



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



Weißbuch

Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen

Zukunft haben wir nur gemeinsam.

Biała Księga

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

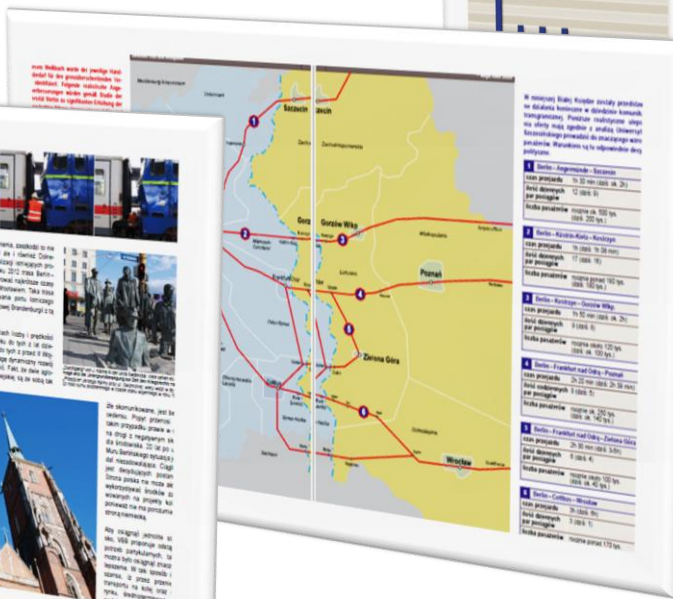
Przyszłość możliwa jest tylko wspólnie.

Berlin,
2 września 2011 r.

**Hans-Werner
Franz**
Prezes
VBB
Związek
Komunikacyjny
Berlin-
Brandenburgia
sp. z o. o.

Berlin,
2. September 2011

**Hans-Werner
Franz**
Geschäftsführer
VBB
Verkehrsverbund
Berlin-
Brandenburg
GmbH



Zweisprachiges „Weißbuch Öffentliche Personenverkehre zwischen dem VBB und Westpolen“

Nutzen-Kosten-Studie (Universität Stettin) für grenzüberschreitende Schieneninvestitionen

Ziel: Sensibilisierung der Entscheidungsträger beiderseits der Oder

Dwujęzyczna „Biała Księga publicznego transportu pasażerskiego pomiędzy VBB a Polską zachodnią“

Analiza kosztów i korzyści (Uniwersytet Szczeciński) dla inwestycji w transgraniczne połączenia kolejowe

cel: zwrócenie uwagi decydentów po obu stronach Odry

Verbundverkehrs-Chancen: bessere Verbindungen von und nach Polen Szansa dla obszaru Związku Komunikacyjnego: lepsze połączenia z i do Polski



Nutzen-Kosten-Studie der Universität Stettin

Analiza kosztów i korzyści Uniwersytetu Szczecińskiego

- Untersuchung einzelner Korridore
- Punkt-zu-Punkt-Betrachtungen: konservative Rechnung (ohne Netzwerkeffekt)
- Analyzy poszczególnych korytarzy transportowych
- Analiza połączeń z punktu do punktu: konserwatywne obliczenia (bez uwzględnienia efektu sieci)



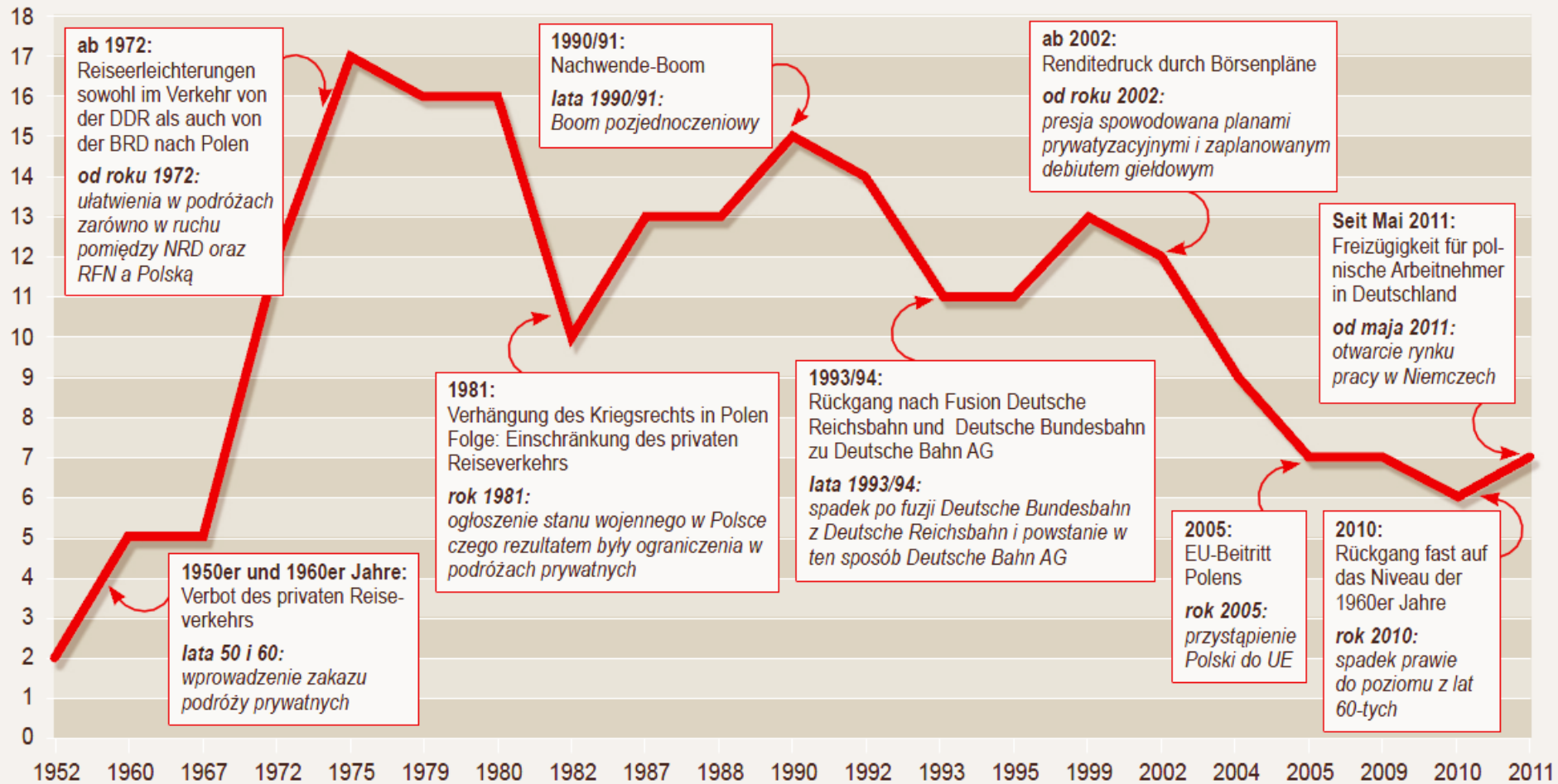
Ergebnis:
Investitionen sind rentabel,
schaffen Arbeitsplätze,
forcieren
Wirtschaftswachstum

