



**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg**  
Alles ist erreichbar.



**Weißbuch**

## **Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen**

Zukunft haben wir nur gemeinsam.

**Biała Księga**

## **Pasażerski transport publiczny między Związkiem Komunikacyjnym Berlin- Brandenburgia i Polską zachodnią**

Przyszłość możliwa jest tylko wspólnie.



**Weißbuch**  
**Öffentliche Personenverkehre zwischen**  
**dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen**

Zukunft haben wir nur gemeinsam.

**Biała Księga**  
**Pasażerski transport publiczny między Związkiem Komunikacyjnym**  
**Berlin-Brandenburgia i Polską zachodnią**

Przyszłość możliwa jest tylko wspólnie.

# Inhalt

Widmung .....	5
---------------	---

## Teil A

Editorial Hans-Werner Franz .....	6
Grußwort Prof. Dr. Dr. h.c. Gesine Schwan .....	8
Grußwort Steffen Möller .....	10
Deutschland–Polen gestern .....	12
Deutschland–Polen heute .....	16
Vorbild Frankreich .....	20

## Teil B

Verkehrsverbindungen VBB–Westpolen allgemein .....	22
Korridor 1: Berlin – Angermünde – Stettin .....	28
Korridor 2: Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. ....	34
Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr Deutschland – Polen .....	38
Korridor 3: Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen .....	40
Korridor 4: Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra .....	44
Das neue ÖPV-Gesetz in Polen: mehr Verantwortung für Wojewodschaften .....	46
Korridor 5: Berlin – Cottbus – Breslau .....	48
Straßenbahn und Bus zwischen VBB und Westpolen .....	54
Tarifliche Aspekte .....	56
Grenzüberschreitende Fahrgastinformation .....	58

## Teil C

Aussichten: Dr. Eric Schweitzer, Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin .....	62
Aussichten: Dr. Marek Prawda, Botschafter der Republik Polen .....	64
Exkurs: Kapazitäten und Effekte für den Güterverkehr .....	66
Wissenschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse der Universität Stettin (Zusammenfassung) .....	68
Empfehlungen .....	74
Zukunftsvision 2020 .....	78
Deutschland–Polen übermorgen .....	80
Quellennachweis, Abkürzungsverzeichnis, Impressum und Kontakt .....	82

### Hinweis zur Verwendung der polnischen und deutschen Städtenamen in diesem Buch

Die Verwendung der historischen deutschen, heute polnischen Städtenamen erfolgt synonym, so wird beispielsweise die Stadt Wrocław, im deutschen Text als „Breslau“ bezeichnet. In den Karten werden die Bezeichnungen der jeweiligen Länder genutzt. Die VBB GmbH stellt klar, dass dadurch ausschließlich dem Sprachgebrauch und der Aussprachefähigkeit derjenigen Rechnung getragen wird, die des Polnischen nicht mächtig sind. Bei den Städten, wo die deutschen Bezeichnungen zum Teil nicht mehr genutzt werden, wie beispielsweise bei „Landsberg an der Warthe“, wird direkt der polnische Name Gorzów Wielkopolski genutzt.



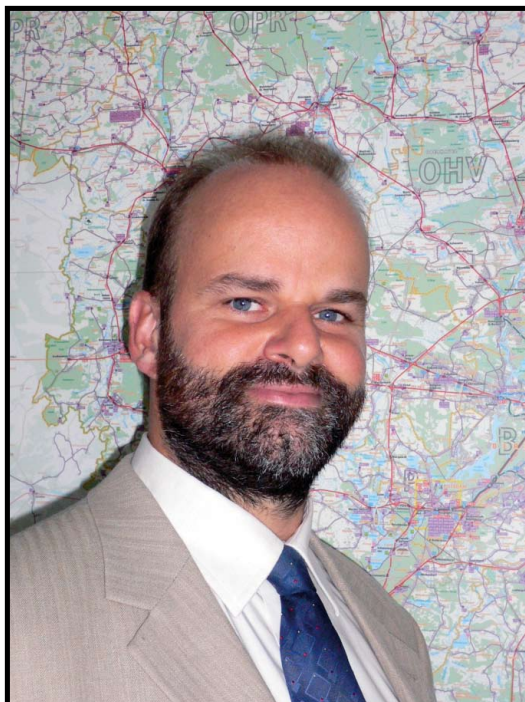
## Spis treści

Dedykacja .....	5
<b>Część A</b>	
Od Wydawców: Hans-Werner Franz.....	7
Słowo wstępne: Prof. dr dr h.c. Gesine Schwan .....	9
Słowo wstępne: Steffen Möller .....	11
Niemcy – Polska w ujęciu historycznym .....	13
Niemcy – Polska dzisiaj .....	17
Francuski wzorzec .....	21
<b>Część B</b>	
Ogólne informacje o komunikacji pomiędzy VBB a Polską zachodnią .....	23
Korytarz 1: Berlin – Angermünde – Szczecin.....	29
Korytarz 2: Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. ....	35
Międzynarodowa kolejowa komunikacja pasażerska Niemcy – Polska .....	39
Korytarz 3: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań .....	41
Korytarz 4: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Zielona Góra .....	45
Nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w Polsce: więcej odpowiedzialności dla województw .....	47
Korytarz 5: Berlin – Cottbus – Wrocław .....	49
Tramwaje i autobusy między VBB a Polską zachodnią .....	55
Aspekty taryfowe .....	57
Transgraniczna informacja dla pasażerów.....	59
<b>Część C</b>	
Perspektywy: Dr Eric Schweitzer, Prezydent Izby Przemysłowo-Handlowej w Berlinie .....	63
Perspektywy: Dr Marek Prawda, Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej .....	65
Dodatek: Możliwości i efekty dla transportu towarowego .....	67
Naukowa analiza kosztów i korzyści Uniwersytetu Szczecińskiego (streszczenie) .....	69
Rekomendacje.....	75
Wizja przyszłości: rok 2020.....	79
Niemcy – Polska pojutrze.....	81
Źródła, spis skrótów, impressum, kontakt .....	83

### Uwaga dot. umieszczonych w tekście polskich i niemieckich nazw miast

Umieszczone w tekście dawne niemieckie nazwy miast są synonimami dzisiejszych polskich nazw, jak na przykład Wrocław występujący w niemieckim tekście jako „Breslau”. Nazwy umieszczone na mapach widnieją w języku każdego z krajów. VBB GmbH zapewnia, iż ma to wyłącznie na celu dopasowanie się do przyzwyczajzeń językowych oraz umiejętności wymowy osób nie znających j. polskiego. Przy nazwach miast, których dawne niemieckie odpowiedniki nie są już używane, jak na przykład „Landsberg an der Warthe”, w wersji niemieckiej widnieją one pod dzisiejszą nazwą, w tym przypadku Gorzów Wielkopolski.





VBB

Dieses Buch ist Arnd Schäfer (1967 – 2010), Prokurist und Bereichsleiter des Centers für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, gewidmet.

Als noch niemand an den Zustand der Schienenverbindungen zwischen Polen und Deutschland dachte, arbeitete er bereits an deren Verbesserung.

Księga ta jest poświęcona Arndowi Schäferowi (1967–2010), prokurentowi i kierownikowi Centrum Zarządzania Ruchem Regionalnym i Jakością w Związku Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia.

Kiedy jeszcze nikt nie myślał o stanie połączeń kolejowych między Polską i Niemcami, on już pracował nad ich ulepszeniem.

## Editorial

*Hans-Werner Franz gestaltet seit 2003 als Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg den öffentlichen Nahverkehr für die Berliner, Brandenburger und ihre Gäste mit. Der Diplom-Volkswirt ist Präsident der EMTA (Vereinigung der Verkehrsverbände europäischer Metropolregionen) und sieht im Nahverkehr die Lösung für viele verkehrliche, klimatische, wirtschaftliche und soziale Probleme. Er kämpft für bessere Qualität, mehr Wettbewerb, ein wachsendes Nahverkehrsangebot und sagt: „Besserer Nahverkehr ist ein wesentlicher Standortfaktor. Berlin-Brandenburg und Westpolen müssen sich als gemeinsame Wirtschaftsregion begreifen. Unsere gemeinsamen Schienenverbindungen sind der Schlüssel. Auf die Straße allein zu setzen ist eine Sackgasse.“*

### Sehr geehrte Damen und Herren,

verblüffend, aber wahr: ohne Polen gäbe es keinen Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg! Vor dreißig Jahren gründeten mutige Polen die Solidarność, zehn Jahre später fiel die Mauer – auch durch den kraftvollen Veränderungswillen der Polen. Im Einigungsvertrag zur Deutschen Einheit wurde verankert, dass der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gegründet werden soll, als verbindende Instanz zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg. Die Polen sind unsere nächsten Nachbarn – 250 Kilometer gemeinsame Grenze haben das Land Brandenburg und die Republik Polen. Ich freue mich sehr, dass wir die Zusammenarbeit mit unseren polnischen Partnern über die Jahre ausbauen und immer mehr verbessern konnten. Als ein Ergebnis dieser fruchtbaren Zusammenarbeit veröffentlicht der VBB ein Weißbuch über die grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehre von und nach Polen. Diese sind aus drei Gesichtspunkten wesentlich für beide Seiten:

Eine Vielzahl grenznaher Verbindungen erfüllt auch Nahverkehrsaufgaben. Der VBB bereitet hierfür gemeinsam mit seinen polnischen Partnern Ausschreibungen von Schienenverkehrsleistungen vor, gestaltet den Tarif und baut die Fahrgastinformation und das Marketing aus.

Zudem hat der Ausbau des grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebotes von und nach Polen immer auch positive Auswirkungen auf den jeweiligen lokalen Nahverkehr („Netzeffekt“, „Verbundeffekt“). Fernverkehrszüge können für den VBB-Nahverkehrstarif anerkannt werden. Zusätzliche Halte durch Fernverkehrszüge ziehen in der Regel auch weitere Zubringerverkehre des ÖPNV nach sich.

Weiter ist der VBB durch seinen Aufsichtsrat beauftragt, die öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen dem VBB-Gebiet und Westpolen zu verbessern.

Meinungsbildnern und Entscheidungsträgern auf deutscher und polnischer Seite soll dieses zweisprachige Buch umfassende, sachliche Informationen über Geschichte, Gegenwart und zu erwartende positive wirtschaftliche Auswirkungen durch den Ausbau der Strecken und der Angebote liefern. Ziel ist es, Lückenschlüsse der Schienenverkehre zwischen Berlin-Brandenburg und Polen in den vorhandenen Korridoren anzuregen, das gesamte Angebot für Fahrgäste beider Seiten zu verbessern und Handlungsempfehlungen auszusprechen. Das Weißbuch soll helfen, dringend notwendigen Entscheidungen den Weg zu bereiten – sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, denn beide fahren über dieselben Schienen.



Ihr Hans-Werner Franz



## Od Wydawców

### Szanowni Państwo,

zadziwiająca, ale prawdziwa: bez Polaków nie byłoby Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia! Przed trzydziestu laty odważni Polacy założyli Solidarność, dziesięć lat później upadł Mur Berliński – również dzięki silnemu dążeniu Polaków do zmian. W Traktacie Zjednoczeniowym, stanowiącym o niemieckiej jedności, zapisano, że powinien zostać założony Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia (VBB), stanowiący łącznik między krajami związkowymi Berlinem i Brandenburgią. Polacy są naszymi najbliższymi sąsiadami – Brandenburgia i Polska mają wspólną granicę o długości 250 km. Cieszę się bardzo, że z biegiem lat udało nam się rozszerzyć i poprawić współpracę z naszymi polskimi partnerami. Jednym z rezultatów tej owocnej współpracy jest wydana przez VBB Biała Księga o transgranicznej komunikacji publicznej do Polski. Komunikacja ta dla obu stron jest istotna z trzech punktów widzenia:

Wiele połączeń przygranicznych spełnia również funkcje komunikacji w regionie. VBB przygotowuje w tym celu wspólnie z polskimi partnerami przetargi na usługi komunikacji kolejowej, tworzy taryfy, rozszerza informacje dla pasażerów i działania marketingowe.

Wzbogacanie oferty transportu dalekobieżnego w kierunku do Polski i z Polski ma też zawsze pozytywny wpływ na lokalną komunikację bliskiego zasięgu („efekt sieci“, „efekt powiązania“). Pociągi dalekobieżne mogą być uznawane w taryfie VBB. Dodatkowe przystanki pociągów dalekobieżnych z reguły powodują również powstanie komunikacji dowozowej w ramach systemu komunikacji publicznej.

Ponadto Rada Nadzorcza VBB zleciła poprawienie publicznych połączeń komunikacyjnych między obszarem VBB i zachodnią Polską.

Opiniodawcy i decydenci po stronie niemieckiej i polskiej otrzymują w tej dwujęzycznej księdze szerokie i rzeczowe informacje o historii, teraźniejszości i oczekiwanych pozytywnych skutkach gospodarczych rozbudowy tras i poszerzenia oferty kolei. Celem jest likwidacja białych plam w komunikacji szynowej między Berlinem i Brandenburgią oraz Polską w istniejących korytarzach, poprawa całej oferty dla pasażerów po obu stronach granicy oraz sformułowanie zaleceń dla dalszych działań. Biała Księga ma pomóc w przygotowaniu pilnie koniecznych decyzji – czy to dla transportu pasażerskiego, czy to dla towarowego, ponieważ używają one tych samych szlaków kolejowych.



Wasz Hans-Werner Franz

*Hans-Werner Franz kształtuje od roku 2003 jako prezes Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia publiczną komunikację miejską dla mieszkańców Berlina i Brandenburgii oraz ich gości. Jest z wykształcenia dyplomowanym ekonomistą i prezesem EMTA (Europejskie Stowarzyszenie Metropolitalnych Zarządów Transportu), w komunikacji publicznej widzi rozwiązanie dla wielu problemów komunikacyjnych, klimatycznych, ekonomicznych i społecznych. Walczy o wyższą jakość, większą konkurencję, rosnącą ofertę komunikacji miejskiej i mówi: „Lepsza komunikacja miejska jest istotnym czynnikiem atrakcyjności danego regionu, czy miasta. Berlin-Brandenburgia i zachodnia Polska muszą postrzegać siebie jako wspólny region gospodarczy. Nasze wspólne połączenia kolejowe są tu kluczowe. Pokładanie nadziei tylko w komunikacji drogowej to ślepa uliczka.”*

## Grußwort

*Frau Prof. Dr. Dr. h.c. Gesine Schwan, geboren 1943 in Berlin, stammt aus einer sozial engagierten Familie, die im Nationalsozialismus Widerstandskreisen angehörte. Ihre Dissertation (Studienaufenthalte in Warschau und Krakau) schrieb sie über den polnischen Philosophen Kolakowski. Nach zahlreichen internationalen Lehr-Stationen (Politikwissenschaft) war sie von 1999 bis 2008 Präsidentin der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder). 2004 und 2008 wurde sie als Kandidatin für das Amt der Bundespräsidentin nominiert. Seit 2010 ist die Trägerin des Großen Verdienstkreuzes Präsidentin der HUMBOLDT-VIADRINA School of Governance.*

**P**olen ist ein aufstrebendes Land. Die gesamte Ostgrenze des Landes Brandenburg verbindet unsere Region mit Polen. Ja, „verbindet“ und nicht: „teilt ab von“. Denn durch die Beitritte zur EU und zum Schengen-Raum gibt es schon lange keine „Grenze“ mehr, so wie wir den Begriff von früher her kennen. Ein Glück!


Das Nachbarland ist Luftlinie sechzig Kilometer vom Berliner Fernsehturm entfernt. Der wirtschaftliche Austausch steigt stetig an. Berlin-Brandenburg profitiert davon, dass die Wachstumsraten dieses großen Wirtschaftsraumes rund um die Großstädte Breslau, Posen, Gorzów Wlkp., Zielona Góra und Stettin seit Jahren außerordentlich wachsen, sogar in der Wirtschaftskrise. Neun Millionen Menschen in Westpolen, sechs Millionen in Berlin-Brandenburg: Es liegt auf der Hand, dass sich da etwas entwickeln muss. Polens Weg zeigt nach oben (und nach Westen). Unter den ostdeutschen Bundesländern belegt Brandenburg im Außenhandel mit Polen den ersten Platz. Polen ist Berlins und Brandenburgs weltweit zweitwichtigster Handelspartner bei der Einfuhr.

Westpolen ist vor allem auch ein Kulturraum. Bildung hat hier einen großen Stellenwert, ich könnte hier von großartigen Leistungen im akademischen Bereich berichten. Ähnlich, wie Berlin-Brandenburg nicht nur für einen wirtschaftlichen Ballungsraum, nicht nur für neue Firmenansiedlungen und den neuen Großflughafen steht, ist Westpolen ein kultureller Schatz, den Touristen für sich entdecken. Wer einmal in Breslau oder Posen einen Kaffee auf dem Marktplatz getrunken hat, weiß das. Unmöglich zu zählen, wie viele Hochschulen und Theater es gibt. Hier tut sich was.

Infolge des größeren wirtschaftlichen, touristischen und kulturellen Austausches wird es langsam eng auf den Straßen. Menschen und Waren stehen im Stau, kommen zu spät. Sie schaden der Umwelt und sind gestresst. Wenn die Schiene nicht bald eine Alternative für den Verkehr wird, schaden wir uns mittelfristig selbst. Denn es geht nicht um Schienen und Maschinen, sondern um Menschen und Ideen, die zueinander finden wollen.

Ich bin sicher, dieses Buch hilft, Menschen, ob Geschäftsleute, Austauschschüler, ob Touristen oder Studenten, zusammenzuführen. Es geht darum, mit entscheidenden Investitionen die Regionen zu verbinden, Brücken zu bauen für Menschen, aber auch für die Güter, die unseren Wohlstand mehren. Der Schienenverkehr, der gesamte ÖPNV, ist dabei Teil der Lösung. Bezahlbare Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, für den Austausch und für das gegenseitige Erleben und Verstehen. Mobilität bedeutet darum auch Freiheit. Freiheit ist der Anker der Demokratie. Zukunft haben wir nur gemeinsam!

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht



*Prof. Dr. Dr. h.c. Gesine Schwan*

*Präsidentin der HUMBOLDT-VIADRINA School of Governance*





## Słowo wstępne

Polska jest krajem ambitnym. Cała granica wschodnia kraju związkowego Brandenburgia łączy nasz region z Polską. Właśnie tak, „łączy”, a nie „dzieli”. Ponieważ na skutek przystąpienia do Unii Europejskiej i do Układu z Schengen od dawna nie ma już „granicy”, jak rozumieliśmy ją kiedyś. Na szczęście!

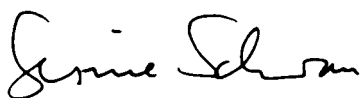
Nasz sąsiad znajduje się 60 kilometrów w linii prostej od berlińskiej wieży telewizyjnej. Wymiana gospodarcza ciągle rośnie. Berlin-Brandenburgia korzysta z tego, że stopy wzrostu tej wielkiej przestrzeni gospodarczej wokół Wrocławia, Poznania, Gorzowa Wlkp., Zielonej Góry i Szczecina od lat niezwykle szybko rosną, nawet w czasie kryzysu gospodarczego. Dziewięć milionów ludzi w zachodniej Polsce, sześć milionów w Berlinie-Brandenburgii. Oczywiście jest, że musi się z tego coś rozwinąć. Polski drogowskaz wskazuje w górę (i na zachód). Wśród wschodnioniemieckich krajów związkowych Brandenburgia zajmuje w handlu z Polską pierwsze miejsce. Polska jest w dziedzinie importu drugim co do wielkości partnerem handlowym Berlina i Brandenburgii na całym świecie.

Zachodnia Polska jest przede wszystkim również przestrzenią kultury. Edukacja ma tam bardzo duże znaczenie, mogłabym tu mówić o wielkich osiągnięciach akademickich. Tak, jak Berlin-Brandenburgia nie oznacza tylko metropolii gospodarczej lub tworzenia się nowych firm oraz nowego portu lotniczego, tak zachodnia Polska jest skarbem kulturalnym, który odkrywają dla siebie turyści. Wie to ten, kto raz wypił kawę na rynku we Wrocławiu lub Poznaniu. Trudno zliczyć, ile tu jest wyższych szkół i teatrów. Dużo się tu dzieje.

Na skutek intensywnej wymiany gospodarczej, turystycznej i kulturalnej drogi stają się stopniowo zatłoczone. Ludzie i towary stoją w korkach, przybywają do celu za późno. Szkodzą środowisku naturalnemu i są zestresowani. Jeżeli transport szynowy nie stanie się wkrótce alternatywą dla drogowego, wyrządzimy szkody sami sobie. Ponieważ nie chodzi o szyny i maszyny, lecz o ludzi i idee, które chcą się wzajemnie odnaleźć.

Jestem pewna, że ta książka pomoże w łączeniu ludzi, czy to biznesmenów, uczniów na wymianach, turystów czy studentów. Chodzi o to, aby regiony połączyć decydującymi inwestycjami, tworzyć mosty dla ludzi, ale też dla towarów, które powiększają nasz dobrobyt. Komunikacja szynowa, cała pasażerska komunikacja miejska i podmiejska jest przy tym częścią rozwiązania. Przystępna mobilność jest ważnym warunkiem udziału w życiu społecznym, wymiany i wspólnego przeżywania i rozumienia. Z tego powodu mobilność oznacza również wolność. Wolność jest kotwicą demokracji. Możemy mieć tylko wspólną przyszłość!

Życzę wiele przyjemności z lektury,



*Prof. dr dr h.c. Gesine Schwan*

*Prezydent HUMBOLDT-VIADRINA School of Governance*

*Prof. dr dr h.c. Gesine Schwan, ur. 1943 w Berlinie, pochodzi z zaangażowanej społecznie rodziny, która w okresie narodowego socjalizmu należała do kręgów oporu. Swoją pracę doktorską (pobyty studyjne w Warszawie i Krakowie) napisała na temat polskiego filozofa Kotakowskiego. Po wielu międzynarodowych pobytach naukowych (nauki polityczne) była w okresie 1999–2008 rektorem Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą. W 2004 i w 2008r. została nominowana jako kandydatka na urząd Prezydenta Republiki Federalnej Niemiec. Jest laureatką Wielkiego Krzyża Zasługi. Od roku 2010 pełni funkcję prezydenta HUMBOLDT-VIADRINA School of Governance.*

## Grußwort

*Der in Wuppertal geborene Schauspieler und Kabarettist lebt seit 1994 in Polen und ist dort landesweit bekannt. Populär wurde er dort unter anderem durch Fernsehprogramme wie „Europa da się lubić“ (dt. „Europa lässt sich mögen“) oder „M jak miłość“ (dt. „L wie Liebe“). Für seine Verdienste um das deutsch-polnische Verhältnis wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. 2006 erschien in Polen sein erstes Buch unter dem Titel „Polska da się lubić“ („Polen lässt sich mögen“), gefolgt von der deutschen Adaption unter dem Titel „Viva Polonia – Als deutscher Gastarbeiter in Polen“, welche zum Verkaufsschlager wurde. Steffen Möller ist bekennender Bahnfahrer.*

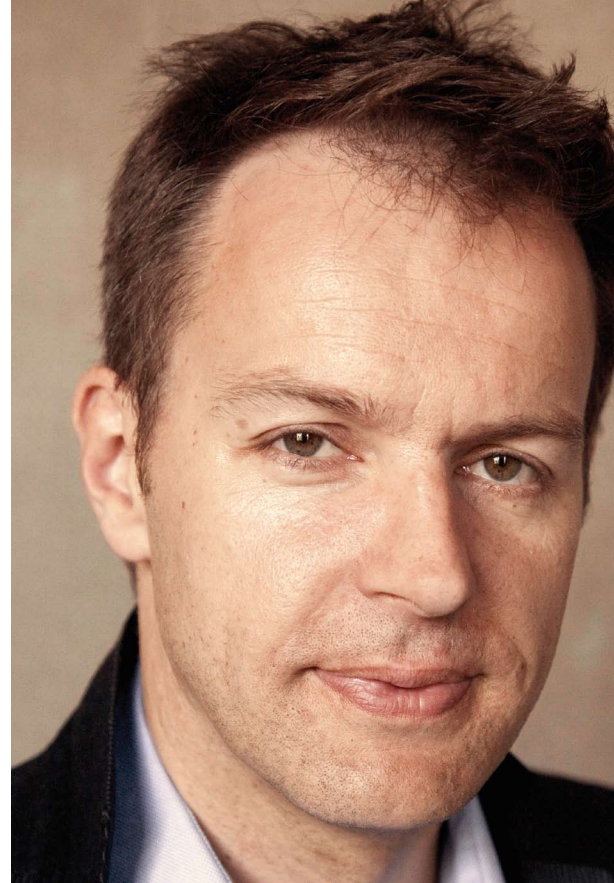
**W**ie viele Berliner und Brandenburger waren schon mal in Polen? Ich wage zu sagen: weniger als wenige. Polen ist mit Sicherheit von allen neun Nachbarländern Deutschlands das exotischste. Eher macht der Potsdamer eine Kaffeefahrt nach Holland oder der Hellersdorfer eine Kreuzfahrt durch die Antarktis. Und warum ist das so? Weil die polnische Grenze für uns nicht Luftlinie 60 km, sondern gefühlte 2.000 km weiter im Osten liegt, kurz vor dem Ural. Dabei könnte doch alles so schön sein.

Warschau liegt näher an Berlin als Köln, nämlich knappe 550 km. Und jeden Tag gibt es sage und schreibe vier Direkt-Züge in die polnische Hauptstadt, die weniger als sechs Stunden dafür brauchen – dazu noch diverse andere Züge nach Stettin/Szczecin, Breslau/Wrocław, Krakau/Kraków oder Posen/Poznań. Ohne diese Züge würde ich es übrigens auch gar nicht so lange in Polen ausgehalten haben. Es tut einfach gut, wenn man mit Heimweh an der Weichsel sitzt und immer weiß, dass in zwei Stunden der nächste Eurocity nach Berlin geht.

Ohne Übertreibung darf ich sagen, dass ich in den letzten 17 Jahren mehr als 200 Mal zwischen Warschau und Berlin hin- und hergependelt bin. Ich sitze immer gemütlich im Speisewagen, esse mein leckeres Spiegelei mit Schinken, betrachte die atemberaubende grüne Ebene und unterhalte mich mit anderen Polen und Deutschen, die ebenfalls pendeln. Wir nennen uns übrigens „Betweener“, weil wir irgendwo zwischen Polen und Deutschland leben. Auf die Frage nach meiner wahren Heimat würde ich deshalb heute sofort antworten: „Der Berlin-Warszawa-Express“...



Ihr Steffen Möller





## Słowo wstępne

Ilu mieszkańców Berlina i Brandenburgii było już w Polsce? Zaryzykuję twierdzenie, że mniej niż niewielu. Polska ze wszystkich dziewięciu sąsiadów Niemiec jest najbardziej egzotyczna. Mieszkaniec Poczdamu raczej pojedzie na kawę do Holandii, a mieszkaniec Hellersdorf na objazdówkę Antarktyki. Dlaczego tak jest? Ponieważ polska granica nie jest od nas oddalona w linii prostej o 60 km, lecz mamy wrażenie, że jest to 2000 km dalej na wschód, pod Uralem. A przecież mogłoby być tak pięknie.

Warszawa leży bliżej od Berlina, niż Kolonia – 550 km. A każdego dnia kursują do polskiej stolicy cztery bezpośrednie pociągi, które potrzebują na tę trasę poniżej 6 godzin – są też różne inne pociągi do Szczecina, Wrocławia, Krakowa i Poznania. Bez tych pociągów nie wytrzymałbym zresztą tak długo w Polsce. Ulgę przynosi myśl, gdy siedzę nad Wisłą zatopiony w tęsknocie i wiem, że za dwie godziny odjeżdża następny Eurocity do Berlina.

Bez przesady wolno mi powiedzieć, że w ciągu ostatnich siedemnastu lat jeździłem tam i z powrotem między Warszawą i Berlinem ponad 200 razy. Siedzę wtedy wygodnie w wagonie restauracyjnym przy pysznym jajku sadzonym na szynce, podziwiam zapierającą dech zielen za oknem rozmawiając przy tym z również podróżującymi tam i z powrotem Polakami i Niemcami. Sami siebie nazywamy „Betweener”, ponieważ żyjemy gdzieś między Polską i Niemcami. Na pytanie o moją prawdziwą ojczyznę odpowiedziałbym więc dziś natychmiast: „Berlin-Warszawa-Express“...



Wasz Steffen Möller

*Steffen Möller, urodzony w Wuppertal aktor i artysta kabaretowy mieszka od 1994 r. w Polsce i jest tu bardzo popularny, między innymi dzięki programom telewizyjnym, jak „Europa da się lubić” lub „M jak miłość”. Za swoje zasługi dla stosunków niemiecko-polskich został odznaczony Federalnym Krzyżem Zasługi. W roku 2006 ukazała się w Polsce jego pierwsza książka pod tytułem „Polska da się lubić”, która wyszła w Niemczech w adaptacji „Viva Polonia – niemiecki gastarbeiter w Polsce” i stała się szlagerem wydawniczym. Steffen Möller jest wiernym pasażerem kolei.*



## Deutschland – Polen gestern

Das Verhältnis von Deutschen und Polen war und ist von gegenseitiger Bereicherung und fruchtbarem Austausch geprägt. Gleichzeitig war kein Verhältnis zweier europäischer Nachbarstaaten so voller Schrecken und dann voller Hoffnung. Das Auf und Ab der deutsch-polnischen Beziehungen füllt nicht nur die Geschichtsbücher, sondern spiegelt sich auch in den Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Völkern wider.

Die Annäherung zwischen Polen und Deutschen nach dem Zweiten Weltkrieg war schwieriger, als es heute im Rückblick erscheint. Bis in die 1960er Jahre war der private Reiseverkehr verboten. Erst nach 1972 kam es zu spürbaren Erleichterungen zwischen Polen und beiden deutschen Staaten.



Lech Wałęsa auf den Armen von Tadeusz Mazowiecki nach der Antragsstellung für die Solidarność beim Warschauer Wojewodschaftsgericht 1980. *Po złożeniu wniosku o rejestrację Solidarności w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie. Na zdjęciu Lech Wałęsa na ramionach Tadeusza Mazowieckiego 1980r.*

Mit Beginn der Solidarność-Bewegung und der Verhängung des Kriegsrechts in Polen kam es zur erneuten Einschränkung des privaten Reiseverkehrs. Im Oktober 1980 schloss die DDR ihre Grenzen für den visumfreien Verkehr. Dadurch blieb der Austausch zwischen der DDR und Polen deutlich hinter dem mit anderen Staaten des Warschauer Vertrages, wie der Tschechoslowakei oder Ungarn, zurück. Der Westen Deutschlands blieb trotz verkehrlich beschränkender Rahmenbedingungen durch den freien Reiseverkehr leichter zu erreichen. In der Folge richteten viele Polen ihren Blick über die DDR hinweg in die Bundesrepublik.

Zwischen der Republik Polen und dem wiedervereinigten Deutschland ist seit dem gesellschaftlichen Umbruch 1989/1990 und der damit verbundenen Öffnung



Ein Bild mit tiefer Symbolik: Bundeskanzler Brandt in Warschau  
*Zdjęcie o dużej symbolice: Kanclerz Niemiec Willy Brandt w Warszawie*

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

der Grenzen ein stetig steigender grenzüberschreitender Personenverkehr zu beobachten. Diese Entwicklung wird durch die voranschreitende europäische Integration unterstützt, insbesondere durch den Beitritt Polens zur Europäischen Union im Mai 2004 und die Einbeziehung in den Geltungsbereich des Schengener Abkommens im Dezember 2007.

Die deutsch-polnische Grenze ist zwar noch nicht derart durchlässig wie die deutsch-französische, viel wurde aber in den vergangenen Jahren schon getan, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern. So hat die Zahl der Grenzübergänge zugenommen und auf der Schiene wurden die Verbindungen im Regionalverkehr auf der Insel Usedom, zwischen Berlin und Stettin sowie Berlin und Kostrzyń erheblich ausgeweitet. Auf den wichtigen Fernverkehrsachsen



Tanzende Menschen auf der Berliner Mauer am Brandenburger Tor: Was mit der Solidarność in Polen begann, führte in Deutschland zur Wiedervereinigung. *Tańczący na Murze Berlińskim ludzie przy Bramie Brandenburskiej: co zapoczątkowała w Polsce Solidarność doprowadziło w Niemczech do ich zjednoczenia.*

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

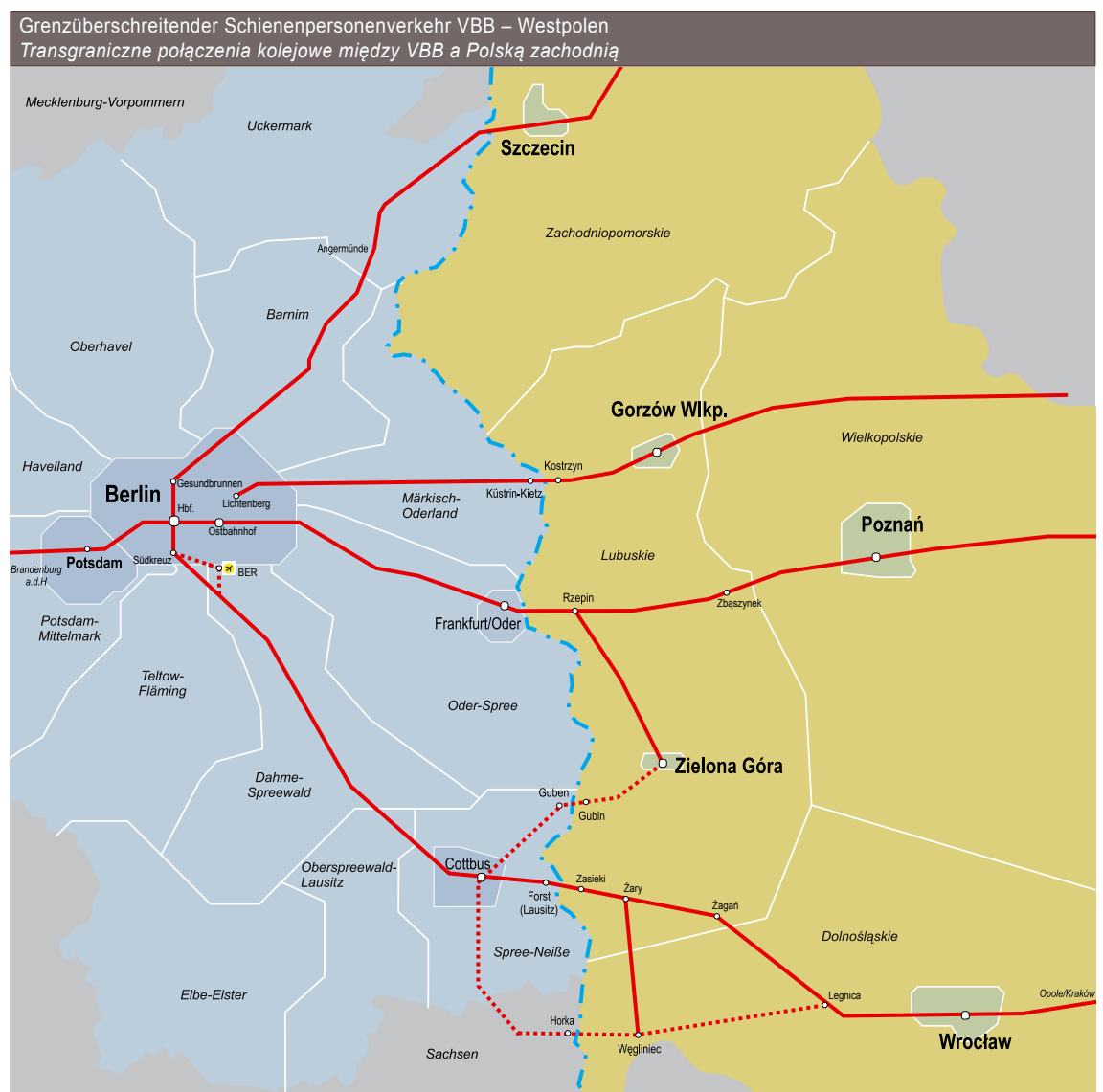
## Niemcy – Polska w ujęciu historycznym

Stosunek Niemców i Polaków charakteryzował się i charakteryzuje wzajemnym wzbogacaniem się i owocną wymianą. Jednocześnie żadne stosunki między dwoma krajami sąsiednimi w Europie nie były tak pełne strachu, a potem nadziei. Tę zmienność niemiecko-polskich stosunków nie tylko można znaleźć w podręcznikach do historii, lecz znajduje ona swoje odbicie również w układzie komunikacyjnym między dwoma krajami.

Zbliżenie między Polską i Niemcami po II Wojnie Światowej było trudniejsze, niż wydaje się teraz, z perspektywy. Do lat sześćdziesiątych prywatne podróże były zabronione. Dopiero po 1972 r. doszło do odczuwalnych ułatwień między Polską i dwoma państwami niemieckim.

Po zapoczątkowaniu ruchu Solidarności i ogłoszeniu stanu wojennego w Polsce doszło do ponownego ograniczenia prywatnych podróży. W październiku 1980 r. NRD zamknęła swoje granice dla ruchu bezwizowego. Na skutek tego wymiana między NRD i Polską pozostawała wyraźnie z tyłu za innymi krajami układu warszawskiego, jak Czechosłowacją i Węgrami. Do zachodnich Niemiec można jednak było podróżować łatwiej i dlatego też wielu Polaków kierowało swoje spojrzenia ponad NRD do RFN.

Od przełomu społecznego 1989/1990 i związanego z tym otwarciem granic obserwujemy między Rzeczpospolitą Polską i zjednoczonymi Niemcami ciągły wzrost transgranicznych potoków podróżnych. Trend ten wspierany jest przez postępującą integrację





Der legendäre „Fliegende Schlesier“ fuhr in den Jahren 1936 bis 1939 die Strecke Berlin – Breslau in zwei Stunden und 34 Minuten. Heute fährt zwischen den Städten der EC „Wawel“ und benötigt fünf Stunden und 36 Minuten.

