

















# Entwicklungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen Handlungsbedarf und Ausblick

# Inhaltsverzeichnis

	Vorworte .....	4
	Die Herausforderung: Ein moderner Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen .....	6
	Aktivitäten des Runden Tisches Verkehr 2011 – 2014 .....	11
	Übersichtskarte: Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen ...	14
	Berlin – Stettin (Szczecin) .....	16
	Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski .....	18
	Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen (Poznań) .....	20
	Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra .....	22
	Cottbus – Forst (Lausitz) – Żary – Legnica .....	23
	Berlin – Breslau (Wrocław) .....	24
	Dresden – Görlitz – Breslau (Wrocław)/Riesengebirge .....	26
	Zittau – Liberec .....	28
	Insel Usedom .....	29
	Ausblick – Wie geht es weiter? .....	30

---

## Geleitwort



Michael Müller, Bürgermeister und Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

### Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Europa wächst zusammen: Zwischen Berlin und Polen gibt es schon lange keine Grenzkontrollen mehr. Nur Grenzregionen, die eng zusammenarbeiten und schnell zu erreichen sind, haben eine Chance, aus ihrer Randlage herauszukommen. Doch leider besteht bei den Verbindungen zwischen Berlin und den benachbarten polnischen Großstädten noch erheblicher Handlungsbedarf.

Der Schienenpersonenverkehr zwischen Deutschland und Polen hat heute nur einen Anteil von etwa 2-3%, denn die DB Fernverkehr reduzierte ihr tägliches Fernverkehrsangebot seit der Bahnreform erheblich und bedient ab 2015 nur noch den Verkehr nach Posen und Warschau.

Bahnverkehr zwischen Berlin und den polnischen Großstädten ist grenzüberschreitender Fernverkehr, für den weder die Bundesländer noch die polnischen Wojewodschaften zuständig sind. Durch ein koordiniertes Auftreten gegenüber den nationalen Regierungen und gegenüber der Europäischen Union konnten die Grenzregionen dennoch gemeinsam erreichen, dass 2017 zwischen Berlin und Breslau und 2020 zwischen Berlin und Stettin zahlreiche Verbesserungen auch für den Personenverkehr wirksam werden: Erste Elektrifizierungslücken sind geschlossen und größere Abschnitte mit 160 km/h befahrbar. Gute Voraussetzungen für den Fernverkehr nach Polen.

Zudem ist es dem Runden Tisch Verkehr durch Optimierung des vorhandenen Regionalverkehrs in den Grenzbahnhöfen sowie durch attraktive grenzüberschreitende Tarifangebote gelungen, für den Verkehr stabilisierende Verbesserungen zu erzielen. Hierbei war auch die Unterstützung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wichtig. Unsere Möglichkeiten sind aber begrenzt, und auch die Verbesserungen können nicht den Qualitäten eines attraktiven europäischen Fernverkehrsangebotes entsprechen.

Die Bahn – wichtig für Klimaschutz und Daseinsvorsorge – hat nur eine Chance, wenn Bundesländer und Wojewodschaften zusammen mit den Eisenbahnunternehmen des Fernverkehrs, den nationalen Aufsichtsbehörden und den Verkehrsministerien daran arbeiten, für die zukünftig modernisierten Strecken ein integriertes Regional- und Fernverkehrsangebot zu entwickeln. Neben unattraktiven Fahrzeiten behindern auch zahlreiche nicht-infrastrukturelle Hemmnisse den Bahnverkehr und verteuern ihn. An den Grenzbahnhöfen stoßen widersprechende Rechts- und Finanzierungssysteme aufeinander. Hier fehlen noch Rechtsgrundlagen, weshalb die nationalen Ministerien und die Europäische Union eingebunden werden müssen.

Eine wichtige Zielmarke ist das Jahr 2016, denn in diesem Jahr wird Breslau den Titel der Kulturhauptstadt tragen. Der Flughafenstandort Berlin ist bereits heute für Westpolen wichtiger Anlaufpunkt und wird künftig noch an Bedeutung zunehmen. Verbesserungen der Schieneninfrastruktur in Polen und Deutschland ermöglichen bis 2017 auch eine Verkürzung der Fahrzeit von heute 5 auf 3 ½ Stunden.

Berlin-Stettin und Berlin-Breslau sollten daher ein Schwerpunkt der zukünftigen Arbeit sein. Aber auch die Großstädte Gorzów und Zielona Góra sollten 2016 wieder durch umsteigefreie Verbindungen erreichbar sein.

Wir werden weiter an den nötigen Verbesserungen arbeiten.

### Michael Müller

Bürgermeister und Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin



Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

### Liebe Leserinnen, liebe Leser,

In 10 bis 20 Jahren wird die deutsch-polnische Grenze weitgehend aus unseren Köpfen verschwunden sein. Die Bewohner des Odraums werden wie selbstverständlich beidseits der Oder wohnen, arbeiten und sich erholen.

Die Verflechtungen zwischen Berlin-Brandenburg und Polen nehmen entsprechend immer weiter zu. Schon heute pendeln viele Menschen wöchentlich und täglich über die Grenze, und wir haben längst die Zeiten hinter uns gelassen, in denen unser Nachbarland nur das Ziel für günstige Einkäufe war. Die Arbeitsmärkte wachsen zusammen, und in gemeinsamer Arbeit wird Wohlstand geschaffen.

Die Einbindung in die europäische und internationale Arbeitsteilung erzeugt wachsende Verkehre. Das Verkehrsaufkommen zwischen den Städten des Grenzraums durch Pendler, Geschäftsreisende und Touristen ist enorm gestiegen.

Gute grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen sind ein entscheidender Faktor, um die regionalen Potenziale besser zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit in der Grenzregion zu stärken. In der täglichen Praxis stoßen wir aber durch unzureichende Zugverbindungen, nicht kompatible Fahrzeugsysteme sowie Defizite bei der Fahrplanabstimmung an unsere Grenzen. Das Anliegen des Runden Tisches Verkehr der Oder-Partnerschaft ist es, die definierten Engpässe beidseits der

Oder schnellstmöglich zu überwinden und die unterschiedlichen Systeme passfähig zu machen.

Der Regionalverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des deutsch-polnischen Grenzgebietes als gemeinsamer Lebens- und Arbeitsraum. Von Berlin und Brandenburg aus fahren Regionalzüge im dichten Takt nach Stettin (Szczecin), Kostrzyn, Frankfurt (Oder) und Forst (Lausitz) und bieten Anschluss auch zu weiter entfernten Zielen. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) organisiert diese Verkehre, und durch langfristige Verkehrsverträge mit Ausschreibungen zu fairen Bedingungen schaffen wir stabile, dauerhaft tragfähige Angebote.

Diese Entwicklung zeichnet sich auch in Polen ab. Auch hier wurde die Zuständigkeit für den Regionalverkehr in die Hände der Regionen gegeben, und viele organisatorische, institutionelle und rechtliche Reformen sind notwendig, um den regionalen Eisenbahnverkehr auf eine neue, nachhaltigere Grundlage zu stellen.

Der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft hilft uns, diese Prozesse besser zu verstehen und richtige Entscheidungen zu treffen. Es ist wahr, noch können wir nicht von Durchbrüchen berichten, und viele Veränderungen dauern länger als erwartet. Ein Beispiel ist die Verbindung zwischen Berlin und Gorzów Wielkopolski, die wir nach mehrjährigen Vorbereitungen ab 2015/16 direkt und ohne Umsteigen bedienen wollen. Wir hoffen uns von dieser Strecke eine Vorbildwirkung auch für alle anderen Relationen.

Wir freuen uns, dass der Runde Tisch Verkehr auch nach 2015 weiter aktiv sein wird, und wir werden unseren Beitrag leisten, damit der VBB als Geschäftsstelle des Runden Tisches Verkehr seine erfolgreiche Arbeit fortsetzen kann.

### Jörg Vogelsänger

Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg



# Die Herausforderung: Ein moderner Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen

Das Ziel der Partner des Runden Tisches Verkehr der Oder-Partnerschaft ist die Verbesserung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen, sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr. Das vorrangige politische Interesse ist die Verbesserung des Fernverkehrs, da dieser ein wichtiger Faktor für die Erreichbarkeit der Städte und Regionen ist.



Infrastruktur und Fahrzeuge hängen eng zusammen

Dabei besteht insbesondere durch den zügig fortschreitenden Bau von Autobahnen und Schnellstraßen, die Benachteiligung bei der Anlastung der Kosten für die Infrastruktur und hohe zusätzliche Kosten für den technischen Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrs ein deutlicher Wettbewerbsnachteil für den Verkehrsträger Schiene. Infrastrukturelle Defizite und z.T. sehr komplexe Baumaßnahmen im polnischen Schienennetz bremsen die Züge zusätzlich aus.

In der Folge wird zwischen Deutschland und Polen im Fahrplanjahr 2014/15 nur noch die Achse Berlin-Warschau mit dem Abzweig nach Danzig (Gdańsk) und Gdynia von Fernzügen genutzt. Der Fernverkehr zwischen Berlin und Stettin (Szczecin) wurde 2012 eingestellt, und für die Verbindung Berlin-Breslau (Wrocław) wurde die vorübergehende Einstellung des Eurocity „Wawel“ für 2014 angekündigt. Dies ist der bisherige Tiefpunkt einer langen Phase des Abbaus von Angeboten.

Im Gegenzug hat der Regionalverkehr faktisch viele Aufgaben des Fernverkehrs übernommen. Sowohl in Deutschland als auch in Polen sind die Regionen bzw. Länder für die Organisation des Regionalverkehrs zuständig. Die

Verantwortung endet dabei allerdings an der Grenze, und eine Weiterreise ist nur möglich, wenn zwischen deutschen und polnischen Zügen umgestiegen wird. Manchmal ist sogar dies aufgrund technischer Anforderungen, die hohe Kosten für die Verkehrsunternehmen verursachen, nicht möglich. Deswegen verkehren z.B. auf den Abschnitten Frankfurt (Oder)-Rzepin oder Görlitz-Zgorzelec deutlich weniger Züge als auf den innerstaatlichen Relationen.

Bislang ist es nur zwischen Berlin, Angermünde und Stettin sowie zwischen Dresden und Breslau gelungen, durchgehende Verbindungen auch im Regionalverkehr zu etablieren. Seit 2009 verkehrt z.B. der Dresden-Wrocław-Express mit drei Zugpaaren pro Tag, und die Zahl der durchfahrenden Fahrgäste nimmt stetig zu. Ab 2015/16 sollen auch zwischen Berlin und Gorzów Wielkopolski direkte Züge verkehren.

## Barrieren für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

Welche Barrieren den Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen erschweren, ist nachfolgend beschrieben. Die Überwindung dieser Barrieren erfordert das Zusammenwirken vieler Akteure. Für manche Fragen müssen Lösungen auch erst gefunden werden. Dies ist der Grund, warum der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft 2006 durch das Land Berlin ins Leben gerufen wurde.

Eine wichtige Unterstützung der Arbeit ist die deutsch-polnische Erklärung zur Zusammenarbeit, die 2011 zum 20. Jahrestag der Unterzeichnung des deutsch-polnischen Nachbarschaftsvertrags verabschiedet wurde. Sie benennt insbesondere für den Ausbau der Infrastruktur und für den grenzüberschreitenden Fernverkehr relevante Prioritäten und Ziele. Außerdem wurde am 14. November 2012 das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze unterzeichnet, das den Rahmen für den Abschluss bilateraler Vereinbarungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr bildet. Eine Ratifizierung dieses Abkommens steht allerdings noch aus.

## ELEKTRIFIZIERUNGSLÜCKEN

Sowohl in Polen als auch in Deutschland ist ein großer Teil des Streckennetzes elektrifiziert. Allerdings gibt es im Grenzraum viele Lücken – z.B. zwischen Passow und Stettin, zwischen Cottbus und Görlitz und zwischen Dresden, Görlitz und Węgliniec. Die Schließung dieser Elektrifizierungslücken ist wichtig für den Fernverkehr, denn ein durchgehender elektrischer Betrieb ist die Voraussetzung für ein attraktives und betriebswirtschaftlich tragfähiges Verkehrsangebot.

*Die Zuständigkeit für die Elektrifizierung und den damit verbundenen Ausbau der Infrastruktur liegt sowohl in Deutschland als auch in Polen auf der nationalen Ebene.*



## STROMSYSTEME

Deutschland und Polen verwenden im Eisenbahnverkehr unterschiedliche Stromsysteme. Nur Fahrzeuge mit einer Mehrsystemausstattung, die bei Lokomotiven für den Güter- und Fernverkehr inzwischen nur noch mit geringen Mehrkosten verbunden ist, können beide Systeme nutzen. Die im Regionalverkehr eingesetzten Triebzüge gibt es in der Regel aber nur für ein Stromsystem, und vorhandene Triebzüge können nicht nachgerüstet werden.

Wenn die Schnittstelle zwischen den Stromsystemen in Bahnhöfen liegt, sind Umsteigeverbindungen möglich. Leider verursacht diese Lösung Mehrkosten bei Bau und Betrieb, so dass sie von den Infrastrukturbetreibern DB Netz und PKP PLK abgelehnt wird. Stattdessen werden die Schnittstellen zwischen den Stromsystemen häufig auf freier Strecke platziert.

