



## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Thema:

**„Entwicklung der Ostbahn (Berlin-Gorzów-Pila)  
zu einer europäischen Modellkorridorregion  
in der Struktur eines Europäischen Verbundes für territoriale  
Zusammenarbeit (EVTZ)“  
- Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 -**

**Stand – Aufgaben – Handlungsfelder - Ziele**

Referent:  
Dipl.-Wirtsch. Ing. Karl-Heinz Boßan  
Geschäftsführer der IGOB-EWIV  
Telf. +49 (0) 171 71 43 815  
e-Mail: bossan@igob.eu



## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Thema: „Entwicklung der Ostbahn (Berlin-Gorzów-Pila) zur europäischen Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ“

#### Ausgangssituation und Aufgabenstellung:

1. Seit dem 06.06.2006 arbeitet die „IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin Gorzów EWIV“ erfolgreich an der Umsetzung der Zielstellungen ihres Statutes.
2. Die Instandsetzung der Infrastruktur, moderne Bahnhofsumfelder und Bahnsteige, moderne Fahrzeuge und abgestimmte Fahrpläne sind die erste Stufe der Entwicklung und mit der Struktur einer EWIV sehr gut zu realisieren.
3. Die Komplexität der Aufgabe geht aber nur zu lösen, wenn die Sozio-ökonomischen und regionalökonomischen Faktoren dazu kommen und in einem System der Handlungsfelder betrachtet werden.
4. Der Betrachtungsraum ist die ca. 7.000 km<sup>2</sup> große Modellkorridorregion entlang der 253 km langen grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke von Berlin bis Pila.
5. Mit der Struktur einer EWIV ist diese komplexe Aufgabe nicht weiter erfolgreich zu leisten. Der Aufbau eines EVTZ auf der Basis der vorhandenen Strukturen der IGOB-EWIV ist deshalb die Aufgabe für die Zeit bis 2013.



## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



**Thema: „Entwicklung der Ostbahn (Berlin-Gorzów-Pila)  
zur europäischen Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ“**

**Zielstellung für die Arbeit im Jahr 2011:**

1. Werbung um politische Unterstützung für das in Europa einmalige Vorhaben und Durchführung einer Schulung in Gorzów Wlkp. im März und der „Internationalen Ostbahn-Konferenz 2011“ in Küstrin am 16. März
2. Einbringen des Themas in die deutsch - polnische Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit und in die Dokumente der Oderpartnerschaft
3. Ausbau der Arbeitskontakte zu den Partnern für die Unterstützung unserer Aktivitäten zur Gründung des „Ostbahn EVTZ“
4. Vorbereitung und Durchführung einer zweiten Informationsreise nach Brüssel im November
5. Erarbeitung der Führungsdokumente des „Ostbahn EVTZ“





## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



**Arbeitstitel:**  
**„Ostbahn EVTZ“**

**Sitz:**  
möglicher Sitz des „Ostbahn EVTZ“ kann D-15306 Seelow in der Bundesrepublik Deutschland sein

**Gegenstand:**  
Der „Ostbahn EVTZ“ verfolgt das Ziel, eine europäische Modellkorridorregion um die Ostbahnstrecke in einer Fläche von ca. 7.000 km<sup>2</sup> im Rahmen der fünf Handlungsfelder in drei Stufen bis 2025 zu entwickeln und als Grundlage die bestehende direkte grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung zwischen Berlin, Gorzów Wlkp. und Pila komplex durch fördernde Aktivitäten für den Güter- und den Personenverkehr zu modernisieren.