*Legendarny „Latający Ślązak“ przejeżdżał trasę z Berlina do Wrocławia w ciągu 2 godzin i 34 minut. Dzisiaj między tymi miastami kursuje EC „Wawel“, który potrzebuje 5 godzin i 36 minut.*

„...Die Fahrzeiten konnten im Zeitverlauf kontinuierlich reduziert werden. Während 1895 für die Verbindung Berlin – Breslau über Sagan (Żagań) noch fünf Stunden und 40 Minuten benötigt wurden (dem heutigen Stand entsprechend!) hatte man die Fahrzeit 1932, dank des technischen Fortschritts, schon auf vier Stunden 50 Minuten verbessert. 1936 wurde die Strecke Breslau (Wrocław) – Liegnitz (Legnica) – Sagan (Żagań) – Sommerfeld (Lubsko) – Guben (Gubin) – Frankfurt (Oder) – Berlin in das neue Schnelltriebwagenetz der Reichsbahn eingegliedert. Dies ermöglichte die Erreichung der Rekordfahrzeit von zwei Stunden und 34 Minuten vom Schlesischen Bahnhof Berlin bis Breslau Hbf. Der so genannte „Fliegende Schlesier“ – ein am 15. Mai 1936 erstmalig im Verkehr eingeführter dreiteiliger dieselhydraulischer Schnelltriebwagen – fuhr die rund 335 km lange Strecke in Tagesrandlage vornehmlich für Geschäftsleute nonstop mit 128 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Unmittelbar vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bestanden zwischen Berlin und Breslau bis zu 14 Direktverbindungen täglich mit kurzen Fahrzeiten. Schnelligkeit und attraktive Verbindungen sind ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung von Wirtschaftspotenzialen und dem Know-How Austausch zwischen zwei Standorten. So war es nicht verwunderlich, dass sowohl Breslau und Berlin von den kurzen Fahrzeiten erheblich profitierten und ein Informations- und Technologieaustausch auf allen Ebenen möglich war, und somit die Entwicklung beider Standorte vorangetrieben wurde...“

*„...Czasy przejazdu były z biegiem lat stale skracane. O ile w roku 1895 połączenie Berlin – Wrocław przez Żagań wymagało jeszcze 5 godzin i 40 minut (co odpowiada dzisiejszej sytuacji!), w roku 1932 obniżono ten czas dzięki postępowi technicznemu do 4 godzin i 50 minut. W roku 1936 trasa Wrocław – Legnica – Żagań – Lubsko – Gubin – Frankfurt nad Odrą – Berlin została włączona do sieci szybkich pociągów spalinowych Reichsbahn. Umożliwiło to osiągnięcie rekordowego czasu przejazdu 2 godzin i 34 minut od Schlesischer Bahnhof Berlin do Dworca Głównego Wrocław. Tzw. „Latający Ślązak“ – wprowadzony do ruchu w dniu 15 maja 1936 r. trzyczęściowy pociąg spalinowy z silnikiem Diesla – przejeżdżał trasę o długości 335 km w godzinach porannych i wieczornych, głównie dla biznesmenów, bez przerwy ze średnią prędkością 128 km/h. Bezpośrednio przed wybuchem II Wojny Światowej istniało między Berlinem i Wrocławiem do 14 bezpośrednich połączeń dziennie o krótkich czasach przejazdu. Szybkość i atrakcyjne połączenia są istotnym czynnikiem rozwoju potencjału gospodarczego i wymiany know-how między dwoma miastami. Nie powinno więc dziwić, że zarówno Wrocław, jak i Berlin skorzystały znacząco na krótkich czasach przejazdu i na wszystkich płaszczynach była możliwa wymiana informacji i technologii, która napędzała rozwój obu miast...“*



Dr. Alfred Gottwaldt

Quelle: Studie: „Darstellung des Verkehrspotenzials zwischen den Wirtschaftsräumen Berlin – Breslau unter Berücksichtigung der Einbettung in den Korridor Skandinavien / Raum Hamburg – Südwestpolen / Ukraine“, im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und Industrie- und Handelskammer Berlin, Seite: 55 ff., April 2007  
 Źródło: Studium: „Darstellung des Verkehrspotenzials zwischen den Wirtschaftsräumen Berlin – Breslau unter Berücksichtigung der Einbettung in den Korridor Skandinavien / Raum Hamburg – Südwestpolen / Ukraine“, na zlecenie Administracji Senatu do spraw rozwoju Berlina oraz Izby Przemysłowo-Handlowej Berlin, strona 55 i dalsze, kwiecień 2007r.



Ein im Zweiten Weltkrieg zerstörter U-Bahn-Schacht in der Berliner Tauentzienstraße. Im Hintergrund die zerstörte Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.

*Zniszczony podczas II Wojny Światowej szacht kolei podziemnej przy Tauentzienstraße w Berlinie. W tle zniszczony Kościół Pamięci Cesarza Wilhelma.*

Bundesarchiv, Bild 183-M1205-334, Fotograf: Otto Donath 1945

Berlin – Posen – Warschau und Dresden – Breslau konnten durch den Streckenausbau die Fahrzeiten zwar verkürzt werden, weiterhin verkehren aber nur wenige Züge pro Tag, was den Verkehr insbesondere zwischen den wichtigen Zentren beider Länder erschwert. Zudem muss auch auf wichtigen Relationen oftmals an der Grenze umgestiegen werden. Zahlreiche Fernverkehrsverbindungen wurden ausgedünnt oder sogar eingestellt. So fahren zwischen Berlin und Danzig oder Dresden und Krakau keine direkten Züge mehr.

Bei den bisher umgesetzten Maßnahmen und Angeboten ging der Blick der Akteure noch zu sehr nach innen bzw. endete an der Grenze. Hier muss künftig europäischer gedacht werden, damit die deutsch-polnische Grenze für die Bürgerinnen und Bürger kein Hindernis mehr darstellt und nach und nach aus den Köpfen verschwinden kann. Es muss selbstverständlich werden, dass ein polnisches Triebfahrzeug bis zum Berliner Hauptbahnhof und umgekehrt ein deutsches in die polnischen Großstädte fährt. Wenn eine Fahrt von Berlin nach Posen oder Breslau genauso selbstverständlich ist, wie nach Hannover oder Amsterdam, profitieren alle Beteiligten davon.

europejską, wspieraną przez przystąpienie Polski do Unii Europejskiej 2 maja 2004 r. i włączenie do obszaru obowiązywania Traktatu z Schengen w grudniu 2007 r.

Niemiecko-polska granica nie jest co prawda tak otwarta jak niemiecko-francuska, ale w ostatnich latach zrobiono wiele, aby ułatwić ruch transgraniczny. I tak wzrosła liczba osób przekraczających granicę, a regionalne połączenia kolejowe na wyspie Usedom, między Berlinem i Szczecinem, jak również Berlinem i Kostrzynielem zostały znacząco rozbudowane. Na ważnych trasach dalekobieżnych Berlin – Poznań – Warszawa i Drezno – Wrocław czasy przejazdu zostały co prawda skrócone dzięki rozbudowie tras, ale nadal jeździ po nich tylko kilka pociągów, co stanowi przeszkodę dla ruchu między tymi ważnymi centrami obu krajów. Ponadto na ważnych relacjach trzeba się często przesiadać na granicy. Liczne połączenia dalekobieżne zostały ograniczone lub całkowicie wstrzymane. I tak między Berlinem i Gdańskiem, czy też Dreznem i Krakowem nie jeżdżą już żadne bezpośrednie pociągi.

W przypadku dotychczas zrealizowanych działań i ofert spojrzenie osób podejmujących decyzje było za bardzo skierowane do wewnątrz lub kończyło się na granicy. W przyszłości musimy myśleć bardziej po europejsku, aby niemiecko-polska granica nie stanowiła już żadnej przeszkody dla mieszkańców i mogła stopniowo zniknąć z ich głów. Musi stać się oczywiste, że



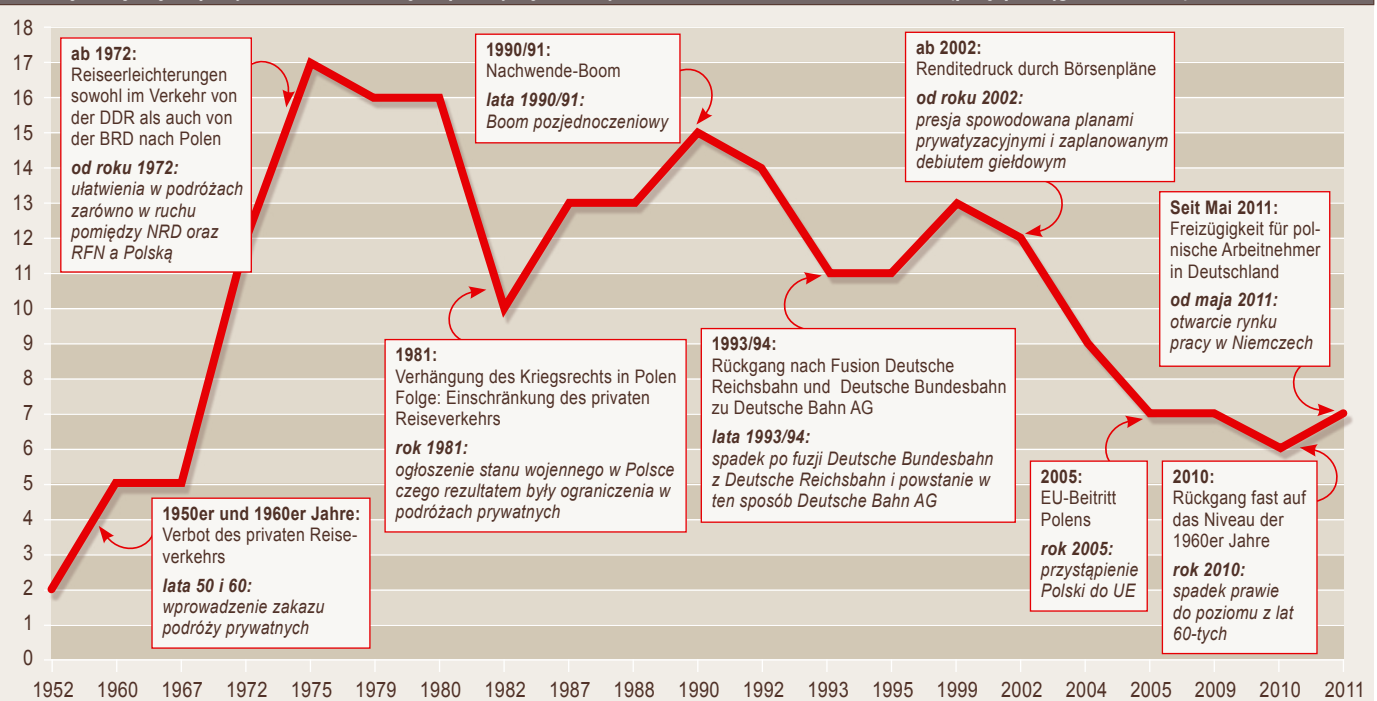
Bundesarchiv, Bild 133-M1-205-334, Fotograf: Otto Donath 1945

Viele Schienennah- und Fernverkehrsanlagen beiderseits der Oder sind nach dem Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt. Die Wiederaufbauarbeit in Polen und Deutschland währt Jahrzehnte. Die Folgen des Krieges behindern noch heute den Schienenverkehr zwischen beiden Ländern.

Wiele urządzeń szynowej komunikacji regionalnej i dalekobieżnej po obu stronach Odry zostało po II Wojnie Światowej mocno zniszczonych. Praca nad odbudową w Polsce i Niemczech trwa od dziesięcioleci. Skutki wojny nadal utrudniają komunikację szynową między oboma krajami.

polskie pojazdy szynowe dojeżdżają do berlińskiego Dworca Głównego i odwrotnie – niemieckie pojazdy docierają do centrów polskich metropolii. Jeżeli podróż z Berlina do Poznania lub Wrocławia stanie się tak samo oczywista, jak do Hanoweru lub Amsterdamu, wszyscy zainteresowani odniosą korzyści.

Entwicklung des Eisenbahnfernverkehrs zwischen Polen und Deutschland 1952 bis 2011 (Zugpaare pro Tag)  
Rzeczywistość kolejowych połączeń dalekobieżnych pomiędzy Polską a Niemcami od roku 1952 do 2011 (pary pociągów dziennie)





## Deutschland – Polen heute

picture alliance/dpa

Polnische Wurzeln, deutsches Trikot, europäische Integration: Sympathieträger Klose und Podolski.  
*Polskie korzenie, niemiecka koszulka, integracja europejska: ulubieńcy kibiców Klose i Podolski.*

Das Nachbarland Polen ist Luftlinie sechzig Kilometer von der deutschen Hauptstadt entfernt und bietet wichtige Chancen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Berlins und der Grenzregion. In den vier westpolnischen Wojewodschaften leben rund neun Millionen Menschen und die Wachstumsraten dieses großen Wirtschaftsraumes sind seit Jahren außerordentlich, insbesondere in den Metropolen Posen, Breslau und Stettin.

Gute Verkehrsverbindungen sind dabei ein entscheidender Faktor, um die regionalen Potenziale besser zu nutzen und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beizutragen. In der täglichen Praxis wird das gemeinsame Handeln aber durch unzureichende Zugverbindungen, insbesondere zwischen den wichtigen Metropolen beiderseits der Grenze behindert. Während man von Berlin mindestens stündlich per Bahn nach Hannover oder Hamburg fahren kann, gibt es in das rund 250 km entfernte Posen täglich nur vier Zugpaar-

re der bekannten Marke „Berlin-Warszawa-Express“. Dabei ist die Strecke als Bestandteil des europäischen Korridors Berlin–Warschau–Moskau die am besten ausgebaute Verbindung zwischen Deutschland und Polen.

Dass die grenzüberschreitende Kooperation zunehmen muss, ist unstrittig. In diesem und kommenden Jahr werden drei Ereignisse dem Grenzverkehr weiteren Schub verleihen:

- Vollständige Arbeitnehmerfreizügigkeit für Polen und Deutsche seit Mai 2011
- Eröffnung des Großflughafen Berlin Brandenburg International im Juni 2012 sowie die
- Fußball-Europameisterschaft der Herren in Polen und der Ukraine im Sommer 2012.

Die vollständige Öffnung der Arbeitsmärkte wird zu mehr Pendlern im deutsch-polnischen Grenzgebiet führen. Durch die erheblichen Wachstumszahlen in Polen werden beide Länder das Ziel von Berufspendlern sein. Nach langen Jahren teilweiser Stagnation und der Wirtschafts- und Finanzkrise zeichnet sich immer mehr ab, dass es in Zukunft zunehmend einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften geben wird. Berlin-Brandenburg und Westpolen konkurrieren dabei mit



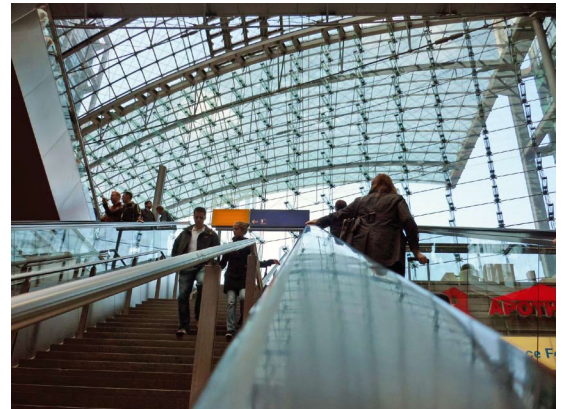
UEFA  
**EURO2012**  
 POLAND-UKRAINE



## Niemcy – Polska dzisiaj

Nasz sąsiad, Polska, położony od niemieckiej stolicy w odległości w linii prostej 60 km, oferuje wiele istotnych możliwości dalszego rozwoju gospodarczego Berlina i regionu granicznego. W czterech województwach zachodniej Polski mieszka około 9 mln ludzi, a stopy wzrostu tego dużego obszaru gospodarczego są od lat niezwykle, w szczególności w metropoliach Poznań, Wrocławia i Szczecina.

Dobre połączenia komunikacyjne są przy tym decydującym czynnikiem lepszego wykorzystania regionalnych potencjałów i wzmocnienia konkurencyjności. W codziennej praktyce wspólnemu działaniu przeszkadzają jednak niedostateczne połączenia kolejowe, w szczególności między ważnymi metropoliami po obu stronach granicy. O ile z Berlina można pociągiem wyjechać do Hanoweru lub Hamburga przynajmniej co godzinę, w przeciwnym kierunku, do oddalonego o około 250 km Poznania są tylko 4 pary pociągów znanej marki „Berlin-Warszawa-Express“. A przecież trasa ta jako element europejskiego korytarza Berlin – Warszawa – Moskwa jest najlepiej rozbudowanym połączeniem między Niemcami i Polską.



VBB/Eike Arnold

Fakt, że kooperacja transgraniczna musi i będzie zintensyfikowana, jest bezsporny. W tym i w przyszłym roku trzy wydarzenia nadadzą impetu komunikacji transgranicznej:

- pełna swoboda przepływu dla pracowników z Polski w Niemczech od maja 2011 r.
- otwarcie portu lotniczego Berlin Brandenburg International w czerwcu 2012 r. oraz
- Mistrzostwa Europy w piłce nożnej mężczyzn w Polsce i na Ukrainie w lecie 2012 r.



Eingleisig und nichtelektrifiziert: Die Strecke Berlin – Breslau  
Jednotorowa i nieelektryfikowana trasa Berlin – Wrocław

VBB/Eike Arnold

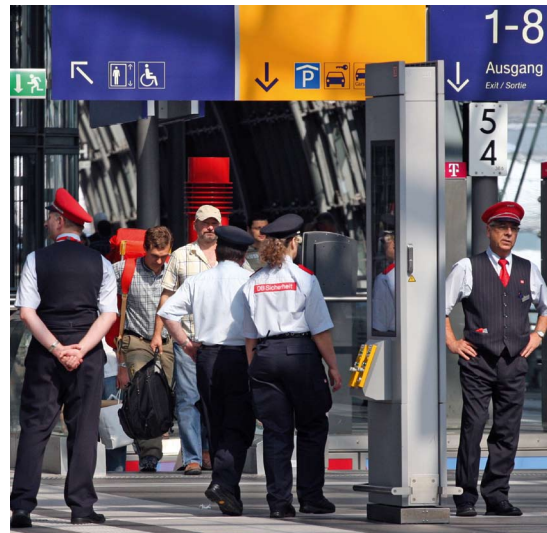




VBB

anderen Wirtschaftsstandorten. Ein größerer Arbeitnehmermarkt ist für die Wirtschaftsregion Westpolen/Berlin-Brandenburg ein strategischer Vorteil. Vorerst ist insbesondere in Wachstumsbranchen wie Medien und Informationstechnologie, Umwelt-, Energie- und Verkehrssystemtechnik und optische Technologien, aber auch im Reinigungsdienst und im Pflege- und Gesundheitsbereich mit einem Bedarf an Arbeitskräften in Berlin-Brandenburg und Westpolen zu rechnen. Die Verkehrsbewegungen gelten natürlich für beide Richtungen.

Der neue Großflughafen Berlin Brandenburg International BER mit seinem umfangreichen Streckennetz ist für viele Menschen in Westpolen der wichtigste Flughafen. Seine Bedeutung wird weiter zunehmen. Gute Schienenverbindungen über die Staatsgrenze zum neuen Flughafen sind hierfür unerlässlich. Nicht zuletzt für die Fußball-Europameisterschaft 2012 der Herren mit den westpolnischen Austragungsorten Posen und Breslau werden derzeit die polnischen Verkehrswege ausgebaut und erweitert. So werden bis 2012 erhebliche Mittel in das Schienen- und Straßennetz investiert, darunter auch in grenznahen Abschnitten wie zwischen Frankfurt (Oder) und Posen oder Görlitz und Breslau.



VBB



VBB

Größter Turmbahnhof Europas, wichtigster Eisenbahnknoten Berlins: Der 2006 eröffnete Berliner Hauptbahnhof spielt eine wesentliche Rolle im zukünftigen Bahnverkehr zwischen VBB und Westpolen.

*Największy dworzec krzyżowy Europy, najważniejszy węzeł kolejowy Berlina. Ten w 2006 roku otwarty dworzec Berlin Hauptbahnhof będzie miał istotne znaczenie w ruchu kolejowym między VBB i Polską zachodnią.*





Visualisierung/wizualizacja: Björn Rolle/Berliner Flughäfen

Aussteigen und Abfertigen: Der Bahnhof unter dem neuen internationalen Flughafen besticht durch kürzeste Wege. Alle 15 Minuten startet am Berliner Hauptbahnhof ein Flughafenexpress, der die Fahrgäste in einer halben Stunde direkt ins Terminal bringt. Mit Fertigstellung der Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde wird sich die Fahrzeit noch einmal auf 20 Minuten verkürzen. Der „Wawel“ aus Breslau hält ebenfalls direkt am Flughafen. Nach Elektrifizierung der Strecke von Angermünde bis Stettin sind auch direkte Züge von Stettin zum neuen Flughafen möglich.

Z pociągu do odprawy: dworzec pod nowym lotniskiem międzynarodowym położony jest bardzo blisko lotniska. Z dworca Berlin Hauptbahnhof odjeżdża co 15 minut ekspres lotniska, który potrzebuje 30 minut aby przewieźć podróżnych prosto do terminala. Po zakończeniu budowy kolei „dreźnieńskiej” pomiędzy Berlinem Südkreuz a Blankenfelde czas przejazdu skróci się do 20 minut. Pociąg „Wawel” z Wrocławia ma tutaj również jeden ze swoich przystanków. Po elektryfikacji połączenia z Angermünde do Szczecina możliwe będzie również bezpośrednie połączenie Szczecina z nowym lotniskiem.

Pełne otwarcie rynków pracy doprowadzi do zwiększenia liczby osób podróżujących do pracy w niemiecko-polskim obszarze przygranicznym. W przyszłości dzięki wysokim parametrom wzrostu w Polsce obydwa kraje staną się celem podróżujących do pracy. Po długich latach częściowej stagnacji i kryzysu gospodarczego i finansowego widać coraz wyraźniej, że w przyszłości wystąpią braki wykwalifikowanej siły roboczej. Dla regionu gospodarczego Polski zachodniej oraz Berlina i Brandenburgii większy rynek siły roboczej oznacza jego strategiczną przewagę. Należy przy tym liczyć się z zapotrzebowaniem na pracowników w Berlinie-Brandenburgii oraz Polsce zachodniej głównie w branżach wzrostowych, jak media i techno-



©EVS Digitale Medien GmbH/Berliner Flughäfen

logia informacyjna, technologia ochrony środowiska, energetyka i systemy komunikacji oraz technologie optyczne, ale też w opiece zdrowotnej. Ruch będzie się oczywiście odbywał w obu kierunkach.



Visualisierung/wizualizacja: Björn Rolle/Berliner Flughäfen

Nowy port lotniczy Berlin-Brandenburg International (BER) ze swoją gęstą siecią połączeń jest dla wielu ludzi w Polsce zachodniej najważniejszym. Dobre połączenia szynowe przez granicę państwa do portu lotniczego są w związku z tym nieodzowne. Polskie szlaki komunikacyjne są aktualnie rozbudowywane również pod Mistrzostwa Europy w piłce nożnej w roku 2012. I tak do roku 2012 w sieć szynową i drogową zostaną zainwestowane istotne środki, między innymi również w odcinki przygraniczne, jak między Frankfurt nad Odrą i Poznaniem lub Görlitz i Wrocławiem.

## Vorbild Frankreich

**Von „Erbfeinden“ zu Partnern:** Deutschland und Frankreich führten zwischen 1871 und 1945 drei Kriege gegeneinander, mit den bekannten verheerenden Auswirkungen auf beide Länder – naturgemäß auch für das Eisenbahnsystem. Ähnlich wie im heutigen Westpolen kam es immer wieder zu Änderungen in Bezug auf die territoriale Zugehörigkeit. Beispielsweise wurde das erste Eisenbahnnetz Elsass-Lothringens von einer französischen Firma aufgebaut. Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 wurde es dem Deutschen Kaiserreich angegliedert. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Elsass im November 1918 wieder französisch und die Eisenbahnen als eigenständiger Teil des französischen Netzes geführt. 1938 erfolgte zusammen mit allen anderen französischen Eisenbahngesellschaften die Eingliederung in die französische Staatsbahn. Ab dem 19. Juni 1940 besetzte die Wehrmacht wieder Elsass-Lothringen und die Eisenbahn wurde von der Deutschen Reichsbahn verwaltet. Seit 1945 ist das Netz wieder unter der Regie der Französischen Staatsbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen die politischen Führungen Deutschlands und Frankreichs einen anderen Weg. Aus „Erbfeinden“ wurde der „Deutsch-Französische Motor“ der europäischen Integration.

**Politische Weichenstellungen:** Man bekannte sich frühzeitig zum Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen transeuropäischen Eisenbahnnetzes, das durch den Krieg stark zerstört war. Die grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen genossen fortwährend höchste Priorität bei beiden Regierungen. Verschiedene maßgebliche Abkommen wurden geschlossen, wie z. B. 1953 (Brücken und Fähren über den Rhein), 1992 (Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitsnetze) sowie weitere Vereinbarungen auf der Ebene der Staatsbahnen sowie auf Basis regionaler Abmachungen.



Eike Arnold

**Grenzüberschreitende Infrastruktur mit höchster Priorität:** Über Jahrzehnte wurden in die gesamte Infrastruktur große Investitionen gesteckt (Ausbau, Neubau von Strecken, Angleichung von Sicherungssystemen, Aus- oder Neubau von Brückenbauwerken, Signalanlagen, Bahnhöfen etc.). Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Zentren beiderseits des Rheins werden trotz größerer Reiseweiten in kürzester Zeit erreicht. Die Anzahl der Zugpaare ist auf vorzeigbarem Niveau. Auf derartigen Distanzen dominiert in der Regel der Flugverkehr. Zwischen Deutschland und Frankreich ist durch wegweisende Entscheidungen die Bahn die klimaschonende Alternative – ohne Sicherheitskontrolle, Abfertigung und Warteschlangen vor der Gepäckausgabe.

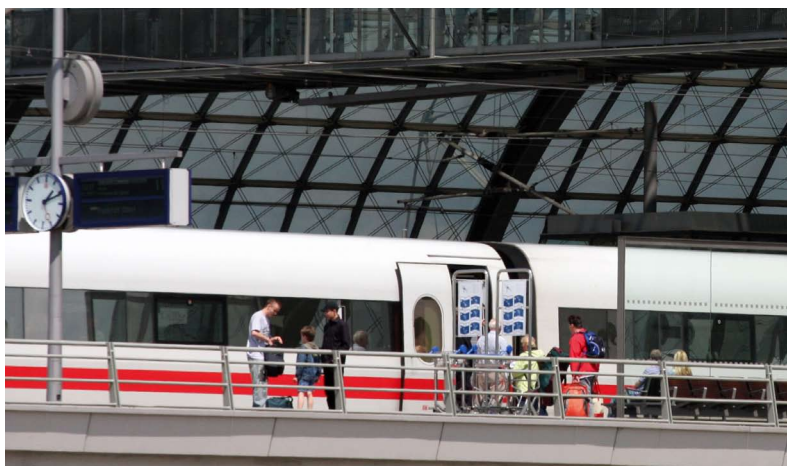


Die Strecken von Berlin nach Westpolen müssen sich an den leistungsstarken Vorbildern Frankfurt – Paris oder Berlin – Hamburg orientieren. *Połączenia między Berlinem a Polską zachodnią muszą brać sobie za wzór sprawnie działające takie jak Frankfurt – Paryż czy też Berlin – Hamburg.*

VBB



## Francuski wzorzec



VBB

**Z „zaprzysięgłych wrogów“ – partnerzy:** Niemcy i Francja prowadziły ze sobą między rokiem 1871 i 1945 trzy wojny o znanych, pustoszących skutkach dla obu krajów – i naturalnie też dla systemu kolejowego. Jak na dzisiejszych zachodnich terenach Polski, dochodziło tu często do zmian przynależności terytorialnej. Na przykład pierwsza sieć kolejowa w Alzacji i Lotaryngii została zbudowana przez francuską firmę. Po niemiecko-francuskiej wojnie 1870/71 została ona włączona do Cesarstwa Niemieckiego. Po I Wojnie Światowej, w listopadzie 1918 r., Alzacja ponownie została włączona do Francji, a koleje stały się samodzielną częścią sieci francuskiej. W 1938 r. nastąpiło ich włączenie do francuskich kolei państwowych wraz z innymi francuskimi spółkami kolejowymi. Od 19 czerwca 1940 r. Wehrmacht okupował Alzację i Lotaryngię, a kolej była administrowana przez Niemieckie Koleje Państwowe. Od 1945 r.

Vergleich Einwohnerzahlen Berlin-Brandenburg und Westpolen	
Porównanie liczby mieszkańców Berlina-Brandenburgii i zachodniej Polski	
Wojewodschaft/Bundesland Województwo/kraj związkowy	Einwohnerzahl Liczba mieszkańców
Niederschlesien <i>Dolny Śląsk</i>	2.876.641
Lebus <i>Lubuskie</i>	1.009.621
Großpolen <i>Wielkopolska</i>	3.403.174
Westpommern <i>Pomorze Zachodnie</i>	1.693.284
<b>Gesamt Westpolen Razem Polska zachodnia</b>	<b>8.982.720</b>
Berlin	3.447.048
Brandenburg <i>Brandenburgia</i>	2.507.100
<b>Gesamt Verbundgebiet Berlin-Brandenburg Razem połączony obszar Berlina i Brandenburgii</b>	<b>5.954.148</b>

Quelle/Zródło: Stat. Bundesamt

### Gegenüberstellung schnellster Verbindungen Deutschland – Frankreich und Deutschland – Polen (Auswahl)



#### Zestawienie najszybszych połączeń między Niemcami a Francją oraz między Niemcami i Polską (wybór)

Berlin – Breslau <i>Berlin – Wrocław</i>	(329 km)	5 h 30 min 5 h 30 min	(2x umsteigen) (dwie przesiadki)
München – Paris <i>Monachium – Paryż</i>	(829 km)	6 h 11 min 6 h 11 min	(1x umsteigen) (jedna przesiadka)
Berlin – Warschau <i>Berlin – Warszawa</i>	(591 km)	5 h 24 min 5 h 24 min	
Frankfurt – Paris <i>Frankfurt – Paryż</i>	(741 km)	3 h 56 min 3 h 56 min	
Berlin – Posen <i>Berlin – Poznań</i>	(263 km)	2 h 39 min 2 h 39 min	
Frankfurt (Main) – Straßburg <i>Frankfurt nad Menem – Strassburg</i>	(227 km)	2 h 18 min 2 h 18 min	(1x umsteigen) (jedna przesiadka)

Quelle/Zródło: www.bahn.de (Stand: 17. Januar 2011 / stan: 17 stycznia 2011r.)

sieć jest znów zarządzana przez państwową kolej francuską. Po II Wojnie Światowej stosunki polityczne Niemiec i Francji poszły inną drogą. Z „zaprzysięgłych wrogów” powstał „niemiecko-francuski motor” europejskiej integracji.

**Polityczne przestawienie zwrotnic:** W odniesieniu do mocno zniszczonej sieci kolejowej wcześniej uznano, że należy ją odbudować i rozbudowywać w kierunku sprawnej transeuropejskiej sieci kolejowej. Połączenia transgraniczne miały od tego momentu najwyższy priorytet obydwu rządów federalnych. Zawarto różne umowy branżowe, jak na przykład z roku 1953 (mosty i promy przez Ren), 1992 (połączenie sieci wielkich prędkości) oraz inne porozumienia na poziomie kolei państwowych i regionalnych.

**Infrastruktura transgraniczna o najwyższym priorytecie:** Przez dziesiątki lat inwestowano w całą infrastrukturę duże środki (rozbudowa, budowa nowych linii, ujednoczenie systemów zabezpieczeń, budowa i rozbudowa konstrukcji mostowych, instalacji sygnalizacyjnych, dworców itp.). Wynik jest imponujący: do centrów miast po obu stronach Renu mimo dużych odległości można dotrzeć w bardzo krótkim czasie. Liczba par pociągów jest wzorcowa. Na tego typu dystansach dominuje zwykle komunikacja lotnicza. Między Niemcami i Francją dzięki dalekowzrocznym decyzjom kolej stała się przyjazną dla klimatu alternatywą – bez kontroli bezpieczeństwa, odpraw i kolejek przy wydawaniu bagażu.

## Verkehrsverbindungen VBB – Westpolen allgemein

**EU-Mitglied und Wirtschaftsregion:** Polen ist ein aufstrebendes Land. Die gesamte Ostgrenze des Landes Brandenburg grenzt an Polen. Das Nachbarland ist nur 60 Kilometer von Berlin entfernt und seit 2004 Mitglied der Europäischen Union. Seit 1. Januar 2008 sind die Grenzkontrollen völlig weggefallen. Die Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit für Polen endete im Mai 2011. In den westpolnischen Wojewodschaften leben drei Millionen mehr Menschen als in Berlin-Brandenburg. Die Wachstumsraten dieses großen Wirtschaftsraumes rund um die Städte Stettin, Posen, Gorzów, Zielona Góra und Breslau sind seit Jahren außerordentlich, der wirtschaftliche und verkehrliche Aufholprozess gegenüber den westlichen Ländern der EU hat auch in der Zeit der Wirtschaftskrise nicht abgenommen. Polen hat die vergangene Wirtschafts- und Finanzkrise als einziges EU-Land ohne wirtschaftlichen Rückgang überwunden.



Eike Arnold

**Unterschiedliche ÖPNV-Organisationsformen in Deutschland und Polen:** Während die VBB GmbH ganzheitliche Konzepte für Tarif, Planung, Verknüpfung, Fahrgastinformation, etc. für das gesamte Verbundgebiet anbietet, sind die Zuständigkeiten in Polen unterschiedlich organisiert. Aufgabenträger sind für den SPNV die Wojewodschaften und für Straßenbahn und Busverkehr die städtischen Regionen. Mit dem 2011 in Kraft getretenen ÖPV-Gesetz für Polen wurden die politischen Zuständigkeiten neu definiert. Verkehrsverbünde wie in Deutschland sind erst im Entstehen. Konkrete Ansätze gibt es in mehreren polnischen Ballungsräumen (z.B. ZTM Warschau, ZTM Posen, Bydgoszcz-Toruń). Hier sind erste Maßnahmen integrierter Tarife oder Fahrgastinformation umgesetzt. Die unterschiedlichen und zum Teil auch nicht definierten Zuständigkeiten sind bislang jedoch hemmend für verschiedene Maßnahmen.

**Rechtliche Grundlagen:** Der ÖPNV in Polen ist strukturell anders organisiert als in Deutschland. Mit dem Gesetz über die kommunale Selbstverwaltung (1990) wurde die Planung, Überwachung und Budgetierung der städtischen Verkehrspolitik bei den Kommunen verankert. Dazu zählt auch die Regulierung des ÖPNV. Gleichzeitig gingen die lokalen Verkehrsunternehmen in das Eigentum der Städte und Gemeinden über. Die zentralstaatlichen Organe haben sich dadurch nahezu vollständig aus der Gestaltung des Straßenbahn- und Busverkehrs zurückgezogen. Die Verantwortung der polnischen Regierung erstreckt sich v.a. auf den Eisenbahnverkehr und auf überregionale Busverbindungen. Das Gesetz über die Kommunalwirtschaft (1996) bestimmt eine Reihe von Aufgaben, welche die Kommunen als Träger der Verkehrspolitik wahrnehmen müssen. Darunter fallen u.a. die Festlegung der rechtlichen und organisatorischen Form der Verkehrsunternehmen, die Festsetzung maximaler Tarife und die Koordination der Fahrpläne. Die Kommunen können über die Vergabe und den Entzug von Lizenzen entscheiden. Sie kontrollieren die Leistungserbringung der Verkehrsunternehmen und bestimmen vereinzelt den Umfang und die Form der Kofinanzierung. Die genannten Gesetze stellten den maßgeblichen Anstoß für die Reform und die Strukturanpassung des polnischen Nahverkehrsmarktes dar. Als neue Eigentümer der Verkehrsunternehmen wurden die Städte und Gemeinden mit enormen finanziellen Belastungen konfrontiert, denn ein Ausgleich für die zu leistende Subventionierung des ÖPNV wurde von der Zentralregierung bisher nicht geschaffen.





## Ogólne informacje o komunikacji pomiędzy VBB a Polską zachodnią



Schienen- und Autobahnbrücke bei Frankfurt (Oder): Der Modal-Split könnte sich zugunsten der Schiene verlagern, wenn in sie investiert würde. Das Umweltbundesamt hat errechnet, dass in Deutschland der verlagerungsfähige Anteil der Schiene um 80 Prozent steigen könnte, wenn man bis 2025 elf Milliarden Euro investieren würde.

Most kolejowy i autostradowy we Frankfurcie nad Odrą: linia podziału na różne rodzaje transportu mogłaby się przesunąć na korzyść kolei, gdyby prowadzono inwestycje. Federalny Urząd Środowiska wyliczył, że nadający się do przeniesienia na szyny transport w Niemczech mógłby wzrosnąć, gdyby do roku 2025 zainwestowano 11 mld Euro.

### Członek Unii Europejskiej i region gospodarczy:

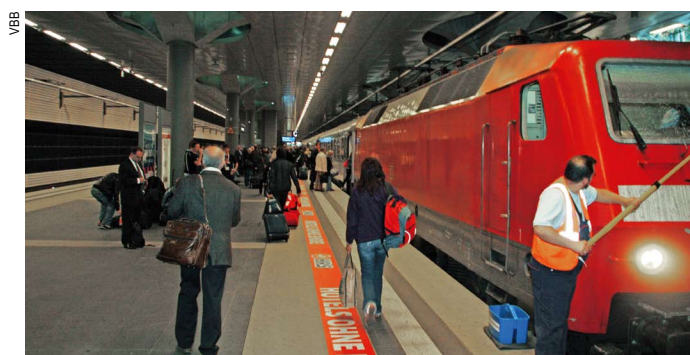
Polska jest krajem dążącym do rozwoju. Cała granica wschodnia Brandenburgii to granica z Polską. Nasz sąsiad leży w odległości 60 km od Berlina i jest od 2004 r. członkiem Unii Europejskiej. Od 1 stycznia 2008 r. nie ma już żadnych kontroli granicznych. Ograniczenia w dostępie do rynku pracy zakończyły się dla Polski w maju 2011 r. W zachodnich województwach Polski mieszka 3 miliony ludzi więcej, niż w Berlinie-Brandenburgii. Stopy wzrostu tej dużej przestrzeni gospodarczej wokół Szczecina, Gorzowa, Zielonej Góry i Wrocławia są od lat imponujące, proces gospodarczego i komunikacyjnego doganiania zachodnich członków Unii Europejskiej nie osłabił się również w okresie kryzysu gospodarczego. Polska jako jedyny kraj członkowski UE wyszedł z kryzysu bez uszczerbku swojej gospodarki.

### Różne formy organizacji publicznej komunikacji miejskiej w Niemczech i Polsce:

Podczas gdy VBB GmbH oferuje całościowe koncepcje taryf, planowania, połączeń, informacji dla pasażerów itp. dla całego obszaru Związku, kompetencje w Polsce są zorganizowane inaczej. Organizatorami zadań są aktualnie tylko województwa (transport szynowy) i regiony

miejskie (komunikacja miejska). Poprzez ustawę o transporcie publicznym, która weszła w życie w 2011 roku zostały zdefiniowane polityczne kompetencje. Związki komunikacyjne, jak w Niemczech, dopiero powstają. Konkretnie działania widać w kilku polskich aglomeracjach (np. w ZTM Warszawa, ZTM Poznań, Bydgoszcz-Toruń). Zrealizowano tu podstawy zintegrowanych taryf lub informacji dla pasażerów. Różne i niekiedy niezdefiniowane kompetencje są jednak do tej pory hamulcem dla różnych działań.

**Podstawy prawne:** Publiczny transport osobowy ma w Polsce inną strukturę, niż w Niemczech. W ustawie o samorządzie gminnym (1990) planowanie, nadzorowanie i budżetowanie miejskiej polityki komunikacyjnej zostało przekazane gminom. Należy tu również regulowanie publicznego transportu osób. Jednocześnie lokalne przedsiębiorstwa komunikacyjne przeszły na własność miast i gmin. Centralne organy państwa wycofały się przez to prawie zupełnie z kształtowania transportu publicznego tramwajowego i autobusowego. Odpowiedzialność rządu polskiego rozciąga się przede wszystkim na komunikację kolejową i ogólnopolskie połączenia autobusowe. Ustawa o gospodarce komunalnej (1986) ustala szereg zadań, jakie gminy jako organizato-



Der EC 341 „Wawel“ wandelt auf den Spuren des „Fliegenden Schlesiens“, wenn auch nur halb so schnell und mit nur einem Zug pro Tag. Er braucht deutlich länger als sein legendärer Vorgänger.

EC 341 „Wawel“ podróżuje śladami „Latającego Ślązaka“, nawet jeśli jest to tylko ułamek dawnej prędkości i tylko jeden pociąg dziennie. Potrzebuje on na to wyraźnie więcej czasu niż swój legendarny poprzednik.

ry polityki komunikacyjnej muszą spełnić. Obejmują one m.in. ustalenie prawnej i organizacyjnej formy przedsiębiorstw komunikacyjnych, ustalenie maksymalnych taryf i koordynację rozkładów jazdy. Gminy mogą decydować o przyznaniu lub odebraniu licencji, kontrolują wykonywanie świadczeń przedsiębiorstw komunikacyjnych i w indywidualnych przypadkach



Lohrer Meyer

Gemeinsamer Erfolg: Freigabe der Strecke Rzepin – Kunowice – Oderbrücke für den elektrischen Zugbetrieb am 28. Mai 1988 durch den Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin und den Präsidenten der Westdirektion der PKP Poznań.

