

Sborník

Konferenz Verkehr

in der Euroregion

Schirmherrschaft
Staatsekretär für Verkehr
Ing. Tomáš Kaas
Präsident der Region Liberec
Bc. Stanislav Eichler

NEISSE
NISA
NYSA

Euroregion
Neisse—Nisa—Nysa



Europäische Union. Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung: Investition in Ihre
Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti



- 3—12 **1. Öffnung der Grenzen, Wirtschaftskrise** und deren Einfluss auf den grenzüberschreitenden Verkehr und dessen Perspektive im Dreiländereck CZ-DE-PL
Dr. Bernd Rohde / Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- 13—20 **2. Entwicklung des Straßennetzes** und der Verkehrssicherheit sowie bedeutende umgesetzte Maßnahmen an grenzüberschreitenden Verbindungen im Gebiet der ERN im Zeitraum 2007 bis 2009
Ing. Josef Jeníček / ŘSD ČR, Správa Liberec - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Liberec
Roman Glowaczewski / DSDiK Wrocław
Dipl.-Ing. Roland Schultze / Straßenbauamt Bautzen
- 21—33 **3. Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung im Gebiet der ERN** aktuelle Entwicklung, Ausblick (Schwerpunkt: Achse Zittau – Liberec – Tanvald – Harrachov – Jelenia Góra)
Klaus-Dieter Martini / DB Regio - Verkehrsbetrieb Südostsachsen DB Regio Sudost
Agnieszka Zakęś / Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego - Departament Infrastruktury
Ing. Ivan Jágr / SŽDC - Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- 34—42 **4. REGIOTRAM NISA**
Was war, was sein sollte und ... was werden wird?
Ing. Roman Lenner — Valbek, spol. s r.o.
- 43—51 **5. Grenzüberschreitendes Projekt NEISSE GO (ZVON + LK)**
Dr. Ing. Dietmar Bothmer / IDU Ingenieurgesellschaft für Datenverarbeitung und Umweltschutz mbH
- 52—60 **6. Integrierte Verkehrssysteme im Gebiet der ERN**
Welchen Fahrschein muss ich erwerben und wo kann ich ihn erwerben?
LUISE: Grenzüberschreitende Machbarkeits- und Nachhaltigkeitsstudie der Eisenbahnstrecke Liberec - Seifhennersdorf (ZVON + KORID)
Ing. Petr Prokeš / KORID LK, spol. s r.o. — Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
Dirk Benofsky / ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
Dr. Peter Franz / ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH Dresden

2

Entwicklung des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit sowie bedeutende umgesetzte Maßnahmen an grenzüberschreiten- den Verbindungen im Gebiet der ERN im Zeit- raum 2007 bis 2009

Ing. Josef Jeníček

ŘSD ČR, Správa Liberec - Ředitelství silnic
a dálnic ČR, Správa Liberec

Roman Głowaczewski

DSDiK Wrocław

Dipl.-Ing. Roland Schultze

Straßenbauamt Bautzen

Verkehrskonferenz der Euroregion Neiße am 26.05.2010 in Liberec

Kurzfassung des Vortrages
von **Herrn Roland Schultze**, Leiter des Straßenbauamtes Bautzen

Das Straßenbauamt Bautzen ist zuständig für die Erneuerung, den Ausbau und den Neubau von Bundes- und Staatsstraßen im Bereich der Euroregion Neiße. Verkehrspolitik auf deutschem Gebiet ist es, dass den Ost-West-Verkehr in der Region die Autobahn A 4 aufnimmt und durch Neu- und Ausbaumaßnahmen am vorhandenen Bundesstraßennetz Nord-Süd-Verbindungen zur A 4 geschaffen werden. In den als Grundlage vorhandenen Bundesverkehrswegeplan und den Landesentwicklungsplan sind noch folgende Maßnahmen zu realisieren bzw. im Bau oder in den Jahren 2007 — 2009 fertiggestellt. Vom Westen der Euroregion beginnend betrifft das die Maßnahmen

- B 96 Ortsumgehung Hoyerswerda,
- B 98 Ortsumgehung Bischofswerda,
- S 106 Autobahnzubringer Bautzen und Südumfahrung Bautzen,
- B 96 Westtangente Bautzen,
- B 178 von Bundesgrenze D/PL bis zur A 4 Weißenberg in 5 bzw. 8 Abschnitten,
- S 111a Südwestumfahrung Görlitz.

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit des Straßenbauamtes Bautzen ist der Raum Bad Muskau/Krauschwitz. Dort sollen 3 Maßnahmen realisiert werden

- S 127b Neubau Grenzübergang Krauschwitz,
- S 127 b Verlegung nördlich Weißkeißel, 1. und 2. Bauabschnitt,
- B 115 Ortsumgehung Krauschwitz.