**derzeit mögliche Mitglieder:**  
13 deutsche und 8 polnische Partner  
davon drei Landkreise, vier Städte, zwei Ämter und sechs Gemeinden



## Einordnung in die Projekte SoNorA und ab 2011 in Rail Baltica + Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ

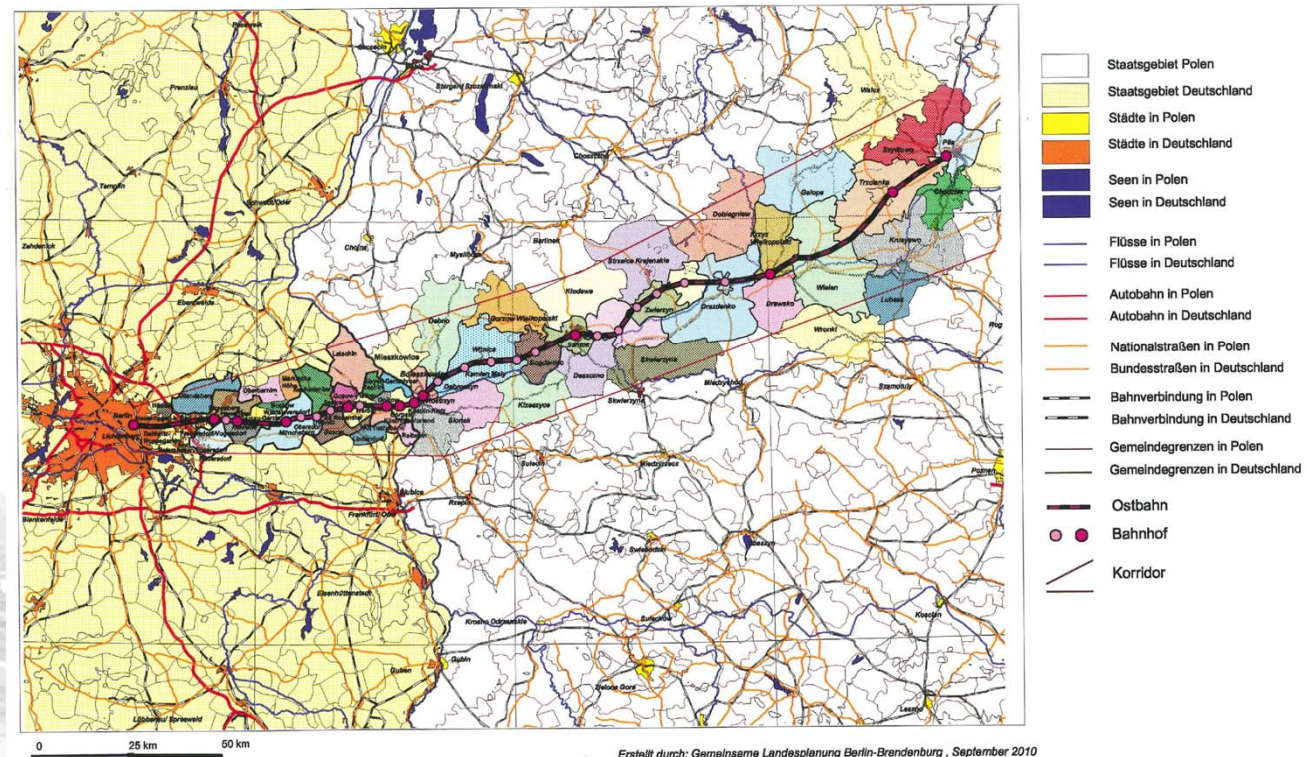