*Wspólny sukces: oddanie zelektryfikowanej trasy Rzepin – Kunowice – most na Odrze w dniu 28 maja 1988 r. przez prezesa Dyrekcji Reichsbahn i szefa Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Polskich Kolei Państwowych w Poznaniu.*

**Modal-Split:** Auch wenn seit den Strukturanpassungen in den 1990er Jahren die Pkw-Dichte in Polen stark zugenommen hat, liegt diese noch immer deutlich unter dem Niveau westeuropäischer Staaten. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und die damit einhergehenden negativen Auswirkungen, wie Verkehrsstaus und schlechte Luftwerte, veranlassten die Entscheidungsträger vor allem in den Großstädten, sich an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu orientieren. Die entsprechenden EU-Richtlinien, die für Polen bindend sind, zielen in die gleiche Richtung.

**Besteller-Ersteller-Prinzip:** In organisatorischer Hinsicht wurde die Trennung der Leistungsträger von den Aufgabenträgern und die Umwandlung der Verkehrsbetriebe in Kapitalgesellschaften forciert. Die Dezentralisierung hat den Rationalisierungsdruck im ÖPNV somit wesentlich erhöht und die Kommerzialisierung der Verkehrsunternehmen vorangetrieben. Die wettbewerbsrechtlichen Grundlagen für den ÖPNV werden vor allem durch das Gesetz über den Straßenverkehr (2001) bestimmt, das eine Umsetzung der EU-Normen vorsieht und die Zulassung privater Verkehrsunternehmen regelt. Daneben ist das Gesetz zur Vergabe öffentlicher Aufträge (2002) und das Wettbewerbs- und Verbraucherschutzgesetz (2000) zu beachten. EU-weite Ausschreibungen der Leistungen sind auf dieser Basis ohne weiteres möglich.

**Fußball-Europameisterschaft:** Die 14. Fußball-Europameisterschaft 2012 (UEFA EURO 2012) der Herren findet vom 8. Juni bis zum 1. Juli 2012 in Polen und der Ukraine statt. Die polnischen Austragungsorte sind Breslau, Posen, Danzig und Warschau. Im Zuge dessen wurde ein umfassender Investitionsplan vorgelegt, der z.T. durch EU-Mittel verstärkt wird. Dieser umfasst u.a. auch den Schienenverkehr (Netz und Stationen) sowie weitere Projekte mit logistischer Relevanz. In einem Leitplan werden bis 2012 insgesamt 982 km Schiene modernisiert. 530 km sind über ein Vorgängerprojekt bereits ertüchtigt worden. Polen investiert bis 2012 7,6 Mrd. Euro in Netz und Stationen sowie 12,4 Mrd. Euro in die Straßeninfrastruktur. Aus VBB-Sicht sind insbesondere die Investitionen in die Streckenabschnitte zwischen Frankfurt (Oder) und Rzepin und nach Breslau/Opeln zu begrüßen. Zwischen 2010 und 2015 sollen für Schiene und Stationen sogar zehn Milliarden Euro ausgegeben werden (31 Mrd. für die Straßen; 1,2 Mrd. für die Flughäfen).





określają zakres i formę współfinansowania. Wyżej wymienione ustawy stanowią istotny impuls dla reformy i dopasowania struktury polskiego rynku komunikacji miejskiej. Jako nowi właściciele przedsiębiorstw komunikacyjnych miasta i gminy stanęły w obliczu wielkich obciążeń finansowych, ponieważ rząd centralny nie stworzył wyrównania dla koniecznych subwencji dla transportu publicznego

**Podział na różne rodzaje transportu:** Nawet jeśli od czasu zmian strukturalnych w latach dziewięćdziesiątych liczba samochodów osobowych w Polsce znacząco się zwiększyła, jest ona jednak nadal wyraźnie poniżej poziomu państw zachodnioeuropejskich. Wzrost zmotoryzowanego ruchu indywidualnego i związane z tym negatywne skutki, jak korki i obniżenie jakości powietrza, skłoniły decydentów, przede wszystkim w aglomeracjach, do zastosowania

rencji i konsumentów (rok 2000). Na tej podstawie bez dalszych problemów możliwe są przetargi na usługi, ogłaszane na terenie całej Unii Europejskiej.

**Mistrzostwa Europy w piłce nożnej:** 14 Mistrzostwa Europy w piłce nożnej mężczyzn w roku 2012 (UEFA EURO 2012) odbędą się od 8 czerwca do 1 lipca 2012 r. w Polsce i na Ukrainie. Polskie miasta, w których będą rozgrywane mecze to Wrocław, Poznań, Gdańsk i Warszawa. W związku z tym przedłożono szeroko zakrojony plan inwestycyjny, który częściowo zostanie wsparty środkami z Unii Europejskiej. Obejmuje on m.in. również komunikację szynową (sieć i dworce) oraz dalsze projekty o znaczeniu logistycznym. Wg planów do roku 2012 ma być w sumie zmodernizowanych 982 km torów kolejowych. 530 km zostało już zmodernizowane w ramach poprzednich projektów. Polska zainwestuje do roku 2012 7,6 mld Euro w sieć i



Derzeit verkehren pro Tag nur sieben Fernzugpaare zwischen Deutschland und Polen. Das ist etwa ein Drittel des Niveaus der 1970er Jahre. Auf den wichtigen Verbindungen von Berlin nach Stettin und Breslau (im Bild: EC 341 „Wawel“) verkehrt sogar nur ein Fernzug pro Tag. Das Fahrgastpotenzial ist deutlich höher.

zasad zrównoważonego rozwoju. Odpowiednie dyrektywy europejskie, które są wiążące dla Polski, idą w tym samym kierunku.

**Zasada zamawiającego i wykonawcy:** Pod względem organizacyjnym forsowano rozdział instytucji finansujących od wykonujących zadania i przekształcenie zakładów komunikacyjnych w spółki kapitałowe. Decentralizacja zwiększyła dzięki temu znacząco nacisk na racjonalizację transportu publicznego i nadała impuls komercjalizacji przedsiębiorstw komunikacyjnych. Prawne podstawy konkurencji w transporcie publicznym zostały określone przede wszystkim w Prawie o ruchu drogowym (2001), które przewiduje realizację norm UE i reguluje dopuszczenie przedsiębiorstw prywatnych. Poza tym należy wziąć pod uwagę Ustawę o zamówieniach publicznych (rok 2002) oraz Ustawę o ochronie konku-



Aktualnie między Polską i Niemcami kursuje dziennie tylko 7 par pociągów dalekobieżnych. Jest to jedna trzecia poziomu z lat siedemdziesiątych. Na ważnych połączenia z Berlina do Szczecina i Wrocławia (na zdjęciu: EC 341 „Wawel“) kursuje zaledwie jeden pociąg dalekobieżny dziennie. Liczba potencjalnych pasażerów jest znacznie większa.

dworce oraz 12,4 mld Euro w infrastrukturę drogową. Z punktu widzenia VBB należy powitać w szczególności inwestycje w odcinki sieci między Frankfurt nad Odrą i Rzepinem oraz do Wrocławia/Opola. Między 2010 i 2015 r. na sieć kolejową i dworce ma zostać wydane nawet 10 mld Euro (31 mld na drogi; 1,2 mld na lotniska).

**Brak siły roboczej po obu stronach Odry:** Regionowi Berlina-Brandenburgii oraz Polski zachodniej grozi perspektywnie olbrzymi brak siły roboczej. Jeżeli nie zostaną podjęte działania zapobiegawcze, wg aktualnych prognoz do roku 2030 w regionie Berlina-Brandenburgii nie zostanie obsadzonych 460 000 miejsc pracy. Już do roku 2015 nie będzie możliwe obsadzenie 270 000 miejsc pracy. Istnieje ryzyko, że do roku 2020 liczba ta wzrośnie do 362 000, również w Polsce zachodniej. Likwidacja ostatnich przeszkód

**Fachkräftemangel beiderseits der Oder:** Berlin-Brandenburg und Westpolen droht perspektivisch ein massiver Fachkräftemangel. Bis 2030, so wird allein für Berlin-Brandenburg prognostiziert, werden rund 460.000 Arbeitsplätze nicht besetzt werden können, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Bis 2020 besteht bereits das Risiko, dass die Zahl auf 362.000 steigt. Für Westpolen gilt Ähnliches. Das Wegfallen der Hürden der Freizügigkeit für polnische und deutsche Arbeitnehmer – ohnehin für einige Branchen schon jetzt ein Hemmschuh – ist mithin ein Vorteil für Westpolen und die Hauptstadtregion. Die Nähe der beiden Wirtschaftsregionen ist für beide ein strategischer Vorteil.

**Gewachsene Zusammenarbeit:** Bislang hat der VBB einige Erfolge v. a. auf den Strecken nach Stettin und Gorzów (siehe auch Seiten 34 und 56) verzeichnen können. Das Verhältnis zu den polnischen Partnern ist über die Jahre stetig besser geworden. Das gegenseitige Vertrauen hat zugenommen. Beide Seiten wissen, dass die Verkehrsverbindungen nach Westpolen von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für die Region Berlin-Brandenburg sind.

**Rolle der deutschen Bundesregierung:** Verkehrsminister Ramsauer betont die Bedeutung der Schienenverkehrsverbindungen nach Polen (29. Juli 2010):

*„Mobilität ist der Motor, der unsere Wirtschaftsbeziehungen antreibt. Polen hat die Finanz- und Wirtschaftskrise erstaunlich gut überstanden. Mit dem spürbaren*

*Aufschwung in Deutschland hat auch das Handelsvolumen mit Polen, unserem größten Wirtschaftspartner in Mittel- und Osteuropa, wieder zugenommen. Dafür brauchen wir funktionierende Verkehrswege. Dies gilt für Straße und Schiene gleichermaßen.“*

**Entscheidungen stehen aus:** Kritisch sind neben der Elektrifizierung der Strecke nach Stettin vor allem die Herstellung einer leistungsfähigen Strecke nach Breslau. Ein Teil der Strecke (Berlin–Cottbus) wird derzeit für höhere Geschwindigkeiten modernisiert. Auch die polnische Seite hat bereits finanzielle Mittel bereitgestellt, um Verbindungen weiter auszubauen. Uneinig ist man seit Jahren, welche Streckenführung prioritär sein sollte, hier steht eine Entscheidung aus. Darüber hinaus stehen EU-Gelder zur Verfügung, die bislang nicht abgerufen wurden. Ein weiterer Problempunkt ist die politische Vorgabe, in Deutschland Fernverkehre ausschließlich eigenwirtschaftlich zu betreiben. Derzeit verkehren pro Tag nur sieben Fernzugpaare zwischen Deutschland und Polen, das ist etwa ein Drittel des Niveaus der 1970er Jahre. Auf den wichtigen Verbindungen von Berlin nach Stettin und Breslau verkehrt sogar nur ein Fernzug pro Tag. Nötig wäre hier, dass die Bundesregierung defizitäre Fernverkehre bezuschusst. In Polen erfolgt dies im Übrigen bereits.



Lollihar Meyer

Entscheidungen mit positiver Langfristwirkung müssen getroffen werden: Während im Binnenverkehr in Berlin-Brandenburg einerseits und Westpolen andererseits die wesentlichen Strecken seit Jahrzehnten elektrifiziert sind, fehlen die durchgehenden Oberleitungen zwischen Stettin und Berlin und zwischen Breslau und Cottbus (= Berlin)

*Należy podjąć decyzje o trwałych pozytywnych skutkach: o ile w komunikacji regionalnej Berlin-Brandenburgia z jednej strony i w zachodniej Polsce z drugiej strony istotne trasy są zelektryfikowane od lat, istnieje brak ciągłych linii elektrycznych między Szczecinem i Berlinem oraz między Wrocławiem i Cottbus (= Berlinem).*





Vom Fernsehturm am Bahnhof Alexanderplatz ist die polnische Grenze in Luftlinie über Bad Freienwalde nur 60 Kilometer entfernt. Holger Gerecke  
 Od wieży telewizyjnej przy dworcu Alexanderplatz polska granica przez Bad Freienwalde w linii prostej oddalona jest jedynie o 60 km.

w swobodzie poszukiwania pracy przez polskich i niemieckich pracowników – dla kilku branż i tak już teraz będąca ich hamulcem – jest także korzystna dla Polski zachodniej i regionu stołecznego. Bliskość obydwu regionów gospodarczych jest dla nich strategiczną zaletą.

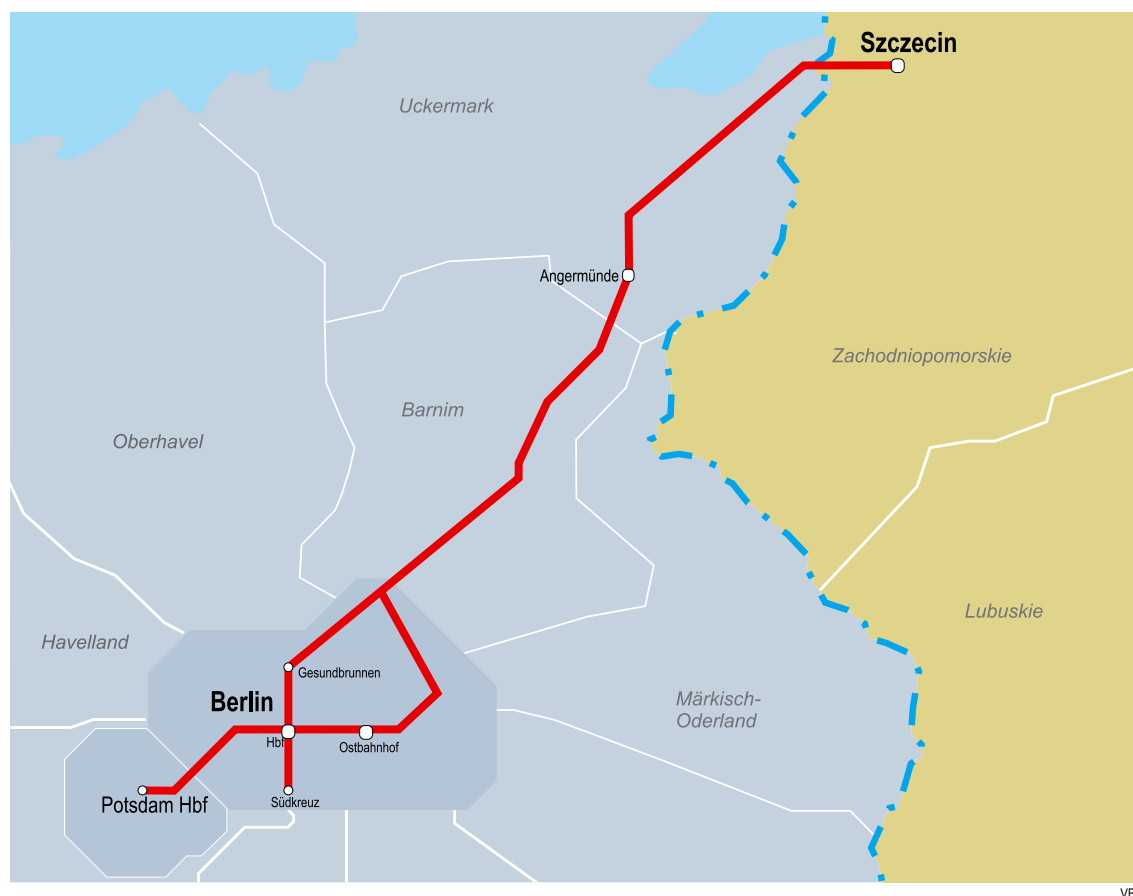
**Coraz lepsza współpraca:** Dotychczas VBB osiągnęło kilka sukcesów, przede wszystkim na trasach do Szczecina i Gorzowa (patrz kolejne podpunkty). Stosunki z polskimi partnerami stały się z biegiem lat coraz lepsze. Wzrosło obopólne zaufanie. Obie strony wiedzą, że połączenia komunikacyjne z Polską zachodnią mają duże znaczenie ekonomiczne dla regionu Berlina i Brandenburgii.

**Rola Rządu Federalnego:** Minister Transportu Ramsauer podkreśla znaczenie połączeń kolejowych do Polski (29 lipca 2010 r.):

*„Mobilność jest motorem, który napędza nasze stosunki gospodarcze. Polska zadziwiająco dobrze przetrwała kryzys finansowy i gospodarczy. Wraz z odczuwalnym wzrostem w Niemczech wzrósł również wolumen handlu z Polską, naszym największym partnerem gospodarczym w Europie Środkowej i Wschodniej. Potrzebne do tego są dobrze funkcjonujące szlaki komunikacyjne. Odnosi się to w jednakowym stopniu do dróg i kolei.”*

**Decyzje czekają na podjęcie:** Obok elektryfikacji trasy do Szczecina krytyczne znaczenie ma zbudowanie sprawnej trasy do Wrocławia. Część trasy (Berlin – Cottbus) jest obecnie modernizowana do wyższych prędkości. Również polska strona udostępniła już środki finansowe, służące rozbudowie połączeń. Od lat jednak brak zgody co do tego, która trasa powinna być priorytetowa – w tej kwestii nadal nie podjęto decyzji. Ponadto do dyspozycji są środki finansowe Unii Europejskiej, które do tej pory nie zostały wykorzystane. Kolejnym problemem jest polityczna wytyczna, wg której relacje dalekobieżne w Niemczech powinny się samodzielnie finansować. Aktualnie między Polską i Niemcami jeździ tylko siedem par pociągów, jest to jedna trzecia poziomu z lat siedemdziesiątych. Na ważnych relacjach między Berlinem i Szczecinem oraz Wrocławiem kursuje tylko jeden pociąg dalekobieżny dziennie. Konieczne byłoby tu dofinansowanie deficytowych relacji dalekobieżnych przez Rząd Federalny. W Polsce już się tak dzieje.

## Korridor 1: Berlin – Angermünde – Stettin



VBB

### Sachstand Berlin – Angermünde – Stettin

Die Eisenbahnverbindung Berlin–Stettin ist besser als ihr Ruf. Auch wenn das Ziel einer Fahrzeit von einer Stunde und 30 Minuten noch nicht erreicht ist, konnte allen Unkenrufen zum Trotz in den letzten Jahren ein

attraktives Angebot auf die Schiene gestellt werden. Die Fahrzeit zwischen Berlin Hauptbahnhof und Stettin Hauptbahnhof beträgt nach Ausbaumaßnahmen nur noch etwa eine Stunde und 50 Minuten. Es gibt bis zu neun Verbindungen pro Tag zwischen beiden Städten, davon allerdings nur drei Direktverbindungen. Bei



Die nächstgelegene Großstadt der deutschen Hauptstadtregion ist 120 km entfernt – und liegt in Polen: Stettin (Szczecin) ist die Hauptstadt der Wojewodschaft Westpommern, hat einen der größten Seehäfen des Ostseeraums und beherbergt mehrere Hochschulen und eine Universität. Der Seehafen an der Odermündung in das Stettiner Haff prägt zusammen mit der Werft das Wirtschaftsleben der Stadt. Der Hafen in Stettin-Świnoujście ist der zweitgrößte Seehafen des Landes. Bis 1945 war Stettin der Ein- und Ausfuhrhafen für Berlin. Die enge wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen beiden Städten riss nach dem Krieg weitgehend ab. Durch den europäischen Einigungs- und wirtschaftlichen Aufholprozess kommt der Schienenverbindung zwischen Berlin und Stettin perspektivisch wieder eine große Bedeutung zu. Die Hakenterrasse ist das bekannteste Bauensemble der Stadt. Das Schloss der Herzöge von Pommern wurde im Zweiten Weltkrieg fast völlig zerstört und in den 1980er Jahren rekonstruiert.

#### Stettin in Zahlen

<b>Einwohnerzahl:</b>	406.000 (nächstgelegene Großstadt zur Berlin-Brandenburger Hauptstadtregion)
<b>Entfernung nach Berlin:</b>	120 km
<b>Fahrgastnachfrage:</b>	durchschnittlich 400 bis 500 Personen (Regionalverkehr), für den Fernverkehr ca. 80 am Tag
<b>Fahrzeit:</b>	unter zwei Stunden
<b>Verbindungen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ täglich drei Direktverbindungen (pro Richtung)</li> <li>■ fünf bis sechs Umsteigeverbindungen</li> </ul>
<b>Was wurde erreicht:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VBB-Tarif gültig im Stadtverkehr in Stettin</li> <li>■ seit Dezember 2010 eine zusätzliche Direktverbindung</li> <li>■ seit August 2010 Senkung des Fahrkartenpreises für Berlin – Stettin auf zehn Euro</li> <li>■ deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen</li> </ul>
<b>Handlungsbedarf:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Elektrifizierung und Ausbau des eingleisigen und nicht elektrifizierten Streckenabschnitts zwischen Szczecin-GumieŹce und Passow (40 km; Notwendigkeit der Unterzeichnung des Staatsvertrages) sowie</li> <li>(2) Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen</li> </ol>

## Korytarz 1: Berlin – Angermünde – Szczecin

Szczecin w liczbach	
<b>Liczba mieszkańców:</b>	406 000 (najbliższa metropolia w okolicy regionu Berlina-Brandenburgii)
<b>Odległość do Berlina:</b>	120 km
<b>Liczba pasażerów:</b>	średnio 400–500 osób (ruch regionalny), w komunikacji dalekobieżnej ok. 80 osób dziennie
<b>Czas podróży:</b>	poniżej dwóch godzin
<b>Połączenia:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ codziennie 3 połączenia bezpośrednie (w każdym kierunku)</li> <li>■ 5–6 połączeń z przesiadką</li> </ul>
<b>Co osiągnięto:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ taryfa VBB obowiązuje w komunikacji miejskiej w Szczecinie</li> <li>■ od grudnia 2010 dodatkowe połączenie bezpośrednie</li> <li>■ od sierpnia 2010 obniżenie ceny biletu dla relacji Berlin–Szczecin do 10 Euro</li> <li>■ znaczny wzrost ilości podróźnych</li> </ul>
<b>Potrzebne działania:</b>	<p>(1) elektryfikacja i rozbudowa jednotorowego i nieelektryfikowanego odcinka trasy między Szczecinem Gumieńce i Passow (40 km; konieczność podpisania umowy między państwowej) oraz</p> <p>(2) stworzenie dodatkowych połączeń bezpośrednich</p>



Najbliższa metropolia w okolicy niemieckiej stolicy jest położona w odległości 120 km – i znajduje się w Polsce. Szczecin jest stolicą Województwa Zachodniopomorskiego, ma jeden z największych portów morskich w obszarze Morza Bałtyckiego i szereg szkół wyższych oraz uniwersytet. Port morski w ujściu Odry oraz stocznia kształtują charakter życia gospodarczego w mieście. Port w Szczecinie-Swinoujściu jest drugim co do wielkości portem morskim kraju. Do roku 1945 Szczecin był portem wwozowym i wywozowym dla Berlina. Ścisła współpraca gospodarcza między oboma miastami została zerwana po wojnie. Dzięki europejskiemu procesowi zjednoczenia oraz procesowi nadrobienia zaległości gospodarczych przez Polskę połączenie kolejowe między Berlinem i Szczecinem będzie perspektywnie mieć znów duże znaczenie. Wały Chrobrego to najbardziej znany zespół zabudowy w mieście. Zamek Książąt Pomorskich został w czasie II Wojny Światowej całkowicie zniszczony i w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku odbudowany.

### Fakty: Berlin – Angermünde – Szczecin:

Połączenie kolejowe Berlin – Szczecin jest lepsze, niż opinia o nim. Nawet jeśli nie został jeszcze osiągnięty czas przejazdu 1h 30 min, mimo wszelkich negatywnych przewidywań w ostatnich latach udało się stworzyć atrakcyjną ofertę dla podróżnych. Czas przejazdu między Dworcem Głównym Berlina i Dworcem Głównym Szczecina wynosi po rozbudowie już tylko 1h 50 min. Oferowane jest do dziewięciu połączeń między oboma miastami dziennie, z tego jednak tylko

3 połączenia bezpośrednie. W przypadku pozostałych połączeń konieczna jest przesiadka w Angermünde. Od grudnia 2010 r. dostępne jest trzecie połączenie bezpośrednie, dzięki czemu rano, w południe i wieczorem można podróżować bez przesiadek.

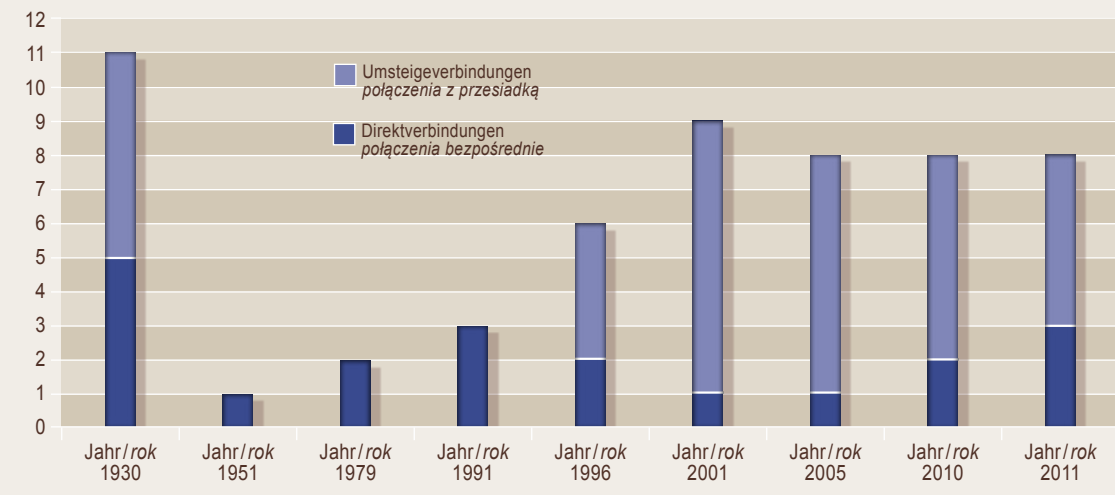
Potencjał tej relacji jest duży. Oprócz obszaru Szczecina można dzięki niej dostać się do polskiego Morza Bałtyckiego, coraz bardziej popularnego jako cel urlopowy. W Szczecinie istnieją ponadto połączenia z polską regionalną i dalekobieżną siecią kolejową, np.



Bis 1945 war Stettin der Ein- und Ausfuhrhafen Berlins. Eine durchgehend elektrifizierte Schienenstrecke wäre heute die Voraussetzung für dieses Ziel. Szczecin był do roku 1945 dla Berlina portem wwozowym i wywozowym. Osiągnięcie tego celu dzisiaj wymagałoby całkowitego zelektryfikowania połączenia kolejowego.



Anzahl täglicher Zugpaare Berlin – Stettin  
Liczba dziennych par pociągów Szczecin – Berlin



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

den übrigen Verbindungen muss in Angermünde umgestiegen werden. Im Dezember 2010 ist eine dritte Direktverbindung hinzugekommen, so dass in beide Richtungen morgens, mittags und abends ohne Umsteigen gefahren werden kann.

Das Potenzial dieser Relation ist hoch. Neben dem Raum Stettin ist auch die als Urlaubsziel immer beliebtere polnische Ostseeküste über diese Strecke erreichbar. In Stettin bestehen außerdem Anschlüsse in das polnische Regional- und Fernverkehrsnetz, z.B. Richtung Danzig. Allerdings ist auch die Konkurrenz gerade auf dieser Relation besonders stark: Eine mittlerweile gut ausgebaute Autobahn bietet auch dem motorisierten Individualverkehr kurze Fahrzeiten. Darüber hinaus haben sich auf dieser Strecke Angebote von sogenannten Minibussen mehrerer Unternehmen etabliert, die nach festem Fahrplan Fahrten zwischen Stettin und Berlin für

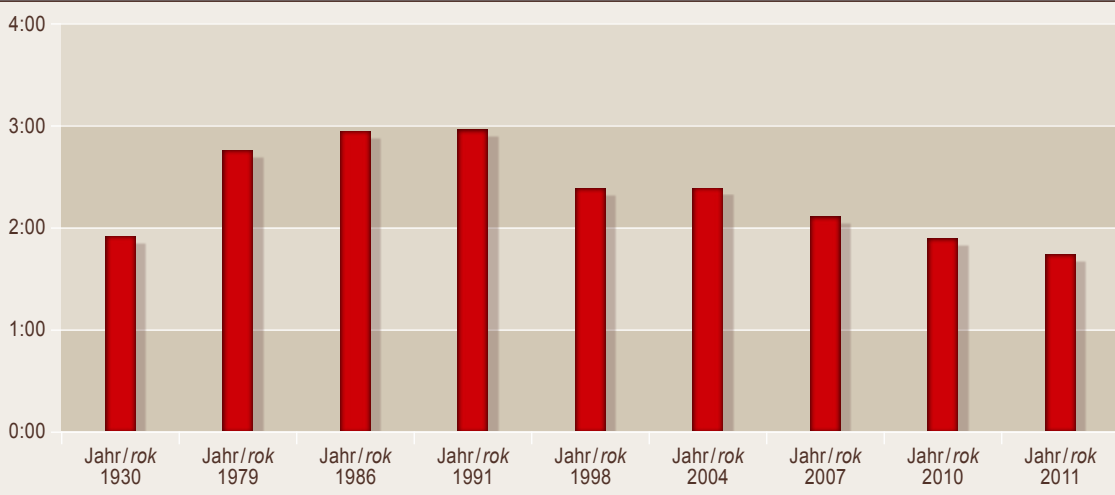
Fahrpreise von rund zehn Euro anbieten; das ist rund ein Drittel weniger als der ehemalige VBB-Tarif.

Der VBB hat 2009 eine Marktforschung initiiert, um herauszufinden, warum trotz des erkennbar hohen Potenzials tagesabhängig nur rund 300 bis 600 Fahrgäste pro Tag die Züge grenzüberschreitend nutzen. Ergebnis war, dass in erster Linie der Fahrpreis abschreckend ist. Erst als weiteres Hemmnis wurde der Umsteigezwang in Angermünde genannt. Gar kein Problem stellt die Häufigkeit der Verbindungen dar; hier sind die potenziellen Fahrgäste zufrieden. Erschreckendes Ergebnis der Marktstudie war jedoch auch, dass das Angebot auf der Schiene vielen potenziellen Fahrgästen (und heutigen Minibus-Nutzern) gar nicht bekannt ist.



VBB

Fahrzeiten Berlin – Stettin in Stunden  
Czas podróży Szczecin – Berlin (godziny)



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

w kierunku Gdańska. Ale akurat na tej relacji konkurencja jest szczególnie mocna: dobrze rozbudowana autostrada gwarantuje również zmotoryzowanym podróżnym krótkie czasy przejazdu. Ponadto na tej trasie wiele przedsiębiorstw oferuje przejazdy busami wg stałego rozkładu jazdy i po cenie około 10 Euro; jest to mniej więcej jedna trzecia dawnej taryfy VBB.

VBB zainicjowało w 2009 roku badanie rynku, aby dowiedzieć się, dlaczego, mimo oczywistego dużego potencjału, z międzynarodowych połączeń kolejowych na tej trasie korzysta w zależności od dnia tygodnia tylko 300 do 600 pasażerów dziennie. Wyniki pokazały, że odstrasząca była przede wszystkim cena. Dopiero jako kolejną przeszkodę wymieniano konieczność przesiadki w Angermünde. Nie jest problemem częstotliwość połączeń; potencjalni pasażerowie są



UM Szczecin

zdem komunikacją miejską w Szczecinie i w Berlinie. Cena przejazdu znajduje się wyraźnie poniżej dotychczasowego poziomu taryfowego VBB (16,70 Euro) i zdecydowanie poniżej ogólnej taryfy kolejowej (około 30 Euro). W przypadku podróżujących w grupie i tak już od dłuższego czasu istniała cenowo bezkonkurencyjna możliwość podróży między oboma miastami na podstawie biletu Brandenburg-Berlin-Ticket. Dzięki obniżkom dla indywidualnych podróżnych oferowana jest teraz wszystkim grupom klientów taryfa odpowiadająca warunkom rynkowym.

Od grudnia 2010 r. wprowadzono przy tym nową koncepcję oferty. Przez przesunięcie pociągu IC z godzin porannych na godziny południowe możliwa stała się realizacja nowej, całościowej koncepcji. Opiera się ona głównie na trzech bezpośrednich połączeniach między oboma miastami w głównych porach podróży: rano, w południe i wieczorem. Oprócz tego istnieją połączenia z krótkimi czasami przesiadek w Anger-



VBB/Eike Anold

Gruppenfoto zur Stettin-Vereinbarung (v.l.n.r.): Lars Boehme (UVG), Renado Kropp (DB Regio AG), Hans-Werner Franz (VBB), Piotr Krzystek (Stettin) und Anna Lenarczyk (PR)

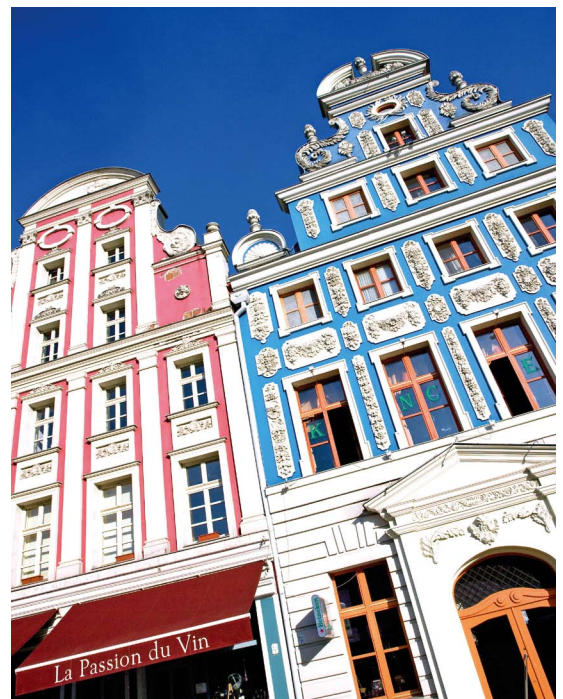
Zdjęcie grupowe Porozumienia Szczecin (od lewej): Lars Boehme (UVG), Renado Kropp (DB Regio AG), Hans-Werner Franz (VBB), Piotr Krzystek (Szczecin) oraz Anna Lenarczyk (PR)

z niej zadowoleni. Zatrważającym wynikiem badania rynku było jednak stwierdzenie, że wielu potencjalnych pasażerów (i dzisiejszych użytkowników busów) nie wiedziało wcale o ofercie kolei.

VBB opracowało w związku z tym koncepcję zwiększenia liczby pasażerów i uzgodniło ją z zainteresowanymi kolejami i odpowiedzialnymi instytucjami. Składa się ona z trzech elementów:

1. obniżka taryf do poziomu odpowiadającego rynkowi,
2. nowa oferta, obejmująca więcej połączeń bezpośrednich i skrócone czasy przesiadek
3. kampania komunikacyjna.

Głównym elementem strategii jest obniżenie ceny pojedynczego przejazdu do 10 Euro (ze zniżką 7,50 Euro) w jedną stronę – czyli do poziomu cen busów. Od 1.08.2010 r. cena ta jest oferowana wraz z doja-



UM Szczecin

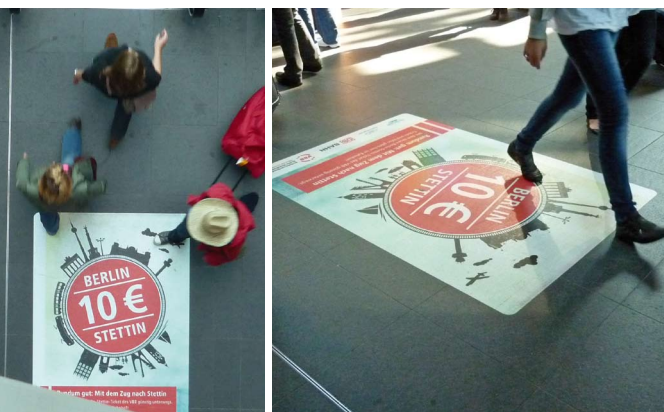




Der VBB hat daraufhin ein Konzept zur Steigerung der Fahrgastzahlen entwickelt und mit den beteiligten Bahnen und Aufgabenträgern abgestimmt. Es besteht aus drei Elementen:

1. Preissenkung auf ein marktgerechtes Tarifniveau,
2. neues Angebotskonzept mit mehr Direktverbindungen und verkürzten Umsteigezeiten,
3. eine Kommunikationskampagne.

Kern der Strategie ist die Senkung des Fahrpreises für Einzelreisende auf zehn Euro (ermäßigt 7,50 Euro) pro Richtung für die einfache Fahrt – und damit auf das Preisniveau der Minibusse. Seit dem 1. August 2010 wird dieser Fahrpreis in Stettin und Berlin im Stadtverkehr angeboten. Der Fahrpreis liegt damit deutlich unter dem bisherigen Niveau des VBB-Tarifs (16,70 Euro) und weit unter dem allgemeinen Eisenbahntarif (rund 30 Euro). Für Gruppenreisende bestand ohnehin bereits seit längerem die preislich konkurrenzlose Möglichkeit, mit dem Brandenburg-Berlin-Ticket zwischen beiden Städten zu fahren. Mit der Tarifsenkung für Einzelreisende wird nun allen Kundengruppen ein marktgerechter Tarif angeboten.



VBB/Eike Arnold

Ab Dezember 2010 wurde zudem ein neues Angebotskonzept eingeführt. Durch eine Verschiebung des IC-Zuges von der Tagesrandlage in die Mittagsstunden wurde es möglich, ein neues Gesamtkonzept einzuführen. Dieses Konzept beruht hauptsächlich auf drei Direktverbindungen zwischen beiden Städten in den Hauptreisezeiten am Morgen, Mittag und Abend. Dazwischen bestehen Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten in Angermünde, so dass ein ganztägiges Angebot zwischen beiden Städten besteht. Die Fahrzeit beträgt knapp zwei Stunden. Die bislang nur am Wochenende angebotene Spätverbindung Berlin–Stettin verkehrt seit Dezember täglich.

Gerade die Tarifsenkung muss den potenziellen Kunden bekannt gemacht werden. Daher hat der VBB gemeinsam mit der DB Regio AG eine Marketingkampagne initiiert, mit der der neue Fahrpreis in Stettin und Berlin-Brandenburg bekannt gemacht werden sollte (siehe auch Unterpunkt „Tarifliche Aspekte“).

Ziel des VBB ist es, auf dieser Strecke zunächst 1.000 Fahrgäste pro Tag zu erreichen.

Dennoch kann dieses Angebotskonzept nur als Zwischenschritt gesehen werden. Mittelfristig sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

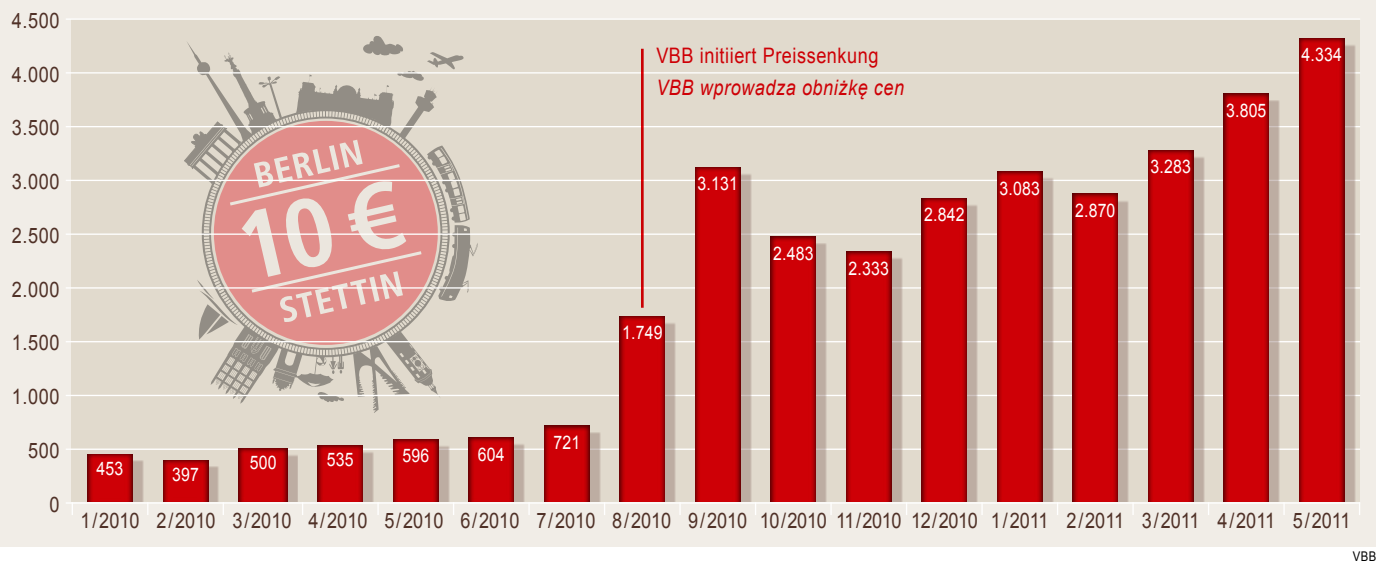
- Die Infrastruktur muss modernisiert werden. Derzeit besteht eine Elektrifizierungslücke von lediglich 40 Kilometern zwischen Passow und Stettin Gumieńce. Notwendig sind eine Elektrifizierung sowie ein durchgängiger Ausbau auf 160 km/h. Damit ist eine Direktverbindung mit einer Fahrzeit von einer Stunde und 30 Minuten zwischen den Hauptbahnhöfen beider Städte erreichbar.

