

Zusammenfassung

Die Ostbahn mit dem BBI zu verbinden, fördert zweifelsohne beide Institutionen des öffentlichen Verkehrs und trägt zu deren Belebung bei. Der verkehrliche Erfolg - für die beteiligten Unternehmen umso wichtiger deren wirtschaftlicher Erfolg (!) - wird vordergründig bestimmt von

- dem Reisezeitverhältnis ÖV/IV der Gesamtrelation,
- der dichten Fahrtenfolge (Takt unter 120 min!),
- umsteigefreien Beförderungsangeboten, bzw. sehr bequemen Umsteigebedingungen, und
- der durchgehenden Tarifierung bzw. verkehrlichen Abfertigung.

Die Verbindung von Ostbahn und BBI kann - solange kein direkter Schienenweg zur Verfügung steht - kurzfristig mit einer Schnellbusverbindung geschaffen werden. **Mittel- und langfristig ist aber die unmittelbare Schienenanbindung des BBI aus Osten zu realisieren**, um ein - in diesem Sinne zusätzliches - Umsteigen auszuschließen und so eine wesentliche Quelle des Widerstands der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs zu eliminieren.

Für die eisenbahnbetriebliche Anbindung der Ostbahn an den BBI sind mehrere **Optionen möglich**, die stets auch die Interessen einer qualifizierten Direktverbindung der Ostbahn mit zentrumsnahen Bereichen von Berlin wahren.

Vom Vorhaben des Verbindens der Ostbahn mit dem BBI völlig unabhängig, vielmehr sogar eine **wichtige verkehrliche Voraussetzung** für diesen Verbund, ist der **grenzüberschreitende Personenverkehr der Ostbahn grundsätzlich durch bilaterale deutsch-polnische Vereinbarungen zu verbessern**. Ziel ist die **Wiedereinführung der länderübergreifenden Fahrgastabfertigung** (internationale Fahrkartenausgabe).

Der Fahrgastservice lässt sich aber sofort durch **Ausgabe eines gemeinsamen deutsch-polnischen Fahrplanblattes** verbessern, ebenso durch zweisprachige Fahrgastinformation an den Verkehrsstationen und in den Zügen.