

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**Arbeitskreis Polen der SPD Brandenburg, Unterbezirks-  
vorstand der SPD Cottbus**

**Der Landesparteitag möge beschließen:**

**Grenzen verbinden: Unsere Strategie für die deutsch-  
polnischen Bahnverbindungen**

1. Die Bahninfrastruktur und das Bahnangebot an Fernzügen und umsteigefreien Regionalverbindungen zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Polen entsprechen derzeit noch nicht einem modernen europäischen Standard. Haupthindernis ist der unzureichende Zustand der Infrastruktur, für welche der Bund die Verantwortung trägt. Die SPD Brandenburg spricht sich daher für einen zeitnahen Ausbau der Bahninfrastruktur aus. Hierzu zählen:

- Die Herstellung der Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und Ausbau auf Tempo 160 km/h der Bahnlinie (Berlin)-Angermünde-Tantow-Szczecin, sowie Erhöhung der Kapazitäten auf der Zulaufstrecke Berlin-Eberswalde-Angermünde.
- Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und Ausbau auf Tempo 160 km/h der „Ostbahn“ Berlin-Kostrzyn nad Odra-(Gorzów Pi a-Gdąnsk/Kaliningrad), auch als Entlastungsroute im Rahmen des „Rail Baltica-Konzepts“.
- Die weitere Beschleunigung und Erhöhung der Kapazitäten auf der Linie Berlin-Frankfurt (Oder)-Rzepin-(Pozna /Zielona Góra).
- Die infrastrukturelle Sicherung der Bahnstrecke (Cottbus)-Guben-Gubin-Zielona Góra, auch um mittelfristig wieder Schienenpersonenverkehr auf dieser Strecke betreiben zu können.
- Die infrastrukturelle Sicherung der Bahnstrecke Cottbus-Forst- ary-Legnica und Ausbau im Rahmen eines Langfristperspektive.
- Die durchgehende Elektrifizierung, Herstellung der Zweigleisigkeit, Kapazitätserhöhung und Ausbau auf mindestens 160 km/h der Linie (Berlin-BER)-Lübbenau-Cottbus-Spremberg-Weißwasser- W glińiec-(Wroc aw)-/Görlitz-(Jelenia Góra).
- Der Wiederaufbau der „Karniner Hubbrücke“ und der Bahnstrecke Ducherow-Usdom- winouj cie

1 Centrum zur schnellen Anbindung der Stadt w  
2 nouj cie und der „Dreikaiserbäder“ auf der Insel  
3 Usedom an die Region Berlin-Brandenburg.

4  
5 Die SPD Brandenburg fordert daher den Bund auf, seine  
6 infrastrukturelle Verantwortung für die Bahn im Falle  
7 der genannten Strecken aktiv wahrzunehmen und eine  
8 zeitgemäße Bahninfrastruktur zwischen Deutschland  
9 und Polen zu schaffen.

10

11 2. Um eine optimale Einbindung der Region und Ent-  
12 wicklung des grenzüberschreitenden Fernverkehrs zu  
13 unterstützen, fordert der SPD-Landesverband Branden-  
14 burg die Benennung einer bzw. eines „Schienenfern-  
15 verkehrsbeauftragten“ im Verkehrsministerium des  
16 Landes Brandenburg, die bzw. der sich aktiv um die  
17 Verbesserung der Fernverkehrsangebote im Land auch  
18 jenseits von Berlin, sowie im Rahmen multilateraler  
19 Kompetenzen um die Verbesserung des Fernverkehrs  
20 der Region Berlin-Brandenburg in Richtung Osteuropa  
21 kümmert.