- Die Anzahl der Direktverbindungen muss gesteigert werden. Hier sieht der VBB aber die Bundesregierung in der Pflicht, da es sich bei der Punkt-zu-Punkt-Verbindung Berlin–Stettin um Fernverkehr handelt. Die derzeitige Interimslösung mit Umsteigerverbindungen im Nahverkehr wird auf Dauer der Verbindung zwischen den Metropolregionen Berlin und Stettin nicht gerecht. Je mehr diese Strecke nachgefragt wird, desto stärker sind die Argumente für eine durchgehende Elektrifizierung.



Setzen die Preissenkung durch und ernteten steigende Fahrgastzahlen: H.-W. Franz (VBB) und P. Krzystek (Stettin)  
*Udało im się obniżyć cenę biletów i doprowadzić do zwiększenia liczby podróżnych: H.-W. Franz (VBB) i P. Krzystek (Szczecin)*

Entwicklung Verkäufe Berlin-Stettin-Ticket 2010/2011  
Rozwój sprzedaży Bilet-Berlin-Szczecin 2010/2011



münde, co sprawia, że między tymi miastami istnieje całodzienna oferta. Czas podróży wynosi niecałe 2 godziny. Oferowane do tej pory tylko w weekendy późne połączenie Berlin – Szczecin jest od grudnia dostępne codziennie.

Wśród potencjalnych klientów powinno być szczególnie rozpropagowane obniżenie taryf. Dlatego też VBB razem z DB Regio AG zainicjowało kampanię marketingową, która ma reklamować nową cenę biletów w Szczecinie i Berlinie/Brandenburgii (patrz również podpunkt „Aspekty taryfowe”).

Celem VBB jest osiągnięcie na tej trasie początkowo 1000 pasażerów dziennie.

Mimo to koncepcja powinna być postrzegana jedynie jako przejściowa. W dalszej perspektywie konieczne są następujące działania:

- Należy w dalszym ciągu modernizować infrastrukturę. Aktualnie istnieje luka w zelektryfikowanej trakcji o długości zaledwie 40 km między Passow i Szczecinem Gumieńce. Konieczna jest elektryfikacja oraz rozbudowa całości odcinka, aby można było na nim podróżować z prędkością 160 km/h. Dzięki temu możliwe będzie między dworcami głównymi obu miast bezpośrednie połączenie o czasie podróży 1h 30 min.
- Liczba połączeń bezpośrednich musi zostać zwiększona. Ale w tym przypadku VBB uważa, że jest to obowiązkiem rządu federalnego, ponieważ w przypadku połączeń Berlin – Szczecin chodzi o połączenie dalekobieżne. Aktualne rozwiązanie przejściowe z przesiadkami w ramach komunikacji podmiejskiej na dłuższy okres nie spełni wymagań związanych z połączeniami między metropoliami Berlin i Szczecin. Im większy będzie popyt na tę trasę, tym mocniejsze są argumenty za jej pełną elektryfikacją.



Lückenschlüsse nötig: Auf den Strecken Berlin – Stettin und Berlin – Breslau fehlen wenige Kilometer durchgehende Elektrifizierung.  
Konieczne uzupełnienie istniejących luk: Na trasach Berlin – Szczecin oraz Berlin – Wrocław brakuje jeszcze niewielu kilometrów, które muszą zostać zelektryfikowane.

Eike Arnold

## Korridor 2: Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.



VBB

### Sachstand Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Die Verbindung Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. ist die bislang erfolgreichste und nachfragestärkste Linie im Schienenpersonennahverkehr zwischen Berlin-Brandenburg und Polen. Rund 700 bis 1.000 Fahrgäste passieren täglich die deutsch-polnische Grenze in den Zügen der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). Erfolgsfaktoren sind hier vor allem das seit Jahren kontinuierlich gute Angebot zwischen Berlin und Kostrzyn, die mittlerweile vollständige tarifliche Integration bis Gorzów sowie neuerdings die kur-

zen Umsteigezeiten in Kostrzyn. Ein weiterer Vorteil ist auf dieser Strecke, dass es keine konkurrierende Autobahn gibt. Ein Minibusverkehr wie nach Stettin hat sich hier gar nicht erst entwickeln können.

Die Strecke verbindet Berlin-Brandenburg mit dem nördlichen Gebiet der Wojewodschaft Lubuskie um die Großstadt Gorzów Wlkp. Außerdem bestehen auch im weiteren Streckenverlauf der sogenannten Ostbahn mit der Stadt Piła und dem Raum Bydgoszcz-Toruń nachfragestarke Ziele. Dies sichert der Strecke das seit Jahren vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen.



Gorzów Wielkopolski ist die größte Stadt der Wojewodschaft Lubuskie und Sitz des Wojewoden. Das Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentrum liegt rund 80 km nordöstlich von Frankfurt (Oder) und 130 km nordwestlich von Posen. Zum Grenzübergang nach Deutschland bei Küstrin sind es nur 45 km. Eberswaldes Partnerstadt ist geprägt durch Industrie, Handel und Landwirtschaft. Das Interesse ausländischer Firmen wächst – als Folge davon entstanden über 350 Joint Venture-Firmen mit überwiegend deutschem Kapital. Touristen kommen in die „Grüne Stadt Westpolens“ wegen ihrer Sehenswürdigkeiten wie Dom, Konkordienkirche und Marktplatz.

#### Gorzów Wlkp. in Zahlen

<b>Einwohnerzahl:</b>	120.000
<b>Entfernung nach Berlin:</b>	130 km
<b>Fahrgastnachfrage:</b>	nachfragestärkster Übergang nach Polen mit ca. 900 Reisenden am Tag
<b>Fahrzeit:</b>	ca. zwei Stunden
<b>Verbindungen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Täglich 16 Zugpaare im Stundentakt ab Berlin-Lichtenberg nach Kostrzyn</li> <li>■ davon acht Anschlüsse von/nach Gorzów Wlkp.</li> </ul>
<b>Was wurde erreicht:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ abgestimmte Anschlüsse von/nach Gorzów Wlkp.</li> <li>■ Additionstarif gültig im Stadtverkehr in Gorzów Wlkp.</li> <li>■ attraktives Fahrkartenangebot mit Einzel-, Tages- oder Gruppenfahrkarten („Gorzów-Spezial“)</li> </ul>
<b>Handlungsbedarf:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Schaffung von Direktverbindungen</li> <li>(2) Voraussetzung für (1) ist die wechselseitige Fahrzeugzulassung</li> </ol>



## Korytarz 2: Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

### Fakty: Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Połączenie Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. jest dotychczas największym sukcesem i cieszącą się największą popularnością linią w podmiejskim transporcie szynowym między Berlinem-Brandenburgią i Polską. Około 700 do 1000 pasażerów przejeżdża codziennie granicę niemiecko-polską w pociągach przedsiębiorstwa kolejowego Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). Czynnikiem sukcesu są przede wszystkim: istniejąca od lat dobra oferta między Berlinem i Kostrzynem, pełna już integracja taryfowa,

sięgająca do Gorzowa, oraz od niedawna krótkie czasy przesiadek w Kostrzynie. Dalszą zaletą na tej linii jest to, że nie istnieje konkurencyjna autostrada, nie mogła więc rozwinąć się komunikacja busami, jak na trasie do Szczecina.

Linia łączy Berlin-Brandenburgię z północnym obszarem województwa lubuskiego wokół Gorzowa Wlkp. Ponadto w dalszym przebiegu tzw. Kolei Wschodniej ważnymi celami podróży jest miasto Piła oraz region Bydgoszczy i Torunia. Gwarantuje to na tej trasie od lat stosunkowo intensywny ruch.

Gorzów Wlkp. w liczbach	
Liczba mieszkańców:	120.000
Odległość od Berlina:	130 km
Liczba pasażerów:	przejście graniczne o największym popycie na usługi kolejowe do Polski – ok. 900 pasażerów dziennie
Czas podróży:	ok. dwóch godzin
Połączenia:	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ codziennie 16 par pociągów w takcie godzinnym z Berlina-Lichtenberg do Kostrzyna</li> <li>■ z tego osiem połączeń z/do Gorzowa Wlkp.</li> </ul>
Co osiągnięto:	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ uzgodnione połączenia z/do Gorzowa Wlkp.</li> <li>■ taryfa addycyjna obowiązuje w komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp.</li> <li>■ atrakcyjna oferta cenowa na podróże indywidualne, bilety dzienne i grupowe (Gorzów-Spezial)</li> </ul>
Potrzebne działania:	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) stworzenie połączeń bezpośrednich</li> <li>(2) warunkiem dla (1) jest wzajemne dopuszczanie do ruchu pojazdów</li> </ol>

**gorzów**  
PRZYSTAŃ

Gorzów Wielkopolski jest największym miastem Województwa Lubuskiego i siedzibą wojewody. To centrum administracyjne, gospodarcze i kulturalne znajduje się w odległości ok. 80 km od Frankfurtu nad Odrą i ok. 130 km w kierunku północno-wschodnim od Poznania. Do granicy z Niemcami w Kostrzynie jest to zaledwie 45 km. Miasto partnerskie Eberswalde charakteryzuje się przemysłem, handlem i rolnictwem. Zainteresowanie firm zagranicznych rośnie i na skutek tego powstało 350 joint venture, przeważnie z kapitałem zagranicznym. Turyści przybywają do „zielonego miasta zachodniej Polski” dla jego zabytków wokół Katedry, Kościoła Zgody i Rynku.



Uferpromenade in Gorzów Wlkp.

Promenada nadbrzeżna w Gorzowie Wlkp.

Im Abschnitt Berlin – Kostrzyn besteht ein Stundentakt an allen Tagen der Woche. Die Fahrzeit ist mit rund 70 bis 80 Minuten auch gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiv. Manko waren lange Zeit schlechte Umsteigeverbindungen in Kostrzyn zur Weiterfahrt nach Gorzów. In enger Zusammenarbeit zwischen VBB GmbH und der Wojewodschaft Lubuskie konnten aber zu den relevanten Zeiten die Umsteigezeiten deutlich verkürzt werden, so dass heute fast immer nur kurze Wartezeiten notwendig sind. Erleichternd kommt hinzu, dass die Strecke per Additionstarif an den VBB Tarif angeschlossen wurde. Zwischen Berlin und Gorzów können Reisende einen einheitlichen Fahrschein inklusive des Nahverkehrs in beiden Städten nutzen.

Zukünftig ist vorgesehen, auch direkte Zugverbindungen zwischen Berlin und Gorzów und gegebenenfalls auch weiter in Richtung Krzyż Wlkp. anzubieten. Dies scheitert bislang daran, dass weder die polnischen noch die deutschen Triebwagen eine Zulassung für das jeweils andere Gebiet haben. Die Verkehrsunternehmen prüfen derzeit, unter welchen Bedingungen eine Fahrzeugzulassung in Polen und Deutschland möglich ist. Wenn die Ergebnisse vorliegen, werden die notwendigen Abstimmungen erfolgen. Bei positivem Ausgang wäre es bereits während des laufenden Verkehrsvertrages möglich, diese durchgehenden Leistungen anzubieten. Spätestens mit der Neuausschreibung der Leistungen sollen ab Dezember 2014 die Direktverbindungen realisiert werden.

Die bis zum Jahr 1999 bestehende Direktverbindung mit lokbespannten Zügen konnte seinerzeit übrigens nicht fortgeführt werden, da der Nahverkehr auf Triebwagen umgestellt wurde. Im Jahr 2009 bestand für eine Fahrplanperiode eine direkte Tagesrandverbindung nach Gorzów mit dem Nachtzug Berlin – War-



Stadtzentrum Gorzów

Centrum Gorzowa

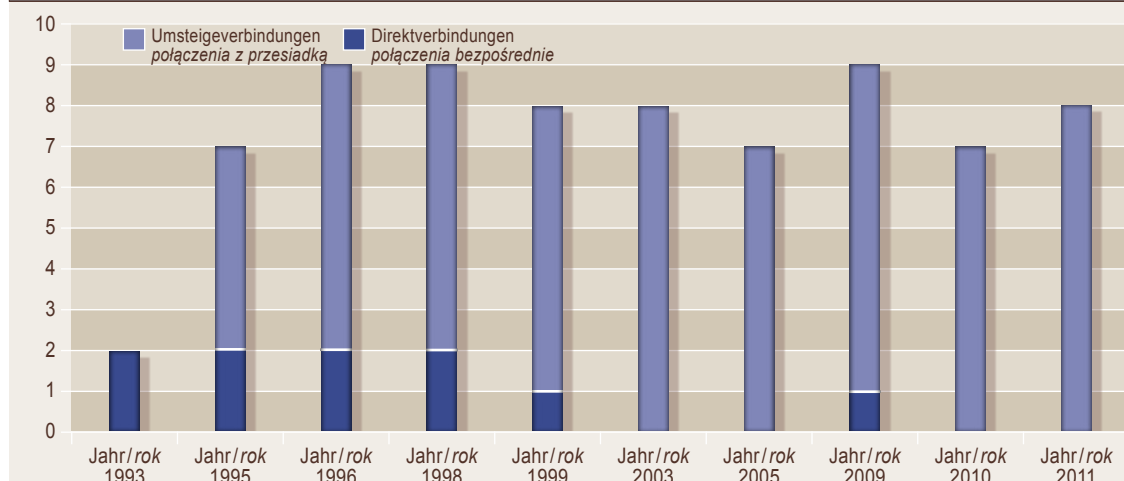
Bartłomiej Nowosiński

schau, bevor dieser durch den polnischen Betreiber PKP Intercity eingestellt wurde.

Bezüglich der Infrastruktur sind sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite weitere Verbesserungen vorgesehen. Die gesamte Strecke soll auf 120 km/h ausgebaut werden (derzeit meist 100 km/h), so dass weitere Fahrzeitverkürzungen möglich sind. Für den deutschen Abschnitt ist weiterhin die Einrichtung eines Begegnungsabschnitts zwischen Strausberg und Rehfelden angedacht, um die derzeit langen Wartezeiten auf den Gegenzug in den eingleisigen Abschnitten zu reduzieren. Der polnische Abschnitt ist bereits heute bis Gorzów durchgehend zweigleisig. Mit der Fertigstellung der Bahnsteiganlagen in Berlin-Ostkreuz ist eine Verlängerung der Linie bis dorthin vorgesehen. Ostkreuz wird dann für die Ostbahn zum wichtigen Umsteigepunkt in Richtung Berliner Innenstadt und zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BER).

Eine durchgehende deutsch-polnische Eisenbahnverbindung von Berlin nach Gorzów Wlkp. ist auch das angestrebte Ziel der im Jahr 2006 gegründeten IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV. Die VBB GmbH ist dort als kooperatives Mitglied vertreten.

Anzahl täglicher Zugpaare Berlin – Gorzów Wlkp.  
Liczba dziennych par pociągów Gorzów Wlkp. – Berlin



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

Na odcinku Berlin – Kostrzyn we wszystkie dni tygodnia obowiązuje takt godzinny. Czas podróży, wynoszący 70-80 minut jest atrakcyjny również w porównaniu z podróżą samochodem. Przez długi czas wadą było złe skomunikowanie w Kostrzynie, służące dalszej podróży do Gorzowa. W ścisłej współpracy między VBB GmbH i województwem lubuskim czasy oczekiwania na przesiadkę zostały wyraźnie skrócone. Dodatkowym ułatwieniem jest również fakt, że trasa została za pomocą taryfy addycyjnej włączona do taryfy VBB. Między Berlinem i Gorzowem podróżni mogą wykorzystywać jednolity bilet, ważny na komunikację miejską w obu miastach.



Jährliches Romakapellenfestival  
Doroczny Festiwal Zespołów Cygańskich

W przyszłości przewidziane jest oferowanie bezpośrednich połączeń kolejowych między Berlinem i Gorzowem oraz ewentualnie dalej w kierunku Krzyża Wielkopolskiego. Nie udaje się to dotychczas dlatego, że ani polskie, ani niemieckie pojazdy nie mają homologacji na sąsiedni kraj. Przewoźnicy sprawdzają aktualnie, pod jakimi warunkami możliwe jest dopuszczenie pojazdów w Polsce i Niemczech. Po uzyskaniu wyników nastąpią konieczne uzgodnienia. W przypadku pozytywnego zakończenia całego procesu już w

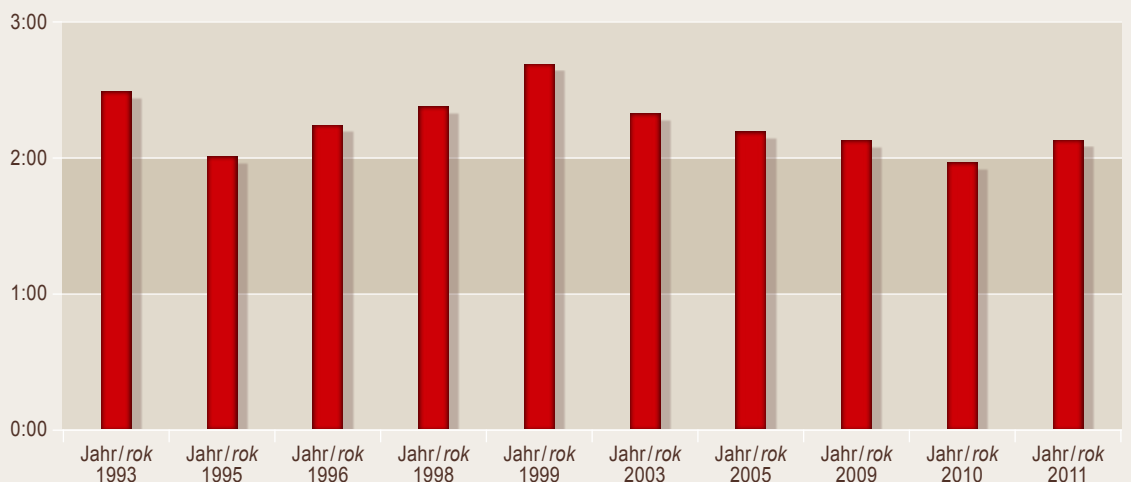
trakcie bieżącej umowy komunikacyjnej byłoby możliwe oferowanie takich bezpośrednich usług. Najpóźniej w momencie przetargu na nowe usługi od grudnia 2014 r. powinny być zrealizowane połączenia bezpośrednie.

Istniejące do roku 1999 połączenie bezpośrednie z wykorzystaniem lokomotyw spalinowych nie może być kontynuowane, ponieważ komunikacja regionalna została zastąpiona na pojazdy spalinowe. W roku 2009 istniało przez okres jednego rozkładu jazdy bezpośrednie połączenie kolejowe do Gorzowa w godzinach wieczornych, z wykorzystaniem pociągu nocnego Berlin – Warszawa, zanim zostało zlikwidowane przez polskiego operatora PKP Intercity.

W odniesieniu do infrastruktury zarówno po polskiej, jak i po niemieckiej stronie przewidziane są dalsze ulepszenia. Cała linia ma zostać rozbudowana do prędkości 120 km/h (aktualnie przeważnie 100 km/h), aby umożliwić dalsze skrócenie czasu podróży. W przypadku niemieckiego odcinka myśli się o budowie mijanki między Strausberg i Rehfelde, aby zmniejszyć długie do tej pory czasy oczekiwania na jadące z przeciwnej strony pociągi na odcinkach jednotorowych. Polski odcinek na całej długości do Gorzowa jest dwutorowy. Po zakończeniu rozbudowy dworca Berlin-Ostkreuz zaplanowane jest wydłużenie połączenia. Dla Kolei Wschodniej dworzec Ostkreuz stanie się ważnym punktem przesiadkowym w kierunku centrum Berlina oraz lotniska Berlin Brandenburg International (BER).

Bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Berlinem a Gorzowem Wlkp. jest również celem założonej w roku 2006 Wspólnoty Interesów Kolej Berlin – Gorzów Wlkp. EUIG. VBB GmbH jest jednym z członków współpracujących tej organizacji.

Fahrzeiten Berlin – Gorzów Wlkp. in Stunden  
Czas podróży Gorzów Wlkp. – Berlin (godziny)

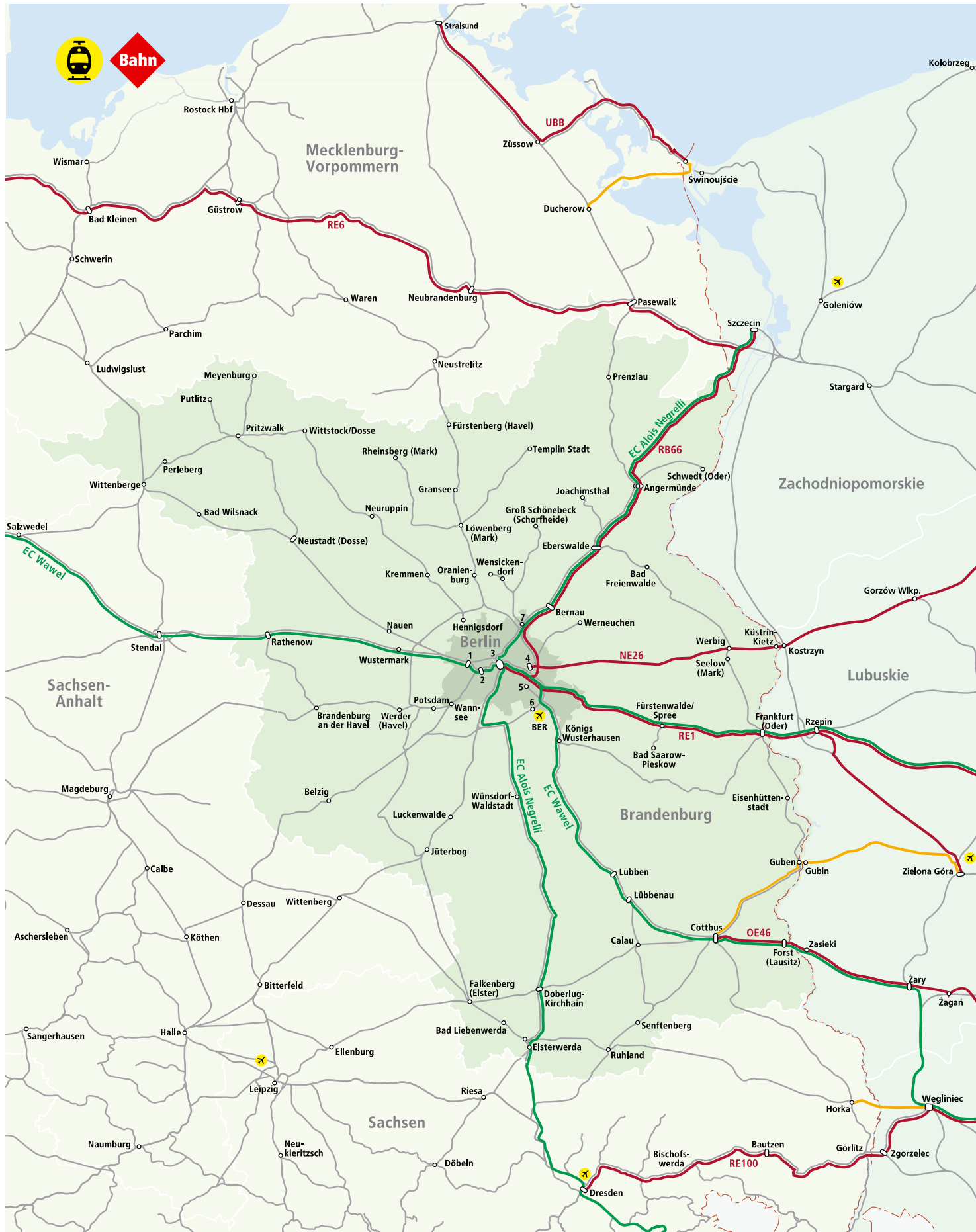


Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

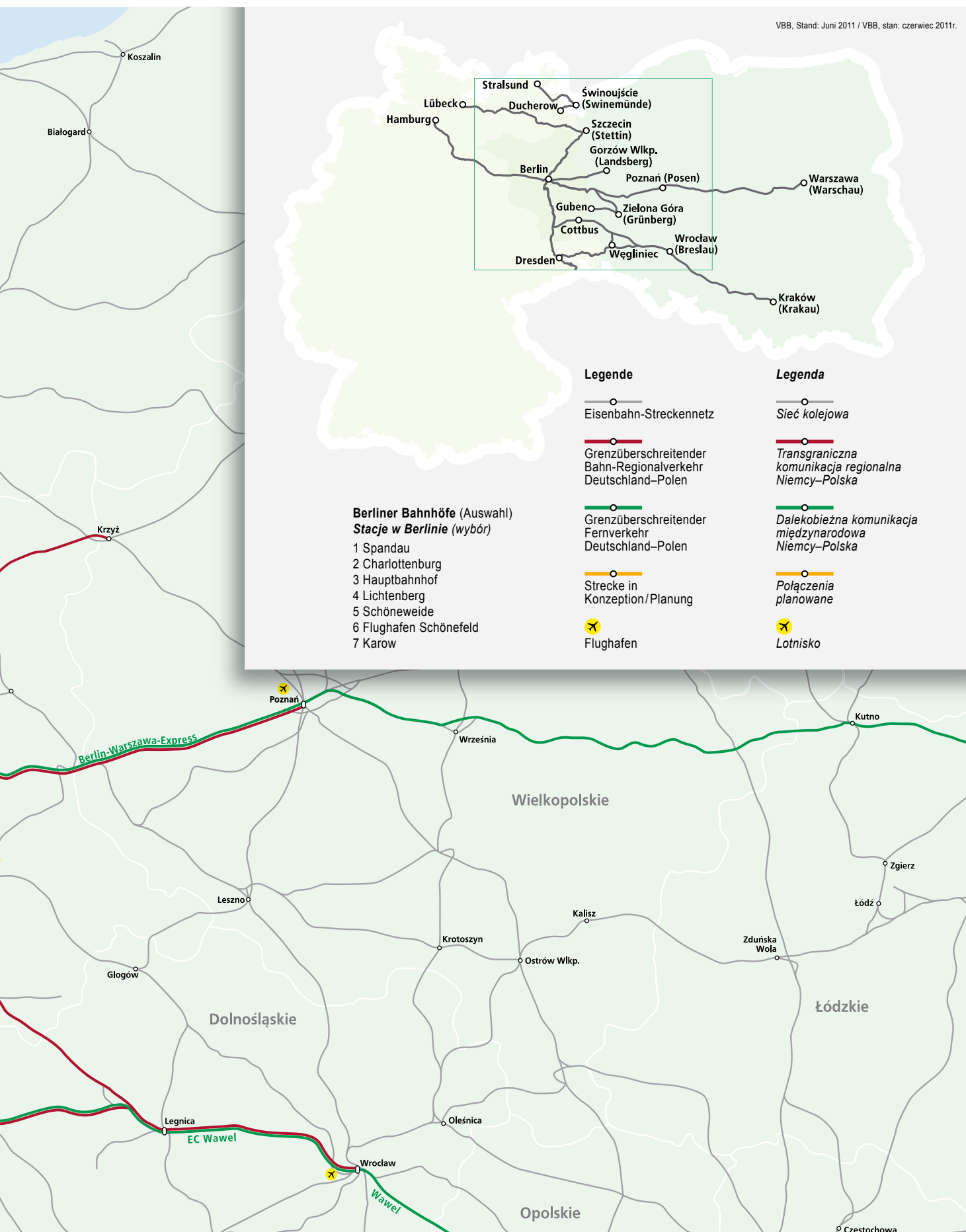
źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych



## Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr Deutschland – Polen



# Międzynarodowa kolejowa komunikacja pasażerska Niemcy – Polska



## Korridor 3: Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen



VBB

### Sachstand Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen

Die Verbindung zwischen beiden Städten wird durch Eurocity-Züge mit dem Markennamen Berlin-Warszawa-Express (BWE) betrieben, die eigenverantwortlich durch die DB Fernverkehr AG und die PKP Intercity betrieben werden. Die Fahrzeit beträgt zwei Stunden und vierzig Minuten (zum Vergleich: Berlin – Hannover zwei Stunden). Wegen der bis zur Fußball-Europameisterschaft 2012 noch fehlenden Autobahn ist sie aber bis dahin durchaus mit dem Pkw konkurrenzfähig. Durch den Verzicht auf den Lokwechsel an der Grenze konnte die Fahrzeit ab Dezember 2010 wei-

ter reduziert werden. Das eigentliche Problem liegt im Zugangebot: Dieses müsste erhöht werden, um das Fahrgastpotenzial voll ausschöpfen zu können. Mit nur vier täglichen Verbindungen verkehren jedoch zu wenige Züge zwischen beiden Städten. Es bestehen Fahrplanlücken von bis zu fünf Stunden. Von Posen aus können faktisch keine Tagesfahrten nach Berlin unternommen werden, da die Zeitspanne zwischen Ankunft des ersten Zuges in Berlin aus Posen und Abfahrt des letzten Zuges nach Posen zu kurz ist. Geschäftsreisende, die Termine am Vormittag wahrnehmen möchten, müssen bereits am Vortag anreisen.

**POZnań\***

Posen ist in etwa so weit von Berlin entfernt und mit 500.000

Einwohnern so groß wie Hannover und auch seine Partnerstadt. Die Großstadt ist Zentrum von Industrie, Handel und Forschung und gehört zu den kulturellen Mittelpunkten des Landes. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten gehören die Altstadt mit Altem Markt, Rathaus und Kathedrale, Dominsel und das Residenzschloss. Die Universitätsstadt ist zudem wichtigster Verkehrsknotenpunkt zwischen Berlin und Warschau. Die Internationale Messe Posen ist mit einem Marktanteil von 49 Prozent die führende Messe in Polen sowie einer der ältesten Messeveranstalter in Europa.

#### Posen in Zahlen

<b>Einwohnerzahl:</b>	500.000 Einwohner (entspricht der Größe Hannovers)
<b>Entfernung nach Berlin:</b>	263 km (entspricht der Entfernung Hannover – Berlin)
<b>Fahrgastnachfrage:</b>	im Fernverkehr ca. 140.000 Fahrgäste im Jahr
<b>Fahrzeit:</b>	zwei Stunden, 39 Minuten
<b>Verbindungen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ fünf tägliche Direktverbindungen nach Warschau über Posen je Richtung (Berlin-Warszawa-Express „BWE“ und EuroNight)</li> <li>■ drei tägliche Zugpaare zwischen Frankfurt (Oder) und Rzepin, davon je eines durchgebunden nach Posen, Zielona Góra, Zbąszynek</li> <li>■ ab Dezember 2010 wurde ein zusätzliches BWE-Paar eingeführt</li> </ul>
<b>Handlungsbedarf:</b>	Inbetriebnahme von zwei zusätzlichen und direkten Verbindungen zwischen Posen und Berlin



## Korytarz 3: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań

Poznań w liczbach	
<b>Liczba mieszkańców:</b>	500 000 mieszkańców (odpowiada wielkości Hanoweru)
<b>Odległość do Berlina:</b>	263 km (odpowiada odległości Hanower – Berlin)
<b>Liczba pasażerów:</b>	w komunikacji dalekobieżnej ok. 140.000 pasażerów rocznie
<b>Czas podróży:</b>	2 godziny 39 minut
<b>Połączenia:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ pięć codziennych połączeń bezpośrednich do Warszawy przez Poznań w każdym kierunku (ekspres Berlin-Warszawa „BWE” i EuroNight)</li> <li>■ trzy codzienne pary pociągów między Frankfurtem nad Odrą i Rzepinem, z tego po jednej parze do Poznania, Zielonej Góry, Zbąszynka</li> <li>■ od grudnia 2010r. wprowadzona została dodatkowa para BWE</li> </ul>
<b>Potrzebne działania:</b>	uruchomienie dwóch dodatkowych i bezpośrednich połączeń między Poznaniem i Berlinem

**POZnań\*** Poznań leży od Berlina w podobnej odległości jak Hanower i ma też podobną wielkość (500 000 mieszkańców). Stolica Województwa Wielkopolskiego jest centrum przemysłu, handlu i nauki i należy do kulturalnych centrów kraju. Do najważniejszych zabytków należą: Stare Miasto z Rynkiem, Ratusz i Katedra, Wyspa Katedralna i Zamek Królewski. To miasto uniwersyteckie jest przy tym najważniejszym węzłem komunikacyjnym między Berlinem i Warszawą. Międzynarodowe Targi Poznańskie, których udział w rynku wynosi 49%, są wiodącymi targami w Polsce i jednymi z najstarszych w Europie.

### Fakty: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań

Połączenie między oboma miastami jest gwarantowane pociągami Eurocity, których marka to Berlin-Warszawa-Express (BWE) i które są eksploatowane przez DB Fernverkehr AG i PKP Intercity. Czas podróży wynosi 2 godz. 40 min. (dla porównania Berlin – Hanower 2 godz.). Jeszcze do momentu Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w 2012 r. brak autostrady sprawi, iż czas podróży koleją będzie konkurencyjny w stosunku do podróży samochodem. Dzięki brakowi konieczności zmiany lokomotywy na granicy czas podróży został dodatkowo zredukowany od grudnia 2010 r. Głównym problemem tego połączenia jest jednak oferta przewozowa, którą należałoby zwiększyć, tak aby wykorzystać potencjał podróżnych na tej relacji. Cztery połączenia dziennie oznaczają, że między oboma miastami jest za mało pociągów. Istnieją luki w rozkładzie, sięgające do pięciu godzin. Z Poznania nie da się przejechać do Berlina i wrócić tego same-

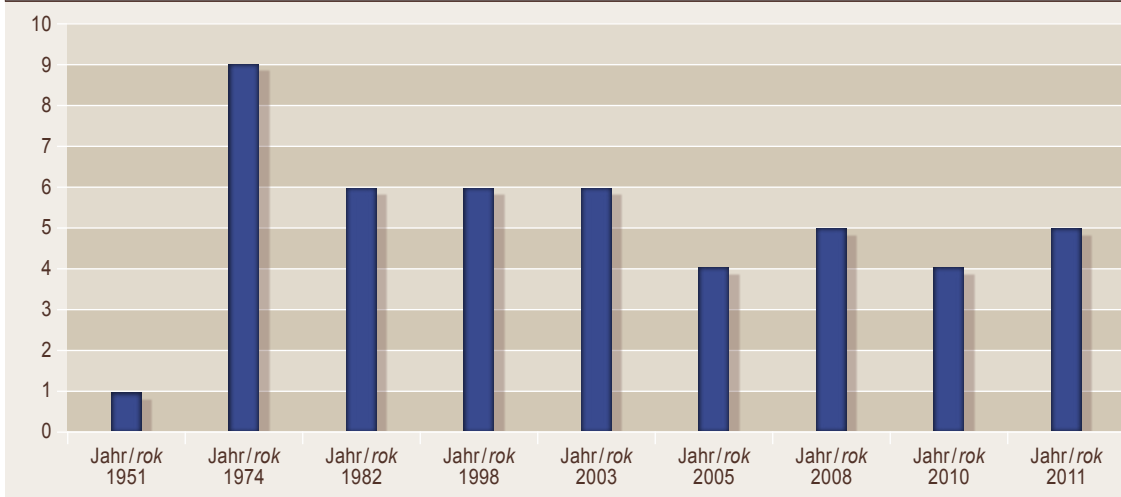


Miasto Poznań

go dnia, ponieważ okres czasu między przyjazdem pierwszego pociągu do Berlina i odjazdem ostatniego pociągu do Poznania jest za krótki. Biznesmeni, którzy mają spotkania przed południem, muszą przyjechać w dniu poprzedzającym.

W grudniu 2010 r. wprowadzono między oboma miastami czwartą parę pociągów, co zmniejszyło luki w rozkładzie. Problem braku połączeń z Poznania rano i wieczorem nie został przez to jednak rozwiązany. Ponadto w weekendy dochodzą do tego ograniczenia ruchu, które te korzyści w części niwelują.

Anzahl täglicher Zugpaare Berlin – Posen (Direktverbindungen)  
 Liczba dziennych par pociągów Poznań – Berlin (połączenia bezpośrednie)



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

Im Dezember 2010 wurde ein viertes Zugpaar zwischen beiden Städten eingeführt, so dass weniger Fahrplanlücken blieben. Das Problem der fehlenden Tagesrandverbindung ab Posen wird aber damit nicht behoben. Zudem gibt es an den Wochenenden Fahrteinschränkungen, die diese Vorteile zum Teil wieder aufheben.

Die Infrastruktur dieser Verbindung ist zum großen Teil auf 160 km/h ausgebaut, was derzeit als angemessen betrachtet werden kann. Einzelne Abschnitte (Berlin – Erkner, Knoten Posen) fehlen noch, sind aber im Bau.

Bedauerlich ist, dass trotz der hohen Investitionen in die Infrastruktur nur vier Zugpaare zwischen beiden Städten verkehren. Hier ist nach Auffassung des VBB mindestens ein Zweistundentakt (wie z.B. von Berlin nach Prag) erforderlich.

Das Vorhaben von VBB und der Wojewodschaft Großpolen, diese Lücken durch weitere Züge zu schließen, muss leider als gescheitert angesehen werden. Auf Intervention des polnischen Außenministeriums wurde es der Wojewodschaft Großpolen untersagt, hier Zug-



Eike Arnold

leistungen zu initiieren. VBB und Wojewodschaft hatten ein Konzept vorbereitet, wie ein zusätzlicher Betreiber in Ergänzung der bestehenden Verbindungen das Angebot kostengünstig hätte verdichten können.

Neben den Zügen des BWE gibt es auch Regionalzüge zwischen Posen bzw. Zbąszynek (auf halbem Wege gelegen) nach Frankfurt (Oder). Wegen der langen Fahrtzeiten und dem Umsteigezwang in Frankfurt (Oder) haben diese aber keine Bedeutung für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr Berlin – Posen, sondern dienen vornehmlich der Erschließung der kleineren Städte entlang der Strecke.

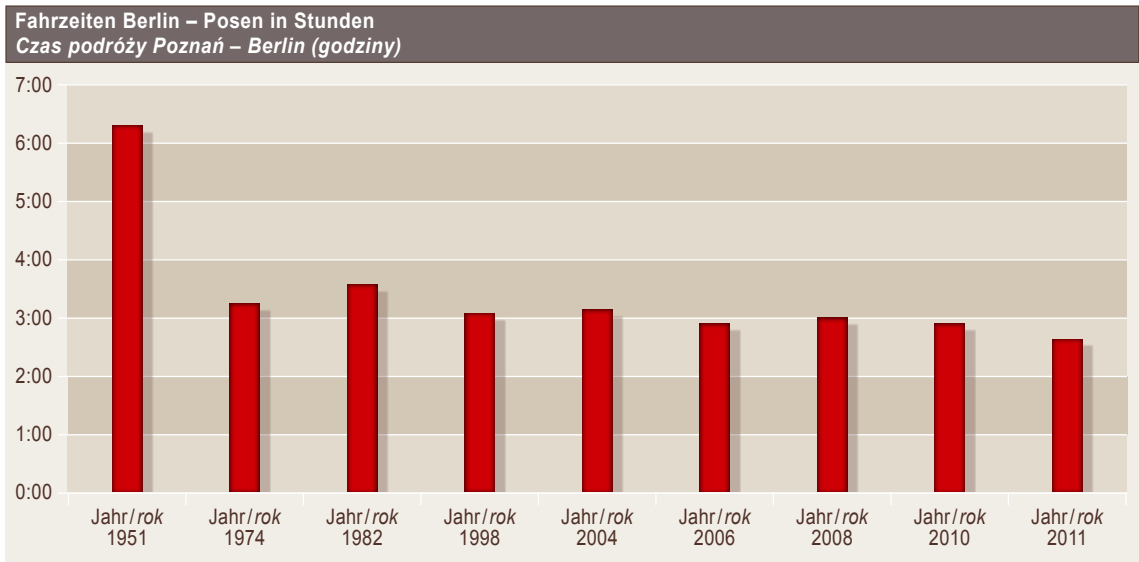


Eike Arnold



Eike Arnold





Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

Infrastruktura tego połączenia została w dużym stopniu przystosowana do prędkości 160 km/h, co aktualnie można uważać za prędkość odpowiadającą potrzebom. Brak jeszcze pewnych odcinków (Berlin-Erkner, węzeł Poznań), ale są one budowane.