## Übersicht über die grenzüberschreitende deutsch-polnische Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ

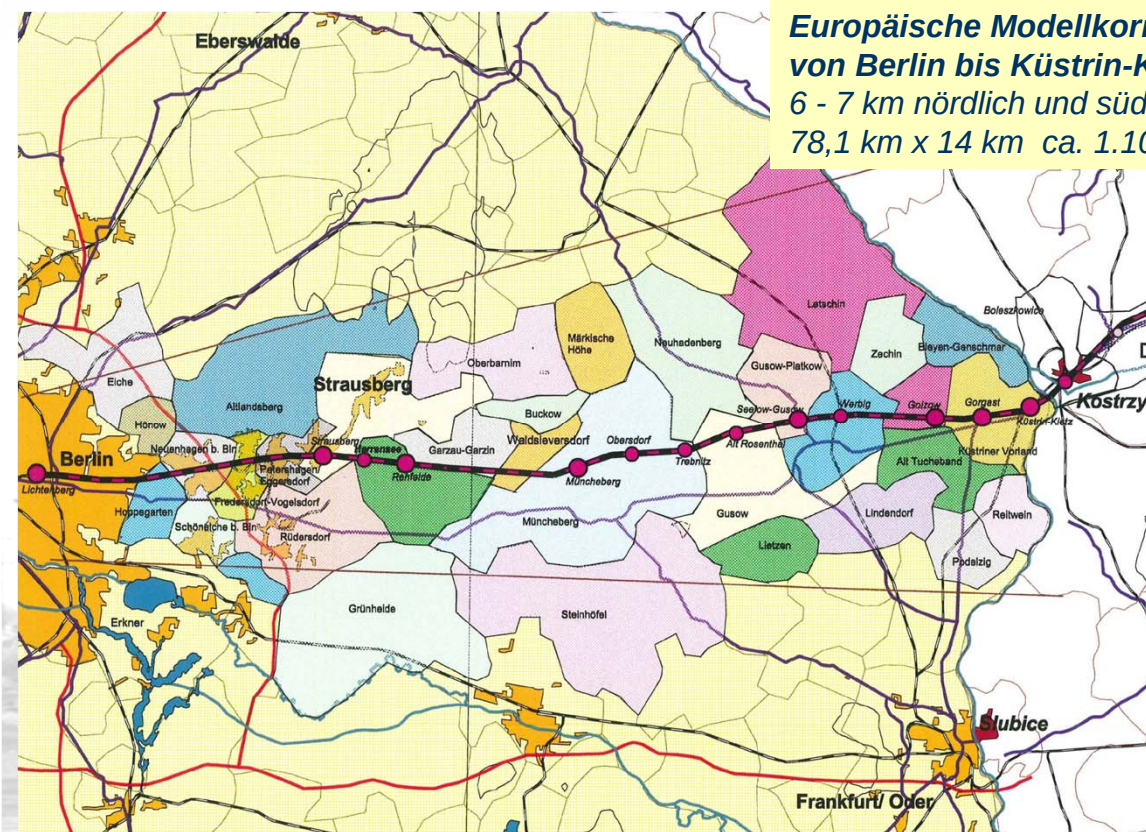
### Entwicklung der Ostbahn zur europäischen Modellregion







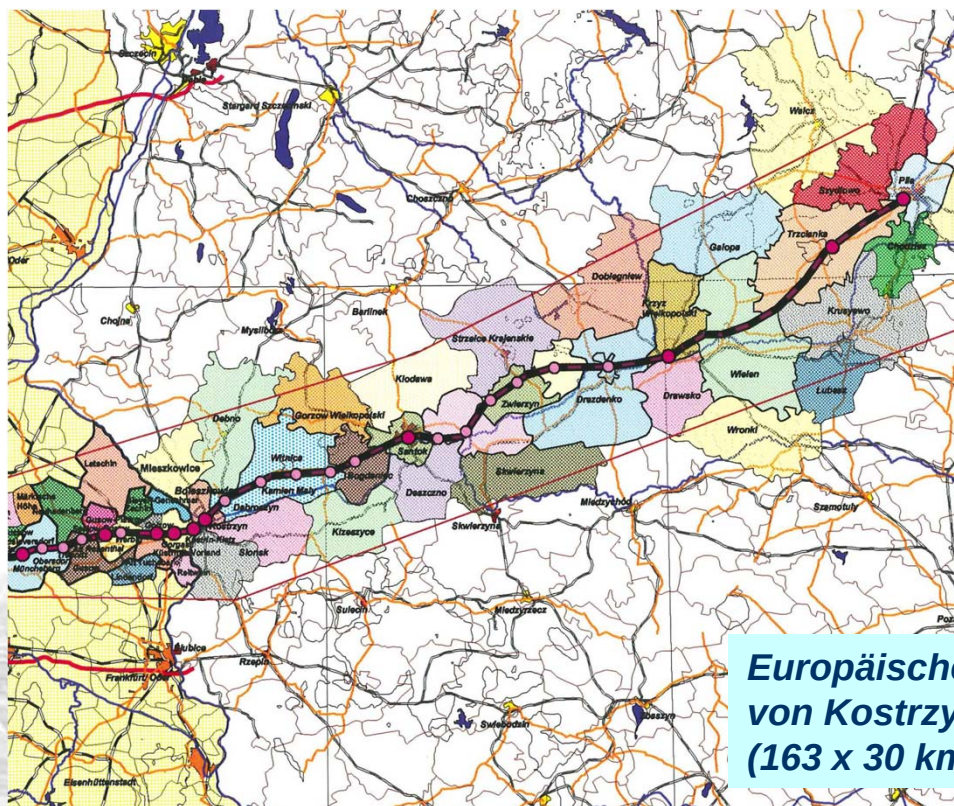
## Ostbahn – Modellkorridorregion - deutsche Seite