Wynik:
inwestycje są opłacalne,
doprowadzą do stworzenia
dodatkowych miejsc pracy,
przyśpieszą wzrost
gospodarczy

2011: Niveau der 1960er Jahre

rok 2011: poziom z lat 60-tych

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





**Polens Weg nach oben
(und Westen)**

Unter ostdeutschen Bundesländern
Brandenburg im Außenhandel mit
Polen auf ersten Platz

Polen weltweit **Berlins und
Brandenburgs** zweitwichtigster
Handelspartner bei der Einfuhr

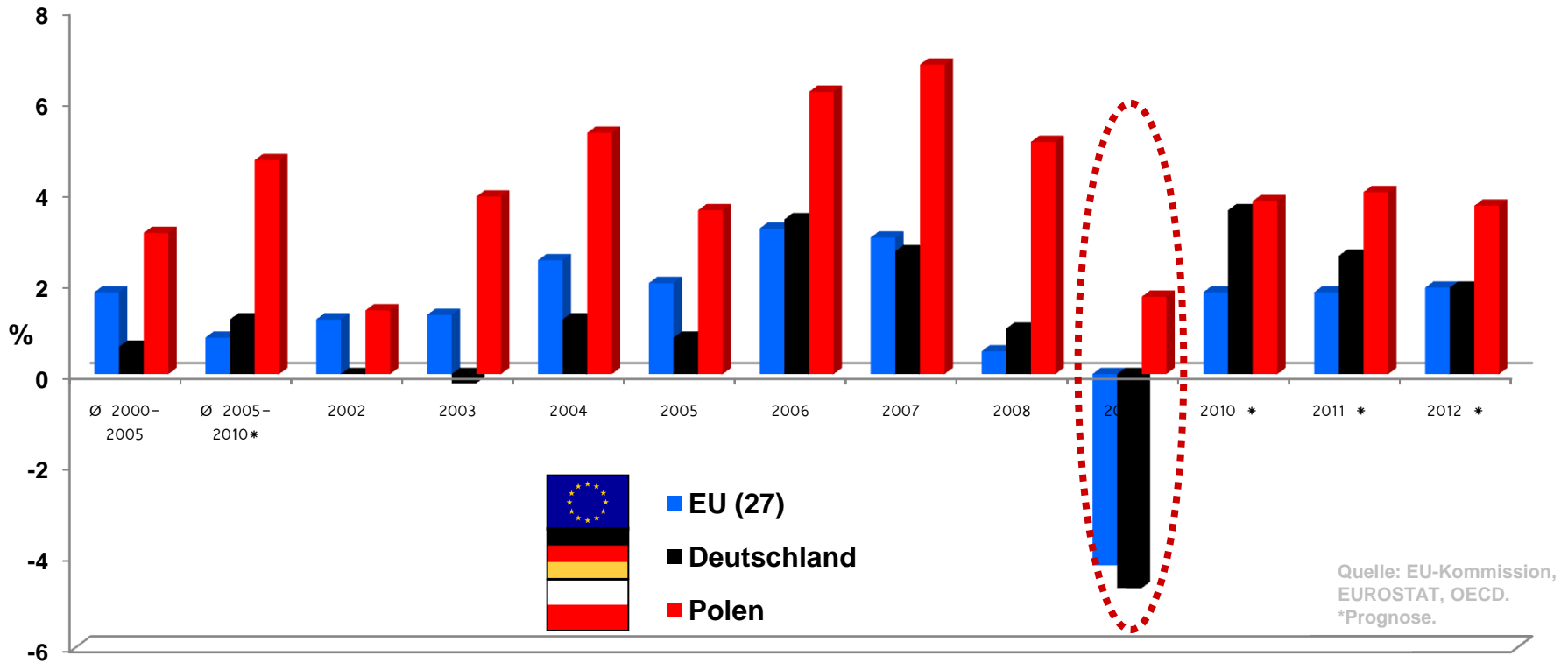
**Droga Polski na szczyt
(i w kierunku zachodnim)**

Wśród wschodnioniemieckich landów
Brandenburgia zajmuje w handlu z
Polską pierwsze miejsce

Polka w dziedzinie importu drugim co
do wielkości partnerem handlowym
Berlina i Brandenburgii na całym
świecie

Erstklassiges Polen: Veränderung des realen BIP

Polska pierwszej klasy: zmiana realnego PKB



→ Polen nach Finanz- und Wirtschaftskrise das einzige Land in der EU mit Wirtschaftswachstum.

→ Po kryzysie finansowym i gospodarczym Polska jedynym krajem w UE z pozytywnym wzrostem gospodarczym.