Werden Mehrsystem-Triebzüge neu beschafft, sind die Kosten bei geringen Stückzahlen sehr hoch. Als Ersatz werden daher heute häufig Dieselfahrzeuge eingesetzt, die im Betrieb aber teurer sind und oftmals nicht schneller als 120 km/h fahren können. Diese Fahrzeuge dürfen zudem den Nord-Süd-Tunnel in Berlin und den Bahnhof des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) nicht anfahren. Eine mögliche Alternative für kurze Grenzstrecken könnten Hybrid- und Batteriesysteme sein, die bislang aber nicht verfügbar sind.

*Die Ausgestaltung der Schnittstellen der Stromsysteme liegt als Bestandteil der Infrastruktur in Deutschland und Polen in der Zuständigkeit der nationalen Ebene.*

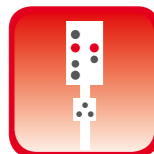


## LÜCKEN BEIM ZWEITEN GLEIS

Insbesondere auf der deutschen Seite schränkt das fehlende zweite Gleis bei Hauptstrecken von Berlin nach Polen die Kapazität des Bahnverkehrs ein und führt zu Fahrplan-Instabilitäten und Fahrzeitverlängerungen durch notwendige Zugkreuzungen. Häufig wurde das zweite Gleis nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge von Reparationsleistungen demontiert und aufgrund der veränderten Verkehrsströme nicht wieder aufgebaut. Mit dem Zusammenwachsen Europas und steigender Verkehrsnachfrage ändert sich diese Situation.

*Die Zuständigkeit für den Ausbau und die Erweiterung der Kapazität der Infrastruktur liegt sowohl in Deutschland als auch in Polen auf der nationalen Ebene.*





## FAHRZEUGE UND SICHERHEITSSYSTEME

Eisenbahnfahrzeuge, die sowohl in Deutschland als auch in Polen verkehren sollen, müssen mit den Sicherheitssystemen für beide Länder ausgestattet sein. Dies betrifft u.a. die Zugsicherung (Signaltechnik), den Zugfunk, die Lichtanlage und weitere Funktionen (z.B. Nothaltsysteme). Für den Betrieb zwischen zwei Grenzbahnhöfen sind Ausnahmeregelungen möglich, die aber von der konkreten technischen Situation in jedem Einzelfall abhängen. Jede Grenzbetriebsstrecke wird daher als Unikat behandelt.

Bis vor wenigen Jahren waren vor allem ältere Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Betrieb zugelassen, die aufgrund früherer Vereinbarungen den nächsten Grenzbahnhof auch ohne zusätzliche technische Einrichtungen anfahren dürfen. Für diese Fahrzeuge gilt ein Bestandschutz, der jeweils eng mit dem Betreiber und der Strecke (z.B. Angermünde-Stettin) verknüpft ist. Diese Situation ändert sich durch den Umbau neuerer Bestandsfahrzeuge und die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Ziel ist der Aufbau eines ausreichenden Bestandes an modernen Fahrzeugen mit grenzüberschreitender Zulassung, so dass eine größere Flexibilität bei der Planung von Betrieb und Angeboten entsteht. Weiterhin ist beim Grenzübergang allerdings der Wechsel des Personals oder die doppelte Besetzung von Triebfahrzeugen erforderlich.

*Eisenbahnfahrzeuge werden in Deutschland überwiegend von den Verkehrsunternehmen beschafft und unterhalten. In Polen hingegen befinden sich viele Fahrzeuge für den Regionalverkehr im Eigentum der Wojewodschaften und ihrer regionalen Eisenbahngesellschaften, da dies die Beschaffung und Modernisierung der Fahrzeuge mit Mitteln aus EU-Strukturfonds erlaubt.*

*Für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen sind die nationalen Regulierungsbehörden Eisenbahnbundesamt (EBA) und Eisenbahnverkehrsamt (UTK) zulässig. Die Infrastruktur der Strecken im Grenzraum wird durch die Infrastrukturbetreiber DB Netz und PKP PLK unterhalten. Zusammen mit den Regulierungsbehörden können die Infrastrukturbetreiber über Ausnahmegenehmigungen entscheiden.*



## FAHRGASTINFORMATION

Fahrgäste in grenzüberschreitenden Zügen erwarten zweisprachige Durchsagen und eine komfortable Fahrgastinformation mit Informationen zu Anschlüssen in Echtzeit. Beides ist bislang nicht selbstverständlich, und Lösungen müssen schrittweise erarbeitet werden.

*Die Fahrgastinformation ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen, die dazu zentral bereitgestellte Daten nutzen. Lösungen für die Kommunikation zwischen nationalen Systemen werden durch den VBB auch mit polnischen Partnern z.B. im Rahmen des europaweiten Netzwerks EU-Spirit erprobt und angewendet.*

## TICKETS UND TARIFE

Die Zeit überteuerter Fahrkarten für den Grenzübergang ist inzwischen weitgehend vorbei. Die Entwicklung geht zu integrierten Angeboten wie dem Berlin-Stettin-Ticket oder dem Euro-Neiße-Ticket, die auch die Nutzung weiterer Verkehrsmittel einschließen. Leider hat diese Entwicklung den Fernverkehr noch nicht erreicht, und nicht immer werden Fahrgästen tatsächlich die günstigsten Angebote verkauft.

*Die Entwicklung integrierter Tickets erfolgt in der Zusammenarbeit von regionalen Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren. Für die Vermarktung ihrer Angebote sind die Unternehmen des Fernverkehrs in eigener Verantwortung zuständig.*



## FAHRPLAN- UND ANGEBOTSGESTALTUNG

Die Gestaltung von Fahrplänen und Umlaufplänen erfolgt in Deutschland und Polen nach unterschiedlichen Prinzipien. In Deutschland haben sich integrierte Taktfahrpläne mit einem über den Tag verteilten Angebot durchgesetzt. In Polen werden die Fahrpläne hingegen häufig an der Nachfrage und an den Umlaufplänen der eingesetzten Fahrzeuge ausgerichtet. Die Folge sind Probleme bei der Herstellung von Anschlüssen (z.B. in Kostrzyn und Stettin) und Schwierigkeiten bei der Planung grenzüberschreitender Angebote.

Ein zusätzliches Problem ist die Koordinierung von Fahrplänen zwischen dem Regional- und Fernverkehr. Während durch integrierte Taktfahrpläne ein grundsätzlicher Rahmen geschaffen werden kann, der eine systematische Abstimmung ermöglicht, haben Anschlüsse zwischen dem Regional- und Fernverkehr bei der nachfrageorientierten Planung keine hohe Priorität. Dies wirkt sich insbesondere bei Verspätungen negativ aus.

*Die Fahrplan- und Angebotsgestaltung des Regionalverkehrs ist in Deutschland Aufgabe der regionalen Aufgabenträger und der Verkehrsverbände. In Polen sind ebenfalls die regionalen Aufgabenträger zuständig, die Verkehrsunternehmen wirken aber stärker mit.*

*Im Fernverkehr gestalten die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne und Angebote in eigener Zuständigkeit. Eine Ausnahme ist der interregionale Verkehr in Polen, der durch das nationale Verkehrsministerium organisiert wird.*



## Aktivitäten des Runden Tisches Verkehr 2011 – 2014



### ZUSTÄNDIGKEITEN, FINANZIERUNG UND VERGABE VON VERKEHRSLAUFSTÄNDEN

Sowohl in Deutschland als auch in Polen sind die Länder bzw. Wojewodschaften als Aufgabenträger für die Organisation des Regionalverkehrs zuständig. Der überregionale Verkehr wird in Deutschland auf eigenwirtschaftlicher Grundlage erbracht. In Polen ist hingegen das nationale Verkehrsministerium als Aufgabenträger für die meisten überregionalen Verkehre und auch den internationalen Fernverkehr zuständig. Eine Ausnahme ist der Berlin-Warszawa-Express, der eigenwirtschaftlich betrieben wird.

Seit der 2010 erfolgten Novellierung des polnischen Gesetzes zum öffentlichen Verkehr gibt es eine intensive Diskussion über die Regelungen und die Zuständigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr. Wenn die Wojewodschaften die Verantwortung für diese Verkehre übernehmen, fordern sie eine Kompensation für die zusätzlichen Kosten.

Während in Deutschland Leistungen im Regionalverkehr auf der Grundlage einer gesicherten Finanzierung im Rahmen langjähriger Verträge ausgeschrieben und vergeben werden, sind in Polen aufgrund der unsicheren Finanzierung bislang nur Verkehrsverträge mit kurzen Laufzeiten üblich. Dies führt dazu, dass an der Grenze widersprüchliche Systeme aufeinandertreffen: Auf der deutschen Seite ein Markt mit einem intensiven Vergabewettbewerb und vielen privaten Eisenbahnunternehmen, die z.B. auch für Investitionen in grenzüberschreitend zugelassene Fahrzeuge zuständig sind. Und auf der polnischen Seite ein Markt mit wenig Wettbewerb und vielen öffentlichen Eisenbahnunternehmen, die sich im Besitz der regionalen Aufgabenträger befinden und häufig auf regionale Fahrzeugpools zurückgreifen können.

*Für die Regulierung des Regional- und Fernverkehrs ist sowohl in Deutschland als auch in Polen die nationale Ebene zuständig. Für den interregionalen Verkehr und den internationalen Fernverkehr gilt in Polen ein nationaler Verkehrsplan. Das polnische Verkehrsministerium ist als Aufgabenträger für die Ausschreibung und Vergabe der entsprechenden Verkehrsleistungen zuständig.*

*Die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen im Regionalverkehr findet sowohl in Deutschland als auch in Polen auf der Grundlage von Verkehrsplänen statt, die auf regionaler Ebene erstellt werden.*



### STRUKTUR DER NACHFRAGE

Die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr ist eher ungünstig strukturiert. Sieht man vom Gelegenheitsverkehr von Geschäftsreisenden und Touristen ab, so ist vor allem im Regionalverkehr ein sehr hoher Anteil von Tages- und Wochenpendlern festzustellen. Dies führt zu einer eher einseitigen Auslastung und ausgeprägten Verkehrsspitzen, was einen wirtschaftlichen Betrieb erschwert. Zugleich hängt die Nachfrage aber auch von der Qualität des Angebots ab – wo Angebote lückenhaft und unzureichend sind, stellt sich auch keine dauerhafte Nachfrage ein.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat 2011 die Funktion der Geschäftsstelle des Runden Tisches Verkehr der Oder-Partnerschaft übernommen, nachdem die Treffen dieses Gremiums zuvor nur in größeren Abständen stattgefunden hatten. Die Arbeit der Geschäftsstelle wurde bis 2014 aus dem Programm „Netzwerkbildung Mittel- und Osteuropa“ des Landes Berlin unterstützt.

Seit 2011 hat sich der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft insgesamt fünfmal getroffen. Außerdem fanden im September 2011 in Berlin und im Februar 2013 in Warschau („Parlamentarischer Abend“ in der Deutschen Botschaft) zwei viel beachtete Konferenzen statt, die auch die Ebene der politischen Entscheidungsträger angesprochen haben.

Die Sitzungen des Runden Tisches Verkehr wurden zu gleichen Teilen von polnischen und deutschen Partnern besucht. Während auf polnischer Seite alle Regionen gleichmä-

ßig vertreten waren, konzentrierte sich die Beteiligung auf deutscher Seite auf Berlin, Brandenburg und Sachsen. Mecklenburg-Vorpommern brachte sich vor allem im Rahmen der Konferenzen ein. Auf polnischer Seite nahmen regelmäßig auch politische Entscheidungsträger an den Sitzungen des Runden Tisches Verkehr teil.

Der Runde Tisch Verkehr diente seit 2011 als informelles Gremium vor allem der Analyse von Problemen sowie der gegenseitigen Information und Abstimmung. Sachverhalte konnten frühzeitig geklärt und evtl. bestehende Unsicherheiten z.B. bezüglich der rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland oder Polen gemeinsam erörtert werden. Außerdem ermöglichte der Runde Tisch Verkehr das gemeinsame Lobbying für eine Verbesserung der Rahmenbedingung des Schienenpersonenverkehrs sowie für eine höhere Priorisierung bestimmter Schieneninfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse.



