

International

Schienenverkehr Deutschland--Polen: deutlicher Handlungsbedarf

aus SIGNAL 05-06/2011 (Dezember 2011), Seite 44-46 (Artikel-Nr: 10000709)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Berliner Fahrgastverband IGEB

Das Weißbuch »Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin- Brandenburg (VBB) und Westpolen« wurde bereits in SIGNAL 4/2011 kurz vorgestellt. Nachfolgend werden die Analysen zu den einzelnen Korridoren und der teils überfällige Handlungsbedarf seitens der politischen Entscheidungsträger und der betroffenen Bahnunternehmen erläutert. Obwohl Polen seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union ist und die Grenzkontrollen seit dem 1. Januar 2008 entfallen sind, weist das Bahnangebot immer noch erhebliche Mängel auf.

Derzeit verkehren pro Tag lediglich 7 Fernzugpaare zwischen Deutschland und Polen. Das ist etwa ein Drittel des Niveaus der 1970er Jahre! Das Fahrgastpotenzial ist in allen nachfolgend beschriebenen Korridoren jedoch deutlich höher.

In den wichtigen Relationen Berlin--Szczecin (Stettin) und Berlin--Wroclaw (Breslau) verkehrt jeweils nur ein einziges EC-Zugpaar! Wenn die dringenden Entscheidungen zur Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur und über Angebotsverbesserungen sowohl für Fahrgäste als auch für Güterkunden weiter hinausgezögert werden, besteht die Gefahr, dass zumindest der Schienenpersonenverkehr zwischen Deutschland und Polen künftig zur Bedeutungslosigkeit verkommt und sich die Nachfrage fast vollständig auf die Straße verlagert - mit all den negativen Folgen für Umwelt und Energieverbrauch. Dies kann und darf nicht verkehrspolitisches Ziel sein. Folgender Handlungsbedarf besteht in den einzelnen Relationen:

Korridor 1: Berlin--Angermünde-- Szczecin (Stettin)

Die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Szczecin Gl. beträgt nach den bislang durchgeführten Ausbaumaßnahmen 1:57 Stunden. Es gibt derzeit nur drei Direktverbindungen pro Richtung. Seit dem 1. August 2010 erfolgte auf dieser Strecke angesichts der massiven Konkurrenz durch Minibus-Angebote eine Reduzierung des Fahrpreises für die Einzelfahrt - bezogen auf Berlin - auf 10 Euro bzw. ermäßigt auf 7,50 Euro (Tageskarte 20 Euro, ermäßigt 15 Euro). Dadurch ist es gelungen, die Fahrgastzahlen der Bahn deutlich auf rund 200 000 im Jahr 2011 zu steigern.

Hohe Priorität haben in dieser Relation der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Szczecin-Gumience und Passow (lediglich 40 km!) sowie ein durchgängiger Ausbau der Strecke Berlin--Szczecin für 160 km/h. Der dafür notwendige Staatsvertrag wurde leider noch immer nicht abgeschlossen. Durch den Ausbau kann die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Szczecin auf 90 Minuten reduziert und damit für die Fahrgäste wesentlich attraktiver werden.

Mit einem verbesserten Bahnangebot von 12 Zugpaaren kann die Fahrgastzahl auf ca. 500 000 gesteigert werden. Das Potenzial dieser Verbindung ist nicht zuletzt deshalb so hoch, da auch die als Urlaubsziel immer beliebtere polnische Ostseeküste über diese



Trotz umfangreicher Investitionen in die Infrastruktur verkehren gerade einmal 4 Zugpaare des Berlin-Warszawa-Express und ein EuroNight-Zugpaar in der Relation Berlin--Poznan--Warszawa. Zum Vergleich: Zwischen Berlin und Prag ist ein 2-Stunden-Takt längst Realität. (Foto: Christian Schultz)



Während Autos und Busse seit Jahren ohne Aufenthalt die Grenze passieren, scheitern umsteierfreie Verbindungen wie hier in Kostrzyn noch immer an einem inakzeptabel langwierigen Bürokratismus bei der wechselseitigen Fahrzeugzulassung - zu Lasten der Bahnreisenden! (Foto: Christian Schultz)



Zugverbindungen zwischen Berlin/Brandenburg und Westpolen. (Karte: VBB, Stand Juni 2011)



Regionalzugverbindung Frankfurt (Oder)--Poznan: Mit einem Angebot durchgehender Züge von/nach Berlin würde unnötiges Umsteigen vermieden und das Bahnangebot für den Kunden attraktiver gestaltet werden. (Foto: Christian Schultz)

Strecke erreichbar ist. Bestandteil muss deshalb u. a. die Wiedereinführung einer umsteigefreien Verbindung Berlin--Gdansk (Danzig) sein.