## Ostbahn – Modellkorridorregion - polnische Seite



**Europäische Modellkorridorregion  
von Kostrzyn bis Pila  
(163 x 30 km ca. 5.800 km<sup>2</sup>)**



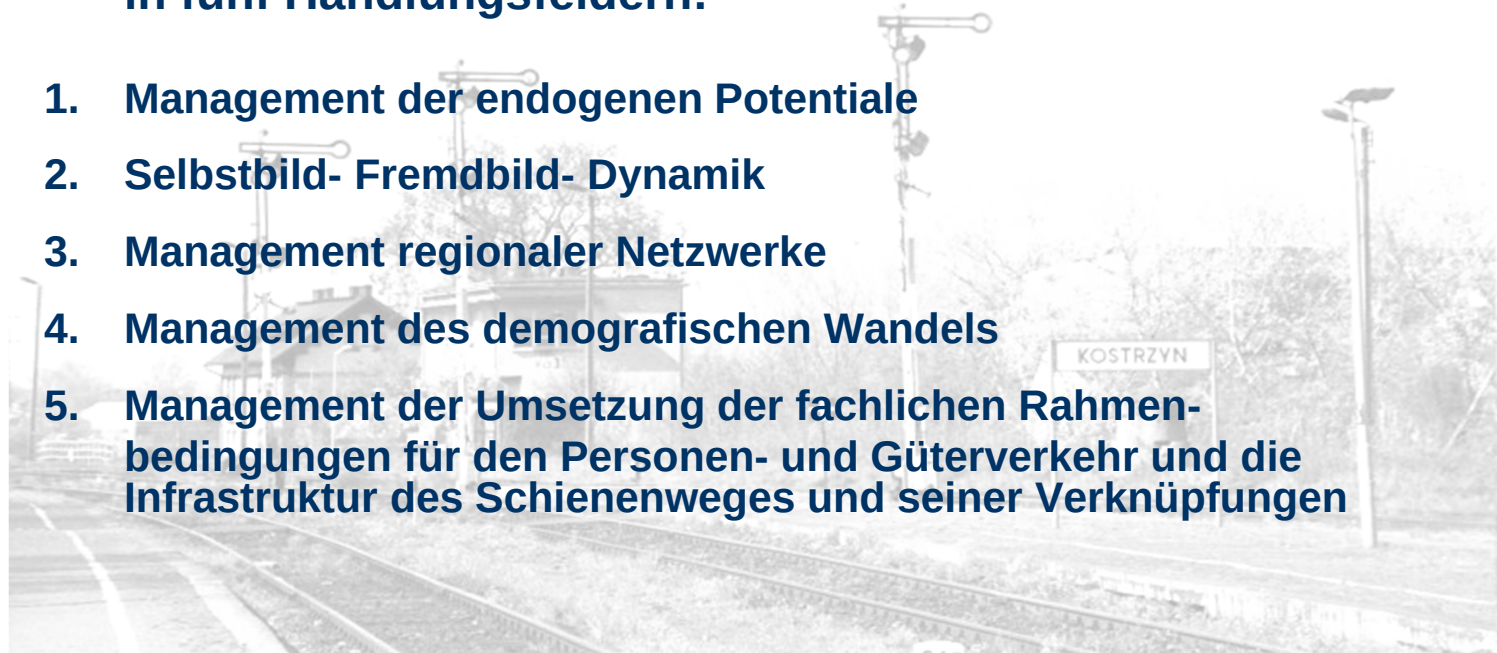


## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ

### Umsetzung:

Die Umsetzung des Projektes des Ostbahn EVTZ erfolgt in drei Etappen (bis 2014; bis 2020; bis 2025) und in fünf Handlungsfeldern:

