

Probleme und Entwicklungstendenzen des Verkehrs im Gebiet Wielkopolska

Dominika Szymczyk, Raumplanungsbüro Wielkopolska, Poznan

Wielkopolska (= Großpolen) zählt geschichtlich und völkerkundlich zu den Hauptregionen Polens. Es liegt im Flussgebiet der mittleren und unteren Warta (= Warthe), des drittgrößten Flusses des Landes.

Die Region bildete sich im Laufe vieler Jahrhunderte infolge gemeinsamer Geschichte und der Einwirkung ähnlicher gesellschaftlich-wirtschaftlicher Faktoren heraus und wird heutzutage als eines der entwicklungsstärksten Gebiete Polens angesehen.

Flächenmäßig nimmt Wielkopolska den 2. Platz (nach Mazowieckie-Woiwodschaft) unter den polnischen Woiwodschaften ein und ist mit der Flächengröße Belgiens oder dem Bundesland Brandenburg vergleichbar.

Einwohnermäßig nimmt die Region den 3. Platz ein (nach Mazowieckie- und Slaskie Woiwodschaften).

In 109 Städten leben über 57 % der Bevölkerung; die Bevölkerungsdichte beträgt 112 Pers. pro Km².

Hauptstadt der Region ist Poznan (= Posen) mit über 577000 Einwohnern, was 8,8 % Polens Bevölkerung bedeutet.

Das Raumentwicklungsbüro Wielkopolska hat im Jahre 2001 den "Raumentwicklungsplan der Woiwodschaft Wielkopolska" erarbeitet. Neben der "Entwicklungsstrategie für die Woiwodschaft Wielkopolska" ist dieser Plan eine der wichtigen Urkunden, in der der Raumentwicklung eine Richtung gegeben wird.

Auf dieser Grundlage möchte ich die Verkehrsprobleme in Gebiet Wielkopolska besprechen. Man sollte aber unbedingt unterstreichen, dass dieses Thema, und zwar die Verkehrsprobleme, nur ein sehr engen Teil dieses Raumentwicklungsplanes ist.

Die Verkehrslage der Region innerhalb des Landes, mit einer Transitstraße aus Westeuropa nach Russland und einer der wichtigsten europäischen Transitstrecken Baltikum - Schlesien und weiter nach Süden Europa ist sehr vorteilhaft vor allem für Wirtschaft, Industrie und Handel.

DIE VORAUSSETZUNGEN DER VERKEHRSENTWICKLUNG (die Verkehrsentwicklungsbedingungen)

Straßenverkehr

Das Straßenverkehrsnetz in Wielkopolska, und zwar im Bereich Hauptstraßen und Woiwodschaftsstraßen, ist ganz gut entwickelt.

1) Hauptstraßen - Gesamtlänge - 1469 Km,

- die Autobahn A-2 (Swiecko - Poznan - Warszawa);

—> die bereits für den Verkehr freigegebene erste Teilabschnitte: in Gebiet der Agglomeration Poznan (von der Ausfahrt Komorniki bis zur Abfahrt Krzesiny) - 13 Km lang, die Strecke ab Ausfahrt Poznan-Krzesiny, durch Wrzesnia, nach Konin - 85 Km lang,

—> im Bau: der Abschnitt ab Ausfahrt Poznan-Komorniki nach Nowy Tomysl - 50 Km;

- die Autobahnausfahrten - 7 sind schon im Betrieb:

—> 3 auf dem Gelände vom Ballungsgebiet Poznan: Komorniki, Debina, Krzesiny,

—> 4 sonstige sind: Wrzesnia, Slupca, Slugocin, Modla; insgesamt sind im Woiwodschaftsbereich 14 Autobahnausfahrten projektiert;

- S-5 (Grudziadz - Gniezno - Poznan - Wroclaw) - von europäischer Bedeutung, und S-11

(Koszalin - Pila - Poznan - Pleszew - Kepno - Kluczbork),

- S-8 (Wroclaw - Kepno - Łódz) - Landesbedeutung, und S-10 (Szczecin - Pila - Bydgoszcz - Plousk);

2) Woiwodschaftsstraßen - Gesamtlänge - 2666 Km.

Schienerverkehr

- Gesamtlänge - 1217 Km;

- das Eisenbahnnetz ist engmaschig, und zwar 7,5 Km Gleise/Km²; 50 % davon sind elektrifiziert;

- im Regionsgebiet haben wir 15 Bahnlinien von Landesbedeutung;

- der Verlauf der Bahnlinien von internationaler Verkehrsbedeutung:

—> E-20 (Kunowice - Poznan - Warszawa - Terespol),

—> E-59 (Szczecin - Poznan - Wroclaw),

—> E-65 Gdansk - Bydgoszcz - Poznan - Katowice;

—> Poznan - Gniezno - Torun - Ilawa.

Der binnenländische Wasserverkehr

Das Wasserwegsystem in Wielkopolska ist sehr günstig. Als der wichtigste schiffbare Fluss wird die **Warta** genannt, die durch die Mitte der Region fließt. Ein anderer bedeutungsvoller Wasserweg ist die **Notec**. Sie verbindet wichtige Wirtschaftszentren, die im Wisla-Tal gelegen sind, mit anderen Zentren im Westen unseres Landes.