Korridor 2: Berlin--Küstrin-Kietz-- Kostrzyn--Gorzów Wlkp. (Landsberg)

Diese Linie ist bislang mit täglich rund 900 Reisenden die erfolgreichste und nachfragestärkste Linie im Schienenpersonennahverkehr zwischen der Region Berlin-Brandenburg und Polen. Täglich verkehren 16 Zugpaare im Stundentakt zwischen Berlin- Lichtenberg und Kostrzyn, dabei bestehen 8 Anschlüsse von/nach Gorzów Wlkp. Erfreulich ist die zumindest teilweise tarifliche Integration bis Gorzów. Das nur bei der NEB Betriebsgesellschaft (Betreiberin der Strecke Berlin--Kostrzyn) durchgehend lösbare Ticket berechtigt dabei auch zur Nutzung des Straßenbahn- und Busnetzes in Gorzów. Im Gegensatz zur Verbindung Berlin--Szczecin hat das Bahnangebot hier den Vorteil, dass es keine konkurrierende Autobahn gibt und sich ein Minibusverkehr nicht entwickeln konnte.

Jedoch besteht auch auf dieser Verbindung erheblicher Handlungsbedarf: Noch immer konnten keine umsteigefreien Direktverbindungen Berlin--Gorzów, erst recht nicht Berlin--Krzyz Wlkp. (Kreuz), geschaffen werden. Die hierfür notwendige wechselseitige Fahrzeugzulassung - gerade im Fall zweier Mitgliedstaaten der Europäischen Union (!) - ist überfällig und der inzwischen bereits eingetretene Zeitverzug nicht mehr hinnehmbar. Technische Fahrzeuganpassungen sind dabei zweifellos lösbar.

Bezüglich der Infrastruktur sind sowohl auf deutscher als auch polnischer Seite Verbesserungen vorgesehen. Die gesamte Strecke soll für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut werden (derzeit meist 100 km/h) und somit Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Der zweigleisige Ausbau zwischen Strausberg und Rehfelde würde zudem helfen, zeitraubende Wartezeiten auf Züge der Gegenrichtung zu vermeiden. Vorgesehen ist, diese Linie nach der für 2016 geplanten Fertigstellung der dortigen Bahnsteiganlagen ab/bis Berlin Ostkreuz durchzubinden, wodurch sich das Umsteigen zur Berliner Innenstadt bzw. zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) deutlich verbessern wird. Angestrebt werden auf dieser Linie künftig mindestens 120 000 Fahrgäste jährlich - derzeit sind es rund 100 000.

Korridor 3: Berlin--Frankfurt (Oder)-- Poznan (Posen)--Warszawa (Warschau)

In dieser Relation verkehren derzeit vier EuroCity-Zugpaare, die unter dem Markennamen Berlin-Warszawa-Express seitens der Deutschen Bahn und der PKP Intercity betrieben werden. Durch umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen der Infrastruktur und Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h konnte die Fahrzeit Berlin Hbf--Poznan Gl. auf 2:46 Stunden reduziert werden bzw. Berlin Hbf--Warszawa Centralna auf 5:35 Stunden.

Die Anzahl der Verbindungen ist mit 5 Zugpaaren, davon 1 Nachtzugpaar, jedoch auch hier - nicht zuletzt angesichts der hohen Investitionen in die Infrastruktur - zu gering. Von Poznan aus können praktisch keine Tagesfahrten nach Berlin unternommen werden, da der Zeitraum zwischen der Ankunft des ersten Zuges in Berlin Hbf um 12.12 Uhr und Abfahrt des letzten Zuges bereits um 17.40 Uhr u. a. für Geschäftsreisende viel zu kurz ist.

Um bestehende Fahrplanlücken zu schließen (Poznan ist mit rund 550 000 Einwohnern immerhin die fünftgrößte Stadt Polens!), müssten mindestens 2 weitere Zugpaare verkehren. Angesichts der Bedeutung dieser Verbindung muss letztlich jedoch ein 2-Stunden- Takt das Ziel sein. Dies ist beispielsweise zwischen Berlin und Prag längst Realität!

Seitens des Deutschen Bahnkunden- Verbands wurde daher vorgeschlagen, dass einzelne Züge der heutigen IC-Linie 77 Schiphol-- Berlin entsprechend durchgebunden werden. Dies ermöglicht nicht nur häufigere, umsteigefreie Verbindungen in das Wirtschaftszentrum Poznan bzw. nach Warszawa, sondern auch verbesserte überregionale Verbindungen ab/bis Frankfurt/Oder.

Für den in Berlin beginnenden/endenden Berlin-Warszawa-Express ist zudem die nunmehr seit Jahren sture Haltung der Deutschen Bahn unverständlich, im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten keinen planmäßigen Halt einzurichten. U. a. in diesem Verkehrsknoten ist die Verknüpfung mit diversen U-, S- und Buslinien optimal. Die Nutzung dieses Potenzials sollte für ein Dienstleistungsunternehmen eigentlich selbstverständlich sein!

Die Anzahl der Fahrgäste beträgt auf dieser Linie etwa 140 000 jährlich, angestrebt wird ein Fahrgastaufkommen von künftig mindestens 250 000.