1. Management der endogenen Potentiale
2. Selbstbild- Fremdbild- Dynamik
3. Management regionaler Netzwerke
4. Management des demografischen Wandels
5. Management der Umsetzung der fachlichen Rahmenbedingungen für den Personen- und Güterverkehr und die Infrastruktur des Schienenweges und seiner Verknüpfungen





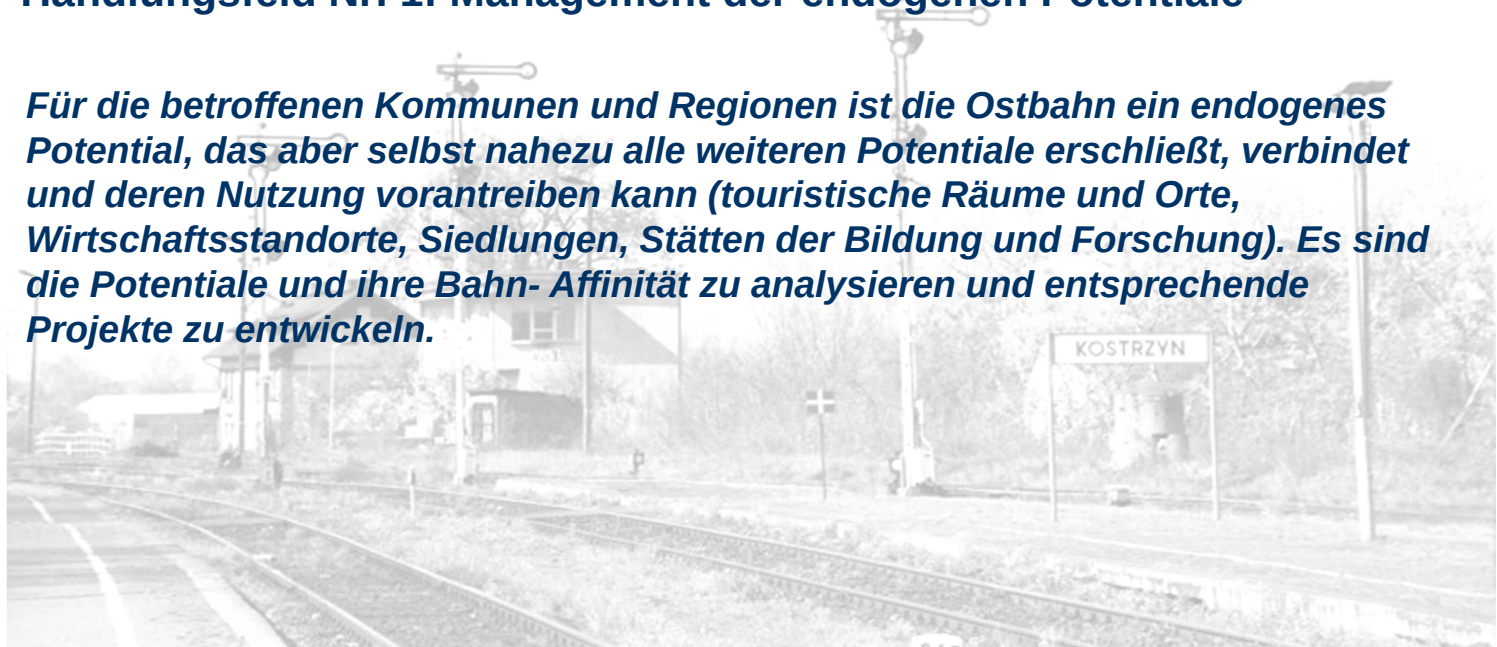
## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Sozio-ökonomische und regionalökonomische Handlungsfelder