Der Zubringer zum Grenzübergang Krauschwitz ist bereits seit 2 Jahren fertiggestellt. Die polnische Straßenbauverwaltung (Generaldirektion der Straßen- und Autobahnen in Warschau, Außenstelle Zielona Gora) hat im Frühjahr 2010 mit dem Bau der Neißebrücke begonnen und wird diese im Jahr 2011 einschließlich der Ortsumgehung Lecnica dem Verkehr übergeben. Die 2. Maßnahme „Verlegung nördlich Weißkeißel“ beginnt im Mai 2010. Der 2. Bauabschnitt dieser Maßnahme ist zurzeit noch in Planung genau wie die Ortsumgehung Krauschwitz im Zuge der B 115.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit ist der Neubau des Grenzüberganges in Deschka im Zuge der S 127d. Die Brücke über die Neiße wird durch die polnische Wojewodschaft Straßenbauverwaltung errichtet. Der Zubringer auf deutscher Seite einschließlich des Zubringers auf polnischer ist zurzeit noch in Planung. Es muss eine Abwägung zwischen beiden (polnischer und deutscher Umweltverträglichkeitsstudie) erfolgen, da wir uns in einem sehr sensiblen FFH- und internationalen Vogelschutzgebiet befinden.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen ist die B 178 von der Bundesgrenze D/PL bis zur A 4 bei Weißenberg. Von den 8 Abschnitten sind bereits 3 unter Verkehr, ein Abschnitt ist im Bau, Abschnitt 3.1 von der S 148 Löbau bis zur S 143 Obercunnersdorf. Dieser Abschnitt wird im Herbst 2010 für den Verkehr freigegeben. Ein Abschnitt, Abschnitt 3.2 von S 143 Obercunnersdorf bis S 128 Oderwitz wird im Jahr 2010 beginnen, denn 2 Abschnitte sind der Abschnitt 1.1 Nostitz A 4 Weißenberg und Abschnitt 3.3

S 128 Niederoderwitz bis B 178 alt nördlich Zittau sind im Planfeststellungsverfahren. Beim Bau der Neißebrücke im Zuge des 5. Bauabschnittes .. Baubeginn noch im Jahr 2010 sein soll und bis 2012 beendet, müsste die polnische Straßenbauverwaltung noch Ausführungen treffen.

Zum Thema Verkehrssicherheit auf der B 178 muss man sagen, dass die Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2020 vorliegen und uns gezwungen haben, von einem ursprünglichen 4-streifigen Bau dieser Straße auf teilweise einen 3-streifigen Querschnitt, einen sogenannten Zwischenquerschnitt b2+1, zurückzugehen. Diese Straße wird als Kraftfahrzeugstraße in der Straßenklasse A1 mehrspurig anbaufrei mit planfreien Knoten gebaut und erhält im Abschnitt 1 und 2 einen Regelquerschnitt RQ 20 (2-bahnig, 4-streifig) und im Abschnitt 3, 4 und 5 einen Regelquerschnitt RQ 15,5 (einbahnig, 3-streifig). Dieser RQ 15,5 bietet einen deutlichen Vorteil bei der Verkehrssicherheit gegenüber dem herkömmlichen 2-streifigen Ausbau und wird in der Betriebsform 2+1 betrieben. Damit wird eine gute Verkehrsqualität erreicht. Es gibt in der Bundesrepublik Deutschland mit diesen Querschnitten, die vor allen Dingen gewählt wurden damit sich die Verkehrsprognosen in der oberen Grenze der Leistungsfähigkeit einer 2-spurigen Straße liegen, sehr gute Erfahrungen. Dieser Querschnitt wird gebaut mit abwechselnden Überholmöglichkeiten für beide Fahrrichtungen.



5

Grenzüberschreitendes
Projekt NEISSE GO
(ZVON + LK)

NISA:GO – Ein interaktives Informations- und Planungssystem für Einwohner und Gäste der Euroregion

Dipl.-Ing. Matthias Neutzner
Syncwork AG Dresden

Die folgende Situation haben Sie so oder ähnlich bereits selbst erlebt: Stellen Sie sich vor, Sie würden einen Wochenendausflug mit der gesamten Familie planen – keine einfache Aufgabe, müssen Sie doch unterschiedliche Interessen, Vorlieben und Abneigungen der Familienmitglieder »unter einen Hut bringen«. Die Kinder möchten sich austoben, die Eltern vielleicht eher Natur oder Kultur erleben; Gastronomie ist für alle wichtig, das Hin- und Zurück-Kommen ebenso. »Kein Problem«, würden Ihnen die Tourismusverantwortlichen der Euroregion Neiße erwidern: Die Freizeitangebote hier sind vielfältig, die Euroregion hält zahlreiche kulturelle Höhepunkte und reizvolle Natur bereit, die touristische Infrastruktur ist leistungsfähig und attraktiv. Und mit der nachbarschaftlichen Vernetzung über die Ländergrenzen hinweg bietet die Euroregion den zusätzlichen Reiz, ohne weite Wege auch den eigenen Horizont zu erweitern.

Nach einem solchen Plädoyer für unsere Region sind Sie sicherlich überzeugt, das Familienwochenende entlang der Neiße zu verbringen. Dann aber beginnen die Schwierigkeiten: Welches sind die richtigen Ziele? Wie kommt man hin? Was ist am fraglichen Wochenende los in der Region? Wo kann man übernachten, wo essen gehen? Was kostet das alles? Woher bekommen wir die Eintrittskarten und Bahntickets? Und so weiter. Auf alle diese Fragen gilt es Antworten zu finden, damit der Familienausflug gelingt. Die Antworten suchen wir – wie heutzutage in vielen Lebensbereichen – zunächst im Internet.