**Susanne Henckel,**  
Geschäftsführerin  
des Verkehrsverbundes  
Berlin-Brandenburg (VBB)

„Wir freuen uns sehr über das Vertrauen, das uns die Partner des Runden Tisches Verkehr entgegenbringen. Es ist ein Ansporn, das Engagement fortzusetzen und so an der weiteren Integration der Städte und Regionen der Oder-Partnerschaft mitzuwirken.“



„Parlamentarischer Abend“ des Runden Tisches Verkehr am 12. Februar 2013 in der Deutschen Botschaft in Warschau



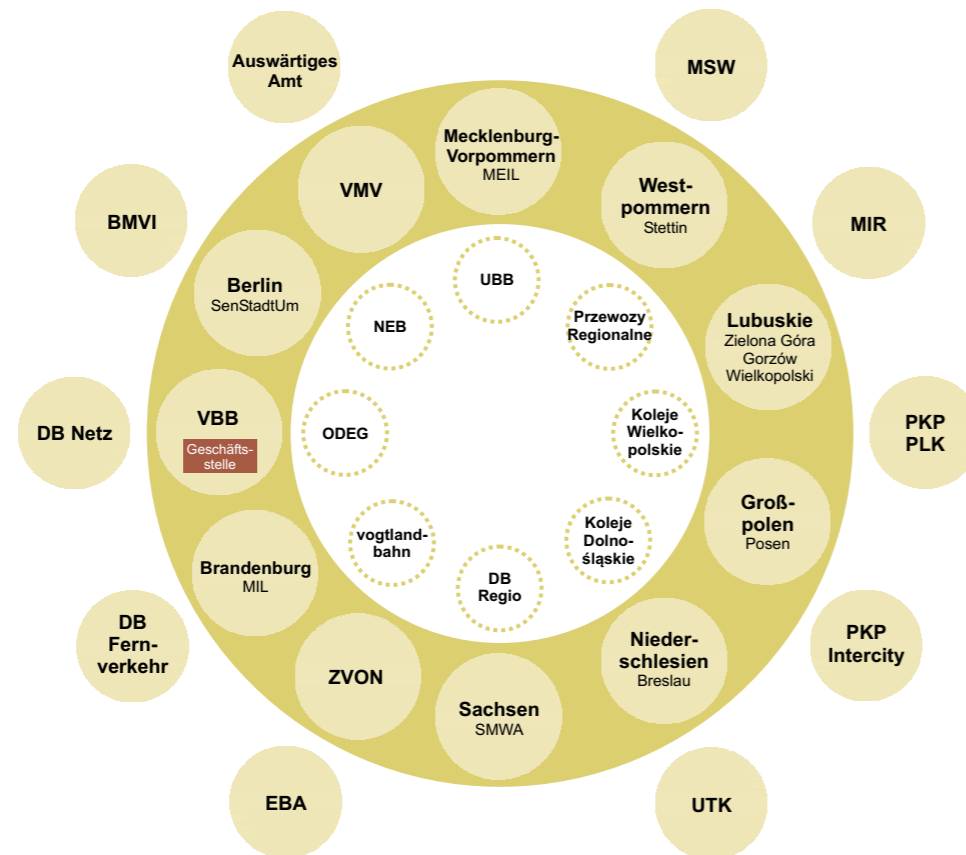
Die Akteurskonstellation des Runden Tisches Verkehr in der durch den VBB etablierten Arbeitsweise ist im nachfolgenden Schaubild zusammengefasst und visualisiert:

- **Kerngruppe** des Runden Tisches Verkehr sind – entsprechend der Philosophie der Oder-Partnerschaft – die regionalen Akteure. Dabei handelt es sich um die Verkehrs- und Infrastrukturministerien der deutschen Länder, die beauftragten Verkehrsverbände und Verkehrsgesellschaften und die polnischen Wojewodschaften. Die Hauptstädte der Wojewodschaften werden über die Wojewodschaften eingebunden.
- Der **erweiterten Gruppe** des Runden Tisches Verkehr sind alle übrigen Akteure

zugeordnet – die nationalen Verkehrs-/Infrastrukturministerien, die nationalen Regulierungsbehörden, die Infrastrukturbetreiber und die Unternehmen des Regional- und Fernverkehrs. Auf der polnischen Seite gibt es dabei die Besonderheit, dass die Unternehmen des Regionalverkehrs sich im Besitz der regionalen Aufgabenträger befinden.

- Die Vorsitzenden der deutsch-polnischen Regierungskommission haben eine **beobachtende Rolle**.

Insgesamt gibt es somit rund 34 Institutionen, Unternehmen und Körperschaften, die von der Arbeit des Runden Tisches Verkehr berührt werden.



Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Themen, die im Rahmen der Sitzungen des Runden Tisches Verkehr besprochen wurden.

Außerdem war der Informationsaustausch zu aktuellen Entwicklungen und Planungen ein wichtiger Bestandteil aller Treffen.

SITZUNG & THEMEN	
<b>25.05.2011</b> <b>Posen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information der nationalen Ministerien zu rechtlichen Rahmenbedingungen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs</li> <li>• Information von DB Netz und PKP PLK zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Infrastruktur</li> <li>• Information der Verkehrsunternehmen zu grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten</li> <li>• Information zur Planung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes in Polen</li> <li>• Vorstellung des Projekts für den Umbau des Hauptbahnhofs in Posen (Poznań)</li> </ul>
<b>02.12.2011</b> <b>Berlin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gemeinsame Infrastrukturkarte der Regionen in der Oder-Partnerschaft</li> <li>• Rechtliche Analyse zur grenzüberschreitenden Ausschreibung von Leistungen im Schienenverkehr</li> <li>• Grenzüberschreitende Fahrgastinformation</li> </ul>
<b>07.09.2012</b> <b>Breslau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion zum Bericht: „Infrastruktur und Transport in der Oder-Partnerschaft zwischen 2010-2012“</li> <li>• Information durch die polnische Regulierungsbehörde UTK</li> <li>• Information zum nationalen polnischen Verkehrsplan und Austausch zum Stand der Verkehrspläne in den Wojewodschaften</li> <li>• Vorstellung des Projekts „Śnieżka“</li> <li>• Besichtigung des renovierten Hauptbahnhofs</li> </ul>
<b>27.09.2013</b> <b>Potsdam</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Austausch zu Fahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr</li> <li>• Vorstellung des Nahverkehrsplans des Landes Brandenburg</li> </ul>
<b>28.04.2014</b> <b>Zielona Góra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationen der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe zwischen BMVI und MIR zu Eisenbahninfrastruktur/-verkehr</li> <li>• Der grenzüberschreitende Schienenverkehr in der Oder-Partnerschaft – Bilanz der Arbeit und Herausforderungen für die nächsten Jahre</li> <li>• Auswertung des Fragebogens zur Evaluierung der Arbeit des Runden Tisches Verkehr</li> </ul>

Eine Bewertung durch die Partner des Runden Tisches Verkehr zeigte ein großes Interesse an Themen in Zuständigkeit der nationalen Ebene,

da viele der vom Runden Tisch Verkehr behandelten Fragestellungen nur in Zusammenarbeit mit den nationalen Stellen zu lösen sind.



# Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen





# Berlin – Stettin (Szczecin)



**Kathrin Schneider,**  
Staatssekretärin  
des Ministeriums für Infra-  
struktur und Landwirtschaft  
des Landes Brandenburg

„Das Berlin-Stettin-Ticket zeigt, dass gute Angebote von den Menschen angenommen werden. Solche Erfolge sind wichtig, wenn wir größere Verbesserungen erreichen wollen – so wie die durchgehende Elektrifizierung, die hoffentlich bis 2020/21 abgeschlossen sein wird.“



Die Verbindung zwischen Berlin und Stettin gehört zu den wichtigsten Verkehrsachsen im deutsch-polnischen Grenzraum. Zu ihr gehören die Bahnverbindung über Eberswalde und Angermünde, die Autobahn A11/A6 und die Havel-Oder-Wasserstraße. Die Schienenstrecke ist Teil des europäischen Eisenbahn-Kernnetzes. Im unmittelbaren Grenzraum dient die Bahnverbindung darüber hinaus auch der Erschließung des Stettiner Umlands.



Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Stettin

Aufgrund einer Lücke in der Elektrifizierung zwischen Passow und dem Grenzbahnhof Stettin-Gumieńce wird der Abschnitt Angermünde-Stettin heute mit Dieseltriebzügen bedient, die nahezu im 2-Stunden-Takt verkehren. In Angermünde besteht Anschluss mit Regional- und Fernzügen nach Berlin. Morgens und abends verkehren direkte Züge zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Stettin, außerdem gibt es seit April 2014 zur Verkehrsspitze an Freitagen einen dritten direkten Zug.

Im August 2010 wurde das Berlin-Stettin-Ticket eingeführt, das mit einem Preis von 10 Euro für die einfache Fahrt (einschließlich der Nutzung des Stadtverkehrs in beiden Städten) ein konkurrenzfähiges Angebot schafft und eine Erfolgsgeschichte begründet hat. Inzwischen werden monatlich zur Hauptsaison bis zu 8.600 dieser Fahrscheine verkauft – mit weiter steigender Tendenz.

## Ziele und Herausforderungen

Wichtigstes Ziel ist die zügige Schließung der Elektrifizierungslücke, nachdem die Strecke

baulich bereits für eine Geschwindigkeit von 160 km/h vorbereitet wurde. Dadurch kann die Fahrzeit zwischen beiden Städten zukünftig auf rund 90 Minuten verkürzt werden, und die Einführung direkter Verbindungen – einschließlich der Anbindung an den Flughafen BER – wird erleichtert. Die Elektrifizierung ermöglicht darüber hinaus bessere Verbindungen zwischen Berlin und der polnischen Ostseeküste. Der Hafen in Swinemünde mit dem direkten Übergang zu Fähren nach Schweden wird schneller erreicht, und die Bedingungen und Kapazitäten für den Güterverkehr werden deutlich verbessert.

Damit entsprechende Kapazitäten für ein wachsendes Angebot im Fern- und Regionalverkehr sowie im Güterverkehr zur Verfügung stehen, müssen auch auf dem zunächst eingleisigen Abschnitt zwischen Passow und Stettin-Gumieńce ausreichend Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dazu sind Begegnungsabschnitte im Bereich des Bahnhofs Casekow und im polnischen Abschnitt wichtig. Weiterhin ist es das Ziel, dass nach der Fertigstellung des Abschnitts Angermünde-Stettin zeitnah auch der Ausbau des Abschnitts Berlin-Blankenburg-Angermünde auf 160 km/h erfolgt. Diese Maßnahme ist nicht Bestandteil der bisherigen Vereinbarungen.

## Entwicklungen seit 2011

Um die Verhandlungen für das Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Transport, Bauwesen und Seewirtschaft der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin-Stettin (Szczecin) nicht zu gefährden, wurde 2011 die geplante Ausschreibung der Regionalbahn-Linie (RB) 66 Angermünde-Stettin durch das Land Brandenburg ausgesetzt. Nach vielen Diskussionen auf allen politischen Ebenen, intensiven Verhandlungen und unter großer medialer Aufmerksamkeit wurde das Abkommen schließlich am 20. Dezember 2012 von den zuständigen Verkehrsministern Dr. Peter Ramsauer und Stawomir Nowak feierlich in Stettin unterzeichnet. Es sieht vor, dass der Ausbau und die Elektrifizierung bis 2020 abgeschlossen werden.



Regionalexpress nach Stettin bei der Ausfahrt aus Angermünde

Warum die Elektrifizierung notwendig ist, belegt die 2012 nach nur 18 Monaten erfolgte Einstellung des Eurocity „Alois Negrelli“ zwischen Prag, Berlin und Stettin. Neben einer reduzierten Nachfrage aufgrund vergleichsweise hoher Fahrpreise waren es vor allem die deutlich erhöhten Betriebskosten durch den Dieselbetrieb zwischen Angermünde und Stettin, die zum Ende dieses Angebots geführt haben. Außerdem wurde die Vermarktung des Zuges dadurch erschwert, dass günstige Angebote der Deutschen Bahn (z.B. Europa-Spezial-Ticket) in Polen nicht erhältlich sind.

## Schwerpunkte der nächsten Jahre

Bei der Infrastruktur haben der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin-Stettin höchste Priorität. Dazu wurde für dieses und weitere Vorhaben eine gemeinsame Arbeitsgruppe des deutschen und des polnischen Verkehrsministeriums eingerichtet, die den Planungs- und Bauprozess zusammen mit den Infrastrukturbetreibern DB Netz und PKP PLK begleitet. Schwerpunkt der nächsten Jahre ist die fristgerechte Fertigstellung der planerischen Dokumentation, einschließlich der Untersuchungen zu Umweltauswirkungen.

## STETTIN (SZCZECIN) – PASEWALK – LÜBECK/SCHWERIN

Die Strecke Stettin-Pasewalk ist Teil der großräumigen Verbindung zwischen Stettin, Lübeck und Schwerin, und zugleich erschließt sie das Umland von Stettin mit der Stadt Pasewalk. Sie wird im 2-Stunden-Takt bedient, mit einem über viele Jahre stabilen Angebot.

Die wichtigste Herausforderung ist die Verkürzung der Fahrzeit zwischen Stettin und Lübeck von heute knapp fünf auf zukünftig rund vier Stunden. Dieses Ziel erfordert den weiteren Ausbau der Infrastruktur, unter Berücksichtigung einer Optimierung des integralen Taktfahrplans (ITF) in Mecklenburg-Vorpommern.

Außerdem muss der Bahndamm rund um Passow dringend saniert werden, da es hier zu Dammrutschungen gekommen ist.

Bis zum Abschluss des Streckenausbaus sind die Weiterentwicklung der Angebote und die weitere Verbesserung der Qualität vorrangig. Dazu gehört z.B. die Sicherung verlässlicher Anschlüsse in Richtung Ostseeküste im Knoten Stettin. Nachdem die Wojewodschaft Westpommern im Jahr 2012 mehrere Dieseltriebzüge bestellt hat, die auch für den Betrieb in Deutschland zugelassen werden sollen, sind zukünftig ggf. auch Direktverbindungen über Stettin hinaus möglich. Die bisher eingesetzten Fahrzeuge sind nur für den Betrieb von der deutsch-polnischen Grenze bis zum Hauptbahnhof Stettin zugelassen.

Ein Schlüssel für den zukünftigen Betrieb ist die Erarbeitung eines Konzepts für aufeinander abgestimmte Angebote im Regional- und Fernverkehr, das auch als Grundlage für die grenzüberschreitende Vergabe von Verkehrsleistungen dienen kann. Dabei sind viele Schwierigkeiten zu bewältigen, denn es gibt z.B. bislang keine elektrischen Triebzüge, die unter beiden Stromsystemen verkehren können.