**Doppelter Bedarf:
Personen- und Güterverkehr
nutzen die gleichen Schienen**

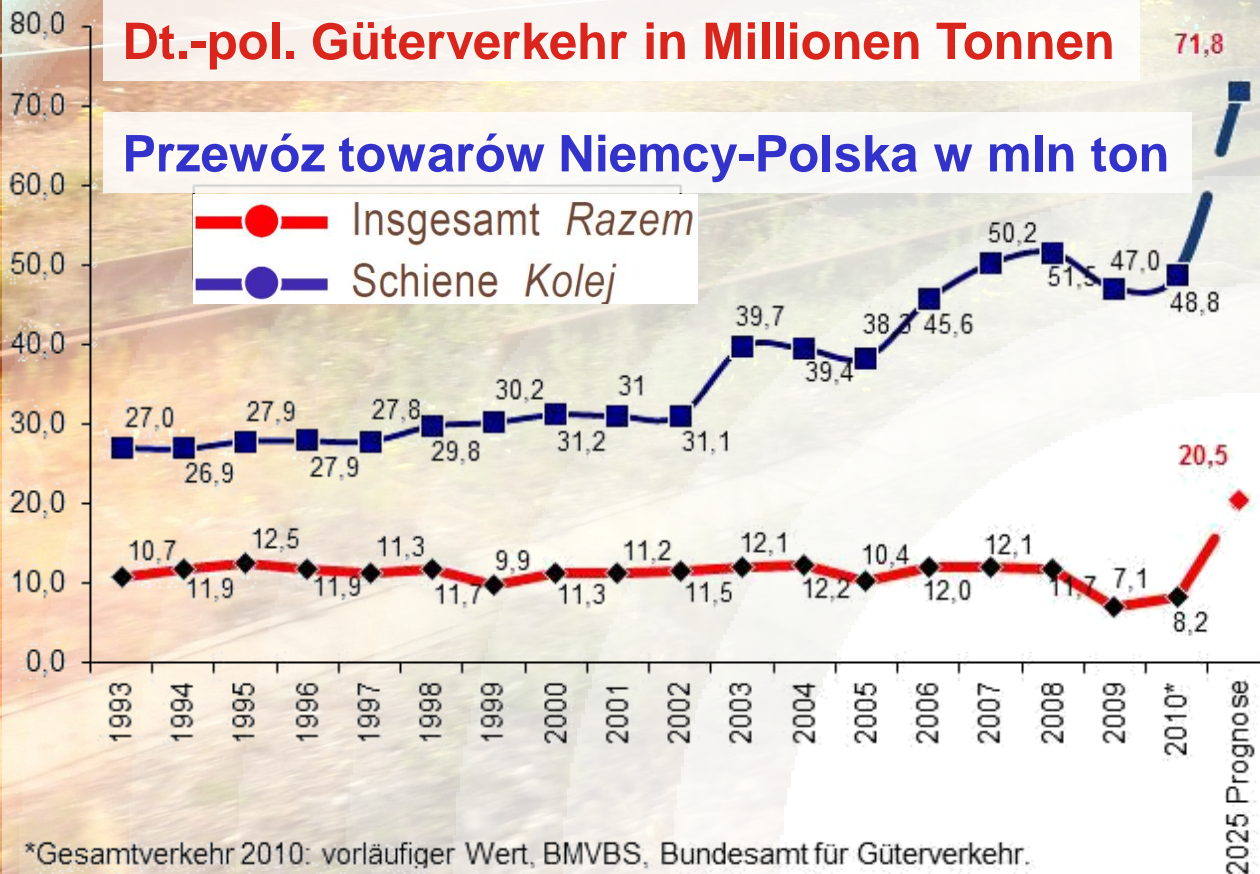
**Podwójne zapotrzebowanie:
do transportu osób i towarów
wykorzystywane są te same
tory**



Dt.-pol. Güterverkehr in Millionen Tonnen

Przewóz towarów Niemcy-Polska w mln ton

- Insgesamt *Razem*
- Schiene *Kolej*



*Gesamtverkehr 2010: vorläufiger Wert, BMVBS, Bundesamt für Güterverkehr.

Größeres Fernverkehrsangebot zwischen
VBB-Gebiet und Westpolen:
→ Streckenerhaltung und -modernisierung

Folge: positive Effekte auf Nahverkehr
Zwischenhalte für Nahverkehrsdistanzen
möglich → VBB-Tarif-Anerkennung

Więcej połączeń dalekobieżnych pomiędzy
obszarem VBB a Polską zachodnią:
→ większe szanse rozbudowy i modernizacji
tras

Rezultat:
pozytywne efekty dla ruchu regionalnego
Możliwość dodatkowych przystanków dla
komunikacji regionalnej → uznanie taryfy VBB

The screenshot shows a mobile application interface for a train schedule. At the top, it displays 'Kein Netz' (No network), the time '08:47', and a battery level of '91%'. Below this is a navigation bar with 'Verbindungen' (Connections) and 'Details' (selected), and a menu icon. The main content is a list of train stops with their departure and arrival times. The route starts at 08:05 from Alexanderplatz Bhf (Berlin) and ends at 10:00 at Szczecin, Główny. The background of the screenshot shows a train platform with a sign for 'Eberswalde Hbf' and a train with orange freight cars.

Time	Station
08:05 ab	Alexanderplatz Bhf (Berlin)
08:10 ab	S Ostbahnhof (Berlin)
08:34 ab	S Bernau Bhf
08:48 ab	Eberswalde, Hauptbahnhof
09:09 ab	Angermünde, Bahnhof
09:41 ab	Tantow, Bahnhof
09:54 ab	Szczecin, Gumience
10:00 an	Szczecin, Główny

Bottom navigation bar: Favoriten, A -> B, Standort, Alles pünktlich?, Hilfe





**fehlende Elektrifizierung von und nach
Stettin und Breslau
Nachfragepotenzial ungenutzt
Mehrangebote derzeit z.T. unrentabel**

**brakująca elektryfikacja odcinków tras do
Szczecina i Wrocławia
Niewykorzystany potencjał podróźnych
W chwili obecnej dodatkowe oferty
przewozowe po części nieopłacalne**



Ein Markt, der nur entwickelt werden muss

Rynek, który musi zostać rozwinięty

Rund **15 Millionen Menschen** reisen jährlich von Berlin-Brandenburg nach Polen. **Nahegelegenen Großstädte** haben Bahnanteil zwischen zwei und sieben Prozent; deutlich entfernteres **Warschau** hat Bahn-Marktanteil von fast 50 Prozent

Okolo 15 mln osób rocznie podróżuje pomiędzy Berlinem-Brandenburgią a Polską. Udział kolei na połączeniach do **położonych niedaleko dużych miast** wynosi 2-7 %, w kierunku znacznie dalej położonej **Warszawy** udział kolei wynosi prawie 50% .