22

23 3. Zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖPNV  
24 hält die SPD Brandenburg eine Intensivierung der  
25 bereits guten Zusammenarbeit zwischen dem VBB  
26 und den benachbarten Wojewodschaften (Lubuskie,  
27 Dolno l skie, Zachodniopomorskie) für erforderlich.  
28 Die grenzüberschreitenden Angebote des VBB sind im  
29 Rahmen dieser Kooperation zu vertiefen. Maßgeblich  
30 ist, dass parallel zur Fernverkehrsentwicklung auch  
31 das grenzüberschreitende SPNV-Angebot deutlich  
32 verbessert wird, die Zahl durchgehender Direktverbin-  
33 dungen aus Berlin bzw. wichtigen Brandenburgischen  
34 Städten zu den grenznahen Metropolstädten in  
35 Polen weiter erhöht wird und die Züge sowohl in  
36 Deutschland als auch in Polen möglichst optimal in  
37 das Verkehrsangebot anschließender Zug-, Tram- bzw.  
38 Busverbindungen eingepasst werden. Kein Umstei-  
39 gen mehr in Grenzbahnhöfen. Nach dem Vorbild des  
40 Berlin-Stettin-Tickets und des Kulturzugtickets sind  
41 entsprechende Fahrkartenangebote auch für weitere  
42 Verbindungen in grenznahe polnische Städte zu ent-  
43 wickeln, die Reisen zwischen den Verkehrsverbänden  
44 ermöglichen und im ÖPNV in den erreichten Städten  
45 anerkannt werden.

46

47 4. Um diese grenzüberschreitenden Verbindungen  
48 im Regionalverkehr sicherstellen zu können, sind  
49 Schienenfahrzeuge notwendig, die für die unterschied-

1 lichen Stromsysteme beider Länder (Gleich- bzw.  
2 Wechselstrom) und den unterschiedlichen Zugsiche-  
3 rungssystemen („INDUSI“ und „SHP“) ausgestattet  
4 sind. Daher spricht sich die SPD Brandenburg für  
5 die Prüfung von Modellen einer deutsch-polnischen  
6 betreiberneutralen Fahrzeugbereitstellung (Elektro-,  
7 Diesel, bzw. Hybridfahrzeuge) aus, welche den mit dem  
8 grenzüberschreitenden Verkehr beauftragten Eisen-  
9 bahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wird  
10 und die bei „Betreiberneutralität“ bei der Europäischen  
11 Union förderfähig sind.

12  
13 5. Um die Leistungsfähigkeit der Transeuropäischen  
14 Bahnkorridore zu steigern, sowie grenzüberschreiten-  
15 den Verkehr zu erleichtern und kostengünstiger zu  
16 gestalten, wird die SPD-Bundestagsfraktion aufge-  
17 fordert, sich beim Bundesverkehrsminister für eine  
18 zeitnahe Ausstattung der Bahnstrecken Berlin-Stettin  
19 und Magdeburg-Potsdam-Frankfurt/Oder (Staatsgren-  
20 ze) einschließlich der überlasteten Berliner Stadtbahn  
21 mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Leitsys-  
22 tem ETCS einzusetzen. Perspektivisch sollte auch die  
23 Verbindung Berlin-Cottbus-Horka-Görlitz mit ETCS  
24 ausgestattet werden.

25

#### 26 **Begründung**

27 Die Beziehungen zwischen Brandenburg und seinem  
28 Nachbarland Polen haben sich in den letzten Jahren  
29 sehr positiv entwickelt. Mit dieser Dynamik haben die  
30 Schienenverkehrsverbindungen nicht Schritt gehalten.  
31 Auf vielen Distanzen sind die Züge heute deutlich  
32 langsamer unterwegs als vor Beginn des zweiten Welt-  
33 krieges, teilweise sogar langsamer als zu DDR-Zeiten.  
34 Zudem fehlen auf vielen Strecken Fernverbindungen  
35 gänzlich. Der Fernverkehr konzentriert sich auf die Ach-  
36 se Berlin- Pozna -Warszawa. Andere wichtige Zentren  
37 sind nur mit meist zeitaufwendigen Umsteigeverbind-  
38 ungen erreichbar. Von einem modernen europäischen  
39 Standard ist man daher weiter entfernt denn je. Die  
40 Entwicklung scheint in den letzten Jahren aufgrund der  
41 Streichung vieler einst etablierter Direktverbindungen  
42 sogar rückläufig zu sein. Selbst zu DDR-Zeiten, als  
43 die Grenze zu Polen teilweise abgeriegelt war, gab  
44 es noch deutlich mehr Fernverkehrsverbindungen als  
45 heute. Der Verkehrszuwachs der letzten Jahre zwischen  
46 beiden Ländern hat daher fast ausschließlich auf der  
47 Straße und im Luftverkehr stattgefunden. Die Bahn als  
48 ökologischster Verkehrsträger ist dabei auf der Strecke  
49 geblieben.

1  
2 Dabei hat Polen in den letzten Jahren viel in den Ausbau  
3 der Bahninfrastruktur im Grenzraum zu Deutschland  
4 und in seine Fernverkehrsstrecken investiert und  
5 hierzu die Fördermöglichkeiten der EU ausgeschöpft.  
6 Vielfach haben die Investitionen auf deutscher Seite  
7 dem polnischen Tempo nicht Schritt gehalten. Zwar  
8 sind auch auf der deutschen Seite hohe Summen für  
9 die Ertüchtigung der Bahninfrastruktur in Berlin und  
10 Brandenburg – auch mit dem Ziel der Verbesserung  
11 der Fernverkehrsangebote – ausgegeben worden. Da  
12 diese Investitionen aber auf Grundlage eines zwi-  
13 schen beiden Seiten nur rudimentär ausgestalteten  
14 Gesamtkonzept erfolgten, haben sich diese Investitio-  
15 nen bislang für den deutsch-polnischen Bahnverkehr  
16 nicht ausgezahlt und nicht zu einer Verkehrswende  
17 beigetragen. Die Herstellung attraktiver, zeitgemäßer  
18 Verbindungen scheidet daher an abschnittsweise  
19 fehlenden Kapazitäten, an veralteter Gleisinfrastruktur  
20 der Grenzstrecken und an abschnittsweise fehlenden  
21 Elektrifizierungen. Selbst die zu 100% bundeseigene  
22 „Deutsche Bahn AG“ bietet in Richtung Polen im Fern-  
23 verkehr zunehmend Busverbindungen an, statt sich  
24 an der Entwicklung eines modernen Zugverkehrs zu  
25 beteiligen. Die DB verfügt derzeit nicht einmal über  
26 polentaugliche elektrische Fernverkehrslokomotiven.  
27 Die Lokstellung erfolgt derzeit ausschließlich durch die  
28 PKP.

29  
30 Dabei hat Polen ein sehr großes Interesse an besse-  
31 ren Verbindungen in die Region Berlin-Brandenburg.  
32 Westpolen ist nicht nur eines der wirtschaftlich dyna-  
33 mischsten Gegenden Polens mit engen wirtschaftlichen  
34 und persönlichen Verflechtungen nach Deutschland.  
35 Bei Eröffnung der BER könnte dieser auch die Rolle  
36 eines zentralen internationalen Fernflughafens für  
37 Westpolen übernehmen, wenn Verbindungen dorthin  
38 angeboten werden.

39  
40 Daher gilt es in enger deutsch-polnischer Kooperation  
41 auf Grundlage eines gemeinsamen „Masterplans“ die  
42 grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur fortzu-  
43 entwickeln und hierzu die Grenzstrecken auszubauen:

- 44
- 45 • Szczecin mit ca. 410.00 Einwohnern entwickelt sich
  - 46 derzeit zum Zentrum einer neuen Metropolregion
  - 47 – nur knapp 70 Km vor den Toren Berlins. Die
  - 48 Uckermark profitiert schon heute von dieser Lage
  - 49 zwischen zwei Ballungsräumen. Für den Ausbau

1 der Strecke zwischen Berlin und Szczecin auf  
2 Tempo 160 km/h liegt nach langen Verhandlungen  
3 zwar ein Verkehrsvertrag vor. Auch zeichnet sich  
4 ab, dass durch die Ausgabe von 100 Mio. € an  
5 Landesmitteln für die eigentliche Bundesaufgabe  
6 des Infrastrukturausbaus auf dieser Strecke eine  
7 durchgehende Zweigleisigkeit hergestellt werden  
8 kann. Die Zweigleisigkeit ist Voraussetzung dafür,  
9 neben Fernverkehrsangeboten und Güterverkehr  
10 auch einen Taktverkehr im Nahverkehr einrichten  
11 zu können und dadurch den sich entwickelnden  
12 Pendlerströmen gerecht zu werden. Durch eine  
13 weiter dynamische Verkehrsentwicklung könn-  
14 ten in absehbarer Zeit auf den Zulaufstrecken  
15 zwischen Berlin-Eberswalde und Angermünde  
16 Kapazitätsengpässe entstehen, da sich hier die  
17 Verkehre von Berlin nach Szczecin und an die  
18 Ostsee mit den hohen Pendlerströmen aus der  
19 Region nach Berlin überlagern. Diese gilt es durch  
20 vorausschauende Infrastrukturanpassungen und  
21 durch Nutzung intelligenter Fahrzeugkonzepte (z.  
22 B. Flügelzugkonzepte) abzufangen, zudem mög-  
23 lichen Kapazitätsengpässen durch ausreichende  
24 Überholgleise vorzubeugen.

25

26 • Die historisch bedeutsame „Ostbahn“ Berlin-  
27 Kostrzyn nad Odr stößt bereits jetzt an ihre  
28 Kapazitätsgrenzen, obwohl hier derzeit überhaupt  
29 kein Fernverkehr stattfindet. Anders als auf den  
30 anderen Strecken findet hier bereits ein attrak-  
31 tiver Nahverkehr über die Grenze (Studentakt)  
32 statt, der zu einer deutlichen Steigerung der Fahr-  
33 gastzahlen geführt hat. Um die Attraktivität des  
34 Nahverkehrs weiter zu erhöhen, sollte die Zahl der  
35 Direktverbindungen zwischen Berlin und Gorzów  
36 gesteigert und die Kapazitäten perspektivisch  
37 erhöht werden. Zudem ist denkbar, den einst hier  
38 entlangführenden Fernverkehr von Berlin nach  
39 Gdąnsk oder Kaliningrad wiederzubeleben. Die  
40 Strecke hat potentiell auch eine große Bedeutung  
41 als Ausweichstrecke für die in Umsetzung befind-  
42 liche „Rail Baltica“ (Berlin)-Warszawa-Kaunas-  
43 Riga-Tallin. Die Strecke ist daher perspektivisch  
44 wieder mit dem zweiten Gleis auszustatten, für  
45 Geschwindigkeiten von 160 km/h auszubauen und  
46 zu elektrifizieren, um im Nah- und Fernverkehr die  
47 notwendigen Kapazitäten anbieten zu können.

48

49 • Die Strecke zwischen Berlin, Frankfurt (Oder)-

1 Rzepin-Warszawa ist derzeit als einzige Strecke  
2 zwischen Deutschland und Polen überhaupt  
3 elektrifiziert, durchgängig zweigleisig und für fern-  
4 verkehrstaugliche Geschwindigkeiten (160 km/h  
5 und mehr) ertüchtigt. Aber auch hier fehlt es an  
6 einem konsequenten Taktangebot im Fernverkehr  
7 zwischen Berlin und Warszawa (mindestens alle  
8 zwei Stunden), sowie an einem systematisier-  
9 ten Nahverkehrsangebot. Zielona Góra wird nur  
10 einmal täglich mit einem Direktzug aus Berlin  
11 angefahren, sowie ein weiteres Mal mit einer Um-  
12 stiegsverbindung. Durch die Schaffung weiterer  
13 Nahverkehrsangebote (Berlin-) Frankfurt-Pozna /  
14 Zielona Góra ließen sich attraktive Verbindungen  
15 in die Brandenburgischen Partnerregionen Wiel-  
16 kopolskie und Lubuskie entwickeln. Zudem ist auf  
17 der derzeit einzigen auch mit Fernzügen befahren-  
18 den Verbindung mit einer deutlichen Steigerung  
19 der Fahrgastzahlen – u. a. durch umfangreiche  
20 Streckenausbauten und Beschleunigungen auf  
21 polnischer Seite – zu rechnen. Eine weitere Ver-  
22 dichtung des Fahrplans könnte gerade im Berliner  
23 Raum an Trassenengpässen aufgrund des parallel  
24 steigenden Pendlerverkehrs zwischen Berlin-  
25 Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) scheitern, so  
26 dass auch für diese Verbindung frühzeitig kapazi-  
27 tätserhöhende Maßnahmen in Angriff genommen  
28 werden sollten. Ein wesentlicher Baustein hierfür  
29 wäre der Einbau der ECTS-Technik.