Im Regionalverkehr ist auf der Strecke Berlin-Angermünde eine Koordination mit der Regionalexpress-Linie (RE) 3 nach Stralsund und Schwedt/Oder erforderlich, bei der auch die Nachfrage auf den einzelnen Relationen berücksichtigt wird. Zugleich bedarf es eines Konzepts für einen tragfähigen Fernverkehr, der einerseits schnelle und attraktive Angebote schafft, andererseits aber auch für preisensible Zielgruppen bezahlbar ist.



**Wojciech Drożdż,**  
Vizemarschall der Woje-  
wodschaft Westpommern

„Mit dem Kauf von neuen Triebzügen, die sowohl in Deutschland als auch in Polen zugelassen sind, können grenzüberschreitende Verbindungen sowohl nach Berlin und Lübeck als auch zur polnischen Ostseeküste realisiert werden.“



# Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski

Die Strecke von Berlin nach Gorzów Wielkopolski, die auch als „Ostbahn“ bekannt ist, ist eine wichtige Pendlerstrecke. Sie wird zwischen Berlin und Kostrzyn stündlich bedient. Auf dem Abschnitt zwischen Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski und Krzyż verkehren die Züge nahezu alle zwei Stunden. In Kostrzyn muss zwischen deutschen und polnischen Zügen umgestiegen werden, wobei die Fahrpläne nur zum Teil aufeinander abgestimmt sind. Der Grund ist die Ausrichtung der Verkehre zwischen Gorzów Wielkopolski und Krzyż auf die maßgeblichen Verkehrsströme in Richtung Posen und Piła.

Die Strecke wird sowohl in Deutschland als auch in Polen mit modernen Dieseltriebzügen bedient. Seit Juli 2008 gibt es das Berlin-Gorzów-Ticket, das in den Zügen der Niederbarnimer Eisenbahn verkauft wird. Es ermöglicht sowohl in Berlin als auch in Gorzów Wielkopolski die Nutzung des Stadtverkehrs.

## Ziele und Herausforderungen

Vorrangiges Ziel ist die Einführung von Direktverbindungen zwischen Berlin, Gorzów Wielkopolski und Krzyż, mit der Möglichkeit einer Verlängerung nach Piła. Direkte Züge können die Situation für viele Pendlerinnen und Pendler, die in Berlin arbeiten, erheblich verbessern. Heute fahren diese Fahrgäste häufig mit dem Pkw nach Küstrin-Kietz und steigen dort ein und aus. Der Grund sind einerseits die fehlenden bzw. bei Verspätungen unsicheren Anschlüsse in Kostrzyn, andererseits aber auch der vergleichsweise hohe



Boulevard an der Warthe in Gorzów Wielkopolski

Preis für eine Monatsfahrkarte auf dem nicht subventionierten Grenzabschnitt.

Die größte Herausforderung – neben der Beschaffung und dem Betrieb von Fahrzeugen mit einer grenzüberschreitenden Zulassung – ist die Einführung eines Taktfahrplans auch auf polnischer Seite. Dies verursacht einerseits höhere Kosten aufgrund höherer täglicher Kilometerleistungen, andererseits sind ggf. auch Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich, um den Zugbetrieb zu optimieren und Kosten zu senken.

## Entwicklungen seit 2011

2011 wurde der Betrieb der Strecke Berlin-Kostrzyn für den Zeitraum 2015-2024 neu ausgeschrieben. Dem Betreiber wurde zur Auflage gemacht, dass Fahrzeuge eingesetzt werden, die für Deutschland und Polen zugelassen sind. 2013 wurden von der Wojewodschaft Lubuskie neue Dieseltriebzüge bestellt, die ebenfalls bis 2015 eine grenzüberschreitende Zulassung erhalten sollen. Damit steht in Kürze ein ausreichender Bestand an Fahrzeugen zur Verfügung, der für einen durchgehenden Betrieb zwischen Berlin und Gorzów Wielkopolski genutzt werden kann.

Steigende Fahrgastzahlen und Kapazitätsengpässe im Zulauf auf Berlin machen den Einsatz von Fahrzeugen mit einem größeren Platzangebot erforderlich. Auf deutscher Seite ist die Verlängerung zum Bahnhof Ostkreuz in Bau, wodurch eine bessere Verknüpfung mit dem Berliner Stadtverkehr

möglich ist. Um weiterhin den Taktfahrplan mit optimierten Betriebsabläufen anbieten zu können, wird der Bahnhof Strausberg umgebaut (Trennung von Regionalbahn und S-Bahn). Außerdem wird zwischen Strausberg und Rehfelde ein zweites Gleis für die Kreuzung von Zügen errichtet.



Züge der Przewozy Regionalne und der Niederbarnimer Eisenbahn im Bahnhof Kostrzyn

Auf polnischer Seite wurde die Strecke bereits weitgehend erneuert, die letzte größere Maßnahme ist die Sanierung der Eisenbahnbögen in Gorzów Wielkopolski. Hier werden auch weitere Ausbaumaßnahmen wie z.B. eine Elektrifizierung diskutiert, um die Erreichbarkeit von Gorzów Wielkopolski zu verbessern und die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr zu erleichtern. Ein wichtiger Motor dieser Diskussionen war die IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów, die 2006 gegründet wurde.

Seit 2013 ist der Eurodistrikt „TransOderana EVT“ im Entstehen, der als Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit das Ziel verfolgt, eine europäische Modellregion rund um die Eisenbahnstrecke Berlin-Piła zu entwickeln. Er setzt die Arbeit der IGOB fort, die Ende 2013 aufgelöst wurde. Neben der konsequenten Werbung für ein besseres Verkehrsangebot zählt der Aufbau eines touristischen Informations- und Leitsystems entlang der Bahnstrecke zu den großen Erfolgen der mit der Ostbahn verbundenen Initiativen.

## Schwerpunkte der nächsten Jahre

Zunächst ist es erforderlich, alle technischen Hindernisse für den grenzüberschreitenden

Einsatz der zukünftig genutzten Fahrzeuge zu beseitigen. Dazu gehört z.B. die Fahrgastinformation, die nahtlos in deutsche und polnische Informationssysteme eingebunden werden muss. Hierzu sind enge Abstimmungen mit den Fahrzeugherstellern erforderlich, denn obwohl in Deutschland und Polen der gleiche Fahrzeugtyp beschafft wird, unterscheidet sich die technische Ausrüstung dennoch im Detail.

Daran anschließend muss ein abgestimmtes Angebots- und Betriebskonzept für direkte Züge entwickelt werden. Aus Kostengründen können die direkten Züge nicht zusätzlich verkehren, sondern sie müssen sich in das bestehende Verkehrsangebot einfügen. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten – z.B. können deutsche und polnische Züge an der Grenze jeweils gekoppelt werden, oder es werden eigenständige deutsche und polnische Züge gebildet, die sich an der Grenze nur begegnen. Außerdem ist zu berücksichtigen, welche Möglichkeiten die Infrastruktur ab 2015/16 bietet.



Die Oder bei Küstrin

Bis zur Einführung der direkten Züge steht die Verbesserung des bestehenden Angebots im Vordergrund. Dies betrifft die Erhöhung der Transportkapazität, aber auch die Prüfung saisonaler Angebote. So könnten z.B. Ausflugszüge die landschaftlich reizvollen Gebiete entlang der Warthe und der Netze erschließen. Wichtig ist auch die weitere Verbesserung der Anschlüsse in Kostrzyn. Manchmal steckt der Teufel dabei im Detail – so verhindert z.B. im Bahnhof Kostrzyn ein fehlendes Signal den Umstieg zwischen den Zügen aus Berlin und Gorzów Wielkopolski am selben Bahnsteig.



Tadeusz Jędrzejczak,  
Präsident der Stadt Gorzów  
Wielkopolski

„Direkte Züge nach Berlin gehören zu unseren wichtigsten Prioritäten. Mit dem Berlin-Gorzów-Ticket haben wir wichtige Grundlagen geschaffen. Nun warten wir ungeduldig auf den Tag, an dem durchgehende Züge unseren Bürgerinnen und Bürgern eine neue Qualität der Mobilität bringen.“



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



**Wojciech Jankowiak,**  
Vize-Marschall der Wojewodschaft Großpolen

„Die Teilnahme an der Oder-Partnerschaft ist für uns eine wertvolle Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch mit Partnern aus Berlin und Brandenburg in theoretischen und praktischen Fragen der Organisation des öffentlichen Verkehrs, sowohl auf Seiten der Aufgabenträger als auch auf Seiten der Verkehrsunternehmen.“

Die Wojewodschaft Großpolen bereitet die Trasse für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke im Gebiet unserer Region in enger Abstimmung mit der nationalen Ebene planerisch vor, auch in Richtung der deutsch-polnischen Grenze. Aus diesem Grund ist das Wissen über die Pläne auf der deutschen Seite bezüglich der Verlängerung einer solchen Strecke aus Berlin in Richtung der polnischen Grenze wichtig.“

Die Verbindung Berlin-Posen ist Teil des Nordsee-Ostsee-Korridors, eines der neun Kernnetz-Korridore der Europäischen Union. Dieser Korridor bildet die wichtigste Eisenbahn- und Straßenverbindung zwischen Deutschland und Polen, und perspektivisch ist er Teil des europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes.



Der Berlin-Warszawa-Express an der Schnittstelle der Stromsysteme im Bahnhof Frankfurt (Oder) Oderbrücke

Aus dieser Lage ergeben sich vielfältige Ansprüche im Personen- und Güterverkehr. So verkehrt zwischen Berlin und Warschau der Berlin-Warszawa-Express (BWE). Dieser Zug, der von DB Fernverkehr und PKP Intercity gemeinsam als eigenwirtschaftliches Angebot betrieben wird, ist aufgrund kurzer Reisezeiten und günstiger Fahrpreise sowohl gegenüber dem Straßenverkehr als auch gegenüber dem Flugverkehr konkurrenzfähig. Alle Züge werden mit modernen Mehrsystem-Lokomotiven betrieben, so dass ein früher erforderlicher Lokwechsel an der Grenze entfällt.

Die Strecke Berlin-Warschau wurde in den vergangenen Jahren weitgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Ein wichtiger Meilenstein war 2008 der Neubau der Oderbrücke in Frankfurt (Oder). Die Fahrzeit zwischen Berlin und Posen von heute rund 2 ¾ Stunden ist sehr attraktiv.

Eine Besonderheit ist die Regionalexpress-Linie (RE) 1, die alle halbe Stunde zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) verkehrt. Dadurch ergibt sich ein hervorragendes Verkehrsangebot zwischen beiden Städten, von dem z.B. die Viad-

rina-Universität und das Collegium Polonicum in Frankfurt (Oder) und Slubice profitieren.

## Ziele und Herausforderungen

Angesichts der verkehrlichen Bedeutung des BWE wären die Einführung eines 2-Stunden-Taktes zwischen Berlin, Posen und Warschau, der Einsatz von mehr Mehrsystemlokomotiven und der Einsatz neuen Wagenmaterials für eine Geschwindigkeit von 200 km/h wichtige Schritte der weiteren Entwicklung. Durch beide Maßnahmen könnten auf dieser Relation zeitgemäße Qualitätsstandards realisiert werden. Außerdem wäre es möglich, durch die Verlängerung des Laufwegs einzelner Züge des BWE nach Hannover und Köln attraktive zusätzliche Angebote zu schaffen.

Die größten Herausforderungen sind die mittel- und langfristige Steigerung der Streckenkapazität auf dem Abschnitt Berlin-Frankfurt (Oder) insbesondere für den Güterverkehr und die Integration der Achse Berlin-Posen-Warschau in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Hierzu liegt bereits eine Planung für eine innerpolnische Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Posen, Breslau und Warschau vor (sog. „Y-Projekt“), konkrete Schritte zur Umsetzung sind aber frühestens ab 2020 zu erwarten.

## Entwicklungen seit 2011

Das Angebot im Fernverkehr auf der Strecke Berlin-Posen ist sehr stabil. Der BWE verkehrt seit Dezember 2010 mit vier Zugpaaren pro Tag, wobei die früheste Ankunft in Berlin erst nach 11 Uhr liegt. Für Reisen aus Richtung Warschau ist das akzeptabel, für Reisen aus Richtung Posen wäre aber eine frühere Ankunftszeit z.B. gegen 9 Uhr wünschenswert.

Seit 2012 verkehrt zusätzlich ein weiterer Eurocity zwischen Berlin, Posen und Danzig bzw. Gdynia. Dieser Zug ersetzt eine frühere Umsteigeverbindung über Stettin und nutzt zwischen Posen und Danzig die zur Fußball-Europameisterschaft 2012 sanierte Strecke über Bydgoszcz. Der früher eigenständig geführte Nachtzug Warschau-Amsterdam verkehrt inzwischen zusammen mit dem BWE.

Vor dem Hintergrund des Baus der Autobahn A2 und wachsender Konkurrenz u.a. durch den Busverkehr wurde von der Wojewodschaft Großpolen zusammen mit dem VBB in den Jah-

ren 2008–2010 das Konzept für eine regional finanzierte, preisgünstige Direktverbindung zwischen Posen, Berlin und Potsdam entwickelt. Die Umsetzung scheiterte an rechtlichen Hürden, da ein solcher internationaler Verkehr in der Zuständigkeit des polnischen Verkehrsministers liegt. Außerdem zeigte sich bei genaueren Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit, dass die Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur in Deutschland und Polen trotz Zuschüssen zu einem Fahrpreis führen, der mit den Angeboten der PKP Intercity nicht wettbewerbsfähig wäre.