Neben den Zügen des Berlin-Warszawa-Express gibt es auch drei Regionalzugpaare zwischen Frankfurt (Oder) und Poznan bzw. Zielona Góra, die vornehmlich der Erschließung der kleineren Orte entlang der Strecke dienen.

Korridor 4: Berlin--Frankfurt (Oder)-- Zielona Góra (Grünberg)

Derzeit gibt es nach Zielona Góra keine Direktverbindungen. Lediglich einige wenige Umsteigeverbindungen über Rzepin (Reppen) oder Kostrzyn stehen den Bahnkunden zur Verfügung. Als erster Schritt ist nunmehr geplant, dass auf der Strecke Cottbus--Guben-- Zielona Góra der Verkehr mit zwei Zugpaaren wieder aufgenommen wird, wobei in Guben der Anschluss von bzw. nach Berlin hergestellt wird. Langfristig wird auch eine Direktverbindung angestrebt.

Vorrangige Maßnahme muss auf dieser Linie jedoch ein verbessertes Tarifangebot sein - analog zu den Angeboten nach Szczecin und Gorzów. Die Anzahl der Fahrgäste beträgt in diesem Korridor rund 40 000 jährlich, die Zielanzahl liegt bei über 100 000.

Korridor 5: Berlin--Cottbus--Wroclaw (Breslau)--Kraków (Krakau)

Für die Verbindung Berlin--Wroclaw besteht derzeit leider keine leistungsfähige Infrastruktur. Die einzige Direktverbindung mit EC 248/249 erreicht zwischen diesen beiden Städten aktuell fast nur das Fahrzeitzniveau von 1895! Mitte der 1930er Jahre benötigten die Schnelltriebwagen (»Fliegender Schlesier«) dagegen nur etwas mehr als 2,5 Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 128 km/h - allerdings mit der Linienführung Berlin--Frankfurt (Oder)--Guben--Breslau.

Neben einer geringen Streckengeschwindigkeit sorgt auch bei dieser Strecke die Elektrifizierungslücke und der damit notwendige Lokwechsel für unnötig lange

Fahrzeiten. Immerhin: Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 erlaubt die sanierte Strecke Berlin--Lübbenau--Cottbus eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Fahrzeit verkürzt sich dadurch bzw. auch wegen des Entfalls der Umleitung über Frankfurt (Oder) zwischen Berlin Hbf und Wroclaw Gl. von 6:28 Stunden auf »nur« 5:22 Stunden. Für diese gut 300 km lange Strecke besteht somit weiterhin erheblicher Handlungsbedarf!

Ausbau Cottbus--Görlitz »vergessen«?

Völlig ungewiss ist in diesem Zusammenhang, wann sowohl der zweigleisige Ausbau des rund 30 km langen Abschnitts Lübbenau--Cottbus als auch der Ausbau des 93 km langen Abschnitts Cottbus--Görlitz erfolgen werden. Im Abschnitt Cottbus--Görlitz ist auch die Elektrifizierung notwendig. Sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr bieten die benannten Projekte - bedingt durch eine höhere Streckenkapazität und Verkürzung der Reise-/Transportzeiten - die Chance, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Der Ausbau ermöglicht dabei einerseits, die Stadt Görlitz ohne zeitaufwändige, teure Lokwechsel wieder in das Fernverkehrssystem einzubinden, und andererseits, das Bahnangebot in der gesamten Relation Berlin--Cottbus--Görlitz--Wroclaw auszubauen bzw. deutlich zu beschleunigen. Der Ausbau dieser Strecke ist nach Auffassung des Deutschen Bahnkunden-Verbands somit eine Alternative zu einer Führung der EuroCity-Züge über Forst, aber auch zu Horka.

Entsprechende politische Entscheidungen zur Verbesserung des Schienenverkehrs sind in dieser Relation dringlich! Die Fahrzeit von BerlinLinienBus beträgt beispielsweise für die Strecke Berlin ZOB--Wroclaw 4:50 Stunden. Es verwundert daher kaum, dass der Fortbestand des Zugpaares EC 248/249 mit etwa 60 000 Fahrgästen im Jahr extrem gefährdet ist. Mit dem Ziel einer Fahrzeit von gut drei Stunden und einem Grundangebot von 3 Direktzugpaaren ließe sich das Fahrgastaufkommen in der Relation Berlin--Wroclaw auf mindestens 170 000 jährlich steigern.

Die gesamten Investitionskosten betragen für die Ausbaustrecke Berlin--Görlitz ca. 242 Millionen Euro. Damit stehen die Kosten in keinem Verhältnis zu dem Niveau eines fragwürdigen Prestigeprojekts wie Stuttgart 21, für dessen Umsetzung entsprechend der äußerst optimistischen offiziellen Planung vom Dezember 2009 4,1 Milliarden Euro erforderlich sind.

Das Weißbuch ist im Internet abrufbar unter www.VBBonline.de/Weissbuch

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000709>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten