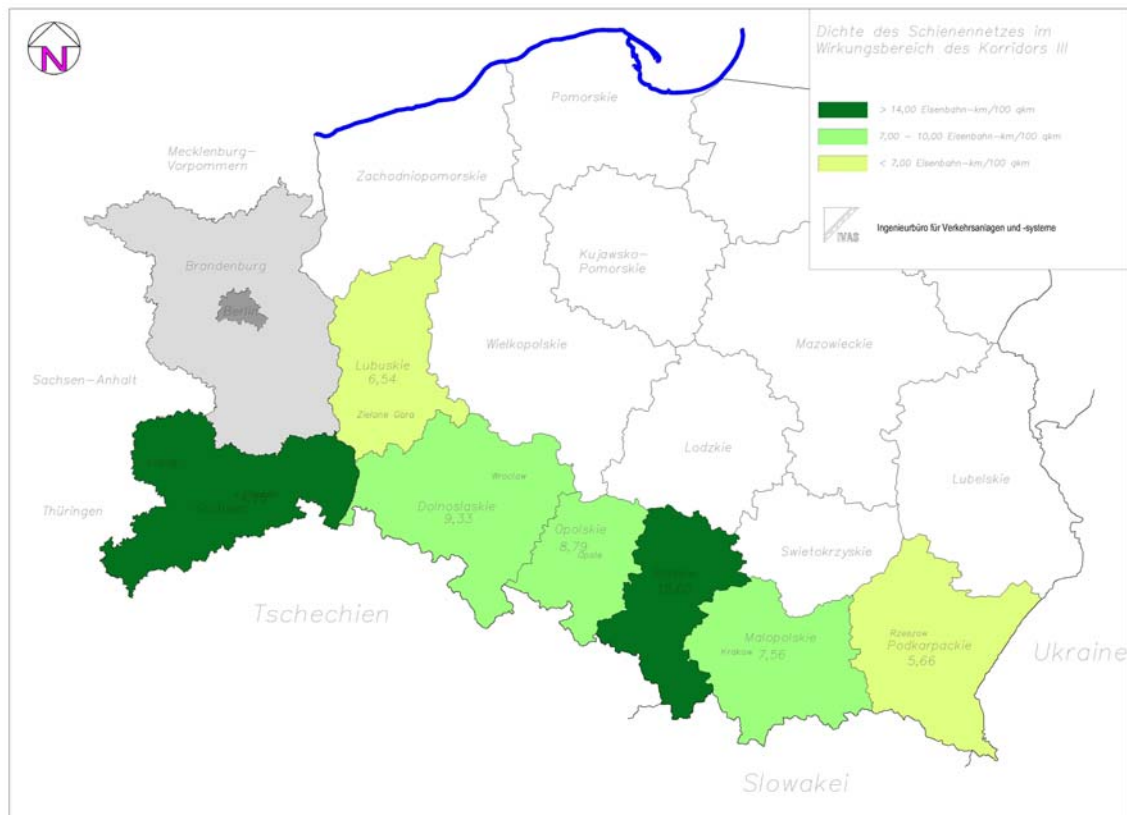


Abbildung 10: Autobahndichte 1990-1999 [8]

Defizite bestehen insbesondere auch in der grenzüberschreitenden Infrastruktur mit den jeweiligen Anbindungen an das Landesinnere. Beispielsweise genannt seien der fehlende Lückenschluß der A 4 zwischen Zgorzelec und Krzywa oder die in großen Teilabschnitten noch fehlende B 178, welche den derzeit äußerst schlecht erschlossenen Bereich um Bogatynia sowie auch das nächstgelegene tschechische Oberzentrum Liberec an das deutsche und europäische Fernstraßennetz (A 4) anbindet.

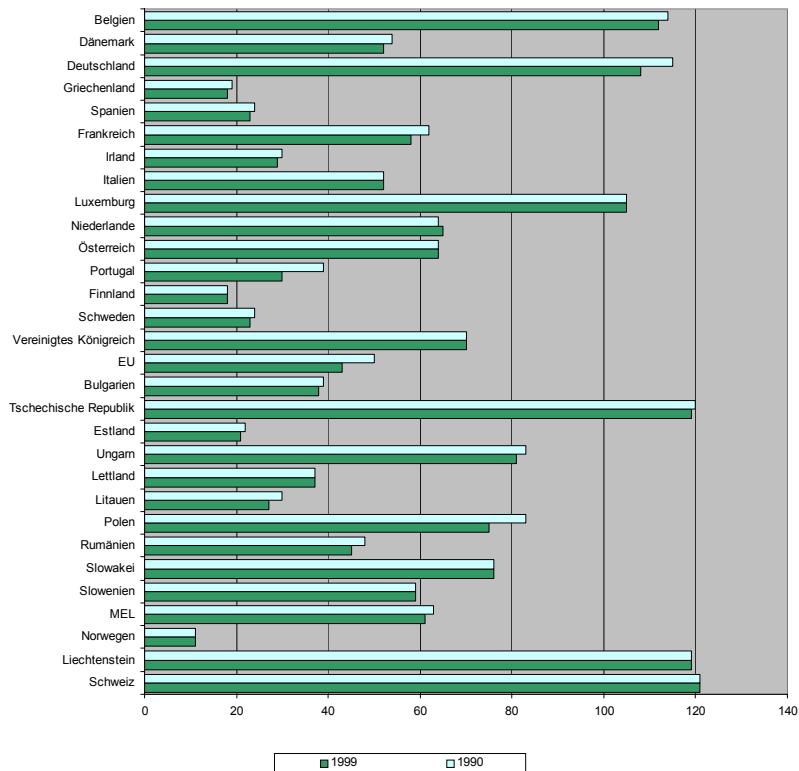
Der jetzige Stand der Infrastruktur für den Transport bildet eine gravierende Barriere für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Republik Polen. In einer Befragung ausländischer Investoren durch die Universität Wroclaw/Breslau gaben 68% der befragten Firmen an, daß eine Anbindung an eine moderne Verkehrsinfrastruktur als wichtigstes Schlüsselement für eine mögliche Investition betrachtet wird [9].

## Eisenbahninfrastruktur



**Abbildung 11:** Dichte des Schienennetzes im Wirkungsbereich des Korridors III

Anders stellt sich die Situation im Eisenbahnwesen dar. Polen und insbesondere Südpolen, welches sich im Wirkungsbereiches des Verkehrskorridor III befindet, verzeichnet im Vergleich mit anderen europäischen Staaten eine relativ hohe Eisenbahnnetzichte. Die höchsten Werte hierbei weist Oberschlesien (15,6 km/ 100 km<sup>2</sup>) aus.



**Abbildung 12: Schienenetzdichte 1990-1999 [8]**

Die Infrastruktur ist jedoch in großen Anteilen sehr veraltet und entspricht nicht dem westeuropäischen Qualitätsstandard. Die schlechte finanzielle Situation der PKP erlaubte bisher keine umfangreicheren Modernisierungen des Schienennetzes. Im Gegenteil, infolge der tiefen Krise legt die polnische Eisenbahngesellschaft PKP viele Strecken still, was zu einem ständigen Rückgang der Eisenbahnnetzdichte führt. Darüber hinaus geht die Anzahl der Passagiere von Jahr zu Jahr zurück. Die Verringerung der Netzdichte ist teilweise jedoch auch auf die neu zu definierende Arbeitsteilung zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem Straßenverkehr zurückzuführen.

Aber auch in der Verbindung der Netze von Deutschland nach Polen bestehen noch erhebliche Defizite, die im Rahmen verschiedener Projekte mittelfristig beseitigt werden sollen. Zu benennen sind insbesondere der Ausbau der sogenannten „Sachsenmagistrale“ (Hof-Plauen-Chemnitz-Dresden-Görlitz) und die Elektrifizierung der Strecke von Hoyerswerda nach Węgliniec auf polnischer Seite.