Wiedereinführung der direkten Regionalzüge zwischen Posen und Frankfurt (Oder) im August 2014

Seit August 2014, nach einer zweijährigen Pause, bieten das polnische Verkehrsunternehmen Przewozy Regionalne und DB Regio wieder direkte Züge zwischen Posen und Frankfurt (Oder) an. Den Fahrgästen stehen ein Früh- und ein Nachmittagszug zur Verfügung, die aufgrund der Problematik der unterschiedlichen Stromsysteme mit Dieseltriebzügen betrieben werden. Die Züge bieten sehr gute Anschlüsse an die Linie RE 1 in Frankfurt (Oder).

Bemerkenswert ist die 2012 nach langen Vorbereitungen erfolgte Eröffnung der Buslinie 983, die Slubice mit Frankfurt (Oder) verbindet. Wie Umfragen zeigen, wird dieses Angebot auch von Fahrgästen der Linie RE 1 intensiv genutzt.

## Schwerpunkte der nächsten Jahre

Die Einführung einer Frühverbindung im Fernverkehr zwischen Posen, Frankfurt (Oder) und Berlin hat für die beteiligten Städte und Regionen weiterhin eine hohe Priorität, um die

Voraussetzungen für den geschäftlichen und touristischen Verkehr zwischen beiden Städten zu verbessern. Eine Möglichkeit ist z.B. die Verlängerung eines Fernzugs, der abends in Berlin endet, nach Posen. Dieser Zug könnte morgens nach Berlin zurückfahren, ohne dass übermäßige Mehrkosten entstehen.

Eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Fernverkehrs ist die Entwicklung integrierter Tarifangebote, die die Nutzung des Regional- und Stadtverkehrs z.B. in Berlin, Frankfurt (Oder), Posen und Warschau ermöglichen. Auf Teilstrecken wären Angebote dieser Art auch für Fahrten von und nach Zielona Góra von Bedeutung, wenn zugleich die Umsteigeverbindungen in Rzepin und Zbąszynek verbessert werden.



Alter Markt in Posen

Hinsichtlich der langfristigen Perspektive sollte die Diskussion zur Entwicklung des europäischen Kernnetz-Korridors Berlin-Warschau fortgeführt werden, die 2010 mit dem INTERREG-Projekt „Rail Baltica Growth Corridor“ begonnen wurde. Insbesondere die dynamische Entwicklung des Güterverkehrs und das Ziel einer Anbindung von Warschau an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erfordern eine offene Diskussion zu den Entwicklungsmöglichkeiten der Achse Berlin-Frankfurt (Oder)-Posen.

## Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra



Janusz Kubicki,  
Präsident der Stadt  
Zielona Góra

„Unsere Stadt und unsere Region sind ein attraktives Ziel für Ausflügler und Urlaubsreisende aus Berlin, Brandenburg und darüber hinaus. Wir wollen dieses Potenzial konsequent nutzen, und eine gute Anbindung mit der Bahn schafft die Voraussetzungen dafür.“



Rathaus in Zielona Góra

Zielona Góra ist mit der Bahn von Berlin aus bislang nur schwer zu erreichen. Im Fernverkehr gibt es zwar Umsteigeverbindungen mit dem Berlin-Warszawa-Express über Rzepin oder Zbąszynek, die aber nur unregelmäßige Anschlüsse mit teils sehr kurzen, teils sehr langen Wartezeiten bieten. Dabei ist die Fahrt über Zbąszynek mit einem langen Umweg verbunden, und zwischen Rzepin und Zielona Góra verkehren stark überalterte Fahrzeuge mit wenig Reisekomfort. Außerdem ist die Fahrt vergleichsweise teuer, denn der Berlin-Warszawa-Express bietet nur auf längeren Strecken günstige Tarife. Eine Alternative besteht seit 2012 im Regionalverkehr durch Umsteigeverbindungen über Frankfurt (Oder).

### Ziele und Herausforderungen

Im Vordergrund steht der Aufbau eines verkehrlichen Grundangebots mit besseren Anschlüssen und mehr direkten Verbindungen von und nach Zielona Góra, so dass geschäftliche und touristische Tagesreisen bequem möglich sind. Dazu gehört die Einführung attraktiver Tarife, auch unter Einschluss des Berlin-Warszawa-Express.

### Entwicklungen seit 2011

Seit 2012 verkehren zwei tägliche Zugpaare zwischen Zielona Góra und Frankfurt (Oder) mit Anschluss an die Linie RE 1 in Richtung Berlin, die auf die Bedürfnisse von Fahrgästen aus Richtung Zielona Góra zugeschnitten sind und eine deutliche Verbesserung des Angebots gebracht haben. Entsprechend wurden Gespräche zur Entwicklung eines Berlin-Zielona Góra-Tickets aufgenommen, um

Fahrten zwischen beiden Städten zu einem günstigen Tarif (unter Einschluss des Stadtverkehrs) zu ermöglichen.

Durch die schrittweise Sanierung der Strecke Rzepin-Zielona Góra konnten bereits erste Fahrzeitverkürzungen erzielt werden. Hier sind in den kommenden Jahren weitere Fortschritte zu erwarten. Außerdem wurde die Strecke Zbąszynek-Zielona Góra modernisiert, einschließlich des Baus einer Verbindungskurve in Czerwieńsk.

### Schwerpunkte der nächsten Jahre

Die Einführung eines Berlin-Zielona Góra-Tickets ist ein wichtiger Schritt zur Stabilisierung und Vermarktung der direkten Züge zwischen Zielona Góra und Frankfurt (Oder). Wenn dieses Angebot von den Fahrgästen angenommen wird, können weitere Verbesserungen geprüft werden. Dazu gehört insbesondere die Schaffung attraktiver Früh- und Spätverbindungen, die auch aus Richtung Berlin nutzbar sind.



Regionalbahn aus Frankfurt (Oder) kurz vor Zielona Góra

Wie dieses Ziel erreicht wird, hängt u.a. auch davon ab, ob der Fernverkehr in die Fahrplan- und Tarifgestaltung mit einbezogen werden kann. Außerdem ist wichtig, dass die Grundsanierung der Strecke Rzepin-Zielona Góra zügig abgeschlossen wird.

## Cottbus – Forst (Lausitz) – Żary – Legnica

Die Strecke von Cottbus nach Legnica ist Teil der kürzesten Verbindung zwischen Berlin und Breslau. Sie erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion, und das Zugangebot ist mit einem Stundentakt zwischen Cottbus und Forst (Lausitz) sowie einem angenäherten 2-Stunden-Takt zwischen Żary und Legnica (mit einzelnen Zügen von und nach Breslau) grundsätzlich gut. Allerdings verkehren zwischen Forst (Lausitz) und Żary bzw. Żagań neben dem Eurocity „Wawel“ nur noch zwei Regionalzugpaare pro Tag.



Zug aus Żagań bei der Einfahrt in den Bahnhof Forst (Lausitz)

### Ziele und Herausforderungen

Nach dem Rückgang der Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren muss geprüft werden, wie das Angebot in dieser ländlich geprägten Region nachhaltig gesichert und verbessert werden kann. Chancen liegen z.B. in der Entwicklung touristischer Tickets, die auf die regionale Parklandschaft Bezug nehmen und auch den Busverkehr einschließen. Für die Perspektiven der Städte Forst (Lausitz), Żary und Żagań ist die Bahnanbindung in jedem Fall bedeutsam.

### Schwerpunkte der nächsten Jahre

Die Strecke Cottbus-Forst (Lausitz) wurde bereits modernisiert, so dass nun die Sanierung des Abschnitts Forst (Lausitz)-Legnica von großer Dringlichkeit ist. Hierzu muss ein verbindlicher Zeitrahmen festgelegt werden. Zugleich sollte abgestimmt werden, wie das zukünftige Angebot im Regionalverkehr gestaltet wird. So könnten z.B. einzelne Züge über die Grenze hinaus verlängert werden, um direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Zentren anzubieten. Darüber hinaus ist die langfristige Perspektive der Strecke als Teil der Verbindung Berlin-Breslau zu klären.

### COTTBUS – GUBEN – ZIELONA GÓRA

Cottbus und Zielona Góra sind nur rund 80 km voneinander entfernt und durch eine Städtepartnerschaft verbunden. 2002 wurde der direkte Zugverkehr zwischen beiden Städten eingestellt, und seitdem verkehren auf dem Abschnitt zwischen Guben und Czerwieńsk nur noch Güterzüge. Eine direkte Buslinie, die 2007 eröffnet wurde, konnte sich nur kurz halten.

Vorrangiges Ziel ist der Aufbau eines wirtschaftlich tragfähigen und attraktiven Zugangebots zwischen Cottbus, Guben und Zielona Góra. Absichtserklärungen zur Reaktivierung der Strecke Guben-Zielona Góra für den Personenverkehr liegen seit vielen Jahren vor, die Umsetzung scheiterte bislang aber an der unzureichenden Infrastruktur und fehlenden Finanzmitteln für die Bestellung von Verkehrsleistungen. Die Ausgestaltung möglicher Angebote ist noch völlig offen.



## Berlin – Breslau (Wrocław)



**Christian Gaebler,**  
Staatssekretär in der Senats-  
verwaltung für Stadt-  
entwicklung und Umwelt Berlin

„Für den durchgehenden elektrischen Betrieb Berlin-Breslau und Berlin-Stettin müssen heute Konzepte erarbeitet werden. Die Bestellung der dann notwendigen Spezialfahrzeuge von der Schienenfahrzeugindustrie, die mit den Zugsicherungssystemen beider Staaten ausgestattet und für die unterschiedlichen Stromarten zugelassen sind, muss bald erfolgen.“

Die Verbindung Berlin-Breslau gehört zu den Strecken über die deutsch-polnische Grenze, die bisher wohl am intensivsten untersucht wurden. Eine wesentliche Motivation ist das Wissen um schnelle Zugverbindungen („Fliegender Schlesier“), die zwischen beiden Städten vor dem zweiten Weltkrieg verkehrten. Durch Krieg und Grenzziehung wurde diese Verbindung aber unterbrochen.

Heute führt eine Lücke in der Elektrifizierung zwischen Cottbus, Görlitz und Legnica dazu, dass der Eurocity „Wawel“ als einziger verbliebener Fernzug sehr lange zwischen Berlin und Breslau unterwegs ist. Weil außerdem 2012 aufgrund von Bauarbeiten zwischen Kattowitz und Krakau der Laufweg auf den Abschnitt Hamburg-Berlin-Breslau verkürzt wurde, wird der Zug zum Fahrplanwechsel 2014/15 vorläufig eingestellt. Stattdessen verkehrt ein Intercity-Bus zwischen Berlin und Krakau mit kürzeren Fahrzeiten dreimal täglich über die durchgehend fertiggestellte Autobahn.



Eurocity „Wawel“ auf der Ausbaustrecke zwischen Legnica und Węglińiec

Die einzige Alternative bietet der Regionalverkehr mit Umsteigeverbindungen über Cottbus und Görlitz sowie z.T. der Fernverkehr mit Umsteigeverbindungen über Posen. Aufgrund der laufenden Arbeiten zum Ausbau der Strecke Posen-Breslau werden aber auch hier keine konkurrenzfähigen Fahrzeiten erreicht.

### Ziele und Herausforderungen

Wichtigstes Ziel ist die Herstellung einer durchgehend elektrifizierten Verbindung, die eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit und eine Verringerung der Betriebskosten erlaubt.



Marktplatz in Breslau

Dabei ist sowohl die Route über Cottbus als auch die Route über Frankfurt (Oder) und Zielona Góra von Bedeutung, wobei hier eine grundlegende Sanierung der maroden Infrastruktur erforderlich ist. Im Ergebnis sollen zukünftig pro Tag mindestens drei Zugpaare Berlin und Breslau im Fernverkehr verbinden. Dabei könnten unterschiedliche Routen auch dazu dienen, unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen.

### Entwicklungen seit 2011

Die Strecke Königs Wusterhausen-Cottbus wurde 2011 für 160 km/h ausgebaut, und zu gleicher Zeit wurde auch der Ausbau der Strecke Bielawa Dolna-Węglińiec-Breslau weitgehend abgeschlossen. Entsprechend konnte die Fahrzeit des Eurocity „Wawel“ ab 2012 spürbar gesenkt werden. Diese Verbesserungen führten aber nicht zu einer Steigerung der Nachfrage, da zugleich der Laufweg des Zuges verkürzt wurde und mit dem Intercity-Bus von und nach Krakau ein paralleles Angebot geschaffen wurde. Folgerichtig ging die Nachfrage sogar zurück, und das bei unverändert hohen Produktionskosten durch den notwendigen Einsatz einer zusätzlichen Diesellok zwischen Węglińiec und Cottbus.

Im Regionalverkehr wurden zwischenzeitlich die Anschlüsse zwischen den Zügen in Cottbus und Görlitz verbessert, so dass eine zusätzliche Reisemöglichkeit entstanden ist – wenn auch mit zweimaligem Umsteigen, Nahverkehrskomfort und dem Zwang zum Kauf mehrerer Fahrscheine. Nach der vorläufigen Einstellung des Eurocity „Wawel“ zum

Fahrplanjahr 2014/15 verbleibt diese Option als eine der wenigen Möglichkeiten zur Reise mit der Bahn zwischen Berlin und Breslau.

Auf deutscher Seite wurde mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Güterverkehrsstrecke Knappenrode-Hoyerswerda-Horka-Grenze D/PL begonnen, die teils für 160 km/h vorbereitet wird. Nach Abschluss der Arbeiten und dem Neubau der Brücke über die Lausitzer Neiße ist über diese Strecke vrs. ab 2017 ein durchgehender elektrischer Betrieb mit einer Fahrzeit von rund 3 ¼ Stunden zwischen Berlin und Breslau möglich.



Ausbau der „Niederschlesischen Magistrale“

Zugleich geht der 2012 verabschiedete nationale polnische Verkehrsplan vom Laufweg eines staatlich bezuschussten Fernverkehrs Berlin-Breslau über Zielona Góra aus. Durch die bereits begonnene abschnittsweise Sanierung der Strecke Rzepin-Zielona Góra-Breslau für 120 km/h könnten zukünftig auch auf dieser Route Fahrzeiten von rund 4 Stunden zwischen Berlin und Breslau erreicht werden.

### Schwerpunkte der nächsten Jahre

Aufgrund der komplizierten Situation mit verschiedenen Routen und den sich daraus ergebenden unterschiedlichen Interessen der beteiligten Regionen ist die Erarbeitung eines abgestimmten Konzepts für den Fernverkehr unter Anbindung von Cottbus und Zielona Góra das vorrangige Ziel. Dazu müssen die genannten Ausbauprojekte vor dem Hintergrund ihrer Wirkungen und dem Zeitpunkt ihrer Verfügbarkeit ausgewertet werden. Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit die

Städte und Regionen die Vermarktung zukünftiger Angebote wirksam unterstützen können.

Bezüglich weiterer Investitionen kommt es zunächst darauf an, die laufenden Vorhaben zügig fertigzustellen, um das Angebot im Fernverkehr auf eine neue, tragfähige Grundlage zu stellen. Daran anschließend ist zu prüfen, wie das Ziel einer weiteren Optimierung und Beschleunigung erreicht werden kann. Mögliche Optionen sind die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz und der Ausbau der insgesamt kürzesten Route über Forst (Lausitz). Dieser erfordert aber umfangreiche Investitionen auf polnischer Seite.

Nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) kann dieser von Zügen, die über Cottbus verkehren, direkt angefahren werden – eine wichtige Möglichkeit zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Regionen im deutsch-polnischen Grenzraum. Dazu gehört auch die Wiederherstellung der Dresdener Bahn in Berlin mit der Verbindung zum Bahnhof Berlin-Südkreuz und zum Berliner Hauptbahnhof.

Bis dahin gibt das Jahr der Kulturhauptstadt Europas 2016 in Breslau den Anlass, um für eine zügige Rückkehr des Fernverkehrs zu werben. In diesem Jahr könnte im Vorgriff auf den Abschluss späterer Investitionen ein Vorlaufverkehr aufgenommen werden, der insbesondere touristischen Zielen dient. Dabei ist auch die Verbindung von Berlin in das Riesengebirge von großer Bedeutung.



**Bogdan Nowak,**  
Vizemarschall der Woje-  
wodschaft Lubuskie

„Die Erneuerung der „Oderbahn“ von Stettin über Zielona Góra nach Breslau ist ein Vorhaben von strategischer Bedeutung. Sie verbessert nicht nur den Güterverkehr von und nach Stettin und Swinemünde, sondern ermöglicht auch günstige Verbindungen zwischen Berlin und Breslau.“



# Dresden – Görlitz – Breslau (Wrocław)/Riesengebirge



**Roland Werner,**  
Staatssekretär im Staats-  
ministerium für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr  
des Freistaates Sachsen

„Eine bessere Vernetzung mit unseren Partnern in Polen und in der Tschechischen Republik bedeutet große Chancen für den Freistaat Sachsen. Die Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz und weiter bis zur Grenze ist eines der Schlüsselprojekte, für das wir uns besonders engagieren.“

Die Strecke Dresden-Breslau ist die dritte Strecke im deutsch-polnischen Grenzraum, die Teil des europäischen Eisenbahn-Kernnetzes ist. Sie verläuft entlang des alten Handelswegs der „Via Regia“ und verbindet den europäischen Wirtschaftskernraum mit den Städten und Agglomerationen im Süden Polens. Über die nördlich gelegene „Niederschlesische Magistrale“ von Węgliniec nach Hoyerswerda und Falkenberg (Elster) besteht darüber hinaus eine leistungsfähige Verbindung für den Gütertransport von und zu den großen Nordseehäfen.



Regional- und Fernverkehr im Dresdner Hauptbahnhof

Wichtigste Knoten entlang der Strecke sind Görlitz/Zgorzelec und Węgliniec mit Verknüpfungen nach Berlin-Brandenburg, in das Dreiländereck rund um Zittau und Liberec und in das Riesengebirge. Bereits 2003 wurde vereinbart, dass die Strecke Dresden-Breslau zusammen mit der „Niederschlesischen Magistrale“ ausgebaut und durchgehend elektrifiziert wird. Während seitdem auf der polnischen Seite erhebliche Investitionen geleistet wurden und der Ausbau der „Niederschlesischen Magistrale“ auch auf deutscher Seite begonnen hat, liegen für den Abschnitt Dresden-Görlitz bis heute keine Planungen vor.



Ein Zug der Niederschlesischen Eisenbahn verlässt Breslau Hauptbahnhof

Zwischen Dresden und Görlitz bieten Dieseltriebzüge im Regionalverkehr ein Angebot im Stundentakt, alle zwei Stunden verkehren außerdem beschleunigte Expresszüge. Drei Zugpaare verkehren seit 2009 von und nach Breslau, und somit auch zwischen Görlitz und Zgorzelec. Ansonsten sind beide Städte durch eine Stadtbuslinie verbunden.

Zwischen Zgorzelec, Węgliniec und Jelenia Góra verkehren ebenfalls Dieseltriebzüge, die aber nicht für den Bahnhof Görlitz zugelassen sind. Zwischen Węgliniec und Breslau gibt es ein dichteres Angebot mit modernen und komfortablen Elektrotriebzügen. Alle Züge werden von der Niederschlesischen Eisenbahn (*Koleje Dolnośląskie*) betrieben, die sich im Besitz der Wojewodschaft Niederschlesien befindet.

Seit 2004 gibt es mit dem Euro-Neiße-Ticket einen günstigen grenzüberschreitenden Tarif, der auch die tschechische Region Liberec und den regionalen Busverkehr einschließt.

### Ziele und Herausforderungen

Vorrangiges Ziel ist die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Węgliniec, Görlitz und Dresden, um die Wiederaufnahme des 2004 eingestellten Fernverkehrs zwischen Dresden und Breslau zu ermöglichen. Außerdem sollten die Fahrzeuge der Niederschlesischen Eisenbahn Zugang zum Bahnhof Görlitz erhalten, um den deutschen und den polnischen Regionalverkehr miteinander zu verknüpfen.

Mittelfristig besteht das Interesse, so wie zwischen Deutschland und Tschechien mit dem „trilex“ Liberec-Zittau-Seifhennersdorf/Rybnířtř auch zwischen Deutschland und Po-

len Leistungen im regionalen Schienenverkehr gemeinsam auszuschreiben.



Staatsminister Sven Morlok übergibt einen symbolischen Scheck für die Vorplanung der Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz an Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

### Entwicklungen seit 2011

2012 wurden die Direktzüge zwischen Dresden und Breslau, die bis dahin als zusätzliches Angebot verkehrten, in den regulären Fahrplan des Regionalexpress Dresden-Görlitz integriert. Eine besondere Problematik besteht bei der Finanzierung des Betriebs der Züge auf dem polnischen Streckenabschnitt, die bislang in jedem Jahr neu ausgehandelt werden muss.

Für den Zugang der polnischen Züge zum Bahnhof Görlitz konnte bisher keine Lösung gefunden werden, da die Sicherheitsauflagen in Deutschland nach dem Eisenbahnunfall von Hordorf im Jahr 2011 deutlich verschärft wurden. So ist für den Zugang zum Bahnhof Görlitz das deutsche Sicherungssystem PZB (punktförmige Zugbeeinflussung) erforderlich, das hohe Kosten für den Umbau der betroffenen Fahrzeuge verursacht. Aus diesem Grund enden Regionalzüge aus Węgliniec und Jelenia Góra weiterhin in Zgorzelec.

2013 kündigte der Freistaat Sachsen im Rahmen des „Parlamentarischen Abends“ des Runden Tisches Verkehr in der Deutschen Botschaft in Warschau an, dass er die Finanzierung der Vorplanung für die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Dresden-Görlitz unterstützt. Für diesen Zweck wurde 2014 ein Betrag von 10 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Ebenfalls 2013 wurde die Sanierung des Neiße-Beviadukts zwischen Görlitz und Zgorzelec abgeschlossen, so dass über diese Strecke nun auch schwere Güterzüge verkehren kön-

nen. Diese Maßnahme ist eine Voraussetzung für den Neubau der Neißebrücke zwischen Horka und Bielawa Dolna im Zuge des Ausbaus der „Niederschlesischen Magistrale“.

### Schwerpunkte der nächsten Jahre

Im Vordergrund der weiteren Arbeit stehen dieselben Themen, die auch in den vergangenen Jahren intensiv bearbeitet wurden. Nachdem zum Fahrplanjahr 2014/15 die Vogtlandbahn GmbH bis 2018 den Betrieb der Strecke Dresden-Görlitz übernimmt, wird für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen zwischen Dresden und Breslau ab 2018/19 ein gemeinsames Vorgehen zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und der Wojewodschaft Niederschlesien angestrebt.



Lausitzer Neiße bei Görlitz und Zgorzelec

Zu klären ist, in welcher zeitlichen Abfolge die Elektrifizierung der Strecken Węgliniec-Zgorzelec und Görlitz-Dresden erfolgt und wo zukünftig die Schnittstelle zwischen dem deutschen und dem polnischen Stromsystemen liegt. Aus Sicht der regionalen Akteure ist die Positionierung der Schnittstelle im Bahnhof Görlitz die langfristig wirtschaftlichste und vorteilhafteste Lösung. Sie würde den Knoten Görlitz stärken und eine stufenweise Umsetzung der Elektrifizierung mit einer ersten Baustufe zwischen Węgliniec und Görlitz ermöglichen.

Schließlich muss eine Lösung für den Zugang polnischer Fahrzeuge zum Bahnhof Görlitz gefunden werden – entweder durch eine Ausnahmeregelung, oder durch die technische Anpassung von Fahrzeugen oder Infrastruktur. Der heutige Zustand mit einem quasi „unüberwindlichen“ Grenzüberrück ist den Fahrgästen auf beiden Seiten der Grenze kaum mehr zu vermitteln.



**Jerzy Tutaj,**  
Mitglied des Vorstands  
der Wojewodschaft Nieder-  
schlesien

„Mit der „Niederschlesischen Eisenbahn“ investieren wir in die Zukunft des regionalen Eisenbahnverkehrs. Wir hoffen, dass das Problem des Zugangs unserer Fahrzeuge zum Bahnhof Görlitz bald gelöst werden kann. Die Fahrgäste erwarten dies von uns.“



## Zittau – Liberec



**Hans-Jürgen Pfeiffer,**  
Geschäftsführer des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

„Die Verbindung zwischen Zittau und Liberec ist eine der Lebensadern des grenzüberschreitenden Verkehrs in unserer Region. Im Interesse unserer Kundinnen und Kunden brauchen wir zügig eine Lösung für die Sanierung des polnischen Korridorabschnitts.“



Bei der Verbindung zwischen Zittau und Liberec handelt es sich um ein „Rückgrat“ des Euro-Neiße-Netzes. Die Besonderheit ist eine Korridorstrecke mit einer Länge von 2,5 km, die sich ohne Halt auf polnischem Staatsgebiet befindet. Dieser Abschnitt ist in einem äußerst schlechten Zustand und von der Sperrung aus technischen Gründen bedroht.



Zug des trilex auf der Fahrt nach Liberec in Hrádek nad Nisou

Zwischen Zittau und Liberec verkehren die Regionalzüge des „trilex“ Liberec-Zittau-Seifhennersdorf/Rybniště im Stundentakt mit einer Taktverdichtung zu Spitzenzeiten. Außerdem verkehren über diese Strecke alle vier Stunden Expresszüge von und nach Dresden. Entsprechend haben die deutsche und die tschechische Seite höchstes Interesse an der Sanierung des Korridorabschnitts.

### Ziele und Herausforderungen

Um das Ziel der Streckensanierung zu erreichen muss zeitnah ein trilaterales Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Tschechischen Republik geschlossen werden. Dabei sind finanzielle, rechtliche und betriebliche Fragen zu klären und in Einklang zu bringen. Dies erweist sich bislang als ausgesprochen schwierig.

### Entwicklungen seit 2011

Durch die Einbeziehung des Themas in die Aktivitäten des Runden Tisches Verkehr konnte die Aufmerksamkeit für das Problem der Korridorstrecke weiter gesteigert werden. 2013 wurden schließlich Verhandlungen zwischen den beteiligten Akteuren aufgenommen, so dass hoffentlich bald im Interesse der Fahr-



Marktplatz mit Rathaus in Zittau

gäste und der betroffenen Verkehrsunternehmen eine pragmatische Lösung zur Sanierung des polnischen Korridorabschnitts entwickelt werden kann.