30  
31 • Der Grenzübergang Guben-Gubin wird derzeit nur  
32 im Güterverkehr betrieben. Die Wiedereinrichtung  
33 von Personenzugverkehr auf der gesamten Strecke  
34 Cottbus-Guben-Gubin-Zielona Góra sollte auch  
35 von deutscher Seite aus konsequent betrieben  
36 werden, so dass auch hierfür die entsprechende  
37 Infrastruktur gesichert werden muss. Die Strecke  
38 hat große Bedeutung für die Erschließung der  
39 Wojewodschaft Lubuskie, so dass perspektivisch  
40 durchgehende Personenzüge zwischen den Part-  
41 nerstädten Zielona Góra und Cottbus angeboten  
42 werden sollten. Über den Knoten Cottbus wären  
43 weitere Ziele (Leipzig und Dresden) attraktiv er-  
44 reichbar.

45  
46 • Die Bahnstrecke (Berlin-)Cottbus-Forst- ary-  
47 Legnica wird derzeit vom wochenendlichen  
48 „Kulturzug“ Berlin-Wroc aw, sowie zwei Nah-  
49 verkehrszugpaaren (Umstieg in Forst), befahren

1 und stellt die derzeit entfernungs­mäßig kürzeste  
2 Verbindung zwischen Berlin und Wroc aw da.  
3 Größere Infrastrukturmaßnahmen auf dieser Stre-  
4 cke sind in den letzten Jahren unterblieben und  
5 derzeit auf polnischer Seite auch nicht absehbar.  
6 Berlin, Brandenburg, Lubuskie und Niederschlesien  
7 sollten daher zur nächsten Revision des TEN-  
8 Netzes (vor 2022) eine Initiative in Brüssel für die  
9 Aufnahme der Strecke in das TEN-Netz ergreifen,  
10 um langfristig den Ausbau der Strecke zu einer  
11 Schnellfahrstrecke (Höchstgeschwindigkeit min-  
12 destens 200 km/h) zu finanzieren. Langfristiges  
13 Ziel ist es, eine Fahrzeit Berlin – Breslau von 2 Stun-  
14 den erreichen. Mittelfristig sollte der auf dieser  
15 Route zu reetablierende Fernverkehr über Horka  
16 geführt werden, um unter Nutzung der erhebli-  
17 chen Vorarbeiten auf polnischer Seite eine Fahrzeit  
18 Berlin-Breslau von unter drei Stunden zu erreichen  
19 und eine frühzeitige Anbindung Niederschlesiens  
20 an den möglichst bald fertigzustellenden Flug-  
21 hafen BER sicherzustellen. Im Nahverkehr sollte  
22 die Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen  
23 erhöht werden und eine generelle Durchbindung  
24 der Züge zwischen Cottbus und Legnica bzw.  
25 Wroc aw angestrebt werden.

26  
27 • Um Niederschlesien, die Oberlausitz und den  
28 Knoten Görlitz an die Hauptstadtregion Berlin-  
29 Brandenburg anzubinden, sollte daher die Verbin-  
30 dung (Berlin-Lübbenau)-Cottbus-Spremberg-  
31 Horka-Görlitz-(Zittau) möglichst kurzfristig  
32 elektrifiziert, zweigleisig ausgebaut und für  
33 Geschwindigkeiten von 160 km/h ertüchtigt  
34 werden. Dann ließe sich mit vergleichsweise ge-  
35 ringem Zusatzaufwand über die bereits seit 2008  
36 ausgebaute polnische Anschlussstrecke Horka-  
37 W gliniec-Legnica- Wroc aw ein moderner  
38 Fernverkehr Berlin-Wroc aw-Oberschlesien-  
39 Kraków-Ukraine einrichten und dadurch die mitten  
40 im Herzen Europas gelegene Lausitz wieder in ein  
41 Fernverkehrstaktangebot einbinden. Die ohnehin  
42 abschnittsweise notwendige Verlegung der Strecke  
43 aufgrund von Braunkohletagebaumaßnahmen  
44 zwischen Weißwasser und Horka sollte daher zu  
45 einer umfassenden Revitalisierung der gesamten  
46 Strecke genutzt werden, welche auch die Beseiti-  
47 gung von Engpässen im Zulaufabschnitt (Bahnhof  
48 Königs Wusterhausen, Lübbenau-Cottbus) umfas-  
49 sen muss. Der Ausbau der Strecke wäre auch von