Flugverkehr

Es gibt in Poznan ein Regional-Flughafen "Lawica", der ein neues Passagierterminal besitzt. Es werden hier jährlich ca. 1,5 Mill. Passagiere abgefertigt. In Zukunft soll dieser Flughafen ein Status eines Landesflughafens bekommen.

Zusätzlich können einige Sport-Dienstleistungsflughäfen benannt werden, und zwar in: Leszno, Pila (alljährlich finden hier die Segelflugwettbewerbe statt), Kobylnica, Michalkowo n/Ostrów Wlkp., Kazimierz Biskupi.

DIE ENTWICKLUNGSTENDENZEN

(= Konzept der Raumpolitik)

Straßenverkehr

- Fortsetzung der Autobahnführung A-2 (zusammen mit Autobahnausfahrten) eingeschlossen die Anbindung an die Verkehrsnetze der Stadt Poznan über Autobahnausfahrten in Krzesiny und Komorniki. Die Fertigstellung der Strecke Poznan - Grenzübergangstelle Frankfurt/Oder ist für das Jahr 2006 geplant (der Bauabschluss von dem A-2 Abschnitt aus Poznan nach Nowy Tomysl ist im November 2004 geplant);

- notwendig ist der Neubau eines Umgehungsringes für Poznan (als Schnellstraße), u.a. zum Abfangen des Transitverkehrs;

- wichtig ist der Bau vom s.g. 3. Umgehungsring in der Stadt Poznan;

- Modernisierung, Ausbau und Verbesserung der Verkehrsparameter der Mehrheit der Hauptstraßen und Woiwodschaftsstraßen;

- Neubau von Umgehungsstraßen für Ortschaften entlang der Haupt- (an ca. 50 Standorten) und Woiwodschaftsstraßen (ca. 80 Standorten);

- notwendig ist die Errichtung eines Verkehrslogistikzentrum in Poznan (in Verbindung mit dem 3. Umgehungsring und dem südlichen Autobahnabschnitt) und auch die Errichtung von subregionalen Verkehrslogistikzentren innerhalb der Agglomeration Kalisz-Ostrów Wlkp. und in Konin, Pila, Leszno, Kepno.

Schienenverkehr

- Modernisierung der Eisenbahntrassen (für 160 Km/St.) der Strecken des internationalen Bahnverkehrs:

—> C-E20 Kunowice - Poznan - Warszawa - Terespol,

—> C-E59 Szczecin - Poznan - Wroclaw,

—> C-E65 Gdansk - Bydgoszcz - Zdunska Wola - Herby Nowe - Katowice;

- Modernisierung von Eisenbahntrassen für den internationalen Personen/Güterverkehr:

—> Kostrzyn - Pila - Bydgoszcz - Torun,

—> Poznan - Gniezno - Torun - Ilawa,

—> Zary - Leszno - Ostrów Wlkp. - Kalisz - Łódz;

- Bau einer neuen Expresstrecke = Schnellbahnstrecke (für 300 Km/St.) Berlin - Warszawa (über Poznan);

- bessere Ausnützung des Schienentransport für Personentransport in Verbindung mit dem Kommunikationsnetz der Stadt Poznan (z.B. "TRAMPER");

- Übernahme des Massen- und Ferngütertransport durch die Eisenbahn;

- die Erhaltung des regionalen Personenverkehrssystem sowie die Vernetzung von Regional- und Lokaltransport, vor allem im Agglomerationsgebiet.

Flugverkehr

- Umwandlung des Flughafens "Lawica" in Poznan zu einem Landesflugplatz für internationale Flugverbindungen;

- Modernisierung lokaler Flugplätze in Pila und Leszno für den Güterverkehr;

- (im Notfall) ev. Neubau eines Flughafens in Krzesiny.

Wasserverkehr

- Ausbau der Wasserstrecke Wisla - Notec - Odra und Warta und ihre Verbindung an das internationale Wasserverkehrsnetz;

- Vernetzung des Wassertransports mit anderen Verkehrssystemen;

- Neubau eines Binnenhafens in Poznan;

- Ausbau von regionalen Wasserstrecken für Zwecke des Tourismus (Wasserwege Warta, Notec, Slesin-Kanal).

Fahrradverkehr

- Die Verlängerung von der internationalen Fahrradspur "Euro-Route" Frankreich - Holland - Belgien - Deutschland nördlich von der Region (ca. 71,7 Km lang; in Polen - 675 Km); (in

Wielkopolska auf der Strecke: Krzyz Wlkp. - Wielen - Trzcianka - Pila - Kaczory - Liszkowo in der Richtung Kujawsko-Pomorskie Woiwodschaft).

DIE ZUSAMMENFASSUNG

Wielkopolska verfügt über ein gut entwickeltes Straßen-, Schienen-, Flug- und Wasserverkehrssystem (ja sogar Fahrradrouten). Die vorteilhafte Verkehrslage der Region und ihrer Hauptstadt - Poznan im Transportkorridor aus Westeuropa nach Russland, Schnittstellen anderer wichtiger Verkehrssachen, begünstigt deren dynamische Entwicklung. Deshalb spielen die Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur eine sehr wichtige Rolle für die regionale Entwicklung.

Broschüre: **Raumentwicklungsplan der Woiwodschaft Wielkopolska - Konzept der Raumpolitik - Synthese** (pdf-Datei)