#### Handlungsfeld Nr. 1: Management der endogenen Potentiale

*Für die betroffenen Kommunen und Regionen ist die Ostbahn ein endogenes Potential, das aber selbst nahezu alle weiteren Potentiale erschließt, verbindet und deren Nutzung vorantreiben kann (touristische Räume und Orte, Wirtschaftsstandorte, Siedlungen, Stätten der Bildung und Forschung). Es sind die Potentiale und ihre Bahn- Affinität zu analysieren und entsprechende Projekte zu entwickeln.*







## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Sozio-ökonomische und regionalökonomische Handlungsfelder

#### Handlungsfeld Nr. 2: Selbstbild – Fremdbild – Dynamik

*Verkehrsanlagen prägen seit jeher das Bewusstsein regionaler Akteure und beeinflussen die Sicht von Fremden (Ansiedlern, Investoren, Touristen) auf die Region. Es ist die derzeitige Rolle der Ostbahn aus Innen- und Außensicht zu analysieren, um sie in die Entwicklung von dynamischen kollektiven Selbstbildern einbeziehen zu können. – „Mit der Ostbahn lebe ich mitten in Europa“.*





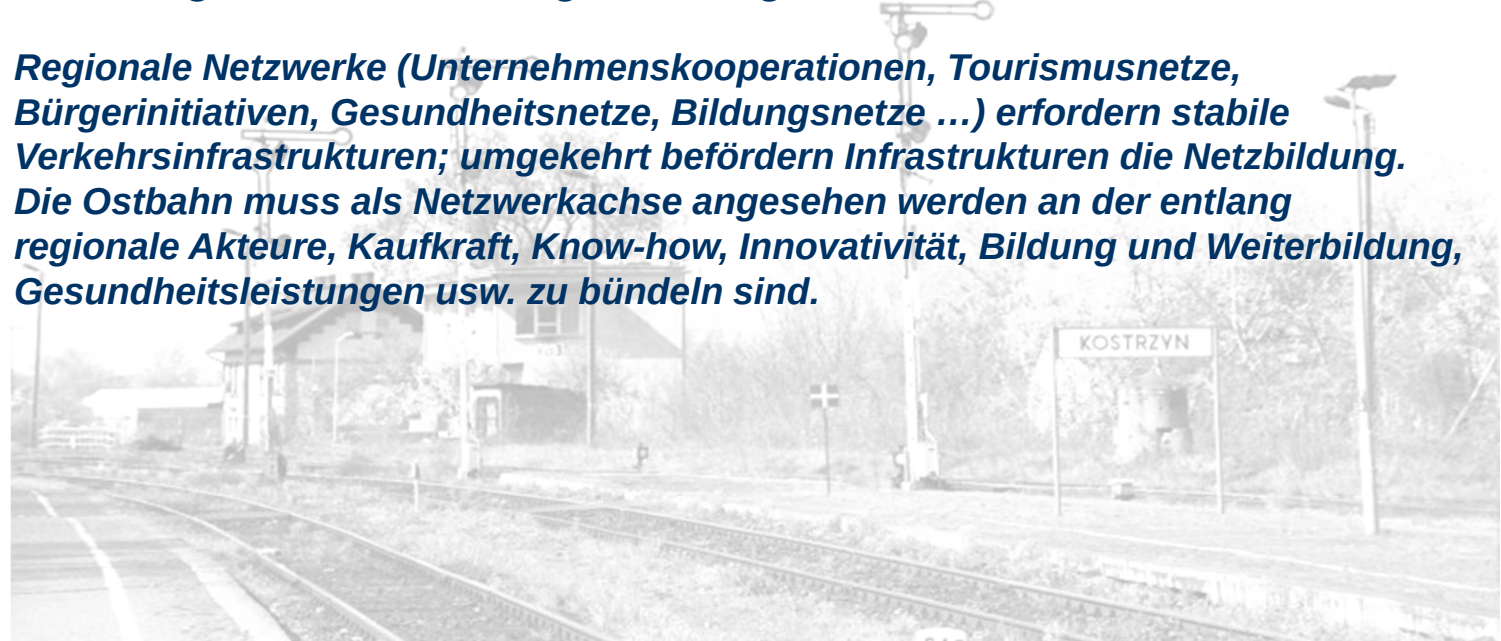
## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Sozio-ökonomische und regionalökonomische Handlungsfelder