Die Insel Usedom wird heute durch zwei Strecken erschlossen: Zum einen durch die Strecke Stettin-Swinemünde, die auf der Nachbarinsel Wollin direkt am Anleger der Fähren von und nach Schweden endet. Zum anderen verkehrt zwischen Stralsund, Wolgast, Seebad Ahlbeck und seit 2008 auch Swinemünde die Usedomer Bäderbahn (UBB), im Sommer mit einem attraktiven 30-Minuten-Takt zwischen Wolgast und Swinemünde.

Zusammen mit einem zielgruppenorientierten Tarifkonzept stellt die UBB ein hervorragendes Angebot bereit, das die Anreise und den Aufenthalt auf der Insel Usedom im Sinne eines sanften und autoarmen Tourismus ermöglicht.

### Ziele und Herausforderungen

Zusätzlich zur Anbindung der Insel Usedom über Züssow und Wolgast existierte bis 1945 auch eine Anbindung über Ducherow und Karnin, in deren Verlauf die bis heute als Ruine erhaltene Karniner Hubbrücke die Querung des Peenestroms ermöglichte. In Anlehnung an dieses Symbol hat sich 2010 das „Aktionsbündnis Karniner Brücke“ gegründet, das sich den Wiederaufbau dieser Anbindung zum Ziel gesetzt hat.

Der Wiederaufbau der Anbindung über Ducherow und Karnin würde die Reisezeit zwischen Berlin und Usedom aufgrund der im Vergleich zu heute kürzeren Streckenlänge und besserer technischer Parameter der Infrastruktur deutlich verkürzen. Je nach Ausbauzustand der verschiedenen Streckenabschnitte wäre zwischen Berlin und Usedom perspektivisch eine Fahrzeit im Bereich von 2 Stunden möglich.

### Entwicklungen seit 2011

Im Rahmen von Kosten-Nutzen-Untersuchungen konnte unter Berücksichtigung des Fahrgastpotenzials, der Nachfrage im Bereich des Güterverkehrs und eines optimierten Maßnahmenumfangs ein positives Verhältnis von Kosten und Nutzen errechnet werden. Daraufhin wurde das Vorhaben durch das Land Mecklenburg-Vorpommern für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet.

Darüber hinaus wird die Verknüpfung mit einem Tunnel unter der Swine diskutiert, der ursprünglich als Straßentunnel angelegt wer-

## Insel Usedom



**Ina-Maria Ulbrich,**  
Staatssekretärin im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

„Die Verlängerung des Netzes der UBB nach Swinemünde ist eine Erfolgsgeschichte. Wir wollen gemeinsam mit unseren polnischen Partnern an weiteren Verbesserungen arbeiten. Ein Thema ist dabei auch ein möglicher Wiederaufbau der Anbindung über Karnin.“

den sollte. Wird dieser Tunnel multimodal angelegt („Usedom Crossing“), könnte dies die Finanzierung beider Vorhaben z.B. aus europäischen Mitteln erleichtern. Auf diese Weise würde eine leistungsfähige Schienen- und Straßenverbindung entstehen, die die Wettbewerbsposition des Hafens Swinemünde erheblich verbessert.



Auf der Fahrt von Swinemünde nach Wolgast

### Schwerpunkte der nächsten Jahre

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 erfolgt eine erneute Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Wiederaufbaus der Anbindung über Ducherow und Karnin, von deren Ergebnis die Möglichkeit einer Finanzierung dieses strategisch angelegten Projekts aus nationalen Mitteln abhängt. Für das mit dem Tunnel verknüpfte Vorhaben „Usedom Crossing“ ist darüber hinaus eine Machbarkeitsstudie erforderlich, die z.B. aus INTERREG-Mitteln finanziert werden könnte.

# Ausblick – Wie geht es weiter?

In einer 2014 unter den Kooperationspartnern des Runden Tisches Verkehr durchgeführten Umfrage wurde die Funktion dieses Gremiums als Forum zur Diskussion und für den Erfahrungsaustausch als besondere Stärke herausgestellt. Zugleich wurde der Wunsch geäußert, zukünftig noch stärker als bisher an der Lösung konkreter Probleme zu arbeiten.

Diese weitere Vertiefung der Zusammenarbeit erfordert die Einbindung einer großen Anzahl von Akteuren mit unterschiedlichen Interessen. Aus diesem Grund ist beabsichtigt, die Arbeit zwischen den Sitzungen des Runden Tisches Verkehr zukünftig in Arbeitsgruppen räumlich und sachlich zu bündeln. Die Sitzungen des Runden Tisches Verkehr dienen dabei auch weiterhin der überregionalen Vernetzung und dem Austausch zwischen den Arbeitsgruppen, die von den Kooperationspartnern eingesetzt und betreut werden.

Für diesen Schritt wurden im Zeitraum 2011-2014 wichtige Grundlagen gelegt, indem das gemeinsame Problemverständnis und das Bewusstsein für die regionale Zusammengehörigkeit gestärkt wurden. So konnte ein verlässlicher Bezugsrahmen aufgebaut werden.

Trotzdem ist die Koordinierung durch eine Geschäftsstelle weiterhin erforderlich, um für den Ausgleich zwischen lokalen und überregionalen Interessen zu sorgen.

### Arbeitsgruppen zu einzelnen Themenfeldern

Es wird angestrebt, dass jede Arbeitsgruppe von einem Partner auf der deutschen und auf der polnischen Seite federführend betreut wird. Dadurch sind auf beiden Seiten der Grenzen jeweils Ansprechpartner verfügbar, mit denen Fragen auf kurzem Weg geklärt werden können. Dieses Prinzip sollte auch zur Voraussetzung der Bildung von Arbeitsgruppen gemacht werden.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass die Arbeitsgruppen auch Themen außerhalb des Schienenverkehrs bearbeiten. So wurde in der Umfrage unter den Kooperationspartnern der Wunsch geäußert, in die Arbeit des Runden Tisches Verkehr z.B. auch Wasserstraßen, Güterverkehr und Logistik, Straßenverkehr, Radwege und Flugverkehr einzubeziehen. Hier wird die weitere Entwicklung zeigen, ob sich zu diesen Themen ggf. gemeinsame Arbeitsgruppen bilden, die sich in den Runden Tisch Verkehr einordnen.

Zusätzlich zu den Sitzungen des Runden Tisches Verkehr soll es auch zukünftig öffentlichkeitswirksame und an die politischen Spitzen gerichtete Fachkonferenzen geben, die aus Arbeitsgruppen und Projekten heraus organisiert werden.

Die Arbeitsgruppen können helfen, den Austausch mit den Euroregionen im deutsch-polnischen Grenzraum zu vertiefen. Seitens der Euroregionen wurde mehrfach ein großes Interesse an einer Kooperation geäußert, aufgrund der Fokussierung auf den Grenzraum und die sehr eng abgegrenzten INTERREG A-Fördergebiete steht der Austausch bislang aber noch am Anfang.

### Umsetzung gemeinsamer Projekte

Die Finanzierung der zukünftigen Aktivitäten soll verstärkt über gemeinsame Projekte erfolgen, die eng mit den Arbeitsgruppen verknüpft werden. Nach der erfolgreichen Anschubfinanzierung der Aktivitäten im Zeitraum 2011-2014 durch das Land Berlin führt dieses Modell zu einer breiteren Einbindung der Kooperationspartner, die sich auch in einer größeren finanziellen Verantwortung ausdrückt.

Es gibt viele europäische Förderprogramme, die für die Fragestellungen des Runden Tisches Verkehr genutzt werden können:

- INTERREG B – Transnationale Kooperation
- INTERREG A – Grenzübergreifende Kooperation
- Connecting Europe Facility – Finanzierung des europäischen Kernnetzes
- HORIZON 2020 – Finanzierung technologischer Innovation
- EFRE-Strukturfonds – Umsetzung lokaler und regionaler Maßnahmen

Diese Aufzählung ist nicht vollständig und wird ergänzt durch nationale und regionale Mittel, die für einzelne Fragestellungen ebenfalls genutzt werden können.

Für die übergreifenden Treffen des Runden Tisches Verkehr ist eine Finanzierung erforderlich, die von der Konjunktur einzelner Projekte unabhängig ist und ab 2015 durch das Land Brandenburg übernommen wird. Dieses Engagement entspricht der Idee der Oder-Partnerschaft, die als multilaterales Netz-

werk auf strategische Beiträge ihrer Partner angewiesen ist.



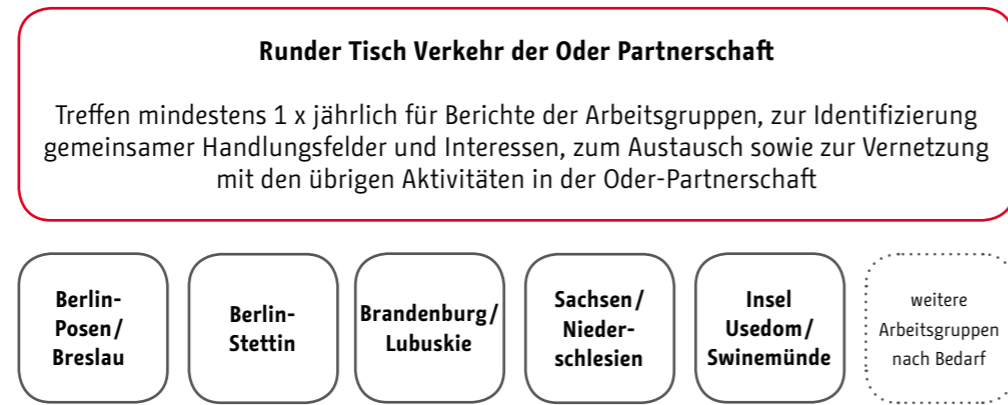
Konferenz zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Ostdeutschland und Westpolen am 2. September 2011 in Berlin

### Zusammenfassung: Arbeitsprogramm ab 2015

Der Runde Tisch Verkehr und der grenzüberschreitende Schienenverkehr bewegen sich in einem Politikfeld, das von vielen verschiedenen Faktoren abhängt. Nationale, regionale und lokale Interessen spielen eine große Rolle, denn immer geht es auch um die Verteilung finanzieller Mittel, die natürlich zunächst der eigenen Bevölkerung zugute kommen sollen.

Aber wie das Engagement der Partner des Runden Tisches Verkehr zeigt, besteht trotz aller Schwierigkeiten ein Bedarf an gemeinsamen Lösungen. Die Menschen in den Städten und Regionen der Oder-Partnerschaft brauchen die Eisenbahn. Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pendeln im Tages- oder Wochenrhythmus über die Grenze und tragen zum wirtschaftlichen Wachstum bei. Geschäftsreisende erwarten über mittlere Distanzen akzeptable Angebote im Bahnverkehr, um sicher und komfortabel zwischen ihren Terminen zu reisen. Deutsche und polnische Touristen verbringen ihre Freizeit im Nachbarland, und Touristen aus anderen Teilen Europas und der Welt sind neugierig auf die Städte und Regionen der Oder-Partnerschaft.

Heute wird dieser Verkehrsbedarf nicht nur mit dem privaten Pkw, sondern auch mit Bussen bewältigt. Diese Lösung hat den Vorteil, dass sie funktioniert und die Lücken im Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel



Vorschlag zur zukünftigen Organisation des Runden Tisches Verkehr

Das Schaubild zeigt eine mögliche Struktur der Arbeitsgruppen, so wie sie sich aus heutiger Sicht darstellt. Die Federführung bei den einzelnen Themen muss zwischen den Partnern des Runden Tisches Verkehr geklärt werden.





Berlin-Warszawa-Express

schließt. Sie ist aber nicht nachhaltig, weil sie nur bestimmte Zielgruppen anspricht. Wenn diese Barriere nicht überwunden wird, kann Verkehr auch zu einer Bremse des wirtschaftlichen Wachstums werden.

Seitens der Europäischen Union werden große Anstrengungen unternommen, um den Ausbau der Infrastruktur zwischen den europäischen Zentren und Metropolen auf den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) zu unterstützen. Von diesen Initiativen kann auch der deutsch-polnische Grenzraum profitieren – und zwar vor allem auf den Verbindungen, die Teil des europäischen Kernnetzes sind, das bis 2030 ausgebaut werden soll:

- Berlin-Stettin
- Berlin-Posen-Warschau
- Dessau-Falkenberg (Elster)-Breslau („Niederschlesische Magistrale“)
- Dresden-Breslau

Die Strecken Berlin-Cottbus-Görlitz und Rzepin-Zielona Góra-Breslau sind ebenfalls Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze, sie liegen aber außerhalb des europäischen Kernnetzes. Dies bedeutet, dass die Zukunft dieser Strecken allein von Entscheidungen auf nationaler und regionaler Ebene abhängt. Dies gilt sowohl für den Ausbau der Infrastruktur als auch für die Bestellung und den Betrieb von Verkehrsleistungen.

Die abschließenden Übersichten fassen zusammen, welche Fragestellungen durch den Runden Tisch Verkehr in den kommenden Jahren vorrangig bearbeitet werden sollen. Sie sind nach den Themen „Infrastruktur“ und „Angebote und Fahrzeuge“ gegliedert und müssen durch die Arbeitsgruppen regelmäßig fortgeschrieben und angepasst werden.

Da die Städte und Regionen der Oder-Partnerschaft nur für ausgewählte Themen unmittelbar zuständig sind, ist für den Erfolg der weiteren Arbeit die Zusammensetzung der einzelnen Arbeitsgruppen von großer Bedeutung. Alle Kräfte müssen gebündelt werden, damit der grenzüberschreitende Schienenverkehr zwischen Deutschland und Polen den Erwartungen und Bedürfnissen der Fahrgäste besser entspricht. Dies gilt insbesondere für die Zusammenarbeit mit den nationalen Verkehrsministerien, den nationalen Regulierungsbehörden, den Betreibern der Infrastruktur und den Unternehmen des Regional- und Fernverkehrs.

Aufgrund der Begrenzung der finanziellen Mittel sollten zukünftig verstärkt Kooperationen mit weiteren Akteuren angestoßen werden, um die Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten zu verbessern. Dies gilt im Fernverkehr z.B. für Verbindungen in Gebiete, die von touristischem Interesse sind. Eine weitere Möglichkeit ist die Zusammenarbeit mit Flughäfen, um z.B. günstige Zubringerverkehre zu organisieren.

## ALLGEMEINE THEMEN

- Wiederbelebung des grenzüberschreitenden Fernverkehrs zwischen den Großstädten im deutsch-polnischen Grenzraum
- Klärung der Zuständigkeiten und Kompetenzen für die Ausschreibung von grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen
- Entwicklung modellhafter Lösungen für die Zusammenarbeit bei der Ausschreibung und beim Betrieb von grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen
- Prüfung von Möglichkeiten zur Erleichterung der gegenseitigen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen
- Prüfung von Möglichkeiten zur Erleichterung des Betriebs zwischen den deutschen und polnischen Grenzbahnhöfen

## INFRASTRUKTUR

<b>Berlin–Stettin (Szczecin)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fristgerechte Fertigstellung der planerischen Dokumentation für Ausbau und Elektrifizierung</li> <li>• Sanierung des Bahndamms rund um Passow</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten zur Nutzung der „Connecting Europe Facility“ für den Streckenausbau</li> </ul>
<b>Berlin–Kostrzyn–Gorzów Wielkopolski</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der Strecke Berlin-Kostrzyn an den Bahnhof Ostkreuz, Bau des Begegnungsabschnitts Strausberg-Rehfelde und Umbau des Bahnhofs Strausberg</li> <li>• Sanierung der Eisenbahnbögen in Gorzów Wielkopolski</li> </ul>
<b>Berlin–Frankfurt (Oder)–Posen (Poznań)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortführung der Diskussion zur Entwicklung des europäischen Kernnetz-Korridors Berlin-Warschau</li> </ul>
<b>Berlin–Frankfurt (Oder)–Zielona Góra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss der Grundsanierung Rzepin-Zielona Góra</li> </ul>
<b>Cottbus–Forst (Lausitz)–Żary–Legnica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung eines verbindlichen Zeitrahmens für die Sanierung des Abschnitts zwischen Forst (Lausitz) und Legnica</li> </ul>
<b>Berlin–Breslau (Wrocław)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss des Ausbaus der Strecke Knappenrode-Horka-Grenze D/PL; Neubau der Brücke über die Lausitzer Neiße</li> <li>• Durchführung der Grundsanierung Zielona Góra-Breslau</li> </ul>
<b>Dresden–Görlitz–Breslau (Wrocław) / Riesengebirge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung der Lage der zukünftigen Schnittstelle zwischen dem deutschen und dem polnischen Stromsystem und Abstimmung des Zeitplans für den Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Węgliniec, Görlitz und Dresden</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten zur Nutzung der „Connecting Europe Facility“ für den Streckenausbau</li> </ul>
<b>Zittau–Liberec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer pragmatischen Lösung zur Sanierung des polnischen Korridorabschnitts</li> </ul>
<b>Insel Usedom</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Priorität des Wiederaufbaus der Anbindung über Ducherow und Karnin im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015</li> <li>• Machbarkeitsstudie für das Vorhaben „Usedom Crossing“ als integriertes europäisches Projekt</li> </ul>

**ANGEBOTE UND FAHRZEUGE**

<b>Berlin–Stettin (Szczecin)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere Entwicklung der Angebote und weitere Verbesserung der Qualität, u.a. durch die Sicherung verlässlicher Anschlüsse im Knoten Stettin und Direktverbindungen auch über Stettin hinaus</li> <li>• Erarbeitung eines Konzepts für aufeinander abgestimmte Angebote im Regional- und Fernverkehr nach Abschluss des Ausbaus und der Elektrifizierung</li> </ul>
<b>Berlin–Kostrzyn–Gorzów Wielkopolski</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung aller technischen Hindernisse für den grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatz</li> <li>• Entwicklung eines abgestimmten Angebots- und Betriebskonzepts für direkte Züge</li> <li>• Verbesserung des bestehenden Angebots, z.B. durch die Erhöhung der Transportkapazität und die Prüfung saisonaler Angebote</li> </ul>
<b>Berlin–Frankfurt (Oder)–Posen (Poznań)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung einer Frühverbindung im Fernverkehr zwischen Posen, Frankfurt (Oder) und Berlin</li> <li>• Entwicklung integrierter Tarifangebote, die auch die Nutzung des Regional- und Stadtverkehrs ermöglichen</li> </ul>
<b>Berlin–Frankfurt (Oder)–Zielona Góra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Berlin-Zielona Góra-Tickets</li> <li>• Schaffung attraktiver Früh- und Spätverbindungen, die auch aus Richtung Berlin nutzbar sind</li> </ul>
<b>Cottbus–Guben–Zielona Góra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines abgestimmten Angebots- und Betriebskonzepts</li> </ul>
<b>Berlin–Breslau (Wrocław)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines abgestimmten Konzepts für den Fernverkehr unter Anbindung von Cottbus und Zielona Góra für die Zeit nach dem Ausbau der einzelnen Strecken (voraussichtlich ab 2017)</li> <li>• Entwicklung von Verkehrsangeboten im Hinblick auf die Kulturhauptstadt Europas 2016 in Breslau</li> </ul>
<b>Dresden–Görlitz–Breslau (Wrocław) / Riesengebirge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereitung der Ausschreibung der Direktverbindungen Dresden-Breslau ab 2018</li> <li>• Lösung der Frage des Zugangs polnischer Fahrzeuge zum Bahnhof Görlitz</li> </ul>

**Abkürzungsverzeichnis**

BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP 2015	Bundesverkehrswegeplan 2015
BWE	Berlin-Warszawa-Express
DB	Deutsche Bahn
DB Fernverkehr	DB-Fernverkehrsgesellschaft
DB Netz	DB-Infrastrukturgesellschaft
DB Regio	DB-Regionalverkehrsgesellschaft
EBA	Eisenbahnbundesamt
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
EWIV	Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung
IGOB	Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów
KD	Niederschlesische Eisenbahn
MEIL	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung der Republik Polen
MSW	Innenministerium der Republik Polen
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn
PKP	Polnische Staatsbahnen
PKP Intercity	PKP-Fernverkehrsgesellschaft
PKP PLK	PKP-Infrastrukturgesellschaft
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
UBB	Usedomer Bäderbahn
UTK	Amt für Eisenbahnverkehr der Republik Polen
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien



Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung  
Referat Außenwirtschaft, Messen und Europa-Politik  
Martin-Luther-Straße 105  
10825 Berlin  
[www.berlin.de/sen/wtf](http://www.berlin.de/sen/wtf)

**Ansprechpartnerin:**

Barbara Staib | [barbara.staib@senwtf.berlin.de](mailto:barbara.staib@senwtf.berlin.de)

**In Zusammenarbeit mit:**

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Berlin

Mit Unterstützung des externen Netzwerkmanagements der Oder-Partnerschaft:

- B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt GmbH, Berlin
- INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner, Darmstadt / Potsdam
- blue! advancing european projects GbR, Freising

**Übersetzung:**

Eva-Maria Steiger, Alltext Fremdsprachendienst | [alltext.steiger@t-online.de](mailto:alltext.steiger@t-online.de)

**Gestaltung:**

eye-solution GmbH · consulting & marketing | [www.eye-solution.de](http://www.eye-solution.de)

**Fotos/Titelseite (von links nach rechts):**

Berlin, Brandenburger Tor © Scholvien/Berlin Partner | Reiseziel Warszawa © Bartłomiej Banaszak/Deutsche Bahn AG | Niechorze, Strand © Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern | Potsdam, Schloss Sanssouci © Leo Seidel/SPSG | Breslau, Hauptbahnhof © Niederschlesische Eisenbahn | Stettin, Hafen und Herzogsschloss © Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern | Schloss Antonin © Krzysztof Piechocki | RE Posen-Frankfurt (Oder) © Dr. Jürgen Murach | Familie fährt Fahrrad © Deklofenak/fotolia | Dresden, Semperoper © Sabine Klein/fotolia | Kirche Wang © Marcin Mrowka/fotolia | Bahngleise © wetape/sxc.hu

- Seite 4: Michael Müller © Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Seite 5: Jörg Vogelsänger © Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg  
Seite 6: Bahngleise © wetape/sxc.hu  
Seite 11: Susanne Henckel © VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg  
Seite 11: „Parlamentarischer Abend“ des Runden Tisches Verkehr am 12. Februar 2013 in der Deutschen Botschaft in Warschau © VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg  
Seite 16: Kathrin Schneider © Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg  
Seite 16: Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Stettin © Remigiusz Józefowicz/Wikimedia Commons (CC BY-SA 2.5 PL)  
Seite 16: Berlin-Stettin-Ticket © VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg  
Seite 17: Wojciech Drożdż © Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern  
Seite 17: Regionalexpress nach Stettin bei der Ausfahrt aus Angermünde © kaffeeinstein/Flickr (CC BY-SA 2.0)  
Seite 18: Boulevard an der Warthe in Gorzów Wielkopolski © Łukasz Kulczyński  
Seite 19: Tadeusz Jędrzejczak © Łukasz Kulczyński  
Seite 19: Züge der Przewozy Regionalne und der Niederbarnimer Eisenbahn im Bahnhof Kostrzyn © Dr. Jürgen Murach  
Seite 19: Die Oder bei Küstrin © Kapitel/Wikimedia Commons (CCO 1.0)  
Seite 20: Wojciech Jankowiak © Marschallamt der Wojewodschaft Großpolen  
Seite 20: Der Berlin-Warszawa-Express an der Schnittstelle der Stromsysteme im Bahnhof Frankfurt (Oder) Oderbrücke © Uwe Miethe/Deutsche Bahn AG  
Seite 21: Wiedereinführung der direkten Regionalzüge zwischen Posen und Frankfurt (Oder) im August 2014 © Sebastian Mikołajczak  
Seite 21: Alter Markt in Posen © Archiv der Großpolnischen Tourismusorganisation  
Seite 22: Janusz Kubicki © Carbo Media  
Seite 22: Rathaus in Zielona Góra © Polnische Tourismusorganisation  
Seite 22: Regionalbahn aus Frankfurt (Oder) kurz vor Zielona Góra © peterspoor/Flickr  
Seite 23: Zug aus Żagań bei der Einfahrt in den Bahnhof Forst (Lausitz) © Heiko Miels  
Seite 24: Christian Gaebler © Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
Seite 24: Marktplatz in Breslau © Tumi-1983/Wikimedia Commons (CC BY-SA 3.0)  
Seite 24: Eurocity „Wawel“ auf der Ausbaustrecke zwischen Legnica und Węglińiec © Bartłomiej Banaszak/Deutsche Bahn AG  
Seite 25: Bogdan Nowak © Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie  
Seite 25: Ausbau der „Niederschlesischen Magistrale“ © Deutsche Bahn AG  
Seite 26: Roland Werner © Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Seite 26: Regional- und Fernverkehr im Dresdner Hauptbahnhof © Bartłomiej Banaszak/Deutsche Bahn AG  
Seite 26: Ein Zug der Niederschlesischen Eisenbahn verlässt den Hauptbahnhof Breslau © Niederschlesische Eisenbahn  
Seite 27: Jerzy Tutaj © Marschallamt der Wojewodschaft Niederschlesien  
Seite 27: Staatsminister Sven Morlok übergibt einen symbolischen Scheck für die Vorplanung der Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz an Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG © Jet-Foto Kraner/Deutsche Bahn AG  
Seite 27: Lausitzer Neiße bei Görlitz und Zgorzelec © scimmery1/fotolia  
Seite 28: Hans-Jürgen Pfeiffer © Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien  
Seite 28: Euro-Neisse-Ticket © Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien  
Seite 28: Zug des trilex auf der Fahrt nach Liberec in Hrádek nad Nisou © Moritz Lötzen  
Seite 28: Marktplatz mit Rathaus in Zittau © TG Medien – Thomas Glaubitz/Wikimedia Commons (CC BY-SA 3.0)  
Seite 29: Ina-Maria Ulbrich © Foto Scherer  
Seite 29: Auf der Fahrt von Swinemünde nach Wolgast © Bartłomiej Banaszak/Deutsche Bahn AG  
Seite 31: Konferenz zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Ostdeutschland und Westpolen am 2. September 2011 in Berlin © VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg  
Seite 32: Berlin-Warszawa-Express © Bartłomiej Banaszak/CPK Intercity