Tatsächlich sind dort auch viele der benötigten Informationen zu finden. Rasch aber weicht die Lust am Stöbern im Netz einer gewissen Frustration: Es ist mühevoll, in Dutzenden Internetauftritten zu suchen. Viele Einzelthemen werden ausführlich behandelt, selten jedoch im Zusammenhang beschrieben. Die sehenswerte Burg Grabštejn beispielsweise, gleich hinter der deutsch-tschechischen Grenze gelegen, interessiert die Ritter-begeisterten Kinder sehr. Öffnungszeiten sind im Internet leicht herauszufinden; ob wir aber mit dem Bus von Zittau aus dorthin fahren können, ist im Internetauftritt der Burg nicht zu erfahren. Oder sollten wir besser die Bahn benutzen? Das Online-Portal des Verkehrsverbundes gibt Auskunft über die Fahrt zum nächstgelegenen Bahnhof, verrät aber nichts über den Wanderweg von dort zur Burg. Oder könnten wir gleich von Zittau aus mit dem Fahrrad fahren? In den regionalen Radwander-Portalen ist aber keine passende Tour zu finden. Gibt es also überhaupt sichere Radwege bis dorthin? Wie ist das Höhenprofil – schaffen wir Eltern das? Toll wäre eine GPS-Route zum Download, damit wir unseren Weg auch nicht verfehlen. Mindestens müssten wir eine gute Wegskizze haben... Und anschließend – vielleicht weiter bis Liberec? Ein Hotel ist per Internet rasch gebucht; um aber das Theaterprogramm für den Abend zu finden, muss wieder die Suchmaschine bemüht werden...

Die Aufzählung mag genügen: Das reiche Angebot für Gäste und Einwohner der Euroregion wird bereits heute ausführlich über viele Internetauftritte und portale kommuniziert. Mindestens punktuell können Interessenten verkehrliche oder touristische Angebote auch online reservieren oder buchen. Dennoch stellt es noch eine erhebliche Herausforderung dar, ein vollständiges Informationsangebot zur Region in einer solchen Breite zu erhalten, dass eine konkrete Reise-, Ausflugs- oder Urlaubsplanung möglich wird. Gerade in der Euroregion mit ihrem kleinteiligen touristischen Angebot und mit einer stark dezentralen Dienstleistungsstruktur müssen in der Regel Internetauftritte von sehr unterschiedlichen Leistungsträgern genutzt werden – so von Regionen, Orten, Behörden und Verbänden, von Dienstleistern und Transportunternehmen, von Übernachtungsbetrieben, Kultureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten und vielen weiteren mehr. Alle diese Internetauftritte sind zunächst zu lokalisieren und in ihrer Struktur und Interaktion zu verstehen. Die Ergebnisse der Informationsrecherche müssen dann durch die Nutzer selbst zusammengeführt werden. Das wird dadurch erschwert, dass die Inhalte solcher Online-Angebote in den wenigsten Fällen einheitlich aufbereitet und nur mit erheblichem Aufwand untereinander kombinierbar sind.

Für die Euroregion kommt eine weitere Schwierigkeit hinzu: Ihre touristische Attraktivität steigt deutlich, sobald die Gäste eine grenzüberschreitenden Perspektive einnehmen. Sollen aber touristische Angebote im Nachbarland in Anspruch genommen werden, dann verstärken sich die genannten Schwierigkeiten bei der Informationsbeschaffung und Planung nicht selten um weitere sprachlich-kulturelle oder organisatorisch-technische Probleme.

Alle diese Hemmnisse betreffen in besonderer Weise diejenigen, die sich bei Ausflug oder Urlaub sanfter Mobilitätsarten – also Bahn, Bus, Radfahren oder Wandern – bedienen möchten. Gerade ihr Informationsbedarf ist besonders hoch und kleinteilig. Sie sind zudem oft auf eine Verknüpfung ihrer Reiseziele und routen mit öffentlichen Verkehrsangeboten angewiesen. Dabei ist gerade diese Zielgruppe für die Euroregion Neiße bedeutsam – sowohl aus der Sicht der touristischen Potentiale der Region und der touristischen Nachfrage als auch im Hinblick auf eine nachhaltige Regionalentwicklung.

Die Analyse macht deutlich: Wenn es gelingen würde, ein gemeinsames Informationssystem für die Euroregion zu schaffen, in dem das regionale Angebot von Verkehr, Tourismus und Dienstleistung einheitlich kommuniziert würde, so könnte ein nachhaltiger Impuls für Regionalentwicklung und Tourismusmarketing erreicht werden. Das genau ist Ziel des Projektes Nisa:GO / Neiße:GO. Getragen durch die Projektpartner Kraj Liberec und Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien soll in den kommenden zwei Jahren ein grenzüberschreitendes Informations- und Planungssystem aufgebaut werden – zunächst für den tschechischen und deutschen Teil der Euroregion, von vornherein aber offen für die Einbeziehung auch der polnischen Nachbarn.