Gründe: (1) Mängel in der Schieneninfrastruktur zwischen Berlin-Brandenburg und Westpolen, (2) daher z.T. schlechtes Angebot auf den Schienen.

Powody: (1) brak infrastruktury kolejowej pomiędzy Berlinem-Brandenburgią a Niemcami (2) tym spowodowana częściowo niedostateczna oferta przewozowa kolei.

„Robi się!“ – Es tut sich was!

Polen investiert bis 2015 zehn Milliarden Euro in das Schienennetz und in 77 Bahnhöfe.

Darunter: die Stationen in Posen und Breslau sowie westpolnische Strecken.

Deutsche Bundesregierung muss nachlegen.

Nutznieser wären Berlin und ganz Ostdeutschland



„Robi się!“ – Es tut sich was!

Do roku 2015 Polska zainwestuje 10 mld Euro w sieć kolejową oraz w 77 dworce kolejowe.

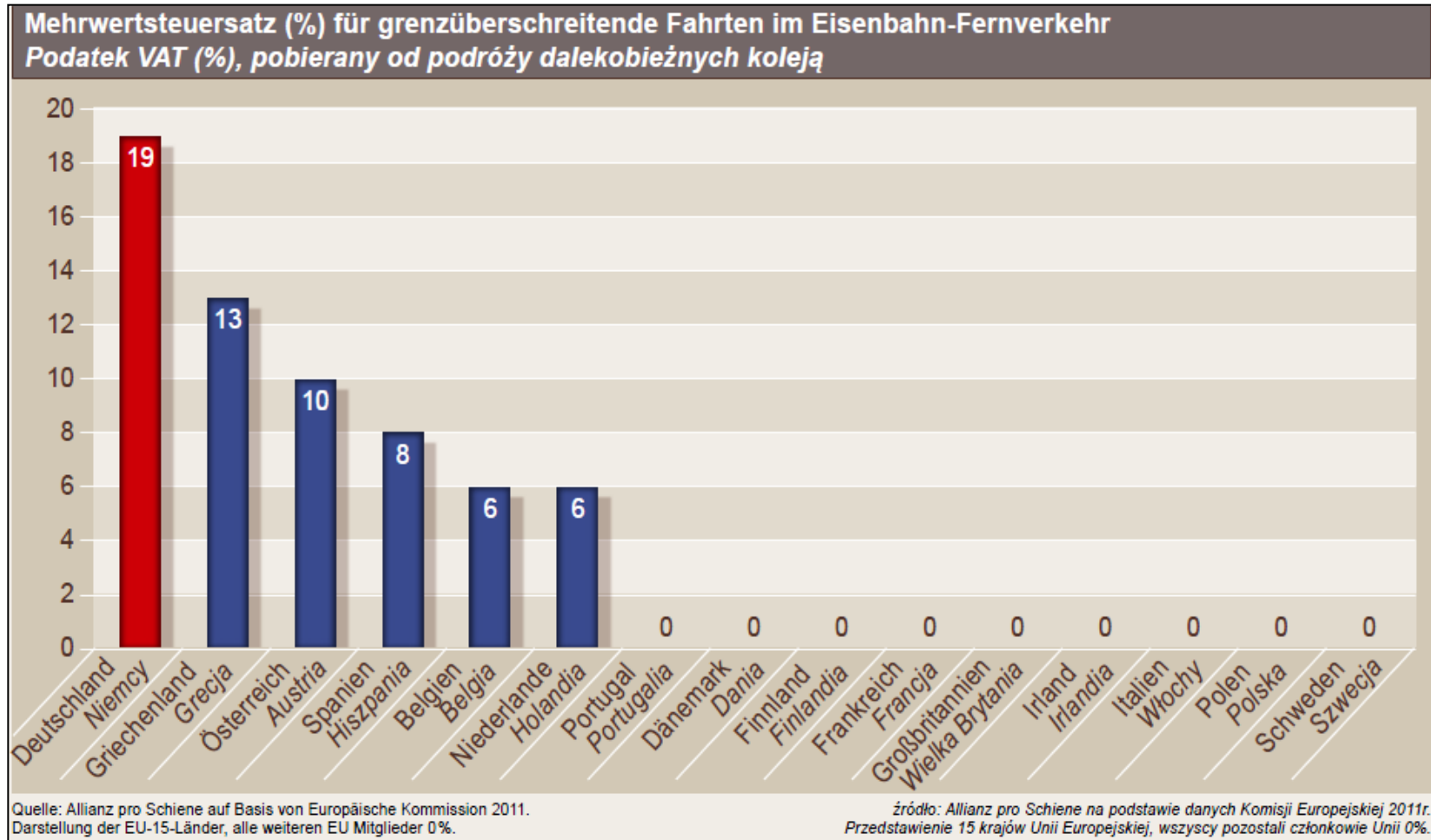
W tym stacje kolejowe w Poznaniu i Wrocławiu oraz trasy w Polsce zachodniej.

Rząd Niemiec musi temu dorównać.