1 zentraler Bedeutung für die Reetablierung von  
2 direkten Verbindungen zwischen Berlin, Görlitz  
3 und Zittau, sowie dem Riesengebirge, das einst  
4 zu den wichtigsten Erholungsgebieten der Berli-  
5 nerinnen und Berliner zählte. Der Bahnhof Görlitz  
6 könnte dann die Funktion eines internationalen  
7 Taktknoten übernehmen und somit seine histo-  
8 rische Knotenfunktion wieder wahrnehmen. Der  
9 Bahnhof Görlitz wäre daher derartig zu elektrifi-  
10 zieren, dass er sowohl mit deutschen als auch mit  
11 polnischen Fahrzeugen befahren werden kann (z. B.  
12 Elektrifizierung eines Bahnsteiges mit polnischem  
13 Gleichstromsystem). Von Zittau aus ist die sehr  
14 dynamische tschechische Region Liberec leicht  
15 erreichbar.

16  
17 • Der Wiederaufbau der 1945 unterbrochenen  
18 „Karniner Hubbrücke“ über den Peenestrom bzw.  
19 das Stettiner Haff würde die polnische Hafenstadt  
20 winouj cie wieder mit ihrem historischen  
21 Hinterland verbinden. Zudem könnten die Fahrzei-  
22 ten zwischen Berlin und den „Dreikaiserbädern“  
23 auf Usedom, der „Badewanne“ Berlins, halbiert  
24 werden. Die Kapazitäten der bereits jetzt über-  
25 lasteten Verbindungen an die Ostsee und auf die  
26 Insel Usedom könnten erhöht werden, sowie die  
27 Zulaufstrecken und die Badeorte vom Autoverkehr  
28 entlastet werden.

29  
30 Um diese vorrangige Bundesaufgabe der Infrastruk-  
31 turentwicklung durch das Land zu begleiten, in enger  
32 Kooperation mit Verkehrsunternehmen Verbindungen  
33 zu entwickeln und die notwendigen Koordinatio-  
34 nen durchzuführen, sollte im brandenburgischen  
35 Verkehrsministerium zukünftig ein „Fernverkehrsbe-  
36 auftragter“ benannt werden. Dieser Beauftragte sollte  
37 sich zwar auch um die Entwicklung der Verkehre aus  
38 der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg nach Polen  
39 und Tschechien bemühen, aber sich auch um eine bes-  
40 sere Einbindung der gesamten Region in das gesamte  
41 deutsche und europäische Fernverkehrsnetz kümmern.  
42 Wichtig wäre auch ein besonderer Fokus der Arbeit des  
43 Beauftragten in Hinblick auf die „Entwicklung eines  
44 Fernverkehrs in der Fläche“. Die Brandenburger sollten  
45 bei Nutzung von Fernverkehrsangeboten auf der Bahn  
46 nicht auf den Zubringerverkehr mit Nahverkehrszügen  
47 nach Berlin, Leipzig oder Dresden angewiesen sein. Die  
48 wichtigsten brandenburgischen Städte und Knoten wie  
49 Potsdam, Cottbus, Brandenburg an der Havel, Frankfurt



1 (Oder), Eberswalde, Oranienburg, Rathenow, Sprem-  
2 berg, Prenzlau, Elsterwerda, Wittenberge, Lübben und  
3 Lübbenau gilt es im Rahmen des auf Bundesebene  
4 geplanten „Deutschlandtaktes“ in entsprechende  
5 Taktangebote des Fernverkehrs wiedereinzubinden.  
6 Die Brandenburgerinnen und Brandenburger haben ein  
7 Recht darauf, dass sie nicht vom Fernverkehr abgehängt  
8 sind. Derzeit verfügen aber selbst die beiden größten  
9 Städte Potsdam und Cottbus über keinerlei Einbindun-  
10 gen in Taktangeboten des Fernverkehrs. Beide Städte  
11 werden täglich lediglich durch einen einzigen IC-Zug  
12 erschlossen.