Lassen Sie uns die gemeinsame Vision der Projektpartner auf eine einfache Formel bringen: Das System NISA:GO soll »alle Orte in der Region kennen, alle Wege finden, alle Fahrpläne im Kopf haben und wissen, wo und wann etwas los ist«. Oder konkreter: Einwohnern und Gästen der Euroregion soll es möglich sein, das Verkehrs- und Tourismusangebot in hoher Qualität – also vollständig, aktuell und relevant – im Internet zu recherchieren. Die Nutzer sollen die Möglichkeit haben, Reisen, Ausflüge und Urlaube im Zusammenhang und im Detail zu planen. Diese Planung muss konkret in Raum und Zeit geschehen: Geplant wird auf interaktiven Karten – also mit geodatengestütztem Routing. Geplant wird zeitkonkret – also mit voller Integration von Fahrplänen, Veranstaltungen und anderen zeitabhängigen Angeboten. Im Ergebnis sollen die Nutzer sich selbst einen abgestimmten Plan erarbeiten können, der Wegstrecken, Orte, Verkehrsmittel, Dienstleistungen und Veranstaltungen enthält.

Kommen wir auf unser eingangs erwähntes Beispiel zurück. NISA:GO soll es ermöglichen, den Familienausflug von Zittau über Grabštejn nach Liberec in einem einzigen Internetsystem zu planen: Erst die Bahnverbindung mit dem EURO-NEISSE-Ticket, dann den Wanderweg zur Burg mit Streckenführung und Höhenprofil, danach die Burgführung dort und schließlich die Busfahrt nach Liberec, die Hotel-Übernachtung, den abendlichen Theaterbesuch und am Tag danach die Bahnfahrt zurück. In der Karte werden interaktiv die einzelnen Streckenabschnitte zusammengestellt, die Fahrpläne recherchiert und die notwendigen Informationen ermittelt. Der Ausflugsplan soll dann gespeichert, gedruckt, per E-Mail versandt und auf ein Mobilgerät geladen werden können. Und das System soll darauf vorbereitet sein, die geplanten Leistungen künftig auch online buchen und bezahlen zu können – vom Bahnticket bis zur Hotelübernachtung.

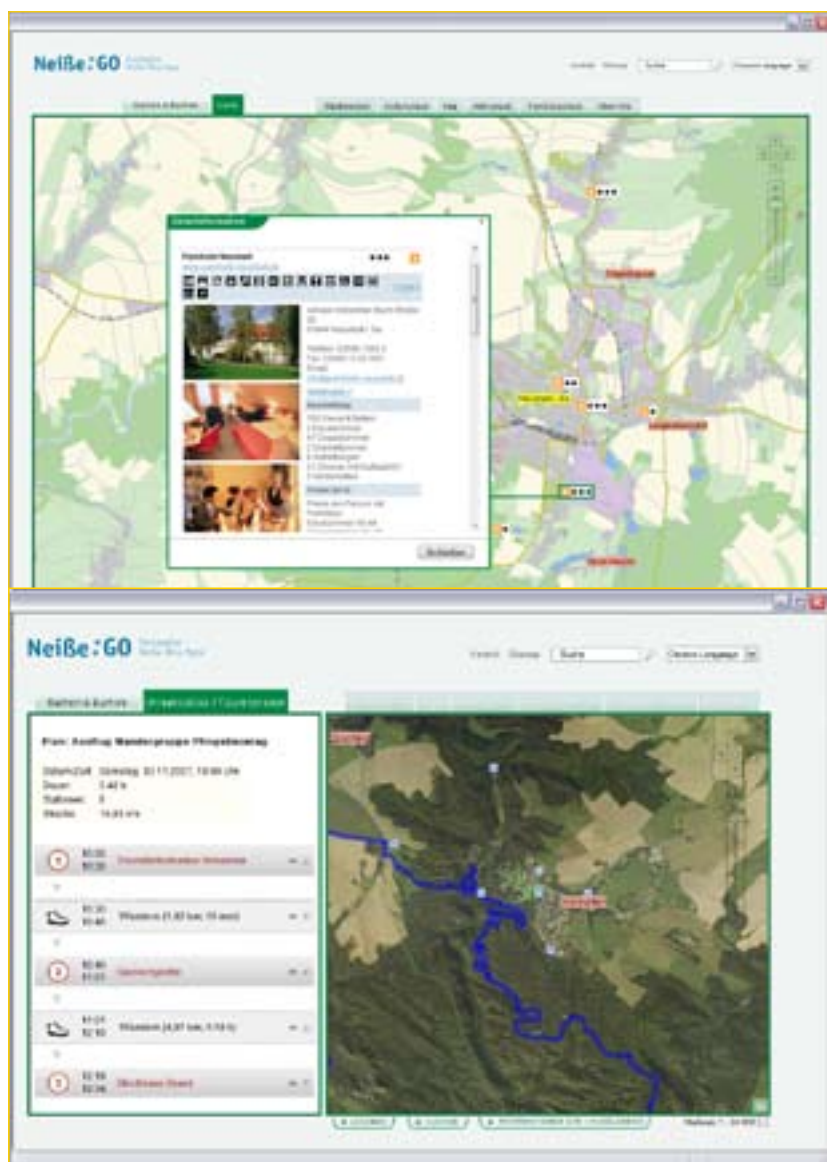
Das klingt einfach und plausibel. Moderne Internettechnologien erlauben Anwendungen dieser Art. Wir sind es längst gewöhnt, in Windeseile in Online-Karten zu navigieren, Routen berechnen zu lassen, Fahrplanauskünfte einzuholen oder Leistungen online einzukaufen. Technisch ist das zwar anspruchsvoll, aber lösbar. Die größere Herausforderung für das Projekt NISA:GO liegt stattdessen in der Organisation des Datenmanagements und des Leistungsvertriebs. Wie kann es gelingen, dass im System alle notwendigen Informationen aller relevanten Anbieter der Region dauerhaft in hoher Qualität verfügbar sind? Wie schaffen wir es, hochwertige Karten der Region über die Landesgrenzen hinweg aktuell bereitzustellen? Wie werden die Geo- und Sachinformationen zu den Wegenetzen für ÖPNV und PKW, aber auch für Wandern, Radfahren und andere Fortbewegungsformen verwaltet? Wie können grenzüberschreitend Daten zwischen Fahrplansystemen ausgetauscht werden? Wie wird es möglich, möglichst viele Informationen in den drei Landessprachen der Euroregion und zusätzlich in englischer Sprache bereitzustellen?