Beneficjentem byłyby Berlin oraz Niemcy wschodnie

Strukturelle Fehlsteuerung – Mehrwertsteuersatz

Strukturalnie błędne kierowanie – stawka podatku VAT



Erfolge: Grenzüberschreitende Nahverkehrsangebote VBB und Westpolen **Osiągnięcia: transgraniczne oferty komunikacji regionalnej dla VBB i Polski zachodniej**

Allgemein

grenzüberschreitende Fahrplanabstimmung, Fahrgastinformation, Tarifabstimmung

gemeinsame Vermarktung von Verkehrsangeboten

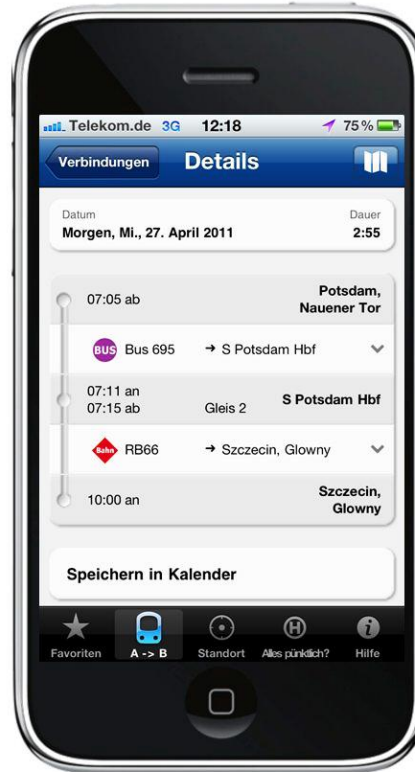
Perspektivisch: Organisation von Ausschreibungen für die grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindungen

Konkret

10 Euro Ticket Berlin-Stettin und Anerkennung Stadtverkehr

drei tägliche Direktverbindungen Berlin – Stettin

Bessere Abstimmung der Anschlüsse z. B. Kostrzyn und Forst



Ogólnie

transgraniczne planowanie rozkładów jazdy, informacja dla podróżnych,

wspólna sprzedaż produktów komunikacyjnych

w perspektywie organizacja przetargów dla transgranicznych przewozów regionalny

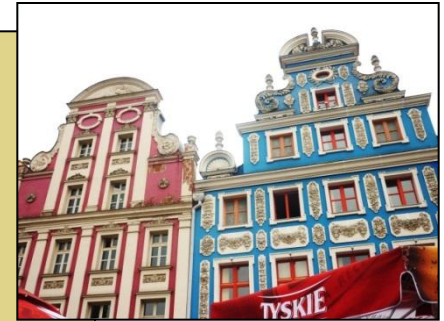
Konkretnie

Bilet Szczecin-Berlin za 10 Euro wraz z korzystaniem ze środków komunikacji miejskiej

Trzy bezpośrednie połączenia dziennie między Szczecinem a Berlinem

Poprawa skomunikowania połączeń np. w Kostrzynie i Forst

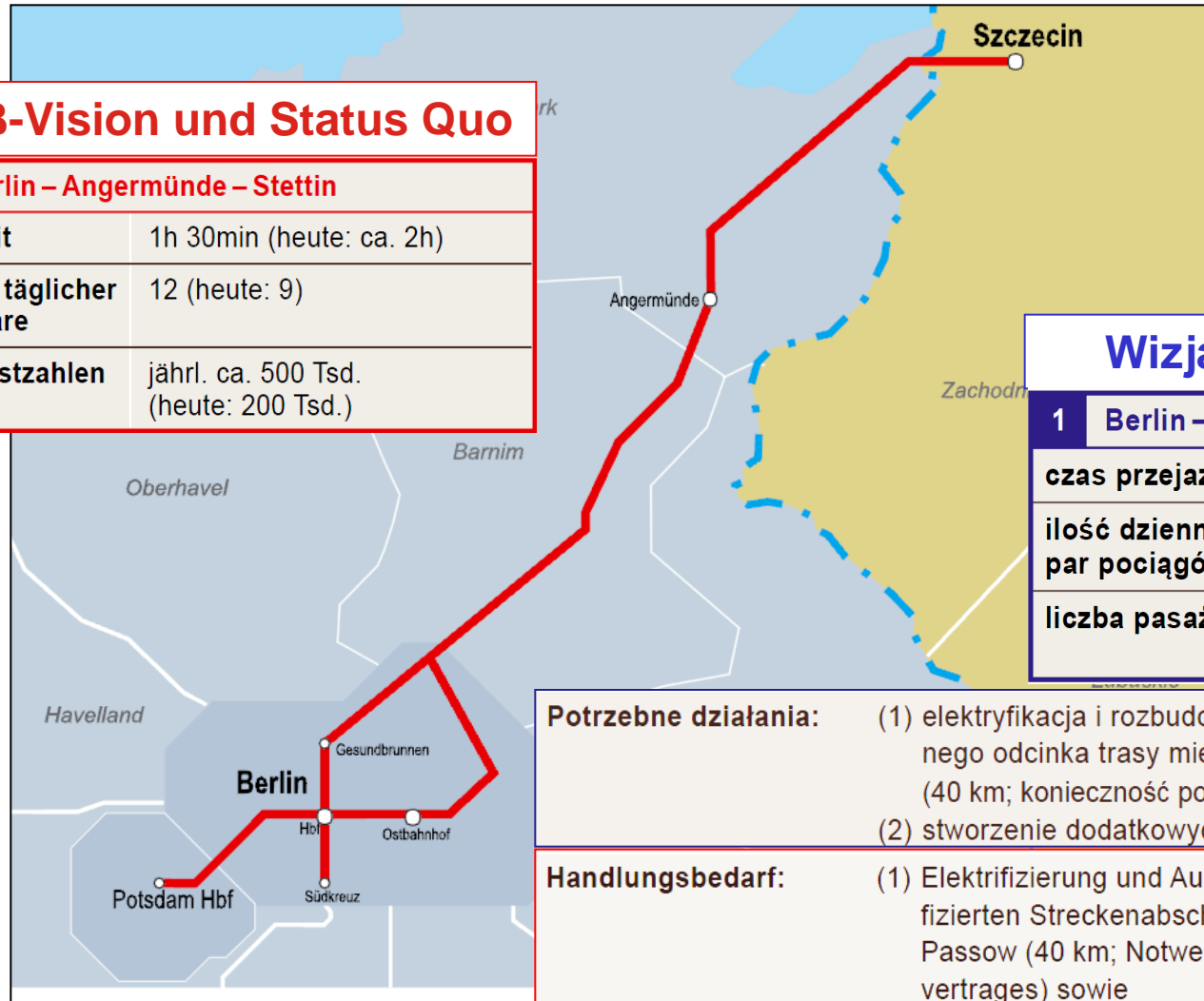
Korridor/ Korytarz 1: Berlin – Angermünde – Stettin (Szczecin)