Im Wirkungsbereich des Verkehrskorridors III sind demnach umfassende Sanierungen fast des gesamten Netzes und Neubauten erforderlich, wobei die Prioritäten auf ein zukunftstaugliches Netz auszurichten sind.

#### Herausforderungen

Im Vergleich zu anderen Korridoren verzeichnet der Korridor III erhebliche Defizite im konzeptionellen Vorlauf. Es liegen zwar umfassende Entwicklungskonzeptionen für die Verkehrsinfrastruktur in den betroffenen Ländern vor, beispielsweise in Deutschland der Bundesverkehrswegeplan mit Zeithorizont 2015 (Stand 2003), in Polen die Nationale Strategie für den Transportsektor (Narodowa Strategia dla Sektora Transportu) mit Zeithorizont 2015. Diese berücksichtigen aber die Anforderungen aus der Funktion des Korridors III für die Entwicklung der Regionen und als Brücke in die Ukraine und weiterführend bis nach Asien noch nicht umfassend sondern sind eher auf die schnelle Erreichung eines Grundniveaus der Infrastruktur ausgerichtet.

Die derzeitig laufenden und noch durchzuführenden Untersuchungen zur weiteren Ausformung der Transeuropäischen Netze unter der Einbeziehung des Korridors III werden somit zwangsläufig erheblichen Einfluss auf die vorliegenden Entwicklungskonzeptionen haben müssen.

Die Bedeutung des Korridors und seine strategische Funktion verlangen die Durchführung von transnationalen und regionalen raum- und verkehrsplanerischen Untersuchungen, welche die Grundlage für verkehrliche Investitionen und die Einordnung des Korridors in die TEN-Netze bilden werden.

## **4 Zusammenfassung und Ausblick**

Die Gebiete entlang des Verkehrskorridors III sind durch sehr grosse Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Tourismuspotentiale gekennzeichnet, dank derer gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung bestehen. Wie die Realität und wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, ist der größte Hemmschuh die noch sehr unzureichend ausgebildete Verkehrsinfrastruktur. Auf Grund dessen wird die Schaffung effizienter Verkehrsnetze als wesentlicher Grundlage für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung zu den größten Herausforderungen der kommenden Jahre gehören.

Bei der Realisierung dieser Aufgabe sollten folgende *Zielsetzungen* erfüllt werden:

- Verbesserung der Erschließung und der Erreichbarkeit der Regionen entlang des Korridors,

- Zugang zum Europäischen Kern,
- Stärkung der Verflechtungen innerhalb und außerhalb der Regionen,
- Vernetzung der Regionen.

Dank der aufgezählten Effekte kann die Position der Regionen im europäischen Wettbewerb (Erhöhung der Standortqualität, Verbesserung der Rahmenbedingungen für Handel, Tourismus u.ä) gestärkt werden.

## Literatur

- [1] EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept, 1999, Europäische Kommission, S. 14
- [2] Andert R., 1996, Via Regia – Strasse und Brücke zwischen West- und Osteuropa in: VIA REGIA-Internationale Zeitschrift für kulturelle Kommunikation, Europäische Zentrum Erfurt und Gorbatschow Stiftung, Moskau, Heft 40/41
- [3] Zusammenfassung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2000, Transprojekt Warschau, 2001
- [4] Machbarkeitsstudie grenzüberschreitender Straßenbahnverkehr Görlitz-Zgorzelec Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden, 2001
- [5] Die mitteleuropäische West-Ost-Achse Sachsen-Schlesien-Galizien, Institut für Länderkunde Leipzig, 1998
- [6] Węclawowicz G.(Hrsg.), 2002, Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, PAN, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa, S. 74
- [7] Założenia polityki transportowej państwa na lata 2000-2015
- [8] Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union und den mitteleuropäischen Beitrittsländer 1990-1999, Statistik kurz gemacht, Europäische Union, Thema 7- 4/ 2002
- [9] Namyślak, 2002, Badanie opinii inwestorów, Uniwersytet Wrocławski