In den vergangenen Wochen sind die Arbeitsstrukturen des NISA:GO-Projektes initialisiert worden. Mehrere Teams mit Mitarbeitern aus Tschechien und Deutschland haben damit begonnen, das Fachkonzept der Online-Anwendung zu erarbeiten, die Harmonisierung der Geodaten vorzubereiten und die gemeinsame Verwaltung verkehrlicher und touristischer Sachdaten zu

konzipieren. Noch im Laufe des Jahres sollen erste Prototypen der Online-Infrastruktur zur Verfügung stehen. Eine wesentliche Aufgabe wird es sein, die künftigen betrieblichen Strukturen zu bedenken. Es müssen organisatorische und wirtschaftliche Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass NISA:GO dauerhaft in hoher Qualität betrieben werden kann.

Auch die Schaffung einer kooperativen IT-Infrastruktur über Landesgrenzen hinweg stellt Neuland dar. Mehrere IT-Systeme müssen dazu über Dienste und Datenschnittstellen robust und performant verbunden werden. Auch das NISA:GO-System selbst soll Informationen und Funktionen anderen Systemen zur Verfügung stellen. Damit wird es künftig möglich sein, die konsolidierten Informationen der NISA:GO-Datenbasis für das Online-Marketing vieler Akteure der Region bereitzustellen – vom Veranstaltungskalender bis zur interaktiven Karte, vom Planungssystem bis zum Leistungsverkauf.

Wenn das Projekt sein Ziel erreicht, dann sollte es 2013 möglich sein, beispielsweise den Weg zur Verkehrskonferenz der Euroregion per NISA:GO zu planen. Egal, wie Sie anreisen wollen – ob per PKW, per Bus oder Bahn, ob zu Fuß oder vielleicht auf Skiern.



6

Integrierte Verkehrssysteme im Gebiet der ERN

Welchen Fahrschein muss ich erwerben
und wo kann ich ihn erwerben?

LUISE: Grenzüberschreitende Mach-
barkeits- und Nachhaltigkeitsstudie der
Eisenbahnstrecke
Liberec - Seifhennersdorf
(ZVON + KORID)

Ing. Petr Prokeš

KORID LK, spol. s r.o. – Koordinátor veřejné
dopravy Libereckého kraje

Dirk Benofsky

ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz-Niederschlesien

Dr. Peter Franz

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH Dresden

EURO-NEISSE-Ticket – Ein Fahrschein der verbindet

Dirk Benofsky

ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz-Niederschlesien

02625 Bautzen, Rosenstraße 31

Tel.: +49 (03591) 326910

Fax: +49 (03591) 326950

E-Mail: info@von-gmbh.de

Der ZVON

Der ZVON ist ein Zusammenschluss des Landkreises Bautzen, des Landkreises Görlitz sowie der Stadt Görlitz. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, in der Region Oberlausitz-Niederschlesien eine optimale Abstimmung und Gestaltung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr, bestehend aus Eisenbahn, Straßenbahn und Bus, zu erreichen. Im Verbundgebiet wohnen auf einer Fläche von etwa 3100 km² circa 430.000 Einwohner.

Der ZVON ist Initiator und Koordinator der EURO-NEISSE-Tickets.