13  
14 Vorrangige Landesaufgabe ist die Gestaltung und  
15 Entwicklung des Nahverkehrs in Richtung Polen, wo der  
16 VBB bereits sehr gute Konzepte und Strategien verfolgt  
17 und die Verkehrsangebote nach Szczecin und Kostrzyn  
18 in den letzten Jahren systematisch entwickelt hat.  
19 Andere grenznahe Städte in Polen wie Gorzów, Zielona  
20 Góra, ary oder Legnica sind dagegen heute nur mit  
21 wenigen Verbindungen oder gar nicht direkt erreichbar.  
22 Hier gilt es, weitere gemeinsame Fahrplankonzepte zu  
23 entwickeln und die Zahl der Verbindungen innerhalb  
24 der Regionen der „Oder-Partnerschaft“ deutlich zu  
25 erhöhen. Nach dem Vorbild des Berlin-Szczecin-Ticket  
26 oder dem Kulturzug gilt es zudem, für Nahverkehrs-  
27 reisende attraktive Angebote in weitere polnische  
28 Nachbarregionen zu entwickeln, die auch die Nutzung  
29 des ÖPNV in den erreichten Städten ermöglicht.

30  
31 Da die Zulassung von grenzüberschreitenden Fahr-  
32 zeugen sehr aufwendig ist und in Polen die Wojewod-  
33 schaften ohnehin teilweise eigene Bahnunternehmen  
34 betreiben, ist hierfür die Gründung einer entspre-  
35 chenden Gesellschaft für den grenzüberschreitenden  
36 Verkehr mit einer zentralen Fahrzeugbeschaffung unter  
37 Nutzung von Fördermöglichkeiten der EU zu prüfen.  
38 Die Fahrzeuge müssen nicht nur die Lichtraumprofile,  
39 Signal- und Sicherheitssysteme beider Länder aufwei-  
40 sen, sondern im Falle des elektrischen Betriebes auch  
41 für die unterschiedlichen Stromsysteme beider Länder  
42 tauglich sein. Daher schrecken viele Anbieter vor der  
43 Beschaffung entsprechender Fahrzeuge bislang zurück.  
44 Selbst die Deutsche Bahn-AG verfügt derzeit nicht über  
45 polentaugliche Elektrofahrzeuge. Insofern würde sich  
46 eine zentrale Beschaffung durch einen entsprechenden  
47 Pool der beteiligten Länder und Wojewodschaften  
48 anbieten und die Fahrzeuge an die beauftragten Eisen-  
49 bahnverkehrsunternehmen zum Betrieb überlassen.

1  
2 Zu einer zeitgemäßen Modernisierung der Infrastruk-  
3 tur gehört auch eine Anpassung der wichtigsten grenz-  
4 überschreitenden Strecken mit dem „European Train  
5 Control System (ETCS, Europäisches Zugbeeinflussungs-  
6 system). Das ECTS ermöglicht eine Vereinfachung der  
7 signaltechnischen Ausrüstung der Züge in den trans-  
8 europäischen Netzen unter Beibehaltung eines ein-  
9 heitlich hohen Sicherheitsstandards. Die wichtigsten  
10 Hochgeschwindigkeitszulaufstrecken in Richtung Ber-  
11 lin aus Hamburg, Hannover und Leipzig/Halle sind be-  
12 reits mit ETCS ausgerüstet. Die Ausrüstung der Stre-  
13 cke Berlin-Dresden ist in Umsetzung. Die zeitnahe Aus-  
14 stattung der Verbindung Magdeburg-Berlin-Frankfurt  
15 (Oder) und perspektivisch auch Berlin-Cottbus-Görlitz  
16 wäre ein Beitrag, die Streckenkapazitäten zu erhöhen  
17 und an moderne Standards anzupassen.