Oprócz pociągów BWE kursują również pociągi regionalne między Poznaniem lub Zbąszynkiem (znajdującym się w połowie drogi) i Frankfurtem nad Odrą. W związku z długim czasem przejazdu i koniecznością przesiadki we Frankfurcie nad Odrą nie mają one jednak znaczenia dla bezpośrednich podróży z Berlina do Poznania, lecz służą jedynie obsłudze mniejszych miast wzdłuż trasy.



Der Berlin-Warszawa-Express fährt über Frankfurt (Oder), Rzepin, Świebodzin, Poznań Gł., Konin, Kutno, Warsz. Zachodnia nach Warsz. Centralna. Eike Arnold  
Berlin-Warszawa-Express przez Frankfurt n.Odra, Rzepin, Świebodzin, Poznań Gł., Konin, Kutno, Warszawę Zachodnią do Warszawy Centralnej.

Niestety mimo wysokich inwestycji w infrastrukturę między oboma miastami kursują tylko cztery pary pociągów. Zgodnie z opinią VBB konieczny jest tutaj takt przynajmniej dwugodzinny (jak np. z Berlina do Pragi).

Wspólne przedsięwzięcie VBB i województwa wielkopolskiego, służące likwidacji tych luk przez kolejne pociągi, było niepowodzeniem. Interwencja polskiego MSZ zakazała województwu wielkopolskiemu inicjowania tych usług kolejowych. VBB i władze wojewódzkie przygotowały koncepcję korzystnego finansowo zagęszczenia oferty istniejących połączeń z wyko-



Miasto Poznań

Schmuckstück: Alte Brauerei  
Ozdoba Poznania: Stary Browar



## Korridor 4: Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra



VBB

### Sachstand Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra

Eine noch offene Aufgabe ist die Schaffung einer attraktiven Schienenverbindung zwischen Berlin und der Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie, Zielona Góra. Derzeit besteht eine Verbindung von Zielona Góra nach Frankfurt (Oder) mit Umsteigen zum RE1 nach Berlin.

Als erster Schritt ist vereinbart, dass auf der Strecke Cottbus–Guben–Zielona Góra der Verkehr mit zwei Zugpaaren wieder aufgenommen werden soll. In Guben würde dann Anschluss von bzw. nach Berlin bestehen. Das neue polnische ÖPV-Gesetz, das den Wojewodschaften mehr Kompetenz zubilligt, schafft dafür die Voraussetzungen.



Die Großstadt Zielona Góra ist eine von zwei Hauptstädten der Wojewodschaft Lubuskie in Polen. Die Stadt liegt in einem gedachten Dreieck jeweils zwischen 90 und 150 km von Cottbus, Breslau und Posen entfernt. Zielona Góra ist eine kreisfreie Universitätsstadt sowie katholischer Bischofssitz. Außerdem ist sie neben Gorzów Wielkopolski administrativer Mittelpunkt der Wojewodschaft Lebus, denn hier haben der Wojewodschaftsmarschall sowie viele andere Verwaltungs- und Wojewodschaftsämter ihren Sitz. Neben zahlreichen Firmen und Sehenswürdigkeiten ist die Stadt überregional für eines der größten zusammenhängenden Weinanbaugebiete Polens bekannt.

#### Zielona Góra in Zahlen

<b>Einwohnerzahl:</b>	120.000
<b>Entfernung nach Berlin:</b>	160 km
<b>Fahrzeit:</b>	drei bis fünf Stunden
<b>Verbindungen:</b>	täglich fünf Umsteigeverbindungen über Rzepin oder Kostrzyn
<b>Handlungsbedarf:</b>	(1) zunächst Optimierung der Umsteigeverbindungen (2) langfristig Schaffung einer Direktverbindung nach der Verbindungsoptimierung (3) Einführung eines attraktiven Fahrkartenangebots zwischen den beiden Städten; momentan kein attraktives Angebot

## Korytarz 4: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Zielona Góra

Zielona Góra w liczbach	
Liczba mieszkańców:	120 000
Odległość do Berlina:	160 km
Czas podróży:	3 do 5 godzin
Połączenia:	codziennie 5 połączeń z przesiadką przez Rzepin lub Kostrzyn
Potrzebne działania:	(1) najpierw optymalizacja połączeń z przesiadką (2) w dłuższej perspektywie, po optymalizacji połączeń, stworzenie bezpośredniej relacji (3) wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej między oboma miastami; aktualnie oferta nie jest atrakcyjna



Metropolia Zielona Góra jest jednym z dwóch głównych miast Województwa Lubuskiego. Miasto leży w środku trójkąta między Cottbus, Berlinem i Poznaniem, przy odległościach od 90 do 150 km. Zielona Góra jest miastem uniwersyteckim, jak również siedzibą biskupstwa katolickiego. Ponadto, obok Gorzowa Wielkopolskiego, miasto jest administracyjnym centrum Województwa Lubuskiego, ponieważ ma tu swoją siedzibę marszałek województwa i wiele urzędów administracji i województwa. Oprócz wielu firm i zabytków miasto jest znane w Polsce jako jeden z największych obszarów uprawy winorośli.

### Fakty: Berlin – Frankfurt nad Odrą – Zielona Góra

Zadaniem dotychczas niezrealizowanym jest utworzenie atrakcyjnego połączenia kolejowego między Berlinem i stolicą województwa lubuskiego, Zieloną Górą. Aktualnie istnieje połączenie z Zielonej Góry do Frankfurtu nad Odrą z przesiadką na RE 1 do Berlina.

Uzgodniono, że w pierwszej fazie na trasie Cottbus – Guben – Zielona Góra ponownie zostanie podjęta komunikacja kolejowa, wykorzystująca dwie pary pociągów. W Guben będzie istnieć połączenie do lub z Berlina. Nowa polska ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która daje województwom więcej kompetencji, tworzy ku temu właściwe warunki.



Blick auf die Altstadt Zielona Góras  
Widok na Starówkę Zielonej Góry



Mittelmeerflair in Zielona Góra: Palmenhaus und Rebstöcke  
*Atmosfera śródziemnomorska w Zielonej Górze: Palmiarnia i plantacja winorośli*

Miasto Zielona Góra

Darüber hinaus wollen VBB und Wojewodschaft auch prüfen, ob auf der kürzeren Strecke über Rzepin/Frankfurt (Oder) weitere Verbesserungen möglich sind. Hierzu sollen zunächst die bestehenden Umsteigerverbindungen optimiert werden. Wenn sich hieraus ein entsprechender Bedarf ergibt, ist langfristig auch die Schaffung einer Direktverbindung möglich.

Mit der Einführung eines attraktiven Fahrplanangebotes strebt der VBB an, analog zu den Angeboten nach Stettin und Gorzów auch hier ein ansprechendes Tarifangebot zu etablieren.

### **Das neue ÖPV-Gesetz in Polen: mehr Verantwortung für Wojewodschaften**

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 16. Dezember 2010 ist zum 1. März 2011 in Kraft getreten. Das Gesetz regelt die Organisations-, Verwaltungs- und Finanzierungsgrundsätze für die Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr. Es ist weitgehend an die EG-Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1370/2007 angelehnt. Das Gesetz ändert die bisherige Art und Weise der Organisation der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Dadurch werden Verantwortlichkeiten klar verteilt.

Im Gesetz finden sich die Bestimmungen, die für die Organisation von grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen relevant sind. Demnach wird die jeweilige Verwaltungseinheit (Gemeinde, Landkreis oder Wojewodschaft) Aufgabenträger des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs im Grenzbereich. Der Grenzbereich ist ein Gebiet mindestens einer Gemeinde, eines Landkreises oder einer Wojewodschaft, auf dem ein Personen-

verkehrsunternehmen die Leistungen im Rahmen des öffentlichen Verkehrs erbringt und direkt an der Grenze der Republik Polen gelegen ist, sowie das Gebiet der entsprechenden Verwaltungseinheit außerhalb der Grenzen der Republik Polen im Territorium des Nachbarstaates (z. B. die Länder Berlin-Brandenburg über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg).

Für den überregionalen Schienenpersonennahverkehr mit Überschreitung der Grenze zur Republik Polen, ist weiterhin das polnische Infrastrukturministerium mit seiner Zuständigkeit für den Bereich Verkehr der Aufgabenträger zuständig. Vor Inkrafttreten des Gesetzes war für die Organisation von internationalen und grenzüberschreitenden Personenverkehren auf der Schiene allein das polnische Infrastrukturministerium zuständig.

Künftig wird es möglich sein, grenzüberschreitende Verkehre beispielsweise Berlin – Stettin, Berlin – Gorzów Wlkp., Cottbus – Zielona Góra usw. direkt mit der zuständigen Verwaltungseinheit (Gemeinde, Landkreis oder Wojewodschaft) zu organisieren bzw. abzustimmen.



### Nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w Polsce: więcej odpowiedzialności dla województw

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010 r. weszła w życie w dniu 1.03.2011 r. Ustawa reguluje zasady organizacji, administracji i finansowania transportu osób w komunikacji publicznej. Jest ona w znaczącym stopniu oparta o Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. Ustawa zmienia dotychczasowy sposób organizacji transportu osobowego w komunikacji publicznej, zarówno drogowej, jak i kolejowej. W ten sposób tworzy jasny podział kompetencji.

W ustawie znajdują się postanowienia, które są ważne dla organizacji transgranicznych połączeń kolejowych. Na jej podstawie odpowiednia jednostka administracyjna (gmina, powiat lub województwo) staje się odpowiedzialna za komunikację publiczną w obszarze przygranicznym. Obszarem przygranicznym jest obszar przynajmniej jednej gminy, powiatu lub województwa, na którym przedsiębiorstwo komunikacji pasażerskiej

świadczy usługi w ramach komunikacji publicznej i który leży bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej, jak również obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium państwa sąsiedniego (np. kraje związkowe Berlin-Brandenburgia za pośrednictwem Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia).

W przypadku lokalnego transportu pasażerów, wiążącego się z przekroczeniem granicy z Polską, który nie odbywa się w obszarze przygranicznym, zadania nadal realizuje polskie Ministerstwo Infrastruktury, odpowiedzialne za komunikację. Przed wejściem w życie ustawy za organizację międzynarodowego i przygranicznego kolejowego transportu pasażerów odpowiedzialne było wyłącznie polskie Ministerstwo Infrastruktury.

W przyszłości możliwe będzie organizowanie lub uzgadnianie ruchu transgranicznego, np. Berlin – Szczecin, Berlin – Gorzów Wlkp., Cottbus – Zielona Góra bezpośrednio z kompetentną jednostką administracyjną (gmina, powiat lub województwo).

Ponadto VBB i województwo lubuskie chcą jeszcze sprawdzić, czy możliwa jest poprawa krótszej trasy przez Rzepin/Frankfurt na Odrę. W tym celu mają być optymalizowane istniejące połączenia przesiadkowe. Jeżeli wyniknie z tego odpowiednie zapotrzebowanie, możliwe jest w dłuższej perspektywie stworzenie połączenia bezpośredniego.

VBB dąży do tego, aby dzięki wprowadzeniu atrakcyjnej oferty, analogicznie do ofert do Szczecina i Gorzowa, również tu wprowadzić interesującą ofertę taryfową.



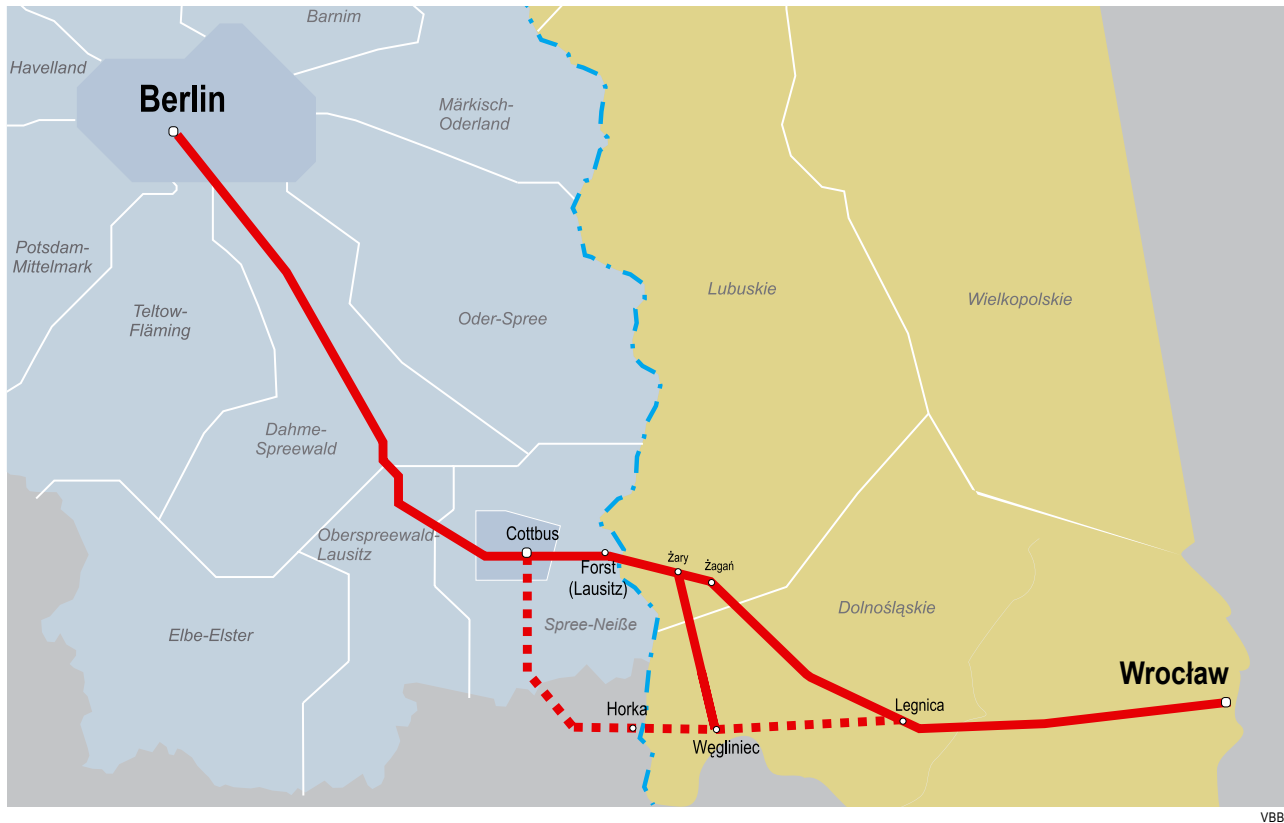
Altstadt und Rathaus  
Starówka z Ratuszem



Weinmuseum  
Muzeum wina

Miasto Zielona Góra

## Korridor 5: Berlin – Cottbus – Breslau



VBB

### Sachstand Berlin – Cottbus – Breslau

Für die Verbindung Berlin – Breslau besteht heute keine leistungsfähige Infrastruktur und bedauerlicherweise auch keine greifbare Perspektive. Dies muss sich ändern. Aktuell erreicht die einzige Direktverbindung zwischen beiden Städten das Fahrzeitzniveau von 1895(!). Mitte der 1930er Jahre schaffte der „Fliegende Schlesier“ die Verbindung Berlin – Breslau in etwas mehr als zweieinhalb Stunden. Mit derzeit fast sechs Stunden sind wir von diesen Spitzenwerten weit entfernt.

Neben der geringen Streckengeschwindigkeit aufgrund vernachlässigter Infrastrukturunterhaltung ist das Hauptproblem auf der Strecke die nicht durchgehende Elektrifizierung. Auf beiden Seiten der Grenze, unabhängig von der Streckenführung über Forst oder Horka, fehlen einige Kilometer Fahrdrabt. Somit muss jeweils zweimal ein zeit- und personalintensiver Lokwechsel vorgenommen werden. Darüber hinaus sind die Strecken z.T. eingleisig. Dies ist für eine Strecke von einer solchen Bedeutung, wie hier zwischen Berlin und Breslau, völlig unzureichend. Aus diesem Grunde müssen die Strecken für höhere

### Wrocław miasto spotkań

Breslau ist mit über 630.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Polens. Sie liegt inmitten einer seit jeher bedeutenden Landwirtschafts- und Bergbauregion und ist im Bereich des Maschinenbaus und der Metallindustrie ein wichtiger Standort. Die Großstadt bildet als Sitz zahlreicher Hochschulen und Forschungsinstitute (rund 140.000 Studenten) sowie Theater und Museen das kulturelle und wissenschaftliche Zentrum Niederschlesiens. Die Sehenswürdigkeiten (z.B. Sand- und Dominsel, Altstadt, weitere Viertel) ziehen zunehmend Touristen in die Stadt.

### Breslau in Zahlen

<b>Einwohnerzahl:</b>	630.000 (vergleichbar mit Stuttgart)
<b>Entfernung nach Berlin:</b>	300 km, Bahnverbindung ca. 329 km
<b>Fahrgastnachfrage:</b>	im Fernverkehr ca. 60.000 Fahrgäste im Jahr
<b>Fahrzeit:</b>	fast sechs Stunden (!)
<b>Verbindungen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ eine direkte EC-Verbindung pro Richtung</li> <li>■ bis zu sechs Umsteigeverbindungen über Posen und Görlitz</li> </ul>
<b>Handlungsbedarf:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) kürzere Fahrzeiten dringend erforderlich</li> <li>(2) Notwendigkeit der Infrastrukturmodernisierung</li> <li>(3) Finanzierung des Betriebs</li> </ol>

## Korytarz 5: Berlin – Cottbus – Wrocław

### Fakty: Berlin – Cottbus – Wrocław

W przypadku połączenia Berlin – Wrocław nie ma dziś żadnej sprawnej infrastruktury i niestety nie ma ku temu też żadnych konkretnych perspektyw. To musi się zmienić. Aktualnie jedyne bezpośrednie połączenie między oboma miastami osiąga czas podróży z roku 1895 (!). W połowie lat trzydziestych ubiegłego wieku „Latający Ślązak” przejeżdżał trasę Berlin – Wrocław w czasie nieznacznie przekraczającym 2,5 godziny. Z dzisiejszym czasem prawie 6 godzin jesteśmy daleko od tych rekordowych wartości.

Oprócz niskich prędkości przelotowych w związku z zaniedbaniami w utrzymaniu infrastruktury głównym problemem na tej trasie jest, iż nie jest ona w całości zelektryfikowana. Po obu stronach granicy, niezależnie od wytyczenia trasy przez Forst, czy też przez Horkę, brakuje kilka kilometrów trakcji elektrycznej. Na skutek tego za każdym razem należy dokonać dwukrotnej zmiany lokomotywy. Ponadto trasy są na niektórych odcinkach jednotorowe. Dla relacji takiej rangi jak Berlin – Wrocław jest to stan całkowicie niedostateczny. Z tego powodu trasy muszą zostać przystosowane do wyższych prędkości, aby umożliwić osiągnięcie czasów

Wrocław w liczbach	
<b>Liczba mieszkańców:</b>	630 000 (porównywalna z Stuttgartem)
<b>Odległość do Berlina:</b>	300 km, połączenie kolejowe ok. 329 km
<b>Liczba pasażerów:</b>	w komunikacji dalekobieżnej ok. 60.000 pasażerów rocznie
<b>Czas podróży:</b>	prawie 6 godzin (!)
<b>Połączenia:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jedno bezpośrednie połączenie EC w każdym kierunku</li> <li>■ do 6 połączeń z przesiadką przez Poznań i Görlitz</li> </ul>
<b>Potrzebne działania:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) krótsze czasy podróży są pilnie konieczne</li> <li>(2) konieczność modernizacji infrastruktury</li> <li>(3) finansowanie eksploatacji połączeń</li> </ol>

### Wrocław miasto spotkań

Wrocław z 630 000 mieszkańców jest czwartym co do wielkości miastem w Polsce. Leży on w centrum od wieków ważnego regionu rolniczego i górniczego i jest ważnym centrum budowy maszyn i przemysłu metalowego. Metropolia jest siedzibą wielu szkół wyższych i instytutów badawczych (ok. 140 000 studentów), oraz teatrów i muzeów, stanowiąc również kulturalne i naukowe centrum regionu Województwa Dolnośląskiego. Zabytki (Ostrów Tumski, Wyspa Piaskowa, Stare Miasto, inne obszary) w coraz większym stopniu przyciągają do miasta turystów.



Uferpromenade in Breslau  
Promenada nadbrzeżna we Wrocławiu

Eike Arnold





Eike Arnold

Altstadtfair in Breslau

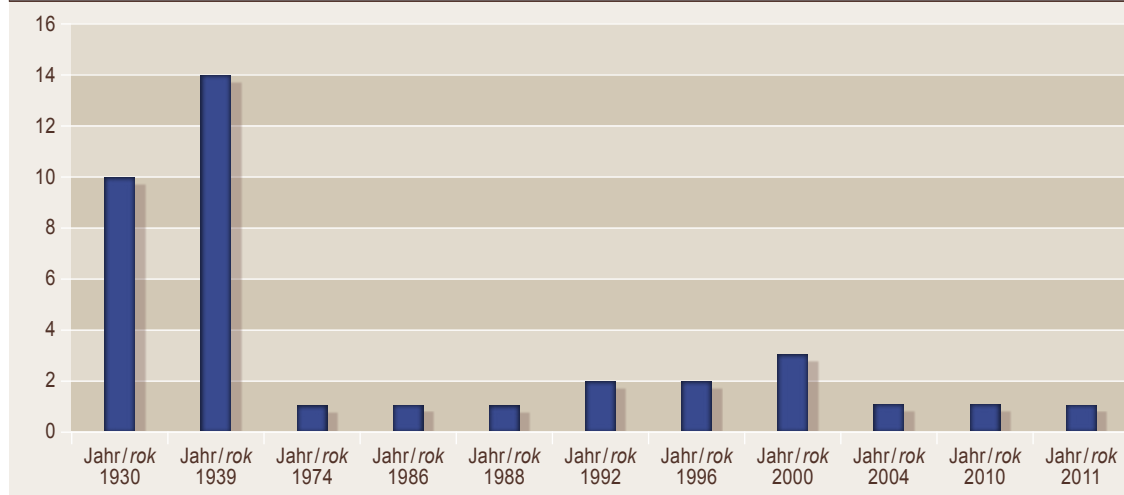
Atmosfera Starego Miasta we Wrocławiu

Geschwindigkeiten ertüchtigt werden, um marktgerechte Fahrzeiten zu ermöglichen. Beide Streckenführungen, über Forst bzw. über Horka werden perspektivisch zunehmend nachgefragt, denn auch der Güterverkehr nutzt die Schienen. In die Elektrifizierung beider Strecken muss infolgedessen investiert werden.

Entsprechend schlecht sind Angebot und Nachfrage. Nur ein Zugpaar verkehrt noch zwischen beiden Städten. Für den Geschäftsreiseverkehr ist die Eisenbahn inakzeptabel; für Privatreisen nur mit hohem Zeitaufwand nutzbar. Dies schadet beiden Regionen.

Notwendig ist ein möglichst schneller Ausbau auf eine Fahrzeit von etwa drei Stunden zwischen beiden Regionen, vergleichbar der Strecke Berlin–Posen. Zwischen den Akteuren werden seit Jahren verschiedene Varianten der Streckenführung diskutiert. Leider favorisieren die regionalen Akteure auf beiden Seiten, aber auch untereinander, unterschiedliche Streckenführungen. Es ist dringend nötig, dass beide Strecken elektrifiziert werden und der Personen- und Güterverkehr über die jeweils günstigste Strecke gefahren wird.

Anzahl täglicher Zugpaare Berlin – Breslau (Direktverbindungen)  
Liczba dziennych par pociągów Wrocław – Berlin (połączenia bezpośrednie)



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych

podróży, odpowiadających oczekiwaniom rynkowym. Obie trasy, przez Forst lub przez Horkę, będą cieszyć się w przyszłości coraz większym popytem, ponieważ również transport towarowy korzysta z kolei. Dlatego też należy zainwestować w elektryfikację obu tras.

W związku z tym zła jest zarówno oferta jak i popyt. Między oboma miastami jeździ tylko jedna para pociągów. Dla podróżujących w interesach kolej jest nie do zaakceptowania; w przypadku podróży prywatnych można z niej korzystać tylko przy wysokim nakładzie czasu. Szkodzi to obu regionom.



Der historische Stadtkern ist ein Touristenmagnet. Kirche der Heiligen Elisabeth.  
*Historyczne centrum miasta jest magnesem dla turystów. Kościół Świętej Elżbiety.*

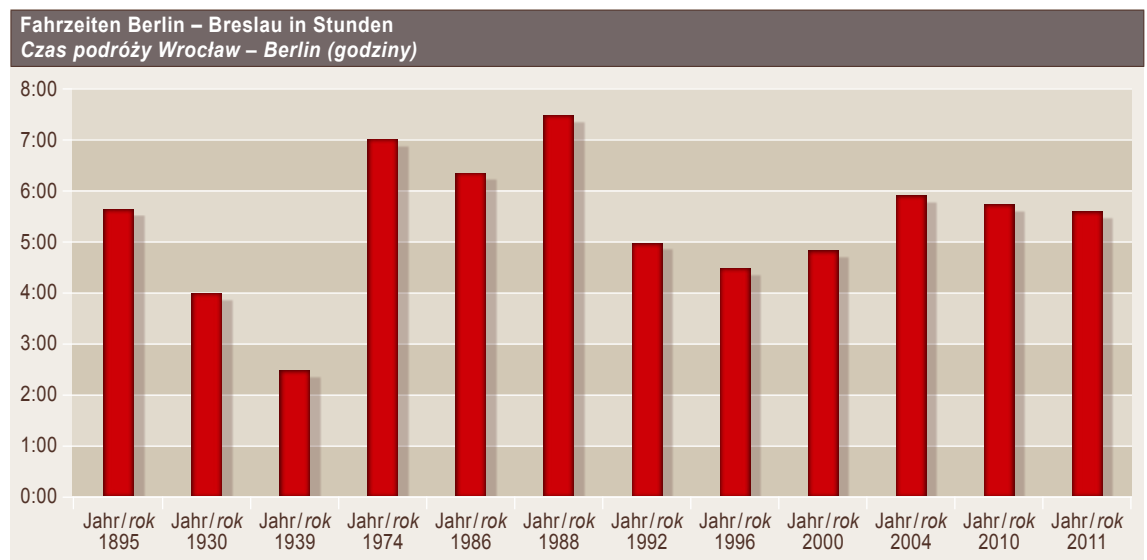
VBB/Eike Arnold



VBB/Eike Arnold

Gemeinsame Ziele: VBB-Aufsichtsrat, VBB-Geschäftsführer, Vize-marschall Niederschlesiens sowie Vertreter des deutschen Konsulats und von Przewozy Regionalne bei Konsultationen in Breslau  
*Wspólne cele: Rada Nadzorcza VBB, Prezes VBB, Wicemarszałek Dolnego Śląska oraz przedstawiciele niemieckiego konsulatu i Przewozów Regionalnych w trakcie konsultacji we Wrocławiu*

Konieczna jest jak najszybsza rozbudowa, aby czas podróży między oboma regionami wynosił około 3 godzin, porównywalnie do trasy Berlin – Poznań. Od lat rozważane są różne warianty poprowadzenia trasy. Niestety regionalni decydenci po obu stronach faworyzują, również między sobą, różne trasy. Elektryfikacja obu tras oraz poprowadzenie transportu zarówno pasażerskiego jak i towarowego przez korzystniejszą z nich jest pilnie potrzebne.



Quelle: VBB-Darstellung nach Daten der Deutschen Bahn AG bzw. Rechtsvorgänger

źródło: Interpretacja VBB na podstawie danych Deutsche Bahn AG lub też poprzedników prawnych



Aufwändiger Lokwechsel: Die nicht durchgehende Elektrifizierung auf den Strecken Berlin – Stettin und Berlin – Breslau verzögert die Fahrt erheblich. Zweimal muss die Lok gewechselt werden, da ein kurzes Zwischenstück der Strecke nicht elektrifiziert ist. Die Züge müssen unnötige Pausen einlegen.



Wenn keine Einigung erfolgt, wird dies auch sowohl Berlin-Brandenburg, aber auch Niederschlesien und Sachsen schaden. Nach Umsetzung bestehender Ausbauprogramme wird ab etwa 2012 die Strecke Berlin – Posen – Breslau die kürzesten Fahrzeiten zwischen Berlin und Breslau bieten. Mit dieser Streckenführung können weder der Flughafen BER noch Cottbus und Südbrandenburg an diese Fernverkehrsrelation angebunden werden. Die derzeitigen Verbindungen sind in den Kriterien Anzahl und Geschwindigkeit nicht nur schlechter als in den 1990er Jahren, sondern auch schlechter als vor dem Zweiten Weltkrieg. Dies muss sich nun mit Blick auf die dynamische Entwicklung dieser Wirtschaftsregion ändern. Dass zwei Ballungszentren innerhalb der EU so schlecht miteinander verkehrlich verbunden sind, ist beispiellos. Die Nachfra-

ge verlagert sich somit fast vollständig auf die Straße, mit all den negativen Folgen für die Umwelt und den Energieverbrauch. 20 Jahre nach dem Fall der Mauer ist die Lage noch immer unbefriedigend. Die entscheidenden Beschlüsse stehen aus. Die polnische Seite kann derzeit für Schienenverkehrsprojekte reserviertes Geld nicht abrufen, da man keine Einigung mit der deutschen Seite erzielt.

Um eine einheitliche Position zu erreichen, schlägt der VBB vor, die partiellen Interessen kurzfristig zurückzustellen, um jetzt eine deutliche Verbesserung zu erreichen. Damit besteht die Chance, mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und einer entsprechenden Marktentwicklung mittelfristig allen partiellen Interessen gerecht zu werden.



Zentraler Platz zum Verweilen, Umschauen, Genießen: Der Breslauer Rynek  
Centralne miejsce spędzania czasu, zwiedzania i rozkoszenia się: wrocławski Rynek

Eike Arnold



Skomplikowana zmiana lokomotywy: Niepełna elektryfikacja tras Berlin – Szczecin i Berlin – Wrocław zdecydowanie zwalnia podróż. Lokomotywa musi być zmieniana dwa razy, ponieważ krótki odcinek trasy nie jest zelektryfikowany. Pociągi mają niepotrzebne przerwy.



Eike Arnold

Jeżeli nie dojdzie do porozumienia, zaszkodzi to nie tylko Berlinowi-Brandenburgii ale i również Dolnemu Śląskowi i Saksonii. Po realizacji istniejących programów rozbudowy około roku 2012 trasa Berlin – Poznań – Wrocław będzie oferować najkrótsze czasy podróży między Berlinem i Wrocławiem. Taka trasa nie pozwala na skomunikowanie portu lotniczego BER czy też Cottbus i południowej Brandenburgii z tą relacją dalekobieżną.

Aktualne połączenia w kryteriach liczby i prędkości są gorsze nie tylko w stosunku do tych z lat dwudziestych, ale również do tych z przed II Wojny Światowej. Biorąc pod uwagę dynamiczny rozwój tego regionu, należy to zmienić. Fakt, że dwie aglomeracje w ramach Unii Europejskiej są ze sobą tak



Eike Arnold

„Durchgang” von J. Kalina in der ulica Świdnicka: Viele sehen es als Hommage an die Untergrundbewegung zur Zeit des Kriegsrechts nach 1981. „Przejście” Jerzego Kaliny przy ul. Świdnickiej: wielu widzi w tej instalacji hold ruchu podziemnego w czasie stanu wojennego w roku 1981.



Die Dominsel ist der Ort, an dem alles begann: Breslauer Dom und Mariensäule  
Ostrów Tumski jest miejscem, w którym wszystko się zaczęło: Katedra i figura wotywna Matki Bożej

Eike Arnold

źle skomunikowane, jest bez precedensu. Popyt przenosi się w takim przypadku prawie w całości na drogi z negatywnym skutkiem dla środowiska. 20 lat po upadku Muru Berlińskiego sytuacja jest nadal niezadowolająca. Ciągłe brak jest decydujących postanowień. Strona polska nie może aktualnie wykorzystywać środków zarezerwowanych na projekty kolejowe, ponieważ nie ma porozumienia ze stroną niemiecką.

Aby osiągnąć jednolite stanowisko, VBB proponuje odstąpić od potrzeb partykularnych, tak aby można było osiągnąć znaczne polepszenie. W taki sposób istnieje szansa, iż przez przeniesienie transportu na kolej oraz rozwój rynku, średnioterminowo doprowadzi to również do zaspokojenia potrzeb wielu stron.

## Straßenbahn und Bus zwischen VBB und Westpolen

**Bus:** Aktuell gibt es zwei Buslinien zwischen dem Verbundgebiet und Polen. Die Buslinie 470 der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH fährt zweimal wöchentlich von Schwedt nach Stettin sowie viermal wöchentlich als RufBus von Angermünde mit demselben Ziel. Der Bus aus Schwedt fährt vormittags ab und kehrt nachmittags zurück – und dient somit vorrangig dem Einkaufsverkehr.

Im Stundentakt mit bis zu neun Fahrtenpaaren pro Tag fährt zudem die in den VBB-Tarif integrierte Stadtbuslinie 492 von Schwedt über den Grenzübergang zum Nachbarort Krajinik Dolny. Samstags fahren zudem drei Fahrtenpaare weiter bis nach Chojna (rund 7.300 Einwohner). Auch hierbei handelt es sich um ein Angebot der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft.

**Straßenbahn:** Zwischen Frankfurt (Oder), rund 61.000 Einwohner, und Słubice, rund 17.000 Einwohner, befinden sich die wichtigsten Grenzübergänge zwischen Deutschland und Polen – für den Straßenverkehr die Autobahnbrücke der Bundesautobahn 12/Autostrada A2 und die sogenannte Stadtbrücke über die Oder sowie für den Eisenbahnverkehr der Grenzbahnhof.

Es gibt bereits seit längerem Überlegungen, einen grenzüberschreitenden Straßenbahnverkehr einzurichten, indem das Frankfurter Straßenbahnnetz um eine zusätzliche Strecke nach Słubice verlängert wird.

Bis 1945 hat es diese bereits gegeben. Ende 2008 wurde testweise ein Bus für Studenten eingerichtet, um für diese Netzerweiterung zu werben: Beide Städte sind Standorte der Europa Universität Viadrina und der Adam-Mickiewicz-Universität Posen bzw. werden von Studierenden von der gegenüberliegenden Oderseite bewohnt.

Im Jahr 2009/2010 wurde eine „Projektstudie und Strategiekonzept für den ÖPNV der Doppelstadt Frankfurt (Oder)/Słubice“ beauftragt. Diese liegt seit Juni 2011 vor. Die Projektstudie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Straßenbahn dauerhaft wirtschaftlich betrieben werden kann. Etwa 3.200 Fahrgäste pro Tag – wie in dem Gutachten geschätzt – erscheinen angesichts des regen Verkehrs über die Stadtbrücke durchaus realistisch. Voraussetzung dafür ist eine Förderung der neu zu errichtenden Straßenbahninfrastruktur nach Słubice. Durch Genehmigungsprozesse und Bereitstellung von Fördergeldern kann ein Baubeginn frühestens 2013 erfolgen. Deshalb haben sich die Bürgermeister von Słubice und Frankfurt (Oder) entschieden, einen Busvorläuferverkehr einzurichten. Dazu laufen zurzeit die Vorbereitungen. Die Betriebsaufnahme der Buslinie soll im Herbst 2011 erfolgen. In Frankfurt (Oder) existiert außerdem eine gute Anbindung zum Eisenbahn-Regionalverkehr und der Einkaufstourismus von und nach Polen birgt großes Potenzial.



Die Haltestelle Topfmarkt in Frankfurt (Oder). Die geplante Straßenbahn nach Słubice würde etwas weiter südlich – im Rücken des Betrachters – Richtung Oderbrücke abbiegen.

*Przystanek Topfmarkt we Frankfurcie n.O. Zaplanowana linia tramwajowa do Słubic miałaby przebiegać nieco bardziej w części południowej, spoglądając za plecy obserwatora, w kierunku mostu nad Odrą.*

Carsten Banach



## Tramwaje i autobusy między VBB a Polską zachodnią



© Stadtarchiv Frankfurt (Oder)

Von der Vergangenheit lernen: So visionär eine Straßenbahn über die Oderbrücke heute ist, so normal war sie vor dem Zweiten Weltkrieg.  
*Nauka z przeszłości: tramwaj przez most na Odrze – co przed II Wojną Światową było oczywiste, jest dzisiaj tylko wizją.*

**Autobus:** Aktualnie istnieją dwie linie autobusowe między obszarem Związku i Polską. Linia autobusowa 470 firmy Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH kursuje dwa razy w tygodniu ze Schwedt do Szczecina oraz cztery razy w tygodniu jako autobus na żądanie z Angermünde do tego samego celu. Autobus ze Schwedt wyjeżdża rano i wraca po południu, służąc w ten sposób przejazdom na zakupy.

W godzinnym takcie kursuje ponadto do 9 par autobusów dziennie w ramach zintegrowanej z taryfą VBB autobusowej linii miejskiej 492 ze Schwedt przez przejście dla pieszych do sąsiedniej miejscowości Krajnik Dolny. W soboty istnieją również trzy relacje dalej do Chojny (ok. 7 300 mieszkańców). Również tu chodzi o ofertę Uckermärkische Verkehrsgesellschaft.

**Tramwaj:** Między Frankfurtem nad Odrą (około 61 000 Mieszkańców) i Słubicami (ok. 17 000 mieszkańców) znajdują się najważniejsze przejścia graniczne między Niemcami i Polską – w komunikacji drogowej most autostradowy autostrady 12/autostrady A2 oraz tak zwany most miejski przez Odrę, jak również kolejowy dworzec graniczny.

Od dłuższego czasu prowadzi się analizy modyfikacji ruchu tramwajowego w taki sposób, aby przedłużyć frankfurcką sieć tramwajową o dodatkową trasę do Słubic. Do roku 1945 taka linia już istniała. Pod koniec

roku 2008 wprowadzono testowo linię autobusową dla studentów, aby rozreklamować takie przedłużenie sieci: w obu miastach swoją siedzibę mają uczelnie wyższe, takie jak Europa Universität Viadrina oraz Uniwersytet Adama Mickiewicza z Poznania, ich studenci mieszkają po obu stronach Odry.

W latach 2009/2010 została zlecona realizacja studium dot. „Projektu oraz strategii dla komunikacji publicznej podwójnego miasta Frankfurt nad Odrą/Słubice”. Studium zostało zakończone w czerwcu 2011 r. Jego wyniki pokazują, że linia tramwajowa jest w dłuższej perspektywie uzasadniona ekonomicznie. Ze względu na duży ruch na moście łączącym oba miasta, szacuje się, iż około 3.200 pasażerów dziennie będzie korzystać z takiego połączenia. Warunkiem realizacji projektu jest dofinansowanie budowy torów tramwajowych do Słubic. Rozpoczęcie budowy może się jednak rozpocząć dopiero w 2013 r., co jest spowodowane długotrwałą procedurą uzyskania pozwoleń i środków dofinansowujących. Dlatego też burmistrzowie miasta Frankfurt (n. Odrą) oraz Słubic zdecydowali się na wprowadzenie pilotażowej komunikacji autobusowej. Przygotowania do niej trwają, a uruchomienie połączeń ma nastąpić jesienią 2011 r. Poza tym w Frankfurcie n. Odrą istnieje dobre połączenie z siecią kolejowej komunikacji regionalnej, a turystyka zakupowa do Polski posiada duży potencjał.