#### Handlungsfeld Nr. 3: Management regionaler Netzwerke

*Regionale Netzwerke (Unternehmenskooperationen, Tourismusnetze, Bürgerinitiativen, Gesundheitsnetze, Bildungsnetze ...) erfordern stabile Verkehrsinfrastrukturen; umgekehrt befördern Infrastrukturen die Netzbildung. Die Ostbahn muss als Netzwerkachse angesehen werden an der entlang regionale Akteure, Kaufkraft, Know-how, Innovativität, Bildung und Weiterbildung, Gesundheitsleistungen usw. zu bündeln sind.*







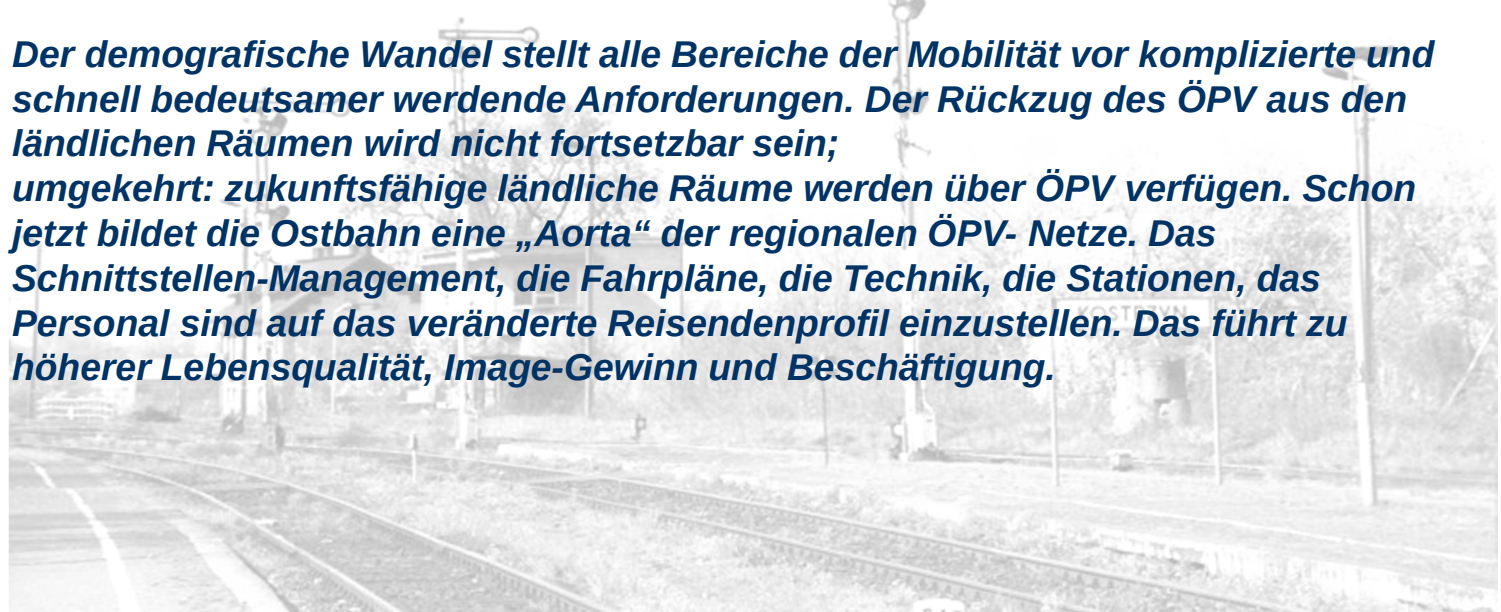
## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