Folgende Eisenbahnunternehmen erbringen derzeit Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet des ZVON:

- DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen, Dresden,
- Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH, Zittau,
- Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, Zittau und
- ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Berlin

Daneben werden die regionalen Omnibus- und die Stadtverkehrsleistungen durch folgende Unternehmen erbracht:

- Omnibusbetrieb August Wilhelm, Ebendörfel,
- Busunternehmen und Reisebüro H.-G. Mayer, Neu-Bloaschütz,
- Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH, Zittau,
- Lassak-Reisen, Bautzener Busreisen,
- Niederschlesische Verkehrsgesellschaft mbH, Weißwasser,
- Omnibusbetrieb Beck, Bischofswerda,
- Omnibusbetrieb S. Wilhelm, Ebendörfel,
- Regionalbus Oberlausitz GmbH, Bautzen,
- Reisebüro & Busbetrieb Grimm,
- Schmidt-Reisen, Busunternehmen, Radibor und
- Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH

Die Entwicklung der EURO-NEISSE-Tickets

Mit der zum 1. Mai 2004 in Kraft getretenen Erweiterung der Europäischen Union traten Polen und Tschechien der EU bei. Der ZVON hat im Vorfeld des Beitritts nach Wegen gesucht, die Theorie des Zusammenwachsens der europäischen Staaten in die Praxis des ÖPNV umzusetzen. In Beratungen mit Vertretern der Verkehrsunternehmen und der Gebietskörperschaften wurde daher der Vorschlag entwickelt, den Gültigkeitsraum der bestehenden Verbundraumtageskarte des ZVON um die grenznahen

Gebiete in Polen und Tschechien zu erweitern. Zeitgleich mit dem Beitritt der beiden Staaten wurde die nunmehr als EURO-NEISSE-Ticket bezeichnete Fahrkarte am 01.05.2004 bei 18 Unternehmen in Deutschland, Polen und Tschechien eingeführt. Folgende Meilensteine kennzeichnen die weitere Entwicklung der EURO-NEISSE-Tickets:

- 01.01.2005 – Erweiterung der Gültigkeit auf den gesamten Kraj Liberec,
- 12.12.2005 – Beitritt der Polnischen Staatsbahn (PKP Przewozy Regionalne),
- 01.01.2007 – Erweiterung in Polen durch den Beitritt weiterer Busunternehmen,
- 01.01.2008 – Einbeziehung der Stadtverkehrsunternehmen von Liberec und Bolesławiec,
- 01.09.2008 – Erweiterung in Polen durch den Beitritt von PKS Jelenia Góra,
- 13.12.2009 – Erweiterung in Polen durch den Beitritt von Koleje Dolnośląskie

Geltungsbereich der EURO-NEISSE-Tickets

Im ZVON werden die EURO-NEISSE-Tickets im gesamten Verbundraum auf allen Linien des Öffentlichen Personenverkehrs anerkannt.

Im Liberecký kraj gelten die EURO-NEISSE-Tickets auf allen Eisenbahnstrecken in Personen- (Os), Eil- (Sp) und Schnellzügen (R), in nahezu allen Straßenbahn-, Regional- und Stadtbuslinien sowie für jeweils eine Hin- und Rückfahrt auf der Seilbahn Liberec-Horní Hanychov - Ještěd (Jeschen).

In Polen gelten die EURO-NEISSE-Tickets auf den niederschlesischen Eisenbahnstrecken 250, 255 und 260 und in den Stadt- und Regionalbussen der beteiligten Unternehmen innerhalb der einbezogenen Landkreise.

Obige Abbildung gibt einen Überblick über den Gültigkeitsraum und über das grenzüberschreitende Angebot.



Fahrscheinsortiment und Preise

Die EURO-NEISSE-Tickets werden in allen drei beteiligten Ländern unter unterschiedlichen Bezeichnungen und – aufgrund der verschiedenen Einkommensniveaus – auch zu unterschiedlichen Preisen angeboten. Angebote für Radfahrer existieren nur im ZVON und in Tschechien.

	Tarifart	gültig für	Preis
	EURO-NEISSE-Tageskarte	1 Person	10,- EUR
	EURO-NEISSE-Kleingruppenkarte	bis zu 5 Personen	20,- EUR
	EURO-NEISSE-Fahrradtageskarte	1 Fahrrad	4,- EUR
	Bilet całodzienny EURO-NYSA	1 Person	20,- PLN
	Bilet zbiorowy EURO-NYSA	bis zu 5 Personen	75,- PLN
	LIBNET+/RegioNet LIBNET+	1 Person	160,- CZK
	LIBNET5+/RegioNet LIBNET5+	bis zu 5 Personen	320,- CZK
	RegioNet LIBNET+ KOLO	1 Fahrrad	90,- CZK

Die Entwicklung des Absatzes

Seit Einführung des Angebotes haben sich die Absatzzahlen stetig nach oben entwickelt. Mittlerweile werden pro Jahr mehr als 100.000 Fahrten mit den EURO-NEISSE-Tickets unternommen.

Marketing

Die Entwicklung der EURO-NEISSE-Tickets wird von Beginn an von einem umfangreichen Marketing begleitet. Der Großteil der durchgeführten Aktivitäten wird zumeist durch den ZVON entwickelt, in mehreren Sprachen publiziert und auch vom ZVON finanziert. Parallel dazu werden von einigen der beteiligten Verkehrsunternehmen eigenständige Marketingmaßnahmen durchgeführt. Die wichtigsten Marketinginstrumente sind:

- der jährlich neu erscheinende Euro-Neiße-Liniennetzplan,
- die Broschüren mit Ausflugstipps in verschiedenen Sprachen,
- die mehrsprachige Internetpräsenz des ZVON mit der elektronischen Fahrplanauskunft, zahlreichen Ausflugszielen und Tarifhinweisen sowie
- Plakate und Aufkleber an Straßenbahnen, Bussen, in Bahnhöfen und an Haltestellen.