Carsten Banach

Das Bild zeigt ein KT4DM 210 an der zentralen Haltestelle „Brunnenplatz“ in Frankfurt (Oder).  
 Zdjęcie pokazuje KT4DM 210 przy centralnym przystanku „Brunnenplatz“ we Frankfurcie nad Odrą.



## Tarifliche Aspekte

Auf Grundlage des VBB-Tarifs werden Fahrausweise nach Stettin, Kostrzyn und Gorzów (sogenannter Additionstarif) ausgegeben. Diese werden in der Regel für Relationen ab Berlin AB nachgefragt. Der Erwerb von Fahrausweisen auf Unterwegshalten, wie z.B. Eberswalde, Angermünde, Strausberg oder Seelow ist ebenfalls möglich. Eine Erweiterung des Vertriebs auf alle betreffenden VBB-Verkehrsunternehmen wird jedoch angestrebt.

**Stettin:** Am 1. August 2010 wurde der Preis für eine Einzelfahrt im Regeltarif von Berlin nach Stettin von 16,70 Euro auf 10 Euro gesenkt. Damit sollen Fahrten aus und in die polnische Großstadt attraktiver und günstiger werden. Ebenfalls neu ist, dass der Ermäßigungstarif seit dem 1. August 2010 auch durch Kinder im Alter von sechs bis einschließlich 14 Jahren sowie durch Inhaber der polnischen REGIOkarta (entspricht der deutschen BahnCard) erworben werden kann. Bisher war der Ermäßigungstarif allein den BahnCard-Inhabern vorbehalten.



Der neue Verkaufsschlager  
Nowy hit sprzedaży

Neu ist ebenfalls, dass es nun eine direkte Tarifstufe zum Flughafen Schönefeld gibt. Für 11,40 Euro ist ein Einzelfahrausweis Regeltarif erhältlich – der gleiche Preis gilt für Fahrten nach Potsdam AB.

Weiterhin gelten die Einzelfahrausweise und Tageskarten mit dem Abgangs- oder Zielort Stettin in den Straßenbahnen und Bussen des Stadtverkehrs Stettin. Die Fahrausweise von und nach Stettin sind nach wie vor ausschließlich an den Fahrausweisautoma-

ten der DB Regio, an den personalbedienten Vorverkaufsstellen der Deutschen Bahn AG sowie der S-Bahn Berlin GmbH erhältlich.

**Küstrin:** Nach Küstrin werden Einzelfahrausweise, Tageskarten, 7-Tage-Karten und Monatskarten zur Nutzung der Oderlandbahn bei der NEB Betriebsgesellschaft mbH ab Berlin AB ausgegeben.



VBB-Marketingkampagne „Berlin – Stettin für 10 Euro“  
Kampania marketingowa VBB „Berlin – Szczecin za 10 Euro“



**Gorzów Wielkopolski:** Seit Juli 2008

gibt es bereits die Möglichkeit, ein durchgehendes Ticket für die Fahrt Berlin–Gorzów zu kaufen, und zwar sowohl in den Zügen der Niederbarnimer Eisenbahn, die die Oderlandbahn zwischen Berlin und Kostrzyn betreibt, als auch bei der polnischen Staatsbahn Przewozy Regionalne am Bahnhof Gorzów Wlkp. In einem solchen Ticket ist die anschließende Nutzung des Straßenbahn- und Busnetzes in Gorzów inbegriffen. Seit dem 1. Oktober 2009 gibt es für diese Relation auch das Ticketprodukt „Gorzów-Spezial“. Für eine Gruppe von bis zu fünf Personen kostet die einfache Fahrt 32,40 Euro (zum Vergleich: eine Person zahlt sonst 11 Euro für die einfache Fahrt). Für die Hin- und Rückfahrt zahlt die Gruppe 64,80 Euro.

## Aspekty taryfowe

Na podstawie taryfy VBB wystawia się bilety do Szczecina, Kostrzyna i Gorzowa (w ramach tzw. taryfy addycyjnej). Są one z reguły nabywane na relacje z Berlina AB. Zakup takich biletów jest również możliwy na przystankach pośrednich, jak np. Eberswalde, Angermünde, Strausberg lub Seelow. Zaplanowane jest rozszerzenie sprzedaży przez wszystkie przedsiębiorstwa należące do VBB.

**Szczecin:** W dniu 1 sierpnia 2010 r. cena biletu w jedną stronę w taryfie zwykłej z Berlina do Szczecina została obniżona z 16,70 Euro do 10 Euro. Dzięki temu podróże z i do Szczecina miały stać się atrakcyjniejsze i tańsze. Nowym elementem jest również to, że taryfa zniżkowa od 1 sierpnia 2010 r. może być kupowana również przez dzieci w wieku od 6 do 14 lat, jak również przez posiadaczy polskiej REGIOkarty (odpowiednika niemieckiej BahnCard). Dotychczas taryfa zniżkowa była zarezerwowana wyłącznie dla posiadaczy BahnCard.

Nowością jest również, że istnieje teraz bezpośrednia taryfa do lotniska Schönefeld. Za 11,40 Euro dostępny jest bilet w jedną stronę zgodnie z taryfą zwykłą – ta sama cena obowiązuje na przejazdy do dworca Poczdam AB.

Bilety na przejazdy pojedyncze i bilety dzienne na podróże do Szczecina obowiązują również nadal w tramwajach i autobusach komunikacji miejskiej Szczecina. Bilety z i do Szczecina są dostępne wyłącznie w automatach biletowych DB Regio, punktach sprzedaży Deutsche Bahn AG oraz S-Bahn Berlin.



Ob gedruckt oder elektronisch: Die Fahrgastinformation, zunehmend in Echtzeit, ist sehr wichtig.

W formie drukowanej lub elektronicznej: Bardzo istotną jest informacja dla podróżnych coraz częściej oferowana w czasie rzeczywistym.

VBB



Zweisprachig, kompakt, regional:  
VBB-Kartenfamilie für grenzüberschreitende Strecken  
Dwujęzyczna, kompaktowa, regionalna:  
rodzina map VBB z trasami transgranicznymi

**Kostrzyn:** Na trasy z Berlina AB do Kostrzyna sprzedawane są bilety w jedną stronę, bilety dzienne, bilety tygodniowe i miesięczne do przejazdów na połączeniach tzw. Kolei Odrzańskiej (Oderlandbahn) obsługiwanych przez przedsiębiorstwo NEB Betriebsgesellschaft mbH.

**Gorzów Wielkopolski:** Od czerwca 2008 r. istnieje możliwość nabycia przelotowego biletu na przejazd Berlin – Gorzów w pociągach NEB Betriebsgesellschaft mbH, która operuje między Berlinem i Kostrzynem, jak również w kasach Przewozów Regionalnych na dworcu w Gorzowie Wlkp. Bilet taki obejmuje również komunikację tramwajową/ autobusową w Gorzowie. Od 1.10.2009 r. istnieje dla tej relacji również bilet pod nazwą „Gorzów-Spezial”. Dla grupy do 5 osób podróż w jedną stronę kosztuje 32,40 Euro (dla porównania; jedna osoba płaci w normalnym przypadku za przejazd w jedną stronę 11,00 Euro). Za przejazd tam i z powrotem grupa płaci 64,80 Euro.

## Grenzüberschreitende Fahrgastinformation

Eine aktuelle und zuverlässige Fahrgastinformation ist ein wesentliches Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Dies gilt regional ebenso wie international. Da der Anteil der öffentlichen Verkehre bei Fahrten zwischen Polen und Deutschland ausgesprochen gering ist, war der VBB insbesondere seit der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 bestrebt, verstärkt grenzüberschreitende Informationen anzubieten bzw. bestehende Informationssysteme und -dienste zu vernetzen. Dabei stellten sich vor allem zwei Herausforderungen:

**(1) Die Sprachbarriere:** Die Fremdsprachen-Kenntnisse beiderseits der Grenze sind begrenzt. Aufgrund der historischen Entwicklung gibt es keinen wirklich überlappenden Sprachraum und damit nur begrenzte Kenntnisse in der Sprache des jeweiligen Nachbarn.

**(2) Die unterschiedlichen ÖPNV-Organisationsformen in Deutschland und Polen:** Während der VBB eine ganzheitliche Information für das gesamte Verbundgebiet anbietet, ist die Zuständigkeit auch für die Information in Polen sehr differenziert: In den Städten sind zunehmend koordinierende Einheiten entstanden (z.B. ZTM Warschau, ZTM Posen), die sich auch um Angelegenheiten der Fahrgastinformation kümmern. Beim Busverkehr in den Wojewodschaften bzw. Regionen gibt es keine koordinierenden Ansprechpartner für die Fahrgastinformation. Die Wojewodschaftsverwaltungen haben hier bisher aufgrund ihres begrenzten Einflusses wenig Engagement für eine Verbesserung der Situation gezeigt. Dementsprechend existieren in Polen elektronische Auskunftssysteme nur für die Bahn (PKP Intercity und Przewozy Regionalny) sowie für die größeren Städte – in der Region sind bisher lediglich Printmedien verfügbar. Durch diese Zuständigkeitsprobleme waren auch verschiedene Versuche, mit der Wojewodschaft Zachodniopomorskie über einen INTERREG-Antrag die Einführung einer elektronischen Fahrplanauskunft zu initiieren und diese dann mit dem VBB-System zu verknüpfen, bisher bedauerlicherweise nicht erfolgreich.

**Stettin:** Bereits 2004 hat der VBB versuchsweise Fahrplandaten der Stadt Stettin in seine Fahrplanauskunft VBB-Fahrinfo aufgenommen und eine polnische Version der VBB-Fahrinfo angeboten. Dieses Projekt konnte nicht längerfristig weiterverfolgt werden. Die Aktualisierung der Fahrplandaten aus Stettin verlief nicht zuverlässig und war nur mit erheblichem manuellem Aufwand möglich. Die Integration der Daten endete somit nach rund zwei Jahren. Seither wird das



Fahrplanbücher und Abfahrtsafeln sind die Klassiker. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, über internetfähige Mobiltelefone jederzeit Abfahrtszeiten und Reiseketten abzufragen. In Echtzeit, weltweit abrufbar und kostenlos.

*Klasykami są książkowe rozkłady jazdy oraz tablice odjazdów. Dodatkowo istnieje możliwość wyszukania połączeń przez telefony z dostępem do internetu. W czasie rzeczywistym, z każdego punktu na Ziemi, bezpłatnie.*

Ziel verfolgt, die Sprachbarriere durch Verzahnung bestehender Systeme zu überwinden und die Aktualität zu gewährleisten. Durch Projekte wie CAPRICE und e-Kom (siehe unten) sind hier Chancen entstanden, konkret an Verbesserungen zu arbeiten.

Unabhängig davon enthält die VBB-Fahrinfo alle Verbindungen nach Polen einschließlich der jeweiligen Tarifinformationen.

**VBB-Kartenfamilie:** Ein großer Erfolg war die zweisprachige VBB-Radwander- und Freizeitkarte „Oderbruch/Lebuser Land“ von VBB und Pietruska-Verlag, die 2004 in einer Auflage von 13.000 Exemplaren erschienen ist und 2008 (jetzt unter dem Titel „Märkisch-Oderland/Lebuser Land“) mit 12.000 Exemplaren in einer zweiten Auflage erneut herausgegeben wurde.

Es konnten in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte bei der grenzüberschreitenden Fahrgastinformation erreicht werden:

**INTERREG-IVC Projekt CAPRICE:** Dieses Projekt hat Beratungen und vergleichende Betrachtungen für Aufbau und Weiterentwicklung eines Verkehrsverbundes in Warschau, Vilnius und Bukarest zum Ziel. Beteiligt ist neben dem VBB auch STIF aus der Region Paris. Neben den konzeptionellen Arbeitspaketen, die sich u.a. mit Organisation und Finanzierung, Verkehrsplanung, Tarif und Vertrieb, Fahrgastinformation



## Transgraniczna informacja dla pasażerów

Aktualna i rzetelna informacja dla pasażerów stanowi istotne kryterium decyzji o wyborze środka komunikacji. Zasada ta obowiązuje zarówno na poziomie regionalnym, jak i międzynarodowym. Ponieważ udział komunikacji publicznej w przypadku przejazdów między Polską i Niemcami jest wyjątkowo mały, VBB stara się, w szczególności od momentu rozszerzenia Unii Europejskiej na wschód w roku 2004, o intensywniejszą ofertę transgranicznych informacji lub połączenia istniejących systemów i usług informacyjnych w jedną sieć. Wynikają z tego przede wszystkim dwa wyzwania:

**(1) Bariera językowa:** Znajomość języków obcych po obu stronach granicy jest ograniczona. Historycznie nie ma żadnej połączonej przestrzeni językowej i w związku z tym znajomość języka sąsiada jest ograniczona.

**(2) Różne formy organizacji transportu publicznego w Niemczech i w Polsce:** O ile VBB oferuje kompleksową informację dla całego obszaru, na którym działa, kompetencje odnoszące się również do informacji dla pasażerów są w Polsce bardzo różne: w miastach stopniowo powstają jednostki koordynujące (np. ZTM Warszawa, ZTM Poznań), których zadaniem jest również informacja dla podróżnych. W transporcie autobusowym w województwach lub regionach nie ma partnerów kontaktowych, spełniających taką funkcję. Władze wojewódzkie okazują dotychczas w związku ze swoim ograniczonym wpływem mało zaangażowania w poprawę sytuacji. W związku z tym elektroniczne systemy informacyjne istnieją w Polsce tylko w przypadku kolei (PKP Intercity i Przewozy Regionalne), jak również dla większych miast – w regionach są jak na razie dostępne jedynie informacje drukowane. Na skutek tych problemów kompetencyjnych różne próby zainicjowania wspólnej informacji elektronicznej o rozkładzie z województwem zachodniopomorskim oraz połączenia jej z systemem VBB w ramach wniosku INTERREG, niestety pozostają do dzisiaj bezskuteczne.

**Szczecin:** Już w roku 2004 VBB próbnie wprowadziło informacje o rozkładzie jazdy miasta Szczecina do swojej informacji i zaferowało polską wersję informacji o rozkładzie VBB. Projekt ten nie był jednak kontynuowany. Aktualizacja informacji o rozkładzie jazdy Szczecina nie przebiegała rzetelnie i wymagała dużego nakładu pracy manualnej. Integracja danych zakończyła się po około 2 latach. Od tego czasu prowadzone są starania pokonania bariery językowej

i zagwarantowania aktualności przez zazębianie istniejących systemów. Takie projekty, jak CAPRICE i e-Kom (patrz niżej) dają szansę pracy nad konkretnymi ulepszeniami.

Niezależnie od tego informacja o rozkładzie jazdy VBB zawiera wszelkie połączenia do Polski wraz z odpowiednią informacją taryfową.

**Zestaw map VBB:** Dużym sukcesem jest dwujęzyczna mapa rowerowa i turystyczna „Oderbruch/Lebuser Land” VBB i wydawnictwa Pietruska-Verlag, która ukazała się w roku 2004 w nakładzie 13 000 egzemplarzy i w roku 2008 (tym razem pod tytułem „Märkisch-Oderland/Lebuser Land”) została wydana ponownie w nakładzie 12 000 egzemplarzy.

W ostatnim czasie osiągnięte zostały istotne postępy, rozpoczęto ważne prace w dziedzinie transgranicznej informacji dla podróżnych:

**Projekt INTERREG IVC CAPRICE:** Celem projektu są konsultacje oraz porównania służące stworzeniu oraz dalszemu rozwojowi związków komunikacyjnych w Warszawie, Wilnie i Bukareszcie. Oprócz VBB bierze w nich udział również STIF z regionu paryskiego. Oprócz pakietów koncepcyjnych, odnoszących się do organizacji i finansowania, planowania ruchu, taryf i sprzedaży, informacji dla pasażerów oraz tematów energetycznych istnieje również praktyczny pakiet roboczy, w ramach którego dla ZTM Warszawa skonstruowana została elektroniczna informacja dla pasażerów, wykorzystująca system VBB. Jest ona za pośrednictwem sieci EU-Spirit połączona również z systemem VBB, dzięki czemu możliwa jest bezpośrednia informacja o połączeniach między VBB a Warszawą.

**Berliński projekt „e-Kom”, realizowany w ramach EFRE:** Projekt e-Kom, który jest wspierany przez kraj związkowy Berlin w ramach Partnerstwa Odry, stawia sobie za cel również połączenie systemów informacji. W pierwszej kolejności mają być połączone systemy informacji PKP i VBB, aby umożliwić bezpośrednią informację transgraniczną między dworcami polskimi i obszarem VBB. W dalszej fazie mają być włączone informacje o komunikacji miejskiej Poznania. Ponieważ informacje te są przede wszystkim przeznaczone dla polskich gości w Berlinie, planuje się włączenie zintegrowanej informacji do istniejących polskich stron internetowych lub usług mobilnych, aby podkreślić rolę publicznych środków komunikacji jako alternatywy

Routenpunkte	Datum	geplant	erwartet	Gleis	Linien	Bemerkungen
S+U Innsbrucker Platz (Berlin)	08.02.11	ab 14:13		2	 S42	Richtung: Ringbahn S 42 barrierefrei, Fahrradmitnahme möglich Provider: VBB Betreiber: S-Bahn Berlin GmbH
S Ostkreuz (Berlin)		an 14:33		12		
S Ostkreuz (Berlin)		ab 14:37		6	 S7	Richtung: S Charlottenburg (Berlin) barrierefrei, Fahrradmitnahme möglich Provider: VBB Betreiber: S-Bahn Berlin GmbH
S Ostbahnhof (Berlin)		an 14:41		11		
Berlin Ostbahnhof		ab 14:51		2	 45	Reservierungspflicht, Fahrradmitnahme reservierungspflichtig. Bei gleichzeitigem Fahrscheinkauf Reservierung im Preis enthalten, Bordrestaurant Provider: Deutsche Bahn
Warszawa Centralna		an 20:05				
Warszawa Centralna DW.CENTRALNY 10					 Fußweg	10 Min. Provider: ZTM
DW.CENTRALNY 10		ab 20:17			 Tram 16	Richtung: RATUSZOWA-ZOO 06 Rozklad wazny od 2010-11-15 Provider: ZTM
RONDO STARZYNSKIEGO 04		an 20:37				
RONDO STARZYNSKIEGO 04 WARSZAWA ZOO 02					 Fußweg	3 Min. Provider: ZTM
Dauer: 6:27						

Durchgehende Auskunft nach Warschau (Zoo) mit dem Zug ab Berlin (Innsbrucker Platz) – VBB-Fahrinfo.de  
 Połączenie bezpośrednie do Warszawy (Zoo) z Berlina (Innsbrucker Platz) – VBB-Fahrinfo.de

VBB

und Energiethemen beschäftigen, gibt es auch ein Praxisarbeitspaket, in dem für ZTM Warschau eine elektronische Fahrplanauskunft auf Basis des VBB-Systems aufgebaut wurde. Diese wird über das bestehende EU-Spirit-Netzwerk auch mit dem VBB-System verbunden sein, so dass durchgängige Auskünfte für VBB und Warschau möglich sind.








**EFRE-Projekt des Landes Berlin „e-Kom“:** Das Vorhaben e-Kom, das vom Land Berlin im Rahmen der Oderpartnerschaft gefördert wird, zielt ebenfalls auf eine Verknüpfung von Auskunftssystemen ab. So soll zunächst das Auskunftssystem der PKP mit dem des VBB verknüpft werden, um direkte grenzüberschreitende Informationen zwischen polnischen Bahnhöfen und dem VBB-Gebiet zu ermöglichen. In einem weiteren Schritt sollen dann Informationen vom Stadtverkehr Posen eingebunden werden. Da diese Informationen insbesondere auch polnische Besucher Berlins erreichen sollen, ist die Einbindung der integrierten Information in bestehende polnische Internetseiten bzw. mobile Dienste geplant, um öffentliche Verkehrsmittel stärker als bisher als Alternative zum Pkw ins Bewusstsein zu rücken. Das Projekt wurde im April 2010 formal bewilligt. Die Arbeiten haben begonnen und dauern bis ins Jahr 2012.

**INTERREG IVB-Projekt Rail Baltica Growth Corridor:** Dieses Vorhaben, das Anfang 2011 gestartet ist, soll weitere Verbesserungen bei der Vernetzung von Auskunftssystemen entlang des Korridors Berlin – Posen – Warschau – Baltikum – Helsinki bringen.

**Tourismuspartner:** Weitere Handlungsfelder betreffen die Verbesserung der Information für Besucher Berlins z. B. durch Zusammenarbeit mit der Berlin Tourismus & Kongress GmbH, der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH sowie den Tourismusverbänden in Brandenburg.

Der VBB ist zuversichtlich, dass es durch die beschriebenen Projekte und die Intensivierung der Kontakte zwischen VBB und den Institutionen in Deutschland und Polen in Verbindung mit der Verbesserung der Verkehrsangebote gelingen wird, auch die Information über Angebote und Fahrpreise weiter zu verbessern.

**INTER-Regio-Rail Projekt:** Im Rahmen des Inter-Regio-Rail Projektes wollen neun Projektpartner aus Deutschland, Polen, Tschechien und Italien mit Hilfe von Pilotprojekten exemplarisch zeigen, wie die zuständigen staatlichen Aufgabenträger des SPNV das Angebot verbessern können. Die Federführung liegt bei der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV). Der VBB beteiligt sich mit einem Teilprojekt mit dem Ziel, die grenzüberschreitenden Ausschreibungen nach Polen vorzubereiten und zu untersuchen, welche Anforderungen Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr erfüllen müssen. Außerdem soll die Möglichkeit der Bildung eines Fahrzeugpools gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern entlang der Deutsch-Polnischen-Grenze untersucht werden. Das Projekt wurde im April 2010 gestartet und wird bis März 2013 dauern.

Detailansicht			
<b>Potsdam, Nauener Tor → UNIWERSYTET 01</b>			
Ihr Reisebeginn ist am 11.05.11 um 13:38, Ihre Ankunft am Zielort ist um 20:27 Dauer 6:49			
13:38 ab	11.05.11	Potsdam, Nauener Tor	
 bus	Bus 639 Richtung S Potsdam Hbf	Provider: VBB; Betreiber: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH	
13:44 an ▲		Umstieg	S Potsdam Hbf
13:51 ab ▼		Gleis 4	
 kolej	RE1 Richtung Frankfurt (Oder), Bahnhof	Provider: VBB; Betreiber: DB Regio AG	
14:28 an ▲		Gleis 2	Umstieg
14:51 ab ▼		Gleis 2	S Ostbahnhof (Berlin)
 kolej	EC 45	Provider: DB	
20:05 an ▲		Warszawa Centralna	
20:10 ab ▼			
 Fußweg	Fußweg 10 Min., ca. 0 m	Provider: ZTM	
20:20 an		DW.CENTRALNY 18 	
20:20 ab ▼			
 bus	Bus 102 Richtung PKP OLSZYŃKA GROCHOWSKA 05	Rozkład ważny od 2011-02-17, kurs realizowany przez pojazd niskopodłogowy; Provider: ZTM	
20:27 an		UNIWERSYTET 01 	

Durchgehende Auskunft Potsdam (Nauener Tor) nach Warschau (Universität) – mit dem System von ZTM Warschau  
 Połączenie bezpośrednie z Poczdamu (Nauener Tor) do Warszawy (Uniwersytet) – informacje z systemu ZTM Warszawa

VBB

dla samochodu osobowego w stopniu większym, niż dotychczas. Projekt został formalnie zaaprobowany w kwietniu 2010 r. Prace już się rozpoczęły i potrwać do roku 2012.

**INTERREG IVB-Projekt Rail Baltica Growth Corridor:** To przedsięwzięcie, które rozpoczęło się na początku roku 2011 ma doprowadzić do dalszej poprawy integracji systemów informacji wzdłuż korytarza Berlin – Poznań – Warszawa – kraje nadbałtyckie – Helsinki.

**Partnerzy turystyczni:** Dalsze obszary działania odnoszą się do poprawy informacji dla odwiedzających Berlin, np. przez współpracę z Berlin Tourismus & Kongress GmbH oraz stowarzyszeniami turystycznymi w Brandenburgii.

Związek VBB jest przekonany, że dzięki opisanym projektom i intensyfikacji kontaktów między VBB i instytucjami w Niemczech i Polsce w powiązaniu z poprawą oferty komunikacyjnej uda się również dalsza poprawa informacji o ofertach i cenach podróży.

**Projekt INTER-Regio-Rail:** W ramach projektu Inter-Regio-Rail dziewięciu partnerów z Niemiec, Polski, Czech i Włoch chce za pomocą projektów pilotażowych zademonstrować, jak odpowiedzialne organy państwowe realizujące zadania transportu pasażerskiego mogą poprawiać ofertę komunikacyjną. Wiodącym partnerem projektu jest BAG-SPNV. VBB bierze udział w projekcie, którego celem jest przygotowywanie przetargów na usługi transportowe do Polski oraz sprawdzenie, jakie wymagania techniczne muszą spełniać pojazdy w komunikacji transgranicznej. Ponadto zbadana ma zostać możliwość stworzenia floty pojazdów z innymi przedsiębiorstwami transportowymi, działającymi wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Projekt został rozpoczęty w kwietniu 2010 r. i potrwa do marca 2013 r.



## Aussichten

### Dr. Eric Schweitzer

*Präsident der Industrie und Handelskammer zu Berlin*

*Der in Ipoh/Malaysia geborene Präsident der Berliner Industrie- und Handelskammer und Vater von zwei Kindern setzt sich für den Ausbau der Schienenverbindungen ein. Der Betriebswirt verweist auf die großen Chancen für alle Beteiligten, wenn die Bahnanbindungen zwischen Berlin-Brandenburg und Westpolen endlich das Niveau erreichen, wie die zwischen Berlin und Hamburg. Er sagt: „In einer globalisierten Welt werden wir wirtschaftliche Erfolge nur gemeinsam erzielen.“*

Die Europäische Union vernetzt sich zunehmend mit ihren neuen Mitgliedern, so auch mit unseren polnischen Nachbarn. Straßen wurden gebaut und grenzübergreifende Unternehmensnetzwerke geschaffen, nur der Schienenverkehr zwischen beiden Staaten konnte bis dato kaum profitieren. So benötigt der Reisende heute von Berlin bis ins 300 km Luftlinie entfernte Breslau fast sechs Stunden, in den 1930er Jahren dauerte diese Reise mit dem „Fliegenden Schlesier“ rund zweieinhalb Stunden. Im Norden steht es kaum besser: Stettin – der ehemalige „Hafen“ Berlins – ist nur über eine unzureichend ausgebaut und teils nicht elektrifizierte Strecke angebunden. Aber es gibt auch Positives zu berichten: So nimmt der Regionalverkehr auf der sogenannten Ostbahn – wo man heute wieder mit einem Fahrschein von Berlin in das polnische Gorzów Wlkp. reisen kann – stetig zu.

Eine bessere Schienenanbindung der Metropolregion Berlin-Brandenburg an die polnischen Wirtschaftszentren ist ein wichtiger Standortfaktor und deshalb dringend geboten. Das Güterverkehrsaufkommen wird in den kommenden Jahren weiter ansteigen, mit ihm der Verkehr von und nach Stettin, West- und Südwest-Polen. Getrieben wird diese Entwicklung unter anderem auch vom Anwachsen der in den norddeutschen Häfen umgeschlagenen Mengen und dem daraus resultierenden Hinterlandverkehr. Hier liegt für die Region Berlin-Brandenburg eine einmalige Chance, die Rolle als führender Logistikstandort auszubauen, auch im Hinblick auf den weiterführenden Verkehr in den Wachstumsmarkt Russland, der über die durch Polen verlaufenden Korridore abgewickelt wird. Schon jetzt sind die Berliner Exporte von Januar bis November 2010 im Verhältnis zum Vergleichszeitraum 2009 um ganze 54 Prozent gestiegen. Die Zahlen belegen: Der Wirtschaftsverkehr zwischen Berlin und Polen nimmt stetig zu.



IHK Berlin

Nicht zu vernachlässigen sind auch die positiven Auswirkungen einer stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf den Verkehrsträger Schiene, sowohl im Hinblick auf eine Entlastung des Straßennetzes als auch auf eine Reduktion der mit dem Straßenverkehr verbundenen Emissionen. Aber nicht nur Güter, auch Menschen würden von einer schnellen und leistungsfähigen Bahnverbindung aus dem westpolnischen Raum zum neuen Luftfahrtdrehkreuz der Region – dem Flughafen Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ – profitieren. Es könnten zukünftig bis zu 2,5 Mio. Fluggäste im Jahr von dort kommen. Dies wird nur dann gelingen, wenn die Bahnanbindung nach Berlin-Brandenburg entsprechend kundenfreundlich ausgebaut wird. Schnelle Bahnverbindungen stiften besonders den Unternehmen in der Region Nutzen, ist es doch seit Mai 2011 erstmalig polnischen Arbeitskräften gestattet, sich uneingeschränkt auf dem deutschen Arbeitsmarkt zu betätigen. Sie können einen wertvollen Beitrag leisten, dem teils akuten Fachkräftemangel Einhalt zu gebieten. Schließlich würde auch der Tourismus nicht unwesentlich profitieren – und zwar auf beiden Seiten. Polnische Touristen könnten schneller und entspannter in die Hauptstadtregion gelangen und Berlinern erschlossen sich Urlaubsgebiete in Polen besser – wie das zu einem attraktiven Skigebiet avancierte Riesengebirge.

Insgesamt gesehen ist die Verbesserung der Schienenverbindungen nach Polen eine Zukunftsinvestition und es liegt auf der Hand, jetzt endlich auch die Verkehrsanbindung dem gewachsenen Verkehrsaufkommen anzupassen.

## Perspektywy

### Dr Eric Schweitzer

*Prezydent Izby Przemysłowo-Handlowej w Berlinie*

*Urodzony w Ipoh/Malezja prezes Berlińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, specjalista ekonomiki przedsiębiorstw i ojciec dwojga dzieci, angażuje się w rozbudowę połączeń szynowych. Wskazuje on na duże szanse dla wszystkich zaangażowanych stron, gdy połączenia kolejowe między Berlinem-Brandenburgią i zachodnią Polską osiągną w końcu taki poziom, jak między Berlinem i Hamburgiem. Mówi: „W globalnym świecie sukcesy gospodarcze osiągniemy tylko wspólnie.”*

Unia Europejska integruje się stopniowo ze swymi nowymi członkami, w tym również z naszymi polskimi sąsiadami. Zbudowano drogi i stworzono transgraniczne sieci przedsiębiorstw, a tylko komunikacja kolejowa między oboma państwami niewiele na tym skorzystała. I tak podróżny z Berlina do oddalonego w linii prostej o 300 km Wrocławia potrzebuje około 6 godzin, w latach trzydziestych ubiegłego wieku podróż „Latającym Ślązakiem” trwała około 2,5 godzin. Na północy jest niewiele lepiej: Szczecin – był „port” Berlina – jest dostępny tylko za pośrednictwem niewystarczająco rozbudowanej i częściowo niezelektryfikowanej trasy. Ale należy też wspomnieć o pozytywach: zwiększa się komunikacja regionalna w ramach tzw. „Kolei Wschodniej” – gdzie znów można z jednym biletem przejechać z Berlina do Gorzowa Wlkp.

Lepsze połączenia szynowe regionu metropolitalnego Berlin-Brandenburgia z polskimi centrami gospodarczymi są ważnym czynnikiem rozwoju i dlatego też są nakazem chwili. Ilość transportowanych towarów będzie w nadchodzących latach ciągle wzrastać, a z nią również komunikacja do i ze Szczecina oraz Polski zachodniej i południowo-zachodniej. Impulsem dla tego rozwoju będzie między innymi także wzrost ilości towarów przeladowywanych w portach północnoniemieckich i wynikający stąd handel regionalny. Region Berlin-Brandenburgia ma wyjątkową szansę zwiększenia swojej roli wiodącego centrum logistycznego, również w odniesieniu do ruchu towarów i pasażerów w kierunku rosnącego rynku rosyjskiego, który będzie się odbywał w przebiegających przez Polskę korytarzach. Już teraz eksport z Berlina od stycznia do listopada 2010 r. w stosunku do porównywalnego okresu roku 2009 wzrósł aż o 54 %. Liczby są dowodem na to, że wymiana gospodarcza między Berlinem i Polską stale rośnie.

Nie należy również zapominać o pozytywnych skutkach przeniesienia większej ilości transportu towarowego na tory, co będzie stanowiło odciążenie sieci dróg, ale też doprowadzi do obniżenia emisji związanych z ruchem drogowym. Ale nie tylko towary, również ludzie mogliby odnieść korzyści z szybkiego i sprawnego połączenia kolejowego z obszarem zachodniej Polski do nowego centrum komunikacji lotniczej w regionie – portu lotniczego Berlin-Brandenburgia BER im. Willy Brandta. Mogłoby z niego korzystać do 2,5 mln pasażerów rocznie przybywających z tego regionu. Uda się to tylko wtedy, kiedy połączenie kolejowe do portu lotniczego zostanie rozbudowane w sposób uwzględniający potrzeby klienta. Szybkie połączenia kolejowe przyniosą korzyści przede wszystkim przedsiębiorstwom, mającym swoje zakłady w regionie, bo przecież od maja 2011 r. po raz pierwszy polscy pracownicy mają prawo do nieograniczonego poszukiwania pracy na niemieckim rynku. Mogą oni przyczynić się do ograniczenia w pewnych branżach ostrego braku fachowej siły roboczej. Również turystyka mogłaby odnieść znaczące korzyści – i to po obu stronach. Polscy turyści mogliby szybciej i bez większych problemów dostać się do regionu stołecznego, a Berlińczycy mogliby łatwiej korzystać z regionów urlopowych w Polsce – jak np. atrakcyjnego regionu narciarskiego w Karkonoszach.

Ogólnie mówiąc, poprawa połączeń szynowych do Polski jest inwestycją w przyszłość i wyraźnie widać, że konieczne jest również dostosowanie połączeń komunikacyjnych do zwiększonych potrzeb odbiorców.

## Polen und Deutschland – Wirtschaftspartner in Europa

### Dr. Marek Prawda

*Botschafter der Republik Polen*

*Der in Kielce, Polen, geborene und promovierte Soziologe und Wirtschaftswissenschaftler studierte in Leipzig, Hamburg und Warschau. Nach verschiedenen leitenden Funktionen in Deutschland und Polen wirkte der Vater zweier Töchter als Botschafter Polens im Königreich Schweden, bevor er 2006 Botschafter in der Bundesrepublik wurde.*

In den letzten 20 Jahren hat die polnische Wirtschaft einen Weg von der Transformation zur Modernisierung zurückgelegt, dessen symbolische Momente im ökonomischen Sinne die Beitritte zur OECD (1996), zur EU (2004) und zur Schengen-Zone (2007) waren. Schritt für Schritt wurden so die Rahmenbedingungen für die Intensivierung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Polen und Deutschland liberalisiert, so dass die Potenziale beider Volkswirtschaften immer vollständiger genutzt werden konnten. Heute sind beide Volkswirtschaften eng miteinander verflochten, und eine gute konjunkturelle Entwicklung in einem der beiden Staaten gibt auch dem jeweiligen Partner jedes Mal einen positiven ökonomischen Impuls.

Seit 1990 war und ist Deutschland unverändert Polens größter Handelspartner. Zu Beginn der Transformation löste Deutschland mit einem Anteil am gegenseitigen Handel auf einem Niveau von leicht über 20 Prozent Russland in der Rolle des Haupthandelspartners ab. Auch heute (laut Daten von 2010) ist Deutschland mit einem Anteil von 24 Prozent unser Handelspartner Nr. 1. In den letzten 20 Jahren hat sich das Niveau der Handelsumsätze mehr als 14 Mal erhöht und beträgt nun rund 60 Mrd. Euro. Polen hat Russland als Deutschlands zehntgrößter Handelspartner abgelöst. Das Gros der polnischen Exporte nach Deutschland entfällt auf Maschinen und Anlagen der Elektromaschinenindustrie, Automobile und Automobilteile, Eisen und Stahl sowie Möbel. Auf diese Warengruppen entfallen rund 60 Prozent der Exporte nach Deutschland.

Deutsche waren seit 1995 lebhaft an Investitionen in die polnische Wirtschaft in Form von ausländischen Direktinvestitionen interessiert. Eine besondere Rolle spielen sie in Polen in der Automobil- und Bauindustrie, im Finanz- und Versicherungssektor, in der elektromechanischen und der chemischen Industrie sowie im Handel und der Lebensmittelverarbeitung. Seit dem vergangenen Jahr beobachten wir eine deutliche Zunahme beim Interesse des polnischen Kapi-

tals an einer Investition in Deutschland. Wir hoffen, dass die endgültige Aufhebung aller Beschränkungen im Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt einen wichtigen Impuls für polnische Firmen in diesem Bereich bedeuten wird.

Die Öffnung des deutschen Arbeitsmarkts am 1. Mai 2011 war der letzte Akt der Beseitigung bisheriger Barrieren und wird beiden Volkswirtschaften nützen.

Dank den Erfolgen der Transformation hat sich Polen zu einem Partner entwickelt, der in Ländern, die auf eine Kultur der Stabilität Wert legen, gut angesehen ist und sein Image auf internationaler Ebene grundlegend verändert hat. Das äußerte sich auch im Verhältnis zur Bundesregierung – die Treffen im Rahmen des sogenannten Weimarer Dreiecks wurden reaktiviert, und die Zusammenarbeit der Wirtschafts-, Finanz- und Arbeitsminister Polens und Deutschlands verläuft harmonisch. Regelmäßig finden Regierungskonsultationen statt, bei denen die wichtigsten Probleme der bilateralen Zusammenarbeit besprochen werden. Die nächste Herausforderung, vor der die Regierung steht, ist der Beitritt zur Eurozone.

Ein gewisses Problem für die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Polen und Deutschland ist das unzureichende Entwicklungsniveau der Transportinfrastruktur zwischen unseren beiden Ländern. Das gilt insbesondere für den Straßen- und den Schienentransport. Früher traten Probleme mit der unzulänglichen Zahl der Grenzübergänge auf, die mit Polens Beitritt zur Schengen-Zone weggefallen sind. Die noch bestehenden Defizite erschweren eine vollständige Nutzung des Potenzials unserer Zusammenarbeit.

Die polnische Wirtschaft unterliegt einer dynamischen Modernisierung. Ein Beleg dafür ist, wie schnell Rückstände gemessen am Bruttoinlandsprodukt pro Kopf aufgeholt wurden. Im Laufe der letzten 10 Jahre ist dessen Niveau im Vergleich zum EU-27-Durchschnitt um fast 20 Prozentpunkte gestiegen. Der Abstand in der Entwicklung zwischen unseren Ländern verringert sich somit systematisch.



## Polska i Niemcy – partnerzy gospodarczy w Europie



Stephan Wilke

### Dr Marek Prawda

*Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej*

*Urodzony w Kielcach doktor socjologii i ekonomista studiował w Lipsku, Hamburgu oraz Warszawie. Po sprawowaniu wielu funkcji kierowniczych w Polsce i Niemczech, przed powołaniem w roku 2006 na ambasadora RP w Republice Federalnej Niemiec, pełnił funkcję ambasadora RP w Szwecji.*

Przez ostatnich 20 lat gospodarka polska przeszła drogę od transformacji do modernizacji, której symbolicznymi momentami w sensie gospodarczym było przystąpienie do OECD (1996), do UE (2004) oraz do strefy Schengen (2007). W ten sposób ramy dla intensyfikacji współpracy gospodarczej Polska-Niemcy były stopniowo liberalizowane, pozwalając na coraz pełniejsze wykorzystanie wzajemnych potencjałów gospodarek narodowych. Dziś obie gospodarki są wzajemnie mocno powiązane, a dobry rozwój koniunktury gospodarczej w obu państwach jest każdorazowo pozytywnym impulsem gospodarczym dla partnera.