VBB-Vision und Status Quo

1 Berlin – Angermünde – Stettin

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



Wizja VBB i stan obecny

1 Berlin – Angermünde – Szczecin

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

Potrzebne działania:

- (1) elektryfikacja i rozbudowa jednotorowego i nieelektryfikowanego odcinka trasy między Szczecinem Gumieńce i Passow (40 km; konieczność podpisania umowy międzypaństwowej) oraz
- (2) stworzenie dodatkowych połączeń bezpośrednich

Handlungsbedarf:

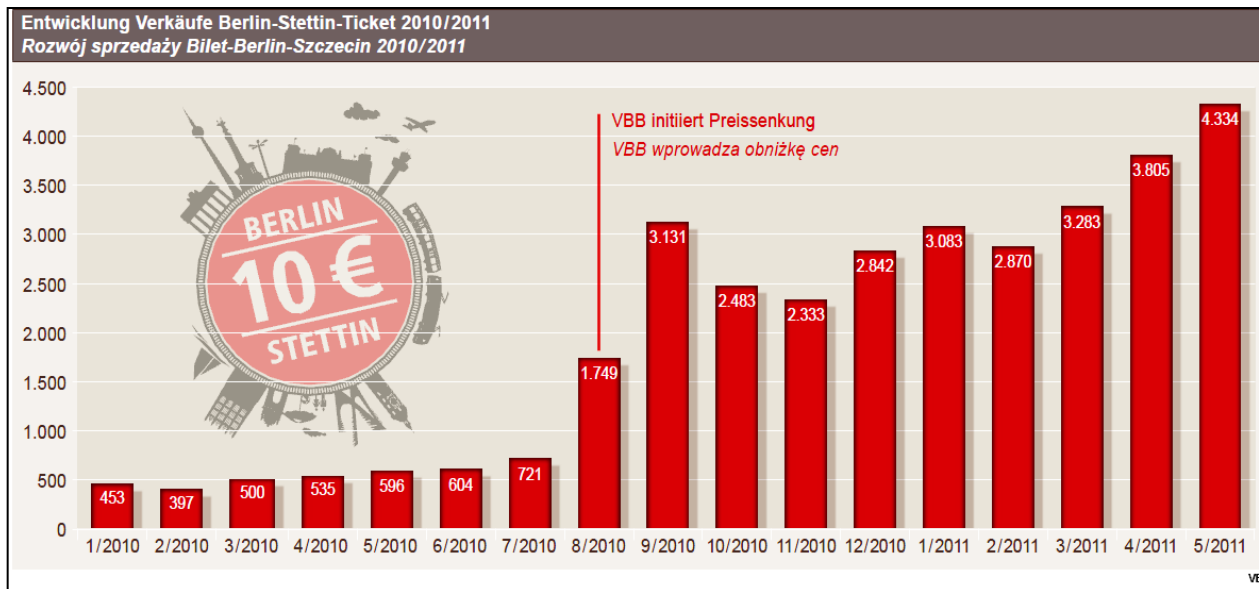
- (1) Elektrifizierung und Ausbau des eingleisigen und nicht elektrifizierten Streckenabschnitts zwischen Szczecin-Gumieńce und Passow (40 km; Notwendigkeit der Unterzeichnung des Staatsvertrages) sowie
- (2) Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen

Erfolg: VBB-Marktentwicklungsstrategie

Sukces: VBB-Strategia rozwoju rynku

1. Einführung von Signalpreisen (von 16,70 auf 10 Euro)
2. Nachfragesteigerungen erzwingen: VBB-Marketing
3. Angebotssteigerungen herbeiführen
4. Verbesserung der Infrastruktur

1. Wprowadzenie „zauważalnych” cen (z 16,70 na 10 Euro)
2. Wywołanie zwiększenia popytu: marketing VBB
3. Wprowadzenie zwiększonej oferty przewozowej
4. Poprawa infrastruktury



Korridor/ Korytarz 2: Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Potrzebne działania: (1) stworzenie połączeń bezpośrednich
(2) warunkiem dla (1) jest wzajemne dopuszczanie do ruchu pojazdów

Handlungsbedarf: (1) Schaffung von Direktverbindungen
(2) Voraussetzung für (1) ist die wechselseitige Fahrzeugzulassung