Kontakt

Für Fragen stehen folgende Kontaktpersonen zur Verfügung:

Herr/Frau	Institution	Telefon	E-Mail
Herr Dr. Georg Janetzki	ZVON	+49-3591-326910	g.janetzki@von-gmbh.de
Herr Dirk Benofsky		+49-3591-326917	d.benofsky@von-gmbh.de
Frau Heike Uhe	Niemiecko-Polska Kooperacja Gospodarcza	+48-71-7927766	info@heike-uhe.com
Frau Marta Madycka		+48-71-7927763	mm@heike-uhe.com
Herr Jan Hanzl	3T consult GmbH	+420-604-274719	jh@3tc.eu
Herr Rudolf Herzog		+49-351-3140713	rh@3tc.eu
Herr Jörg Büttner		+49-351-3140725	jb@3tc.eu

Für weitere Informationen stehen folgende Internetadressen zur Verfügung:

Unternehmen	Internetadresse
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)	www.zvon.de
Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)	www.iidol.cz
3T consult GmbH (3tc.eu)	www.3tc.eu
Niemiecko-Polska Kooperacja Gospodarcza Wrocław (npkg)	www.heike-uhe.com



Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecke im Dreiländereck CR – PL – D

Liberec – Polen (Porajów) - Zittau – (Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf)
Strecke ČD 089 / PKP PLK 346 / DB 236

Dr. Peter Franz

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH Dresden

- **Wichtige regionale Eisenbahnverbindung mit überregionaler Bedeutung (Berlin/Dresden – tschechisches Riesengebirge) in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa**
- **Streckenlänge ca. 59,4 km, davon in D: ca. 19,5 km; in CR: ca. 37 km; in PL: 2,9 km**

Situation:

- Die regionalen Aufgabenträger für den SPNV (Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) auf deutscher Seite und Kraj Liberec (KORID LK) auf tschechischer Seite arbeiten gemeinsam an einer nachhaltigen Verbesserung des regionalen, grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in dieser Region.
- Es erfolgte eine gemeinsam durchgeführte europaweite Ausschreibung der SPNV-Linie, die in ihrem Trassenverlauf insgesamt 4-mal die Ländergrenzen überfährt.
- Neuer SPNV-Anbieter ab 12. Dezember 2010 ist die Vogtlandbahn mit einer Vertragsdauer von 10 Jahren.

Problem:

- Zur Erhöhung der Attraktivität und Umsetzung des Betriebskonzeptes der SPNV-Linie ist eine durchgehende Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 bis 100 km/h und die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte vorgesehen.
- Der 2,9 km lange und nur im Durchgangsverkehr genutzte Streckenabschnitt auf polnischem Gebiet kann gegenwärtig nur mit 30 km/h befahren werden. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Streckengeschwindigkeit zeichnet sich auf Grund von Oberbaumängeln ab.
- Die überschlägig geschätzten Sanierungskosten betragen für den polnischen Abschnitt ca. 3 Mio. EUR.
- Von den regional politisch Verantwortlichen wird die Wiedereinrichtung eines Haltepunktes auf polnischem Gebiet in Porajów gefordert.
- Es besteht auf polnischer Seite eine unklare Zuständigkeit (kein Ansprechpartner für konkrete Abstimmungen) für diese Korridorstrecke, welche keine direkte Verbindung zum übrigen polnischen Eisenbahnnetz hat. Daraus resultiert, dass auf polnischer Seite kein Interesse zur Sanierung dieser Strecke erkennbar ist.
- Der Betrieb wird gegenwärtig auf Basis des „Abkommens zwischen der Tschechoslowakischen sozialistischen Republik und der Polnischen Volksrepublik über den tschechoslowakischen Transitverkehr über das Gebiet der Polnischen Volksrepublik auf dem Eisenbahnabschnitt zwischen den Stationen Hrádek nad Nisou und Zittau“ vom 16.11.1962 und gültig ab 22.9.1964 durchgeführt.

Ziel:

- Es sollen Wege aufgezeigt werden, wie aus europäischen Mitteln die dringend notwendige Streckenrekonstruktion bewältigt werden kann, weil auf Grund der Randlage dieser Strecke der polnische Infrastrukturbetreiber nicht an einer Streckensanierung aus eigenen Mitteln interessiert ist.

Skizze des Streckenverlaufes:**Infrastrukturbetreiber der Abschnitte**

- | | |
|----------|---|
| 1, 5, 7: | SŽDC (Správa železniční dopravní cesty)
[Direktion für das Eisenbahnnetz in Tschechien] |
| 2: | PKP PKL S.A. (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)
[Streckeninfrastrukturbetrieb der polnischen Eisenbahn] |
| 3, 4: | DB Netz AG |
| 8: | DB Netz AG (Bestandteil des Ostsachsennetzes,
Abschnitt Bischofswerda – Zittau) |
| 6: | Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
[privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen] |

Ziel-3-Projekt LUISE –

Grenzüberschreitender SPNV/ÖPNV Liberec – Seifhennersdorf

- Machbarkeits- und Nachhaltigkeitsstudie –

Die Angleichung der verkehrlichen Strategien in den grenznahen Räumen benachbarter Länder ist eine wichtige Voraussetzung für eine gemeinsame Entwicklung der Region. Das trifft in besonderem Maße auf den ÖPNV in der Euroregion Neisse – Nisa – Nysa (ERN) zu.