Począwszy od 1990 r. Niemcy stały się i niezmiennie pozostają najważniejszym partnerem handlowym Polski. Na początku transformacji Niemcy zastąpiły ZSRR w roli głównego partnera handlowego z udziałem we wzajemnym handlu na poziomie nieoprzewyższającym 20%. Również i dziś (dane 2010 r.) Niemcy z udziałem na poziomie 24% są naszym partnerem handlowym nr 1. Przez ostatnich 20 lat poziom obrotów handlowych zwiększył się ponad 14 razy i wynosi około 60 mld Euro. Polska zastąpiła miejsce Rosji jako partner handlowy nr 10 Niemiec. Gros polskiego eksportu do

Niemiec przypada na maszyny i urządzenia przemysłu elektromaszynowego, samochody i części samochodowe, żelazo i stal oraz meble. Na te grupy towarowe przypada około 60% eksportu do Niemiec.

Niemcy żywo zainteresowali się inwestowaniem w polską gospodarkę w formie zagranicznych inwestycji bezpośrednich począwszy od 1995 roku. Odgrywają w Polsce szczególną rolę w przemyśle samochodowym, budowlanym, sektorze finansowym i ubezpieczeniowym, przemyśle elektromechanicznym, chemicznym i handlu oraz przetwórstwie spożywczym. Począwszy od zeszłego roku obserwujemy znaczny wzrost zainteresowania polskiego kapitału inwestowaniem w Niemczech. Wyrażamy nadzieję, że ostateczne zniesienie wszelkich ograniczeń w dostępie do niemieckiego rynku pracy będzie poważnym impulsem dla polskich firm w tym zakresie.

Otwarcie niemieckiego rynku pracy 1 maja 2011 r. było ostatnim aktem liberalizacji dotychczasowych barier i będzie dobrze służyć obu gospodarkom narodowym.

Dzięki osiągnięciom transformacji Polska stała się dobrze postrzeganym partnerem dla krajów ceniących kulturę stabilności i zdecydowanie zmieniła swój image na arenie międzynarodowej. Znalazło to wyraz w stosunkach z rządem RFN – reaktywowano spotkania w ramach tzw. Trójkąta Weimarskiego, harmonijnie przebiega współpraca ministrów gospodarki, finansów, pracy Polski i Niemiec. Regularnie odbywają się konsultacje międzyrządowe, na których omawiane są najważniejsze problemy dotyczące wzajemnej współpracy. Kolejnym wyzwaniem stojącym przed rządem jest przystąpienie do strefy euro.

Pewnym problemem współpracy gospodarczej pomiędzy Polską a Niemcami jest niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury transportowej pomiędzy naszymi krajami. Dotyczy to szczególnie transportu drogowego oraz kolejowego. Wcześniej występowały problemy z niedostateczną liczbą istniejących przejść granicznych, które zaniknęły wraz z wejściem Polski do strefy Schengen. Panujące niedostatki utrudniają pełne wykorzystanie potencjału naszej współpracy.

Polska gospodarka ulega dynamicznej modernizacji. Dowodem tego jest szybkie odrabianie zaległości mierzone poziomem PKB per capita. W ciągu ostatnich 10 lat jego poziom w odniesieniu do UE-27 uległ wzrostowi o prawie 20 punktów procentowych. Dystans rozwojowy pomiędzy naszymi krajami ulega zatem systematycznemu zmniejszaniu.

## Exkurs: Bedeutung und Entwicklungsperspektiven des deutsch-polnischen Güterverkehrs auf der Schiene

Berlin und Brandenburg liegen an der Schnittstelle wichtiger europäischer Ost-West- und Nord-Süd-Magistralen und zählen zu den führenden Logistikstandorten Deutschlands. Durch den Beitritt Polens zur Europäischen Union und dem Schengen-Raum hat sich die Lagegunst beider Bundesländer sowie des deutsch-polnischen Grenzraumes im europäischen Wirtschaftsraum stark verbessert. Damit ging ein deutlicher Zuwachs des Güterverkehrs einher.

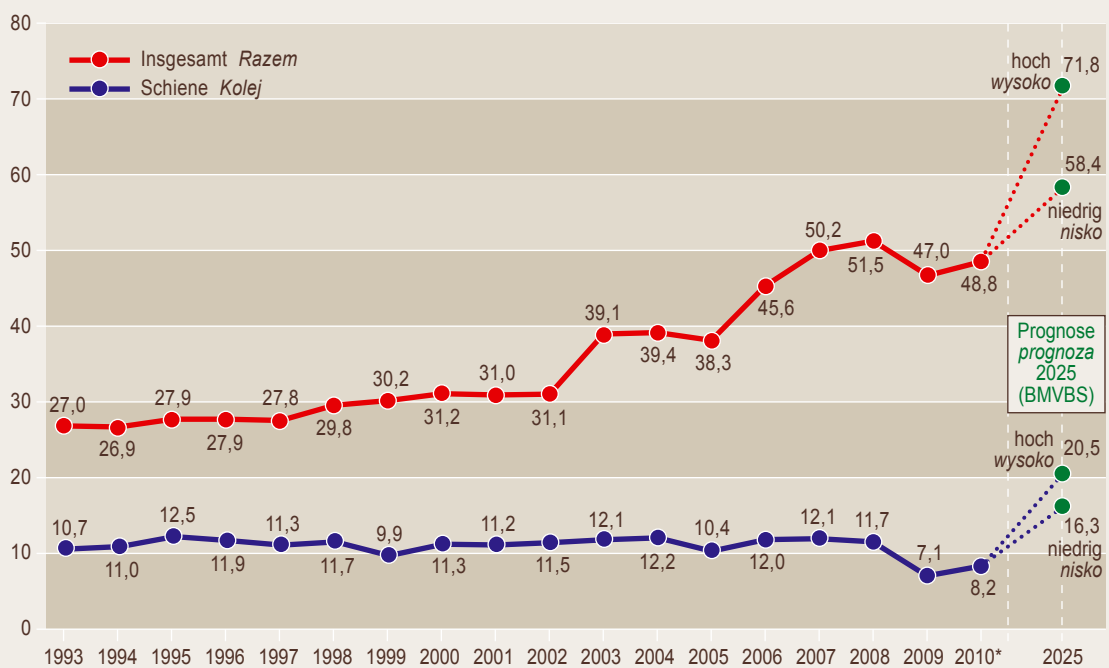
Die Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs beruhen vor allem auf dem lückenlosen Straßennetz, den sich verändernden Strukturen des Ladungsaufkommens von Massengütern hin zu Halb- und Fertigprodukten sowie der großen Flexibilität bei der Anpassung an sich ändernde Strukturen.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn werden nach wie vor durch den relativ schlechten Ausbauzustand des West-Ost-Schienenetzes und Systembrüche an den Staatsgrenzen eingeschränkt. Die Wirtschaftskrise hat darüber hinaus in den Jahren 2008 und 2009 zu einem drastischen Rückgang des Schienengüterverkehrs von und nach Polen geführt. Im Jahr 2010 hatte sich das Aufkommen wieder deut-

lich stabilisiert, wobei die Werte aus der Zeit vor der Wirtschaftskrise noch nicht wieder erreicht werden. Besonders starken Anteil am erneuten Wachstum haben neben den Montanverkehren die Chemische Industrie und der kombinierte Verkehr, insbesondere auch im Seehafenhinterlandverkehr. Dies zeigt deutlich, dass die Eisenbahn nicht nur für Massengüter interessant ist. Die Schiene wird vom weiteren Verkehrswachstum aber nur dann profitieren, wenn die dazu notwendigen Rahmenbedingungen (weiterer Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und leistungsfähiger Terminals für den kombinierten Verkehr sowie ausreichende Netzkapazitäten insbesondere auf den Güterverkehrskorridoren) verbessert werden und die Angebote des Schienengüterverkehrs damit zeitlich und preislich konkurrenzfähig zur Straße sind.

Damit kann ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn und somit zur Entlastung der Straßen in Deutschland und Polen geleistet werden. Darüber hinaus kommen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenetzes in den meisten Fällen auch dem Schienenpersonenverkehr und letztlich den Wirtschaftsstandorten Westpolen und Berlin-Brandenburg zugute.

Deutsch-polnischer Güterverkehr in Millionen Tonnen  
Niemiecko-polski transport towarowy (mln t)



\*Gesamtverkehr 2010: vorläufiger Wert

\*Transport ogólnie w 2010r: dane tymczasowe

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Bundesamtes für Güterverkehr

Źródło: Własna prezentacja danych Federalnego Urzędu Transportu Towarowego

## Dodatek: Możliwości i efekty dla transportu towarowego



Der EC „Wawel“ fährt heute zwischen Kraków, Katowice, Breslau, Berlin und Hamburg, allerdings in keiner marktgerechten Zeit. Durch die Unzulänglichkeiten des Schienenangebotes nutzen viele Kunden die Flugangebote.

Eike Arnold

EC „Wawel“ w chwili obecnej przejeżdża przez Kraków, Katowice, Wrocław, Berlin, Hamburg niestety w czasie nie odpowiadającym wymogom rynku. Poprzez niedostateczne oferty połączeń kolejowych wielu klientów korzysta z ofert przelotu samolotem.

Berlin i Brandenburgia leżą na przecięciu ważnych europejskich magistrali Wschód-Zachód i Północ-Południe i należą do wiodących centrów logistycznych Niemiec. Dzięki przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i obszaru Schengen położenie obu krajów związkowych, jak również niemiecko-polskiego regionu granicznego w ramach europejskiej przestrzeni gospodarczej stało się jeszcze bardziej korzystne. Idzie za tym również znaczący wzrost transportu towarowego.

Wzrost udziału transportu drogowego udaje się przede wszystkim dzięki pełnej sieci dróg, strukturze ładunków, która odchodzi od towarów masowych w kierunku półproduktów i gotowych produktów, jak również dużej elastyczności w dopasowaniu do zmieniających się struktur.

Możliwości rozwoju kolei ograniczane są nadal przez dość słaby stan sieci kolejowej z Zachodu na Wschód oraz przerwy w systemie na granicach państwowych. Kryzys gospodarczy doprowadził ponadto w latach 2008 i 2009 do drastycznego spadku kolejowego transportu towarów z i do Polski. W roku 2010 ilość transportowanych towarów ponownie się ustabilizowała, ale nie osiągnęła jeszcze wartości sprzed kryzysu gospodarczego. Szczególnie duży udział w ponownym wzroście ma – oprócz transportu surowców kopalnych przemysł chemiczny i transport powiązany, w szczególności transport z portów morskich w głąb lądu. Pokazuje to wyraźnie, że kolej jest interesująca nie tylko pod kątem towarów masowych. Kolej będzie jednak korzystać z dalszego wzrostu transportu tylko

wtedy, gdy poprawione zostaną konieczne warunki ramowe (dalsza rozbudowa infrastruktury kolejowej i sprawnych terminali dla transportu powiązanego oraz wystarczająca przepustowość, w szczególności w korytarzach transportu towarowego), a dzięki temu oferta transportu kolejowego stanie się pod względem czasu i cen konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego.



Michał Grobelny

Może to istotnie przyczynić się do poprawienia konkurencyjności kolei i odciążenia niemieckich i polskich dróg. Ponadto działania służące poprawie sieci kolejowej w większości przypadków stanowią korzyść dla kolejowego transportu pasażerów i w ostatecznym rachunku służą rozwojowi ekonomicznemu Polski zachodniej jak i Brandenburgii i Berlina.



## Wissenschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

**Zusammenfassung der Studie der Universität Stettin: „Wirtschaftswachstum in den an Polen grenzenden deutschen Bundesländern, insbesondere in der Region Berlin-Brandenburg, und den westpolnischen Wojewodschaften (Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Wielkopolskie). Ein perspektivischer Vergleich von Weiter- und Ausbau der Schienenverkehrsverbindungen zwischen beiden Ländern und bei der Beibehaltung des Status quo bzw. der weiteren Verminderung der Schienenverkehrsangebote.“**

Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor, um die Regionen Berlin-Brandenburg und Westpolen wirtschaftlich zu beleben. Er trägt zur Leistungssteigerung in den Wirtschaftsbereichen bei, in denen die Eisenbahnleistungen direkt in Anspruch genommen werden. Die Dank des effektiveren Transports bzw. Beförderung eingesparten Kosten können für andere wirtschaftliche Aktivitäten genutzt werden. Alternativ können bei dem vorhandenen Beschäftigten- und Kapitalpotenzial im Verkehr mehr Güter und Personen befördert werden. Ein gut ausgebautes Infrastruktur- und Verbindungsnetz erleichtert den Zugang zu Lieferanten und Abnehmern, wodurch auch neue Absatzmärkte gewonnen und Wirtschaftszweige, die eine gut vernetzte Verkehrsinfrastruktur benötigen, (u. a. die Tourismusbranche) begünstigt werden können. Auch durch eine effizientere Nutzung des Arbeitspotenzials wird die Wirtschaft positiv beeinflusst. Dank einer höheren Mobilität der Arbeitskräfte kann von dem Arbeitgeber eine effizientere Allokation der



Arbeitskapazitäten erreicht werden. Diese positiven Effekte gelten sowohl für Westpolen, als auch für Berlin-Brandenburg.

Auch die Aufnahme einer Berufstätigkeit an einem anderen Ort wird infolge der Infrastrukturentfaltung immer mehr rentabel. Mit einer gut ausgebauten Infrastruktur werden Kosten, die gewöhnlich mit der Aufnahme einer Erwerbstätigkeit zusammenhängen, reduziert. Sowohl die Arbeitssuche an sich, wie auch die Anfahrtszeiten zur Arbeit kosten weniger.

Wie wichtig der Eisenbahnverkehr ist, davon zeugen mehrere Dokumente zur Strategie und Planung, die sowohl auf EU-Ebene (Lissabon Strategie) als auch jeweils durch Polen und durch die Bundesrepublik erarbeitet wurden. Hier wird auf die Notwendigkeit einer Umstrukturierung und Wiederbelebung der Bahnverbindungen hingewiesen, da Güter- und Personenverkehr auf der Schiene seit Jahren zu Gunsten des Straßentransports einer Marginalisierung unterworfen war. Dies hängt mit der Idee zusammen, den Transport ausgewogen zu gestalten, der hauptsächlich auf umweltfreundliche Beförderungslösungen wie auch auf die Sicherung eines effektiven gemeinsamen Marktes setzt.

Hauptdaten und Ergebnisse der Analyse							
Einzel	Einheit	Bahnanbindungen Berlin mit:					Zusammen
		Stettin	Gorzów Wlkp.	Zielona Góra	Posen	Breslau	
<b>Investitionskosten, darunter</b>							
■ Modernisierung der Schienenwege	Td. EUR	35.755	0	47.064	0	121.220	204.038
■ Bestand an Schienenfahrzeugen	Td. EUR	10.000	24.000	0	12.000	12.000	58.000
<b>Analysenergebnisse:</b>							
■ ENPV*	Td. EUR	20.131	5.464	-15.949	52.172	16.469	78.286
■ ERR*	%	7,24%	7,38%	1,98%	17,39%	4,73%	6,31%
■ B/C*	-	1,37	1,21	0,67	2,02	1,11	1,22
■ der herbeigeführte BIP* Anstieg	Td. EUR	41.466	28.800	56.476	9.360	117.864	253.966
■ Beschäftigung indirekt	Personenjahre	237	125	244	62	691	1.360
■ Beschäftigung direkt	Personen	7	3	7	16	19	52

\*siehe Abkürzungsverzeichnis

## Analiza naukowa kosztów i korzyści

**Streszczenie wyników analizy przeprowadzonej przez Uniwersytet Szczeciński: Wzrost gospodarczy na terenie graniczących z Polską niemieckich landów, przede wszystkim regionu Berlina-Brandenburgii oraz zachodnich województw polskich (Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Wielkopolskie). Perspektywiczne porównanie w przypadku dalszej budowy oraz rozbudowy dróg kolejowych pomiędzy obydwojoma krajami oraz w przypadku zachowania statusu quo względnie dalszej redukcji połączeń kolejowych.**

Rozwój infrastruktury kolejowej jest istotnym czynnikiem prowadzącym do ożywienia gospodarczego regionów, na terenie których się dokonuje. Rozwój infrastruktury, zwiększa produktywność sektorów, które bezpośrednio z niej korzystają. Zasoby zaoszczędzone na transporcie można wykorzystać w innych rodzajach działalności gospodarczej. Alternatywnie, przy danym zatrudnieniu i zasobach kapitału używanych w transporcie, można przewieźć więcej dóbr i ludzi. Dobrze skomunikowana siatka połączeń usprawnia dostęp do bazy dostawców i odbiorców, przez co możliwe jest zdobywanie nowych rynków zbytu, jak i rozwój dziedzin gospodarki korzystających z rozwiniętej infrastruktury transportowej (m.in. turystyki). Kolejnym czynnikiem wpływającym pozytywnie na gospodarkę, jest wyższa efektywność wykorzystania zasobów siły roboczej. Dzięki wyższej mobilności pracowników możliwe jest lepsze alokowanie ich potencjału przez pracodawców. Efekty te obowiązują zarówno dla Polski zachodniej jak i regionu Berlina-Brandenburgii.

Dzięki rozwojowi infrastruktury rośnie opłacalność podejmowania pracy zawodowej. Dobra infrastruktura obniża niektóre koszty związane z podjęciem pracy. Tańsze staje się zarówno poszukiwanie pracy, jak i sam dojazd do niej.

O istotności transportu kolejowego świadczą liczne dokumenty strategiczne oraz planistyczne, sporządzone zarówno na szczeblu Unii Europejskiej (Strategia Lizbońska), jak również Polski i Niemiec. Wskazują one na konieczność rewitalizacji kolei, której wykorzystanie w przewozach osobowych i towarowych ulegało od wielu lat marginalizacji na rzecz transportu drogowego. Wiąże się to z ideą tworzenia zrównoważonego transportu, stawiającego w głównej mierze na proekologiczne gałęzie transportu oraz zapewnienie sprawnego i efektywnego funkcjonowania wspólnego rynku.

W ramach przedmiotowego opracowania, analizie poddano możliwość utworzenia bezpośrednich połączeń kolejowych między Berlinem a polskimi miastami – stolicami województw sąsiadujących z Niemcami (Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Poznań, Zielona Góra, Wrocław) oraz ich potencjalny wpływ na wzrost gospodarczy poszczególnych regionów. Analiza stanu infrastruktury poszczególnych linii kolejowych, wskazała na konieczność przeprowadzenia pewnych inwestycji i modernizacji na odcinkach tras między Berlinem a Szczecinem, Wrocławiem i Zieloną Górą oraz konieczności zakupu taboru do obsługi niektórych linii. Inwestycje w tabor powinny zostać dokonane na liniach łączących Berlin ze Szczecinem, Gorzowem Wielkopolskim, Poznaniem i Wrocławiem.

Podstawowe dane i wyniki analizy							
Wyszczególnienie	Jednostka	Połączenia Berlina z:					Suma
		Szczecin	Gorzów Wlkp.	Zielona Góra	Poznań	Wrocław	
<b>Koszty inwestycyjne, w tym:</b>							
■ modernizacja torów	tys EUR	35 755	0	47 064	0	121 220	204 038
■ tabor	tys EUR	10 000	24 000	0	12 000	12 000	58 000
<b>Wyniki analizy:</b>							
■ ENPV*	tys EUR	20 131	5 464	-15 949	52 172	16 469	78 286
■ ERR*	%	7,24%	7,38%	1,98%	17,39%	4,73%	6,31%
■ B/C*	-	1,37	1,21	0,67	2,02	1,11	1,22
■ wywołany wzrost PKB*	tys EUR	41 466	28 800	56 476	9 360	117 864	253 966
■ zatrudnienie pośrednie	osobolata	237	125	244	62	691	1 360
■ zatrudnienie bezpośrednie	osoby	7	3	7	16	19	52

\*patrz spis skrótów

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde die Möglichkeit direkter Bahnverbindungen zwischen Berlin und den polnischen Städten – den Hauptstädten der an Deutschland grenzenden Wojewodschaften (Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Poznań, Zielona Góra, Wrocław) einer Analyse unterzogen. Untersucht wurde auch der mögliche Einfluss der Bahnverbindungen und des Schienenverkehrsangebots auf das Wirtschaftswachstum in den einzelnen Regionen. Aus der Infrastruktur-Analyse einzelner Bahnstrecken geht hervor, dass bestimmte Investitionen und Modernisierung der Schienenstrecken insbesondere zwischen Berlin und Stettin und Breslau aber auch Zielona Góra notwendig sind. Ebenso muss der Bestand an Schienenfahrzeugen zur Bedienung einzelner Strecken erweitert werden. Fahrzeuginvestitionen wären an den Strecken zwischen Berlin und Stettin, Gorzów Wielkopolski, Posen und Breslau nötig.

Ein wichtiger Faktor, der sich auf eine hohe Anzahl der in der Region beförderten Passagiere auswirken wird, ist die Entstehung des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg International (BER), der auch Interkontinentalflüge bedienen wird. Vor diesem Hintergrund ist mit einem erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen bei Reisenden aus den grenznahen Regionen Polens fest zu rechnen. Schon heute wird die Anzahl der polnischen Fluggäste, die die Berliner Airports in Anspruch nehmen, auf ca. zwei Mio. jährlich geschätzt. Allerdings nutzen diese derzeit vorrangig den Pkw. Die Autoren der Studie sind der Überzeugung, dass eine qualitative Verbesserung der Bahnverbindungen (Verkürzung der Fahrtzeiten, häufigeres Angebot, moderne Eisenbahnwagen) ohnehin zur steigenden Nachfrage bei den Fahrgästen führen wird. Die deutsche Seite hat sich zudem zum festen Ziel gesetzt, dass mit den Schienenstrecken aus Stettin, Posen, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski und Breslau zum BER der neue Großflughafen möglichst direkt erreichbar ist. Darüber hinaus sollen die zwischen Breslau und Berlin verkehrenden Züge einen direkten Halt am BER bekommen.

Zur Bewertung der einzelnen Investitionsprojekte wurden vorab Merkmale zu Investitionsaufwand und erhofftem Mehrwert (verkürzte Fahrtzeiten, erhöhtes Angebot, Reduktion von externen Transportkosten wie auch eine geringere Fahrzeugabnutzung) bestimmt. Zu den weiteren Vorteilen, die auf Schaffung von direkten Bahnverbindungen zurückzuführen sind, gehören Anstieg der Beschäftigtenanzahl wie auch eine positive Veränderungsrate des Bruttoinlandsproduktes (BIP), mit dem Keynes Multiplikator ermittelt. Die Analyseergebnisse wurden in der Tabelle zusammengefasst.

Vier unter den fünf analysierten Investitionen (mit Ausnahme des Projektes auf der Strecke zwischen Berlin und Zielona Góra) weisen einen positiven Nettobarwert (ENPV) auf. Damit sind auch Investitionen in Infrastruktur und Bestand der Schienenfahrzeuge wirtschaftlich begründet, wodurch auch die Qualität der Bahnverbindungen eine Verbesserung erfährt. Gleichzeitig deuten die Ergebnisse der Analyse darauf hin, dass bei den Investitionsvorhaben die interne Rentabilitätsrate der Investition höher als die zur Umsetzung der Investitionen notwendigen Kapitalkosten ist. Damit wird diese durch höhere Rentabilität gekennzeichnet, als die bei solchen Bahn-Projekten erforderliche Kennzahl (sowohl für Polen wie auch für Deutschland). Bei dem Investitionsvorhaben auf der Strecke zwischen Berlin und Zielona Góra weist der ERR-Faktor (Rentabilitätsrate) auch einen positiven, jedoch niedrigen Wert, auf. Wollen wir die Tatsache berücksichtigen, dass die durchgeführte Analyse ausschließlich auf internationale Bahnverbindungen bezogen wird, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit festgestellt werden, dass Regionalbahnverbindungen auf der zu modernisierenden Strecke die Rentabilität des jeweiligen Vorhabens

#### **EU-Vergleich: Grenzüberschreitende Bahnfahrten nirgends so hoch besteuert wie in Deutschland**

Deutschland erhebt europaweit einzigartig hohe Mehrwertsteuersätze auf grenzüberschreitende Bahnfahrkarten. Mit 19 Prozent Mehrwertsteuer auf jedes internationale Bahnticket ist Deutschland „Spitzenreiter“. Nach einer aktuellen Aufstellung der Europäischen Kommission befreien mehr als drei Viertel der EU-Länder internationale Bahntickets völlig von der Mehrwertsteuer. Mit seinen 19 Prozent, die für den Abschnitt bis zur Grenze fällig werden, rangiert Deutschland weit vor dem zweitplatzierten Griechenland (13 Prozent) und dem drittplatzierten Österreich (zehn Prozent).

Die verkehrliche Konkurrenz über den Luftweg muss dagegen weiterhin keine Mehrwertsteuer für internationale Flüge entrichten. Die gerade eingeführte Luftverkehrsabgabe ist zu niedrig, um die Wettbewerbsverzerrung auszugleichen. Die Mehrwertsteuerbefreiung müsste konsequent auf internationale Bahntickets ausgeweitet werden. Ein Maßstab wäre ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent, wie er in Deutschland bei Nahverkehrstickets erhoben wird.

Auf internationalen Strecken zwischen Metropolregionen ist es möglich, dass die Bahn trotz unfairer Wettbewerbsbedingungen Marktanteile gewinnt. Gründe hierfür sind der wachsende Komfort, die wegfallenden Sicherheitsüberprüfungen, die Anreise zum meist zentral gelegenen Bahnhof sowie der Umweltvorteil.



Ważnym czynnikiem, który wpłynie na wysoką liczbę przewożonych w regionie pasażerów jest budowa lotniska Berlin Brandenburg International (BER). Będzie to największy port lotniczy w regionie, obsługujący połączenia międzykontynentalne. Z tego względu należy spodziewać się dużego potoku pasażerów zamieszkujących polskie województwa przygraniczne, pragnących skorzystać z jego oferty przewozowej. Już dziś szacują się, że ok. 2 mln Polaków rocznie korzysta z berlińskich lotnisk w celu odbycia podróży, niestety dojeżdżają oni do lotniska przeważnie samochodami. Autorzy analizy prognozują, że polepszenie jakości (skrócenie czasu przejazdu, zastosowanie nowoczesnych zestawów trakcyjnych) połączeń kolejowych przyczyni się do zwiększenia popytu na przejazd transportem kolejowym na tej trasie. Zgodnie z zaprezentowanym przez przedstawicieli lotniska Berlin-Schönefeld stanowiskiem, można założyć, że strona niemiecka dokona wszelkich starań, by jak najlepiej skomunikować połączenia kolejowe ze Szczecina, Poznania, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego do nowopowstałego lotniska. Dodatkowo jedną ze stacji dla pociągów bezpośrednich na trasie Wrocław – Berlin ma być lotnisko BER.

W celu oceny poszczególnych, wstępnych projektów inwestycyjnych, wyznaczono wielkości koniecznych do poniesienia nakładów inwestycyjnych oraz prognozowanych korzyści w postaci: oszczędności czasu podróży, zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu oraz zmniejszenia zużycia pojazdów. Innymi korzyściami wynikającymi z utworzenia bezpośrednich połączeń kolejowych są: zwiększenie zatrudnienia oraz wzrost wielkości PKB wyznaczony za pomocą formuły mnożnika inwestycji Keynesa. Wyniki analizy zestawiono w tabeli.

Cztery spośród pięciu analizowanych inwestycji (oprócz projektu na linii Berlin – Zielona Góra) charakteryzują się dodatnią ekonomiczną wartością bieżącą netto (ENPV). Wskazuje to na ekonomiczną zasadność realizacji inwestycji w tabor i infrastrukturę w celu poprawy jakości połączeń kolejowych. Jednocześnie wyniki analizy wskazują, że ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu tych przedsięwzięć jest wyższa od kosztu kapitału związanego z ich realizacją, czyli charakteryzuje się wyższą rentownością niż wymagana w kolejowych projektach inwestycyjnych (zarówno dla Polski, jak i Niemiec). W przypadku projektu inwestycji

### Porównanie w ramach Unii Europejskiej: transgraniczne podróże kolejają nie są nigdzie tak wysoko opodatkowane, jak w Niemczech

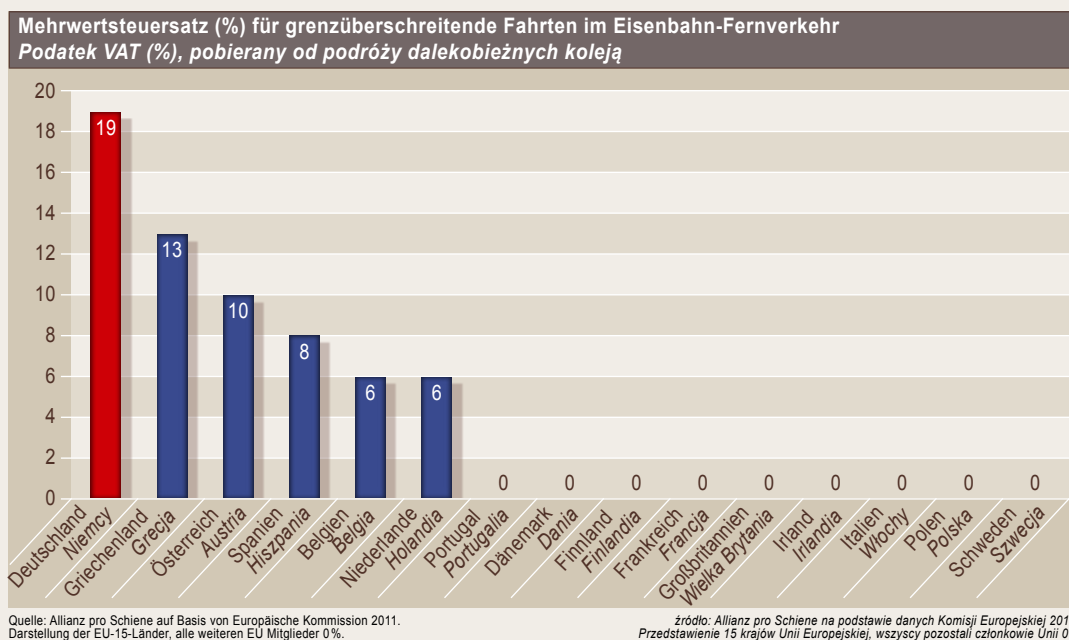
Niemcy nakładają wyjątkowo w skali europejskiej wysoki podatek VAT na bilety komunikacji transgranicznej. Stawka 19% nałożona na każdy międzynarodowy bilet kolejowy w komunikacji dalekobieżnej powoduje, że Niemcy są „wśród najlepszych”. Wg aktualnego zestawienia Komisji Europejskiej ponad 3/4 państw Unii Europejskiej zwalnia międzynarodowe bilety kolejowe w całości z poda-

tku VAT. Z 19%, które pobierane są do granicy Niemcy zajmują pierwsze miejsce, przed Grecją (13%) i Austrią (10%).

Z drugiej strony konkurencyjna komunikacja lotnicza nie musi płacić podatku VAT za loty międzynarodowe. Właśnie wprowadzony podatek lotniczy jest za niski, aby naprawić zniekształcenie konkurencji. Zwolnienie z

VAT powinno zostać konsekwentnie rozszerzone na międzynarodowe bilety kolejowe. Miarą byłaby obniżona stawka VAT, wynosząca 7%, która jest w Niemczech nakładana na komunikację miejską.

Na trasach międzynarodowych między metropoliami możliwe jest, że kolej, mimo nierównych warunków konkurencyjnych uzyska udział w rynku. Powodem jest rosnący komfort, zlikwidowane kontrole bezpieczeństwa, przyjazd do dworców, które z reguły położone są centralnie, oraz korzyści dla środowiska.



wesentlich steigern würden. Es ist davon auszugehen, dass durch die zusätzliche Berücksichtigung der „Zwischenverkehre“ (also sinnvolle Zwischenhalte in Angermünde, Frankfurt (Oder), Cottbus, Forst etc. statt nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen) auf allen in der Studie untersuchten Strecken sich die Nutzen-Kosten-Relationen noch verbessern würden. Bislang wurden nur Direktverkehre berücksichtigt. Gerade aber für die Brandenburger Zwischenhalte würde dies eine enorme verkehrliche Aufwertung bedeuten (Anbindung von bestehenden Eisenbahnknoten, Abschöpfen bestehender Potenziale, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Zugangebotes).

Der Wert des Indikators B/C, welcher das Verhältnis des geschätzten Nutzens zu den geplanten Kosten darstellt, nimmt für alle Investitionen zusammen einen Wert von 1,22 ein. Damit übersteigt der Nutzen die in der Studie vorgesehenen Investitionen. Die Investitionen sind demnach rentabel sowie wirtschaftlich und verkehrlich vertretbar. Es wurde auch der direkte Einfluss der zu realisierenden Investitionen auf die Veränderungsrate des Bruttoinlandsproduktes untersucht. Die mögliche Veränderungsrate des BIP wurde mit dem Keynes Multiplikator ermittelt, mit dem die Auswirkung von Wirtschaftsinvestitionen auf den Anstieg des Bruttoinlandsproduktes dargestellt wird. Der Anstieg von BIP wurde für alle Regionen auf 253,97 Mio. EUR geschätzt. Demzufolge lohnen sich die Investitionen erheblich, sie sind wirtschaftlich vertretbar.

Zu den weiteren positiven Auswirkungen der Investitionen im Bereich der Qualitätsverbesserung von grenzüberschreitenden Bahnanbindungen würde man einen Anstieg der Beschäftigtenanzahl rechnen. Bewertet wurde der Wert der indirekten Beschäftigung in der Phase der Investitionsrealisation wie auch die direkte Beschäftigung im Rahmen der Betriebstätigkeit (Beförderung von Gütern und Personen) auf den einzelnen Eisenbahnstrecken. Im Zuge der Umsetzung der geplanten Investitionsvorhaben wird die indirekte Beschäftigung allein in der Investitionsphase um 1.360 Personenjahre steigen.

In der Studie wurde scharf allein der Anstieg der Beschäftigtenzahlen im Verkehrssektor betrachtet. Naturgemäß, durch die Steigerung der Attraktivität der Strecken, würde nicht nur, wie dargestellt, das BIP steigen, sondern infolgedessen auch die mittelbaren Arbeitsplatzzahlen. Dies wird unter anderem durch die Öffnung des deutschen Arbeitsmarktes im Mai 2011 beeinflusst.

Durch die Steigerung der Reisequalität und der dadurch gestiegenen Anzahl der Reisenden, werden beiderseits der Grenze neue Arbeitsplätze vor allem im Handel, in der Dienstleistungsbranche aber auch im Tourismus entstehen.

Neben direkten Vorteilen, welche mit der Investitions-umsetzung für den Bauherrn entstehen, bringt die Realisation von Investitionsvorhaben bei der Bahn auch breiter aufgefasste Vorteile mit sich, z.B. für die Umwelt. Schienentransport und Schienenpersonenverkehr sind nachweislich sehr umweltfreundlich. Folglich wird ein größerer Verkehrsträgeranteil der Schiene bei der allgemeinen Verkehrsstruktur zur Minderung der Umweltbelastung beitragen. Dies ist mit Blick auf die Umweltschutzproblematik und die negativen Folgen durch Straßenverkehrsemissionen (Gesundheitspolitik) ein direkter volkswirtschaftlicher Vorteil. Die politischen Ziele der EU sowie der Nationalstaaten (Reduktion der CO<sub>2</sub>- und Feinstaubemissionen, Reduktion des Primärenergieverbrauchs, perspektivisch Nutzung von erneuerbaren Energien etc.) werden so leichter erreicht. Neben einer geringeren Umweltbelastung und -verschmutzung kann der Eisenbahnverkehr auch einerseits eine höhere Sicherheit nachweisen (bessere Unfallstatistiken). Andererseits wird der kostentreibende Zeitverzug bei den Lieferungsketten reduziert (Stauanfälligkeit der grenzüberschreitenden Straßenverbindungen und auch der jeweiligen Binnenstraßen) und die möglichen Verluste wegen Nichteinhaltung von Lieferfristen minimieren.

Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Eisenbahntransportes kann neben einigen hier erwähnten positiven Aspekten in der Wirtschaft und Gesellschaft auch zur besseren Einhaltung der EU-Grundsätze und Leitlinien beitragen. Da man innerhalb des EU-Gebietes viel mobiler geworden und der Verkehr auch freier ist, werden auch die vier Säulen des freien Marktes gefördert: die Freizügigkeit von Arbeitnehmern, Kapital, Waren und Dienstleistungen. Gleichzeitig wird auch eine der Leitlinien für die Verkehrsstrategie der Europäischen Union, und zwar die Schaffung eines nachhaltigen, effektiven und umweltfreundlichen Güter- und Personentransportes verfolgt.

*Die ausführliche Langfassung liegt dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vor.*

w połączeniu Berlin – Zielona Góra wskaźnik ERR również przyjmuje dodatnie, lecz niskie, wartości. Uwzględniając, że przeprowadzona analiza dotyczy wyłącznie połączeń międzynarodowych, istnieje wysokie prawdopodobieństwo, iż uwzględnienie przewozów regionalnych na planowanej do zmodernizowania trasie istotnie zwiększyłyby opłacalność danego przedsięwzięcia. Ze względu na możliwość zmierzenia skutków realizacji inwestycji wyłącznie dla połączeń dalekobieżnych w analizie nie uwzględniono czynnika dodatkowych korzyści wynikających ze zwiększenia ilości podróży w relacjach regionalnych (dodatkowe przystanki w Angermünde, Frankfurcie n. Odrą, Cottbus, Forst itd. zamiast połączeń od stacji początkowej do końcowej). Uwzględnienie regionalnego ruchu pasażerskiego w analizie wyszczególnionych połączeń skutkowałoby wzrostem wartości wszystkich miar wykorzystanych do zmierzenia korzyści wynikających z modernizacji i rozbudowy omawianych połączeń kolejowych (uwzględnienie istniejących węzłów kolejowych, wykorzystanie istniejących potencjałów, poprawa rentowności ofert komunikacyjnych).

Wartość wskaźnika B/C, który opisuje relację szacowanych korzyści w stosunku do niezbędnych wydatków, dla całego przedsięwzięcia przyjmuje wartość 1,22 co świadczy o wyższych korzyściach w stosunku do prognozowanych nakładów związanych z planowanymi w opracowaniu inwestycjami będącymi przedmiotem analizy. Inwestycje te są zatem rentowne i uzasadnione ekonomicznie oraz transportowo. Dokonano również szacunków bezpośredniego wpływu realizacji poszczególnych analizowanych inwestycji na wzrost Produktu Krajowego Brutto. Wielkość potencjalnego zwiększenia PKB oszacowano na podstawie mnożnika inwestycji Keynesa, który przedstawia wpływ inwestycji przeprowadzonych w gospodarce na wzrost PKB. Łączny wzrost wartości PKB dla wszystkich regionów został oszacowany na poziomie 253,97 mln EUR. Dlatego też prognozowane nakłady są opłacalne, potwierdzone ekonomicznie.

Kolejnym pozytywnym skutkiem przeprowadzenia inwestycji mających na celu poprawę jakości transgranicznych połączeń kolejowych jest wzrost poziomu zatrudnienia. Możliwa do oszacowania okazała się wielkość pośredniego zatrudnienia na etapie realizacji inwestycji oraz wielkość zatrudnienia bezpośredniego w ramach realizacji działalności przewozowej (przewóz towarów i osób) na poszczególnych trasach. W efekcie przeprowadzenia opisanych inwestycji zatrudnienie pośrednie na etapie inwestycji ulegnie zwiększeniu o 1 360 osób.

W analizie nacisk został położony na oszacowanie wzrostu ilości zatrudnienia w sektorze transportu. Poprzez wzrost atrakcyjności połączeń kolejowych wzrośnie nie tylko PKB ale i również pośrednio ilość miejsc pracy. Wpływ na taki stan rzeczy miało między innymi otwarcie z początkiem maja 2011 roku niemieckiego rynku pracy.

W wyniku poprawy jakości podróży nastąpi zwiększenie liczby pasażerów, co generować będzie dodatkowe miejsca pracy w gospodarce, przede wszystkim w handlu i usługach, czy szeroko pojętej turystyce.