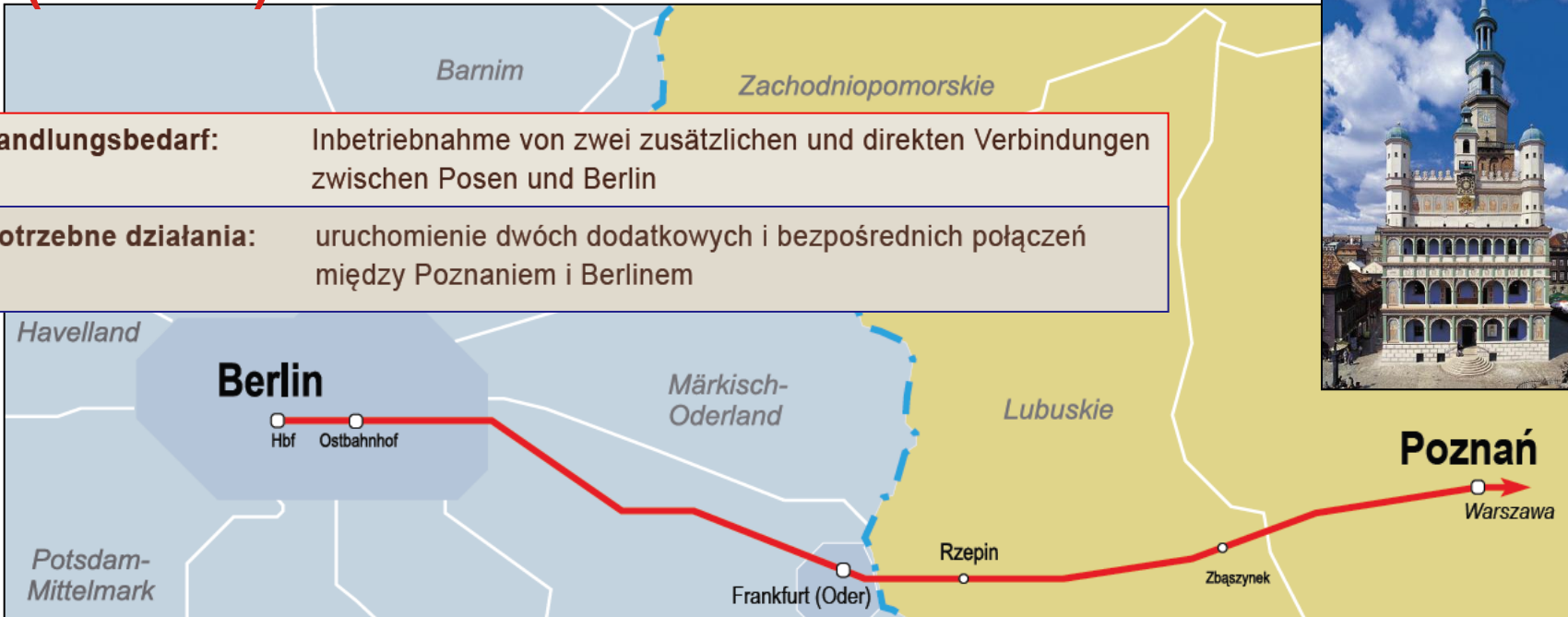
VBB-Vision und Status Quo

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

Wizja VBB i stan obecny

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

Korridor/ Korytarz 3: Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen (Poznań)



Handlungsbedarf: Inbetriebnahme von zwei zusätzlichen und direkten Verbindungen zwischen Posen und Berlin

Potrzebne działania: uruchomienie dwóch dodatkowych i bezpośrednich połączeń między Poznaniem i Berlinem

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

VBB-Vision und Status Quo	
Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen	
Fahrzeit	2h 20min (heute: 2h 39min)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	8 (heute: 5)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 250 Tsd. (heute: ca. 140 Tsd.)

Korridor/ Korytarz 4: Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra

Handlungsbedarf:

- (1) zunächst Optimierung der Umsteigeverbindungen
- (2) langfristig Schaffung einer Direktverbindung nach der Verbindungsoptimierung
- (3) Einführung eines attraktiven Fahrkartenangebots zwischen den beiden Städten; momentan kein attraktives Angebot

Potrzebne działania:

- (1) najpierw optymalizacja połączeń z przesiadką
- (2) w dłuższej perspektywie, po optymalizacji połączeń, stworzenie bezpośredniej relacji
- (3) wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej między oboma miastami; aktualnie oferta nie jest atrakcyjna



VBB-Vision und Status Quo

Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra

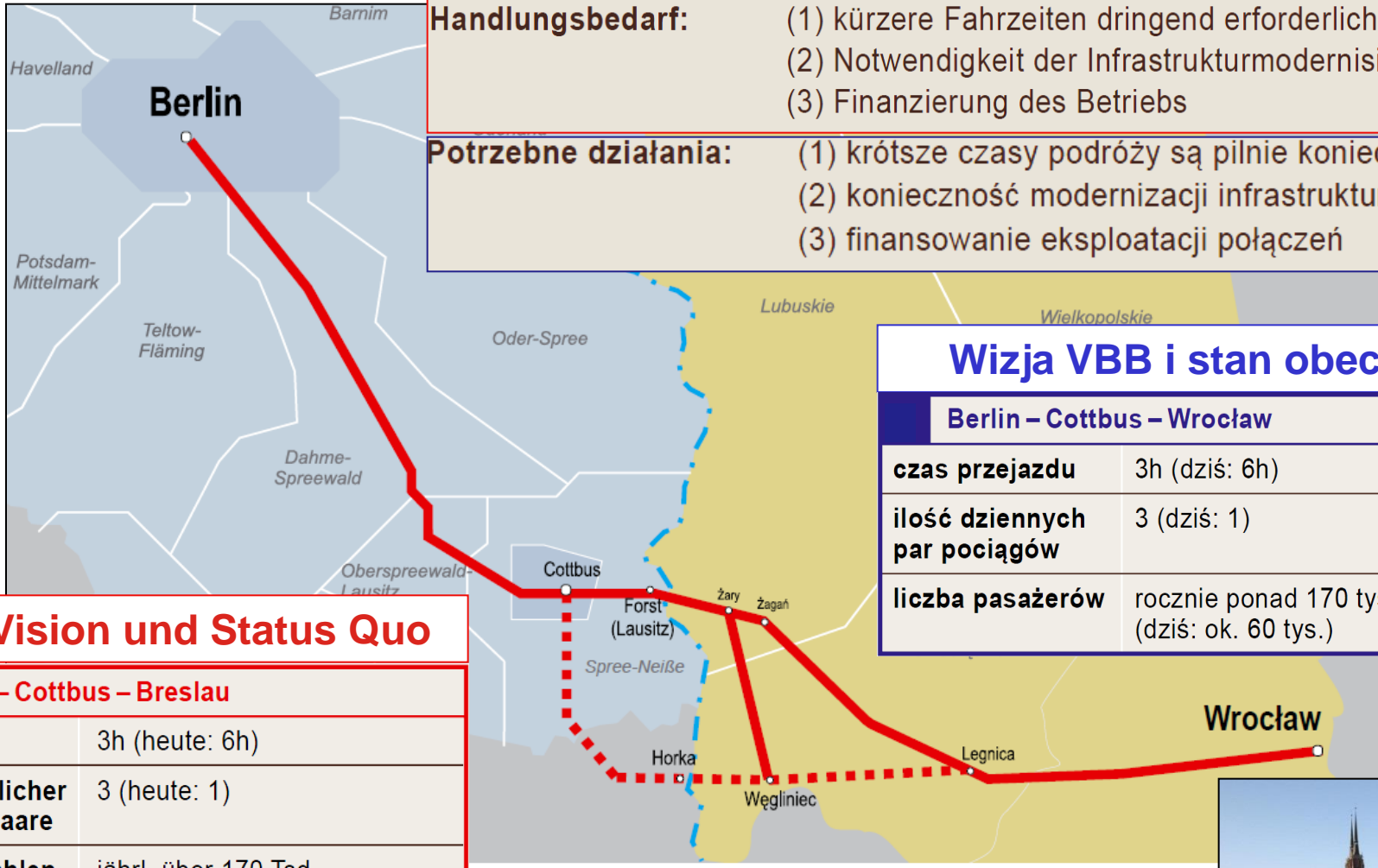
Fahrzeit	2h 30min (heute: 3–5h)
Anzahl täglicher Zugpaare	6 (heute: 4)
Fahrgastzahlen	jährl. über 100 Tsd. (heute: ca. 40 Tsd.)