Die ÖPNV-Strukturen haben sich in der Grenzregion des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien und des Kraj Liberec eigenständig und unterschiedlich entwickelt, ohne dass Impulse des jeweiligen Nachbarn die Verkehrsentwicklung beeinflussen. Der ÖPNV ist in den beiden Grenzregionen nicht kompatibel zueinander und entspricht nicht den Anforderungen an ein modernes Verkehrssystem. Das Projekt hat zum Ziel, diesen Mangel zu beseitigen.

Der besondere Schwerpunkt liegt in der Modernisierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf/Rybniště, die mehrfach die deutsch-tschechische Grenze quert und zwischen Hrádek nad Nisou und Zittau 2,9 km auf polnischem Staatsgebiet verläuft, zu einer attraktiven Eisenbahnverbindung. Sie soll das Rückgrat für die Vernetzung der bestehenden ÖPNV-Systeme beider Länder im Dreiländereck bilden.

Mit dem Projektnamen LUISE (LU žické hory ISE rgebirge) soll darüber hinaus die Gemeinsamkeit beider Regionen bei der Ausgestaltung dieser Eisenbahnverbindung und deren geografische Einordnung zum Ausdruck gebracht werden.

Bisher war es üblich, dass der Eisenbahnausbau der innerhalb der Planungshoheit der Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Länder abläuft, keine Übereinstimmung mit dem jeweiligen Nachbarn in Bezug auf den Ausbaustandard, die zeitliche Einordnung der Maßnahmen oder die anzustrebende Betriebsgeschwindigkeit in der Gesamtheit einer die Grenzen querenden Eisenbahnverbindung hat.

Mit dem Projekt soll eine beiderseits abgestimmte Eisenbahnverbindung entworfen werden, die den Erfordernissen entspricht, aus einem Guss als durchgängige Verkehrskonzeption mit Taktzeiten, Streckengeschwindigkeiten, Haltestellengestaltung, Sicherungstechnik, Informationsanlagen geplant wird und einen für die Fahrgäste attraktiven Verkehr ermöglicht.

Zur Erhöhung der Attraktivität und Umsetzung des Betriebskonzeptes ist eine durchgehende Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 – 100km/h und die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte vorgesehen.

Problematisch ist die 2,9 km lange und nur im Transitverkehr genutzte Streckenabschnitt auf polnischem Gebiet, der gegenwärtig nur mit 30 km/h befahren werden kann, wobei sich eine weitere Verringerung der Streckengeschwindigkeit abzeichnet. Im Sinne einer koordinierten regionalen Entwicklung wird von den in der Region politisch Verantwortlichen die Wiedereinrichtung des Haltepunktes in Pojarów gefordert. Da diese Eisenbahnstrecke keine direkte Verbindung zum übrigen polnischen Netz besitzt, ist das Interesse an dieser Strecke von Seiten der polnischen Eisenbahnverwaltung begrenzt. Deshalb sollte nach Wegen gesucht werden, die Verantwortung für diese Strecke in die Region zu übertragen.

Begleitende Maßnahmen sind die Abstimmung der Busverkehre auf die Eisenbahnlinie, die bessere Verknüpfung mit dem Individualverkehr durch mehr Parkplätze, Fahrradabstellplätze sowie sichere und schnelle Fußgängerwege. Darüber hinaus sollen ein reisendenfreundliches, mehrsprachiges Fahrgastinformationssystem, ein einheitliches und mit anderen Systemen kompatibles Tarif- und Ticketsystem sowie Marketingkonzept entworfen werden. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, ein integriertes SPNV/ÖPNV-Konzept für diese Region als Impuls für eine umweltfreundliche Verkehrsgestaltung, dieser auch unter touristischen Gesichtspunkten interessanten Grenzregion zu entwickeln.

Gegenüber den bisherigen länderspezifischen Planungen entsteht damit ein deutlicher Mehrwert durch das Vermeiden von Fehlplanungen und der Koordination der zeitlichen Abläufe, sodass Effekte für die Fahrgäste mit Beendigung von Maßnahmen

sofort erreicht werden, können.

Das Projekt wird unter Federführung des ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien) gemeinsam mit der Krajverwaltung Liberec unter Einbeziehung der Verkehrsakteure beider Regionen entwickelt. Mehrere bisher durchgeführte Workshops sind Beweis für die hohe Aktualität der Aufgabe, zugleich aber auch Ausdruck für die Schwierigkeiten beim gemeinsamen Umsetzen des Projektes.

Mit dem Fertigstellen der Machbarkeitsstudie im Jahr 2010 sollen gesicherte Grundlagen gemeinsam durchzuführender Investitionen sowie Verkehrsplanungen geschaffen werden.

Dr. Peter Franz
ISUP GmbH, D-01127 Dresden, Leipziger Straße 120



123456