Realizacja inwestycji w transporcie, oprócz korzyści bezpośrednich u inwestora, wywołuje powstanie innych korzyści, pojawiających się w szeroko rozumianym otoczeniu, m.in. w środowisku naturalnym. Pod tym względem transport kolejowy jest uważany za jeden z najbardziej proekologicznych. Zwiększenie udziału transportu kolejowego w strukturze transportu prowadzić będzie do zmniejszonego zanieczyszczenia środowiska. Jest to pod względem problematyki ochrony środowiska oraz negatywnych skutków emisji (polityka zdrowotna) bezpośrednią korzyścią ekonomiczną. Cele polityki UE oraz państw członkowskich (redukcja emisji dwutlenku węgla, pyłów, redukcja zużycia energii pierwotnych, perspektywiczne wykorzystanie energii odnawialnych) będą w ten sposób mogły zostać jeszcze łatwiej osiągnięte. Poza mniejszym zanieczyszczeniem środowiska, transport kolejowy charakteryzuje się także wyższym bezpieczeństwem (mniejszą wypadkowością), co prowadzić może do mniejszych opóźnień łańcuchów dostaw, minimalizacji potencjalnych strat związanych z nieterminową bądź zaniechaną dostawą produktów do klienta.

Rozwój transgranicznego transportu kolejowego, oprócz niektórych wymienionych powyżej korzyści społeczno-ekonomicznych, przyczyni się także do wzmocnienia zasad leżących u podstaw funkcjonowania Unii Europejskiej. Dzięki umożliwieniu łatwiejszego poruszania się wewnątrz Wspólnoty Europejskiej wzmacniane będą cztery swobody wspólnego rynku, mianowicie: swobodny przepływ ludzi, kapitału, towarów i usług. Zarazem realizowane będzie jedno z głównych założeń strategii transportowej Unii Europejskiej, a mianowicie tworzenie zrównoważonego transportu towarów i osób, efektywnego, a zarazem przyjaznego środowisku.

*Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia posiada wersję całościową analizy.*



## Empfehlungen

**Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat in diesem Weißbuch – 20 Jahre nach Unterzeichnung des deutsch-polnischen Nachbarschaftsvertrages – herausgearbeitet, wie der Status Quo der grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehre zwischen Verkehrsverbund und Westpolen ist und welcher Handlungsbedarf bei den jeweiligen Verbindungen aus seiner Sicht besteht. Damit ist die fachliche Grundlage für eine politische Diskussion bzw. dringend notwendiger Entscheidungen gelegt.**

Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Betrachtungen wurden mit einer betriebswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse der Universität Stettin unterlegt. Diese zeigt, trotz konservativer Annahmen, dass sich Investitionen in die grenzüberschreitenden Verbindungen in jedem Falle lohnen. „Netzwerkeffekte“ wurden dabei noch gar nicht berücksichtigt. Wohlfahrtssteigerungen, zusätzliche Arbeitsplätze, verstärkter wirtschaftlicher und sozialer Austausch sind genauso Folge, wie verminderte Verkehrsbelastung für die an ihre Kapazitätsgrenzen gelangte Straße. Die Nutzung der Straße mit all ihren negativen Folgen für Mensch und Umwelt würde eingedämmt werden. Personen- und Güterverkehr würden sich auf die Schiene verlagern. Die in der Studie genannten Zielsetzungen werden übernommen.

Die Analysephase ist damit weitestgehend abgeschlossen. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg spricht sich für den grundsätzlichen Ausbau der Strecken zwischen Ostdeutschland und Westpolen aus. In einem konsequenten zweiten Schritt soll die Verkehrsleistung auf den Schienen kundengerecht so erhöht werden, dass die Schienenangebote eine echte Alternative zum Straßenverkehr werden. Folgende Verkehrsverknüpfungen müssen aus wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht höchste politische Priorität genießen und in den nationalen Infrastrukturplänen eine herausragende Stellung einnehmen:



UM Szczecin

### Berlin – Angermünde – Szczecin

Der Streckenabschnitt zwischen Szczecin-Gumieńce und Passow (40 km) muss zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Hierfür ist zunächst ein Staatsvertrag zu unterzeichnen. Die notwendigen Investitionen müssen von beiden Ländern aufgebracht werden. Nach Ausbau der Strecke muss über zusätzliche Direktverbindungen ein Angebot geschaffen werden, das die Fahrgäste nachhaltig von dem Bahnangebot überzeugt.

<b>Aktuelle Fahrzeit:</b>	120 Min.	<b>Zielfahrzeit:</b>	90 Min.
<b>Anzahl der täglichen Zugpaare:</b>	9	<b>Zielanzahl der Zugpaare:</b>	12
<b>Anzahl der jährlichen Fahrgäste:</b>	200.000	<b>Zielanzahl Fahrgäste:</b>	500.000



Eike Arnold

### Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Für diese Strecke müssen so schnell wie möglich Direktverbindungen angeboten werden. Derzeit scheitert dies an den Fahrzeugzulassungsregelungen des jeweils anderen Landes. Nach getroffenen Vereinbarungen muss eine kundenfreundliche Anzahl von Direktverbindungen geschaffen werden.

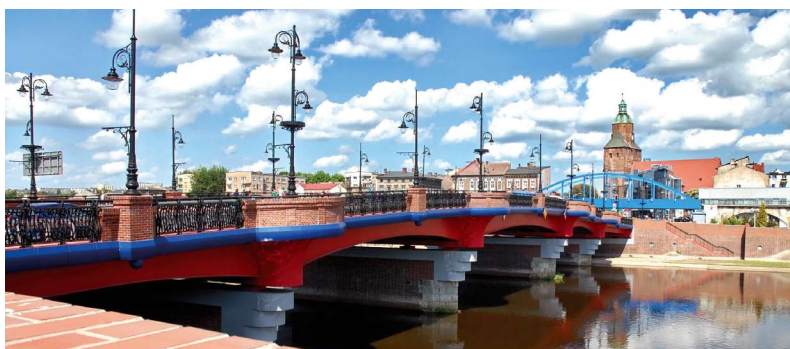
<b>Aktuelle Fahrzeit:</b>	120 Min.	<b>Zielfahrzeit:</b>	110 Min.
<b>Anzahl der tägl. Zugpaare:</b>	9 (Umsteigerverbindungen)	<b>Zielanzahl der Zugpaare:</b>	9 (Direktverbindungen)
<b>Anzahl der jährl. Fahrgäste:</b>	100.000	<b>Zielanzahl Fahrgäste:</b>	120.000

## Rekomendacje

Związek Komunikacyjny Verkehrsverbund Berlin-Brandenburgia (VBB) przedstawił w niniejszej Białej Księdze – 20 lat po podpisaniu polsko-niemieckiego Traktatu o dobrym sąsiedztwie – jaki jest status quo w obszarze transgranicznego publicznego transportu zbiorowego pomiędzy Związkiem Komunikacyjnym VBB a Polską zachodnią oraz jak z jego perspektywy przedstawia się zakres niezbędnych działań na poszczególnych połączeniach. Księga ta ma być fachową podstawą do dyskusji politycznej lub pilnie koniecznych decyzji.

Kwestie komunikacyjne i gospodarcze zostały potwierdzone przez sporządzoną przez Uniwersytet Szczeciński analizę kosztów i korzyści. Pokazuje ona, mimo konserwatywnych założeń, że inwestycje w obszarze transgranicznej komunikacji opłacają się w każdym przypadku. „Efekty rozrastania się sieci” nie zostały przy tym jeszcze w ogóle uwzględnione. Wzrost dobrobytu, dodatkowe miejsca pracy, wzmożona wymiana gospodarcza i społeczna stanowią korzyści tak, jak zredukowanie ruchu na nadmiernie przeciążonych drogach. Użytkowanie przeciążonych dróg oraz wszystkie związane z tym skutki, negatywnie odbijające się na środowisku naturalnym zostałyby w ten sposób opanowane. Przewóz osób i towarów przeniósłby się na tory. Sformułowane w analizie cele zostały uwzględnione.

Etap analizowania został tym samym w znacznej mierze zakończony. Związek Komunikacyjny VBB opowiada się z tego względu za fundamentalnym rozbudowaniem tras pomiędzy wschodnimi Niemcami a Polską zachodnią, aby konsekwentnie w drugim kroku tak podwyższyć standard usług kolejowych, by stanowiły one rzeczywistą alternatywę dla transportu drogowego. Poniższe połączenia komunikacyjne muszą otrzymać w perspektywie ekonomicznej i komunikacyjnej pierwszeństwo oraz zająć czołową pozycję w krajowych planach infrastrukturalnych:



Łukasz Trzosek



Jürgen Roß

### Berlin – Angermünde – Szczecin

Odcinek pomiędzy Szczecinem-Gumieńce i Passow (40 km) musi zostać przebudowany na odcinek dwutorowy i musi zostać zelektryfikowany. Na początku musi zostać podpisana umowa państwowa oraz obydwie kraje muszą zabezpieczyć niezbędne na inwestycje środki finansowe. Po rozbudowie tej trasy poprzez dodatkowe połączenia bezpośrednie musi zostać stworzona oferta, która przekonałaby na stałe pasażerów do takiej oferty kolei.

<b>Obecny czas podróży:</b>	120 min.	<b>docelowy czas podróży:</b>	90 min.
<b>Ilość par pociągów dziennie:</b>	9	<b>docelowa ilość par pociągów:</b>	12
<b>Ilość podróżnych:</b>	200.000	<b>docelowa ilość podróżnych:</b>	500.000



UM Szczecin

### Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Na tej trasie winna pojawić się jak najszybciej oferta połączeń bezpośrednich. Obecnie nie jest to możliwe ze względu na brak wzajemnych dopuszczeń do eksploatacji dla pojazdów w obydwu krajach. Na podstawie zawartych porozumień musi być stworzona korzystna dla podróżnego liczba połączeń bezpośrednich.

<b>Obecny czas podróży:</b>	120 min.	<b>docelowy czas podróży:</b>	110 min.
<b>Ilość par pociągów dziennie:</b>	9 (z przesiadką)	<b>docelowa ilość par pociągów:</b>	9 (połączenia bezpośrednie)
<b>Ilość podróżnych:</b>	100.000	<b>docelowa ilość podróżnych:</b>	120.000



### Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen

Für die bereits gut ausgebauten Schienenverbindungen zwischen Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen ist eine marktgerechte Erweiterung von mindestens zwei zusätzlichen und direkten Verbindungen dringend erforderlich. Nur bei einem ausreichend verfügbaren Angebot können Schienenverkehrsleistungen das Nachfragepotenzial angemessen abschöpfen.

<b>Aktuelle Fahrzeit:</b>	159 Min.	<b>Zielfahrzeit:</b>	140 Min.
<b>Anzahl der täglichen Direktzugpaare:</b>	5	<b>Zielanzahl der Direktzugpaare:</b>	8
<b>Anzahl der jährlichen Fahrgäste:</b>	140.000	<b>Zielanzahl Fahrgäste:</b>	250.000



Elke Arnold

dingung nach der Verbindungsoptimierung anzustreben. Unabhängig davon muss das Tarifangebot für diese Strecke kundengerechter werden.

<b>Aktuelle Fahrzeit:</b>	3–5 Std.	<b>Zielfahrzeit:</b>	150 Min.
<b>Anzahl der täglichen Zugpaare:</b>	4	<b>Zielanzahl der Zugpaare:</b>	6
<b>Anzahl der jährlichen Fahrgäste:</b>	40.000	<b>Zielanzahl Fahrgäste:</b>	über 100.000

Der Ausbau aller genannten Eisenbahnverbindungen sowie die Erhöhung des jeweiligen Verkehrsangebotes sind notwendig, um die Regionen beiderseits der Grenze näher zusammenzubringen und durch den gemeinsamen Austausch die wirtschaftliche und kulturelle Kraft beider Nachbarländer zu stärken. Das gleiche gilt für die Weiterentwicklung der Fahrausweistarife, für die grenzüberschreitende Fahrgastinformation sowie für die langfristige anzustrebende gemeinsame Organisation grenzüberschreitender Verbindungen. Es ist zu betonen, dass alle Strecken in einer Gesamtperspektive gesehen werden müssen, um einen sich selbst vervielfachenden Netzwerkeffekt zu erzielen.



<http://fotoportal.poznan.pl>

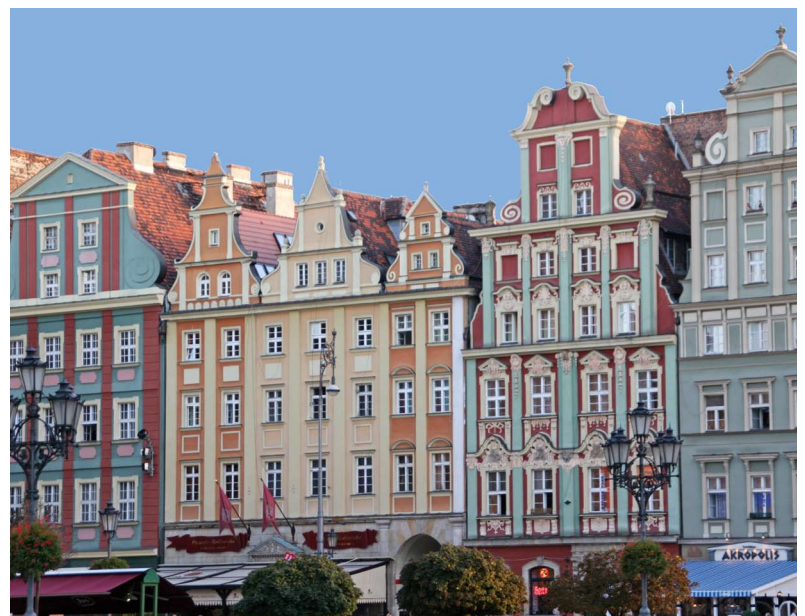
### Berlin – Cottbus – Breslau

Bei der vor dem Zweiten Weltkrieg doppelt so schnellen Verbindung müssen die Fahrzeiten dringend verkürzt werden. Hierfür ist eine Infrastrukturmodernisierung aller in Frage kommenden Strecken erforderlich, um Engpässe durch stark steigenden Schienengüter- und Personenverkehr zu vermeiden. Kurzfristig wird es nach der Modernisierung erforderlich sein, den Betrieb zu kofinanzieren, um den Markt zu entwickeln.

<b>Aktuelle Fahrzeit:</b>	6 Std.	<b>Zielfahrzeit:</b>	3 Std.
<b>Anzahl der täglichen Direktzugpaare:</b>	1	<b>Zielanzahl der Direktzugpaare:</b>	3
<b>Anzahl der jährlichen Fahrgäste:</b>	60.000	<b>Zielanzahl Fahrgäste:</b>	170.000

### Berlin – Cottbus – Zielona Góra

Die Reisezeiten auf den derzeitigen Umsteigeverbindungen sind deutlich zu lang. Diese müssen optimiert werden. Langfristig ist hier eine Direktverbin-



Elke Arnold




 Straßenbahn in Posen  
 Tramwaje w Poznaniu

Jürgen Roß

### Berlin – Frankfurt (n. Odra) – Poznań

Dla dobrze rozbudowanego już połączenia Berlin – Frankfurt (n. Odra) – Poznań konieczne jest pilne rozszerzenie oferty o przynajmniej dwa dodatkowe połączenia bezpośrednie, rozszerzenie to jest również uzasadnione potrzebami rynku. Tylko przy wystarczająco dostępnej ofercie usług kolejowych zapotrzebowanie może zostać odpowiednio pokryte.

Obecny czas podróży:	159 min.	docelowy czas podróży:	140 min.
Ilość par pociągów bezpośrednich dziennie:	5	docelowa ilość par pociągów bezpośrednich:	8
Ilość podróżnych:	140.000	docelowa ilość podróżnych:	250.000

### Berlin – Cottbus – Wrocław

Czas przejazdu na tej trasie, który obecnie jest dwa razy dłuższy niż przed II Wojną Światową, powinien koniecznie zostać skrócony. Modernizacja infrastruktury na wszystkich rozpatrywanych odcinkach jest niezbędna, aby móc uniknąć wąskich gardeł przy wciąż wzrastającym transporcie towarów i osób. W krótkiej perspektywie czasowej po dokonaniu modernizacji niezbędne będzie współfinansowanie eksploatacji, aby rozwijać rynek.

Obecny czas podróży:	6 godz.	docelowy czas podróży:	3 godz.
Ilość par pociągów bezpośrednich dziennie:	1	docelowa ilość par pociągów bezpośrednich:	3
Ilość podróżnych:	60.000	docelowa ilość podróżnych:	170.000

### Berlin – Cottbus – Zielona Góra

Czasy podróży przy obecnych połączeniach z przesiadkami są zbyt długie. Muszą one zostać zoptymalizowane. Po zoptymalizowaniu połączenia należy

dążyć w dalszej perspektywie czasowej do uruchomienia bezpośredniego połączenia. Niezależnie od tego powinna zostać wprowadzona przyjazna podróżnemu oferta biletowa na tym odcinku.

Obecny czas podróży:	3 do 5 godz.	docelowy czas podróży:	150 min.
Ilość par pociągów na dzień:	4	docelowa ilość par pociągów:	6
Ilość podróżnych:	40.000	docelowa ilość podróżnych:	ponad 100.000



Miasto Poznań

Rozbudowa wszystkich połączeń kolejowych, jak również zwiększenie poszczególnych ofert komunikacyjnych jest konieczne, aby móc bliżej połączyć ze sobą leżące po obydwu stronach granicy regiony i aby poprzez wspólną wymianę gospodarczą i kulturalną wzmocnić potencjał obydwu krajów sąsiedzkich. To samo dotyczy dalszego rozwoju taryfy biletowej, transgranicznej informacji pasażerskiej, jak również organizowania wspólnych przetargów dla połączeń transgranicznych z zachowaniem odpowiedniego czasu przygotowania. Należy podkreślić, że wszystkie trasy muszą być rozpatrywane w perspektywie całościowej, aby efekt samoistnego rozrastania się sieci mógł zostać osiągnięty.

## Zukunftsvision 2020

In diesem Weißbuch wurde der jeweilige Handlungsbedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr identifiziert. Folgende realistische Angebotsverbesserungen würden gemäß Studie der Universität Stettin zu signifikanten Erhöhung der Fahrgastzahlen führen. Voraussetzung dafür sind entsprechende politische Entscheidungen.

1 Berlin – Angermünde – Stettin	
Fahrzeit	1h 30min (heute: ca. 2h)
Anzahl täglicher Zugpaare	12 (heute: 9)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 500 Tsd. (heute: 200 Tsd.)

2 Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn	
Fahrzeit	1h (heute: ca. 1h 8min)
Anzahl täglicher Zugpaare	17 (heute: 16)
Fahrgastzahlen	jährl. über 180 Tsd. (heute: 180 Tsd.)

3 Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.	
Fahrzeit	1h 50min (heute: ca. 2h)
Anzahl täglicher Zugpaare	9 (heute: 8)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 120 Tsd. (heute: ca. 100 Tsd.)

4 Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen	
Fahrzeit	2h 20min (heute: 2h 39min)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	8 (heute: 5)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 250 Tsd. (heute: ca. 140 Tsd.)

5 Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra	
Fahrzeit	2h 30min (heute: 3–5h)
Anzahl täglicher Zugpaare	6 (heute: 4)
Fahrgastzahlen	jährl. über 100 Tsd. (heute: ca. 40 Tsd.)

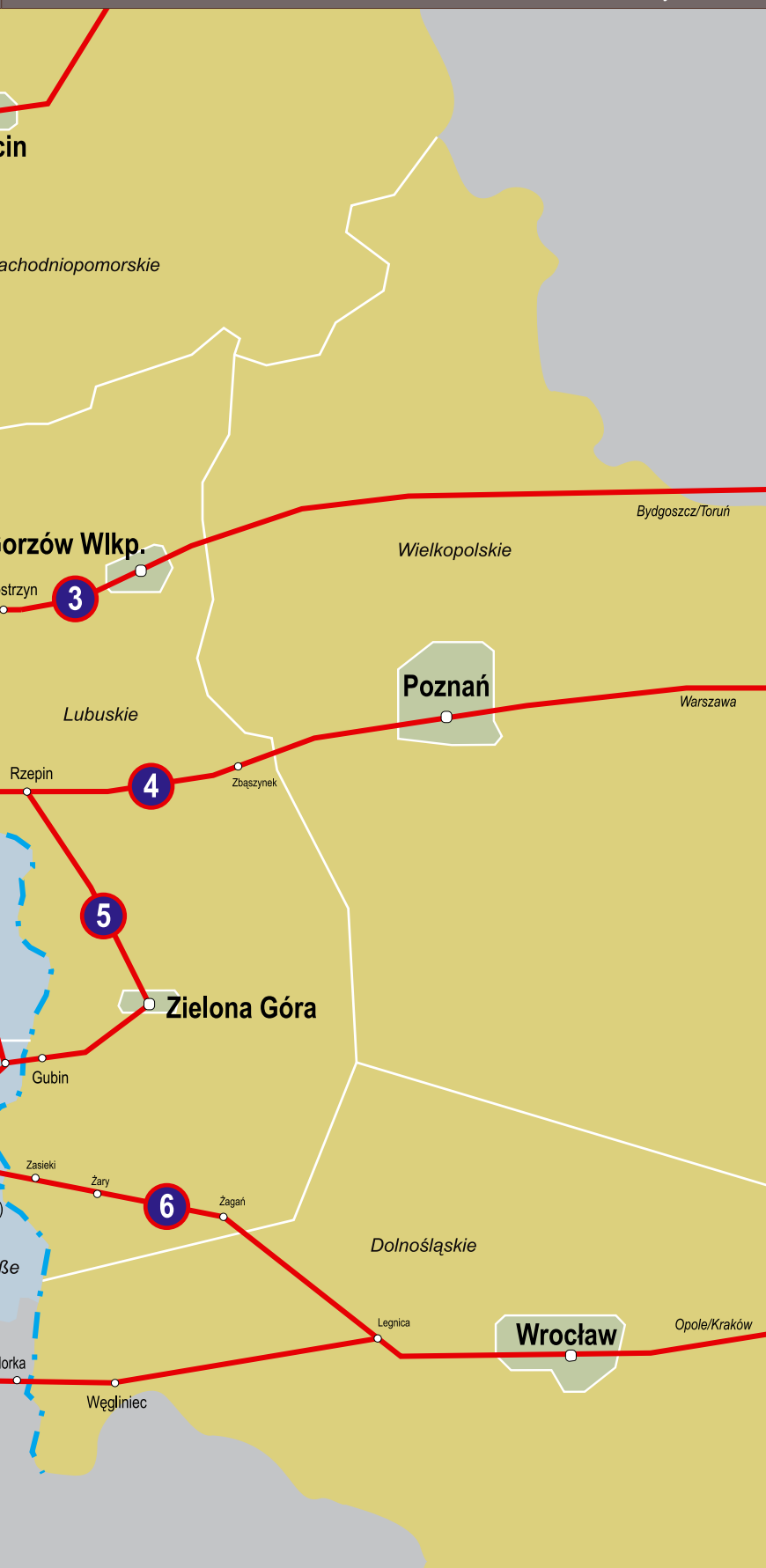
6 Berlin – Cottbus – Breslau	
Fahrzeit	3h (heute: 6h)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	3 (heute: 1)
Fahrgastzahlen	jährl. über 170 Tsd. (heute: ca. 60 Tsd.)

Zukunftsvision 2020 für grenzüberschreitende Verbindungen zwischen VBB und Westpolen



Quelle: VBB-Schätzung in Anlehnung an Studie der Universität Stettin 2011 (siehe Seite 68/69)

Transgraniczne połączenia między VBB a Polską zachodnią  
– wizja roku 2020



Źródło: Ocena własna VBB na podstawie analizy przeprowadzonej przez Uniwersytet Szczeciński w roku 2011 (patrz strona 68/69)

## Wizja przyszłości: rok 2020

W niniejszej Białej Księdze zostały przedstawione działania konieczne w dziedzinie komunikacji transgranicznej. Poniższe realistyczne ulepszenia oferty mają zgodnie z analizą Uniwersytetu Szczecińskiego prowadzić do znaczącego wzrostu pasażerów. Warunkiem są tu odpowiednie decyzje polityczne.

1 Berlin – Angermünde – Szczecin	
czas przejazdu	1h 30 min (dziś: ok. 2h)
ilość dziennych par pociągów	12 (dziś: 9)
liczba pasażerów	rocznie ok. 500 tys. (dziś: 200 tys.)

2 Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn	
czas przejazdu	1h (dziś: 1h 08 min)
ilość dziennych par pociągów	17 (dziś: 16)
liczba pasażerów	rocznie ponad 180 tys. (dziś: 180 tys.)

3 Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.	
czas przejazdu	1h 50 min (dziś: ok. 2h)
ilość dziennych par pociągów	9 (dziś: 8)
liczba pasażerów	rocznie około 120 tys. (dziś: ok. 100 tys.)

4 Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań	
czas przejazdu	2h 20 min (dziś: 2h 39 min)
ilość codziennych par pociągów	8 (dziś: 5)
liczba pasażerów	rocznie ok. 250 tys. (dziś: ok. 140 tys.)

5 Berlin – Frankfurt nad Odrą – Zielona Góra	
czas przejazdu	2h 30 min (dziś: 3–5h)
ilość dziennych par pociągów	6 (dziś: 4)
liczba pasażerów	rocznie około 100 tys. (dziś: ok. 40 tys.)

6 Berlin – Cottbus – Wrocław	
czas przejazdu	3h (dziś: 6h)
ilość dziennych par pociągów	3 (dziś: 1)
liczba pasażerów	rocznie ponad 170 tys. (dziś: ok. 60 tys.)



## Deutschland – Polen übermorgen

Bis zum Jahr 2025 wird die deutsch-polnische Grenze weitestgehend aus den Köpfen verschwunden sein. Die Bewohner des Oderraums werden selbstverständlich dies- und jenseits der Grenze wohnen, arbeiten und sich erholen. So zum Beispiel Michał, der sich bei Pasewalk ein großes Haus für seine fünfköpfige Familie und drei Pferde gekauft hat und weiterhin in Stettin arbeitet. Oder Michaela, die nach ihrem Studienabschluss an der Viadrina in Frankfurt (Oder) wohnt und nun abwechselnd zu Hause arbeitet oder nach Posen und Berlin in die Vertriebsstützpunkte ihrer Firma pendelt.



PKP S.A.

Insbesondere in und zwischen den Großstädten des Grenzraums nimmt das Verkehrsaufkommen durch Pendler, Geschäftsreisende, Touristen und Besucher erheblich zu. Städte wie Berlin, Dresden, Posen, Stettin oder Breslau ziehen Menschen sowie wirtschaftliche Aktivitäten an und entwickeln sich zu Metropolregionen. Die Einbindung in die europäische und internationale Arbeitsteilung erzeugt darüber hinaus Verkehre zwischen diesen Metropolen und anderen Ballungsräumen. Der neue Großflughafen in Berlin hat sich zum Drehkreuz mit Interkontinentalverbindungen für den gesamten Grenzraum entwickelt. Auch in einigen Städten mittlerer Größe und den deutsch-polnischen Doppelstädten findet eine dynamische Entwicklung statt. Kleinere Städte und insbesondere weite Teile des ländlichen Raums sind hingegen von Bevölkerungsverlusten betroffen, weil der Abbau von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft nicht durch die Entstehung neuer Arbeitsplätze in anderen Bereichen kompensiert wird.

Der deutsch-polnische Grenzraum wird sich bis zum Jahre 2025 zu einem wichtigen Standort für Forschung und Ausbildung entwickeln. Zahlreiche Ausbildungs- und Forschungsleistungen werden grenzüberschreitend erbracht. Deutsch-polnische Studiengänge sind ein wichtiger Bestandteil der Bildungslandschaft. Ein wichtiges Standbein der wirtschaftlichen Entwicklung ist der Tourismus. Die Großstädte sind attraktive Ziele des Städtetourismus und die Ostseeküste sowie die Gebirgsregionen im Süden ziehen viele Menschen an. Die ausgedehnten Seen- und Waldgebiete im mittleren Teil des Grenzraums haben sich darüber hinaus zu beliebten Urlaubsgebieten für einen „sanften Tourismus“ entwickelt. Dies wurde durch die Ausweisung weiterer Naturschutzgebiete und von Biosphärenreservaten, auch grenzüberschreitend, begünstigt. Zwischen den Großstädten verkehren schnelle Fernverkehrs- und unzählige Güterzüge und auch die landschaftlich attraktiven Regionen sind bequem per Schiene zu erreichen.



PKP S.A.

Fahrgäste nehmen die deutsch-polnische Grenze nicht als solche wahr, Barrieren sind vollständig abgebaut, Angebote der Nachfrage angepasst.  
*Granica polsko-niemiecka sama w sobie nie jest już potręgana przez podróżnych, bariery zostały usunięte, a oferty dostosowane do potrzeb.*

Die Reisezeiten in den Grenzabschnitten entsprechen den europäischen Standards. Gleichzeitig verkürzt die Ausweitung der Hochgeschwindigkeitsstrecken, insbesondere das polnische „Y“ Warschau–Łódź–Posen/Breslau die Reisezeiten erheblich. In Kombination mit den „konventionellen“ Verbesserungen in den Grenzabschnitten strahlen diese nationalen Maßnahmen auch grenzüberschreitend aus. Von Berlin ist man dann in gut 3,5 Stunden in Warschau (derzeit 5,5 Stunden), in Krakau in ungefähr vier Stunden (derzeit über zehn Stunden). Auch die polnische Ostseeküste ist in gut zwei Stunden zu erreichen, das Riesengebirge in rund 3,5 Stunden.

## Niemcy – Polska pojutrze

Do roku 2025 niemiecko-polska granica zniknie praktycznie ze świadomości mieszkańców. W obszarze Odry będą oni swobodnie mieszkać, pracować i odpoczywać po jednej i drugiej stronie granicy. Przykładem jest Michał, który kupił sobie w okolicy Pasewalk duży dom dla swojej pięcioosobowej rodziny i trzech koni, ale pracuje w Szczecinie. Czy też Michaela, która po zakończeniu studiów na Viadrinie we Frankfurcie nad Odrą mieszka i częściowo pracuje w domu, ale często podróżuje do Poznania lub Berlina do biur swojej firmy.

Liczba podróżnych znacząco zwiększa się szczególnie w i między wielkimi miastami pogranicza, dzięki osobom dojeżdżającym do pracy, biznesmenom, turystom i odwiedzającym. Berlin, Drezno, Poznań,



PKP S.A.

bionymi obszarami „łagodnej turystyki”, m.in. dzięki wyznaczeniu kolejnych rezerwatów przyrody/biosfery, również takimi, które znajdują się po obu stronach granicy. Między wielkimi miastami kursują szybkie pociągi dalekobieżne i niezliczona ilość pociągów towarowych. Również do atrakcyjnych krajobrazowo regionów można wygodnie dotrzeć za pomocą kolei.

Czasy podróży w obszarach granicznych odpowiadają standardom krajowym. Jednocześnie rozbudowa tras dużych prędkości, w szczególności polskiego „Y” Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław skróci je znacząco. W połączeniu z „konwencjonalnymi” ulepszeniami na odcinkach przygranicznych takie działania będą miały skutki w skali międzynarodowej. Z Berlina można będzie przejechać do Warszawy w ciągu 3,5 godziny (aktualnie 5,5 godziny), do Krakowa w ciągu 4 godzin (aktualnie powyżej 10 godzin). Również polskie wybrzeże Morza Bałtyckiego jest osiągalne w ciągu 2 godzin, a Karkonosze w ciągu 3,5 godzin.



PKP S.A.



Zukünftiges Schmuckstück: Der Breslauer Hauptbahnhof  
Przyszła ozdoba: Dworzec Główny we Wrocławiu

PKP S.A.

Szczecin czy Wrocław przyciągają ludzi i inicjatywy gospodarcze i stają się regionami metropolitalnymi. Włączenie w europejski i międzynarodowy podział pracy generuje również ruch między tymi metropoliami i innymi aglomeracjami. Nowy, wielki port lotniczy w Berlinie stał się centrum połączeń interkontynentalnych dla całego regionu granicznego. W niektórych miastach średniej wielkości oraz niemiecko-polskich miastach granicznych również widać dynamiczny rozwój. Mniejsze miasta i w szczególności duże obszary wiejskie stopniowo wyludniają się, ponieważ redukcja miejsc pracy w rolnictwie nie jest rekompensowana przez powstawanie nowych miejsc pracy w innych branżach.

Niemiecko-polski obszar graniczny stanie się do roku 2025 ważnym centrum badań i edukacji. Szeroka oferta edukacyjna i badawcza będzie miała charakter ponadgraniczny. Niemiecko-polskie studia są ważnym elementem krajobrazu edukacyjnego. Istotnym filarem rozwoju gospodarczego jest turystyka. Metropolie są ważnymi celami turystyki miejskiej, a wybrzeże Morza Bałtyckiego oraz regiony górskie na południu przyciągają wielu ludzi. Duże obszary jezior i lasów w części środkowej obszaru granicznego stały się ulu-

## Abkürzungen

<b>AG</b>	Aktiengesellschaft	<b>INTERREG</b>	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung für die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der Europäischen Union
<b>BAG-SPNV</b>	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.	<b>IT-Bereich</b>	Informationstechnikbereich
<b>BER</b>	Berlin Brandenburg International	<b>Km</b>	Kilometer
<b>B/C</b>	Benefit to costs ratio (Nutzen-Kosten-Verhältnis)	<b>Km/h</b>	Kilometer pro Stunde
<b>BIP</b>	Bruttoinlandsprodukt	<b>Mio.</b>	Millionen
<b>BMVBS</b>	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	<b>Mrd.</b>	Milliarden
<b>BWE</b>	Berlin-Warszawa-Express	<b>NEB</b>	NEB Betriebsgesellschaft mbH
<b>bzw.</b>	beziehungsweise	<b>Nr.</b>	Nummer
<b>ca.</b>	circa	<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>CAPRICE</b>	Capital Regions Integrating Collective Transport for Increased Energy Efficiency	<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>DB</b>	Deutsche Bahn	<b>PKP</b>	Polskie Koleje Państwowe S.A.
<b>DDR</b>	Deutsche Demokratische Republik	<b>Pkw</b>	Personenkraftwagen
<b>EC</b>	EuroCity	<b>PR</b>	Przewozy Regionalne
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft	<b>RB</b>	Regionalbahn
<b>e-Kom</b>	Echtzeit-Reisenden-Information für die Oderregion	<b>RE</b>	Regionalexpress
<b>EMTA</b>	European Metropolitan Transport Authorities (Europäische Vereinigung der Verkehrsverbände der Metropolregionen)	<b>S-Bahn</b>	Stadtschnellbahn
<b>ENPV</b>	Expected net present Value (positiver Nettobarwert)	<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>ERR</b>	Economic Rate of Return (Rentabilitätsrate)	<b>STIF</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France
<b>etc.</b>	et cetera	<b>u.a.</b>	unter anderem
<b>EU</b>	Europäische Union	<b>UVG</b>	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft
<b>EUR</b>	Euro	<b>v.a.</b>	vor allem
<b>EWIV</b>	Europäische Wirtschaftsinteressenvereinigung	<b>v.l.n.r.</b>	von links nach rechts
<b>GmbH</b>	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	<b>VBB</b>	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<b>Hbf.</b>	Hauptbahnhof	<b>Wlkp.</b>	Wielkopolski
<b>IC</b>	Inter City	<b>z.B.</b>	zum Beispiel
<b>IGOB</b>	Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów	<b>z.T.</b>	zum Teil
<b>IHK</b>	Industrie- und Handelskammer	<b>ZTM</b>	Zarząd Transportu Miejskiego (Verkehrsverbund)

### Impressum:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

Telefon: (030) 25 41 4 -0  
Telefax: (030) 25 41 41 2

Bronisz@VBBonline.de  
VBBonline.de

Verantwortlich:  
Geschäftsführer: Hans-Werner Franz

Projektleitung:  
Eike Arnold, Joanna Bronisz

Gestaltung:  
Senkbeil Mediendesign, www.seeandfeel.de

Stand: August 2011

Das Weißbuch ist auch als PDF-Datei  
über VBBonline.de abrufbar.



## Spis skrótów:

<b>AG</b>	spółka akcyjna	<b>km/h</b>	kilometrów na godzinę
<b>BAG-SPNV</b>	Niemieckie Stowarzyszenie Organizatorów Kolejowych Przewozów Pasażerskich	<b>mbH</b>	z o.o.
<b>BER</b>	Berlin Brandenburg International	<b>km</b>	kilometr
<b>B/C</b>	(ang. Benefit to Costs ratio) wskaźnik służący do efektywnej ewaluacji projektów, stanowi relację zdyskontowanych przychodów do zdyskontowanych kosztów generowanych przez projekt	<b>m.in.</b>	między innymi
<b>BMVBS</b>	Federalne Ministerstwo Transportu, Budowy oraz Rozwoju Miast	<b>mld</b>	miliard
<b>BWE</b>	Berlin-Warszawa-Express	<b>mln</b>	million
<b>CAPRICE</b>	Capital Regions Integrating Collective Transport for Increased Energy Efficiency	<b>MSZ</b>	Ministerstwo Spraw Zagranicznych
<b>DB</b>	Deutsche Bahn	<b>NEB</b>	przewoźnik NEB Betriebsgesellschaft mbH
<b>EC</b>	EuroCity	<b>np.</b>	na przykład
<b>e-Kom</b>	projekt transgranicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym dla regionu Odry	<b>NRD</b>	Niemiecka Republika Demokratyczna
<b>EMTA</b>	European Metropolitan Transport Authorities (Europejskie Stowarzyszenie Metropolitalnych Zarządów Transportu)	<b>OECD</b>	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
<b>ENPV</b>	(ang. Economic Net Present Value) ekonomiczna wartość bieżąca, miara wykorzystywana w analizie projektów inwestycyjnych, stanowi sumę zdyskontowanych przyszłych przepływów kosztów i korzyści, w tym także społecznych, dotyczących bezpośrednich i pośrednich beneficjentów	<b>ok.</b>	około
<b>ERR</b>	(ang. Economic Rate of Return) ekonomiczna stopa zwrotu, stopa dyskontowa, dla której ekonomiczna wartość bieżąca jest równa zero	<b>RFN</b>	Republika Federalna Niemiec
<b>EUR</b>	Euro	<b>PKB</b>	Produkt Krajowy Brutto
<b>EUIG</b>	Europejskie Ugrupowanie Interesów Gospodarczych	<b>PKP</b>	Polskie Koleje Państwowe S.A.
<b>GmbH</b>	spółka z o.o.	<b>PR</b>	Przewozy Regionalne sp. z o.o.
<b>Hbf.</b>	Hauptbahnhof	<b>r.</b>	rok
<b>IC</b>	Inter City	<b>RE</b>	ekspres regionalny
<b>IGOB</b>	Wspólnota Interesów Kolej Berlin-Gorzów Wlkp.	<b>S-Bahn</b>	Stadtschnellbahn (szybka kolej podmiejska)
<b>IHK</b>	Izba Przemysłowo Handlowa	<b>STIF</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France
<b>INTERREG</b>	Inicjatywa Wspólnotowa Interreg finansowana przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	<b>tys</b>	tysiąc
<b>itp.</b>	i tym podobne	<b>tzw.</b>	tak zwany
		<b>ul.</b>	ulica
		<b>UE</b>	Unia Europejska
		<b>UM</b>	Urząd Miasta
		<b>UVG</b>	przewoźnik Uckermärkische Verkehrsgesellschaft
		<b>VAT</b>	value added tax (podatek od wartości dodanej)
		<b>VBB</b>	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia sp. z o.o.)
		<b>wg</b>	według
		<b>Wlkp.</b>	Wielkopolski
		<b>ZSRR</b>	Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich
		<b>ZTM</b>	Zarząd Transportu Miejskiego

## Impressum:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

Telefon: +49 30 25 41 4 -0  
Telefaks: +49 30 25 41 41 2

Bronisz@VBBonline.de  
VBBonline.de

Odpowiedzialny:  
Prezes zarządu: Hans-Werner Franz

Kierownictwo projektu:  
Eike Arnold, Joanna Bronisz

Opracowanie graficzne:  
Senkbeil Mediendesign, www.seeandfeel.de

Stan: sierpień 2011 r.