### Sozio-ökonomische und regionalökonomische Handlungsfelder

#### Handlungsfeld Nr. 4: Management des demografischen Wandels

*Der demografische Wandel stellt alle Bereiche der Mobilität vor komplizierte und schnell bedeutsamer werdende Anforderungen. Der Rückzug des ÖPV aus den ländlichen Räumen wird nicht fortsetzbar sein; umgekehrt: zukunftsfähige ländliche Räume werden über ÖPV verfügen. Schon jetzt bildet die Ostbahn eine „Aorta“ der regionalen ÖPV- Netze. Das Schnittstellen-Management, die Fahrpläne, die Technik, die Stationen, das Personal sind auf das veränderte Reisendenprofil einzustellen. Das führt zu höherer Lebensqualität, Image-Gewinn und Beschäftigung.*





IGIOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV

## Erfolgreiche Arbeit der Mitglieder der IGIOB-EWIV Bahnhof Rehfelde „Bahn trifft Rad“



27.01.2011

IGIOB Wspólnota Interesów Linia Kolejowa Berlin-Gorzów EUIG

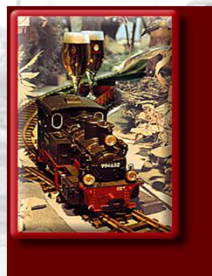
14





IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV

## Erfolgreiche Arbeit der Mitglieder der IGOB-EWIV Bahnhof Müncheberg zwischen Tradition und Moderne



27.01.2011

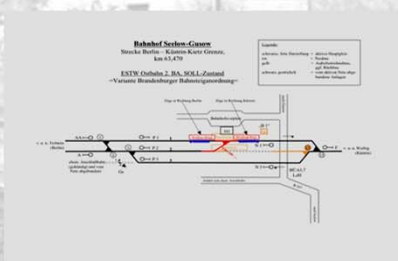
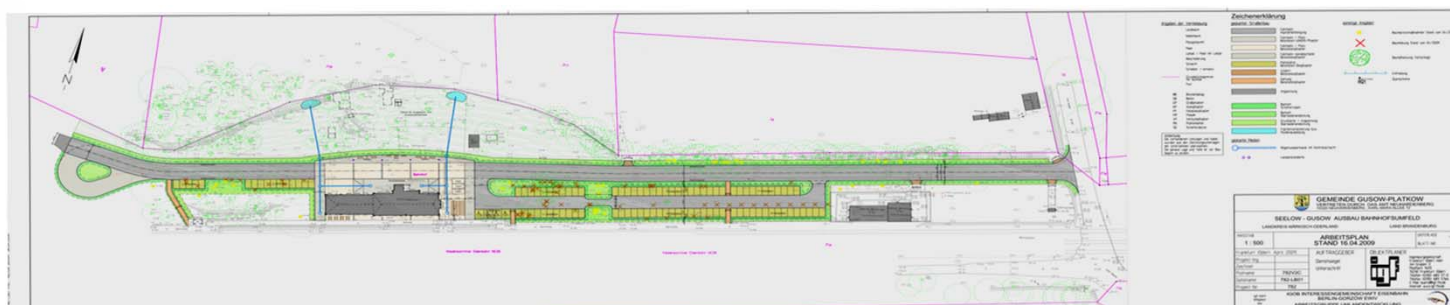
IGOB Wspólnota Interesów Linia Kolejowa Berlin-Gorzów EUIG

15



IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV

## Erfolgreiche Arbeit der Mitglieder der IGOB-EWIV Kunst- und Kulturbahnhof Seelow-Gusow



27.01.2011

IGOB Wspólnota Interesów Linia Kolejowa Berlin-Gorzów EUIG

16





## Ostbahn – Modellkorridorregion in der Struktur eines EVTZ



**Herzlichen Dank,**

**wir freuen uns auf eine ergebnisorientierte  
Zusammenarbeit!**

**Ansprechpartner für Rückfragen:  
Dipl.-Wirtsch. Ing. Karl-Heinz Boßan  
Geschäftsführer der IGOB-EWIV  
Telf. +49 (0) 171 71 43 815  
e-Mail: [bossan@igob.eu](mailto:bossan@igob.eu)**