Wizja VBB i stan obecny

Berlin – Frankfurt nad Odrą – Zielona Góra

czas przejazdu	2h 30 min (dziś: 3-5h)
ilość dziennych par pociągów	6 (dziś: 4)
liczba pasażerów	rocznie około 100 tys. (dziś: ok. 40 tys.)

Korridor/ Korytarz 5: Berlin – Cottbus – Breslau (Wrocław)



Handlungsbedarf:

- (1) kürzere Fahrzeiten dringend erforderlich
- (2) Notwendigkeit der Infrastrukturmodernisierung
- (3) Finanzierung des Betriebs

Potrzebne działania:

- (1) krótsze czasy podróży są pilnie konieczne
- (2) konieczność modernizacji infrastruktury
- (3) finansowanie eksploatacji połączeń

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

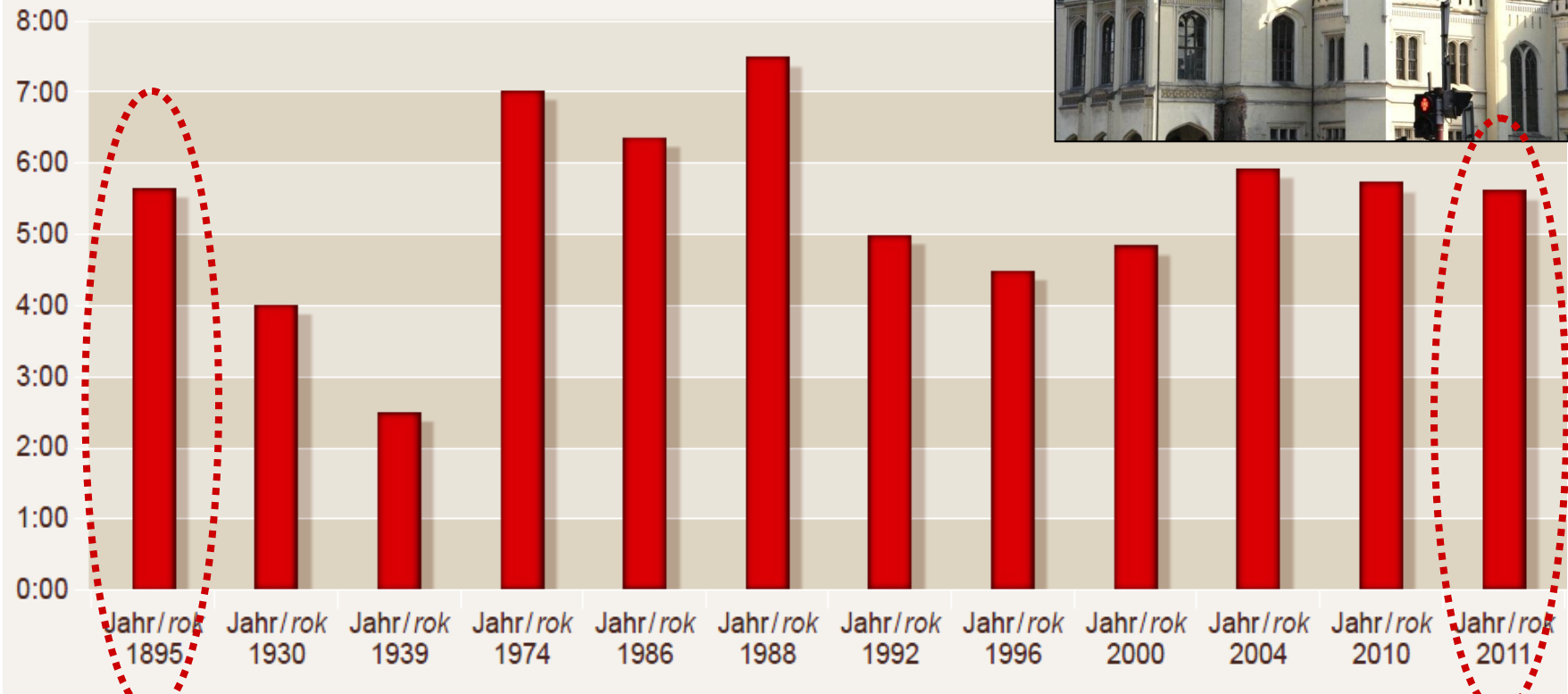
VBB-Vision und Status Quo	
Berlin – Cottbus – Breslau	
Fahrzeit	3h (heute: 6h)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	3 (heute: 1)
Fahrgastzahlen	jährl. über 170 Tsd. (heute: ca. 60 Tsd.)



Fahrzeiten von 1895 im Jahre 2011

Czasy przejazdu z roku 1895 w roku 2011

Fahrzeiten Berlin – Breslau in Stunden
Czas podróży Wrocław – Berlin (godziny)



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

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

