

■ Aktuell

## Unverbindliche Absichtserklärungen

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 7 (Artikel-Nr: 10000912)  
Deutscher Bahnkunden-Verband

### Kommentar des DBV zur Antwort der Bundesregierung

Seit der EU-Osterweiterung 2004 gewinnen die Verkehrswege zwischen Deutschland und Polen zunehmend an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist die Bilanz im Güterverkehr erschreckend, da von den deutlichen Zuwächsen im Verkehrsaufkommen fast ausschließlich der Straßengüterverkehr profitierte und obendrein noch eine Verlagerung von der Schifffahrt und vor allem von der Bahn auf den Lkw stattgefunden hat. Dabei ist gerade der Schienenverkehr in seiner Energieeffizienz und Umweltbilanz der Straße weit überlegen.

Im Schienenpersonenverkehr sieht die Bilanz noch dramatischer aus; hier lag der Anteil der Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr 2004 gerade einmal bei 2 Prozent. Und trotz steigenden Fahrgastzahlen wird er laut Prognose auch 2025 nur wenig über 2 Prozent liegen. Angesichts des seit Jahren bescheidenen Zugangebots und fehlender Ausbaupläne ist dies auch nicht erstaunlich.

Erschwerend wirkt sich in der Relation Berlin Hbf--Wroclaw Glowny die unattraktiv lange Fahrzeit von 5:22 Stunden aus; Berlin- LinienBus benötigt für diese Strecke aktuell eine Fahrzeit von 4:50 Stunden. Im Jahr 1936 benötigten die Diesel-Schnelltriebwagen dagegen eine Fahrzeit von nur 2:39 Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124,3 km/h, allerdings mit der im Vergleich zu heute abweichenden Route über Frankfurt (Oder)!

Verantwortungslos ist angesichts dieser Rahmenbedingungen die teilweise seit vielen Jahren andauernde Politik von Ankündigungen, ohne dass konkrete, greifbare Ergebnisse zum Ausbau der Schienenverbindungen erreicht wurden. Dies bestätigt sich auch in den Antworten der Bundesregierung. Für die Bahnstrecken Berlin--Szczecin, Berlin-- Wroclaw, Dresden--Görlitz--Wroclaw bzw. auch Cottbus--Görlitz gibt es bis heute keinerlei konkrete verbindliche Terminpläne für den Ausbau einschließlich der notwendigen Schließung von Elektrifizierungslücken. So gehört u. a. das Vorhaben Ausbaustrecke (Berlin--)Angermünde--Grenze Deutschland/Polen (Elektrifizierung Passow--Grenze D/PL) im jüngsten Entwurf des Investitionsrahmenplanes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu denjenigen Projekten, die erst nach 2015 begonnen werden sollen!

Eine der erfreulichen Ausnahmen ist die im April 2012 erfolgte Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der für den internationalen Güterverkehr wichtigen Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/Polen (siehe Seite 5).

### Wiederaufbau der Strecke Ducherow-- Karnin--Swinoujscie unwirtschaftlich?

Dass das Gutachten der DB International GmbH bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Wiederaufbaus der Strecke Ducherow--Karnin-- Swinoujscie keine neuen Erkenntnisse brachte, ist falsch! Während in der vom BMVBS beauftragten Studie von



Abgehängter Bahnhof Görlitz. Für die Strecken nach Dresden, Cottbus und Polen gibt es noch immer keine Termine für deren Ausbau und Elektrifizierung. (Foto: Christian Schultz)



Karliner Hubbrücke, Symbol für die Kriegsfolgen. Neben dem Bund hat auch Mecklenburg-Vorpommern angesichts der Konkurrenz für den Seehafen Rostock kein Interesse am Wiederaufbau der direkten Bahnverbindung zwischen Ducherow und der Hafenstadt Swinoujscie. (Foto: Christian Schultz)

Intraplan ausschließlich der Personenverkehr berücksichtigt wurde, gelangte DB International GmbH mit Berücksichtigung auch des Güterverkehrs von/zur Hafenstadt Swinoujscie zu einem erheblich besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). So wurde in Abhängigkeit vom Ausbau der Hafenanlagen auf der Westseite Swinoujscies von DB International GmbH für vier verschiedene Szenarien ein NKV von 2,6, 4,17, 5,56 und sogar 9,62 ermittelt. Der Grenzwert, an dem das NKV über 1 steigt, liegt bei etwa 84 000 t/Jahr für den Güterverkehr.

Dass auch im Personenverkehr noch ein erhebliches Potenzial besteht, zeigt die beispiellose Erfolgsgeschichte der Usedomer Bäderbahn (UBB) seit Übernahme der Inselbahn am 1. Juni 1995. Anfang der 1990er Jahre sollte der Bahnbetrieb auf Usedom komplett eingestellt werden. So nutzten im Jahr 1992 nur noch knapp 300 000 Fahrgäste die Züge, inzwischen sind es über 3,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr!

### **Keine Finanzierungsmöglichkeiten für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Deutschland und Polen?**

Sehr unglaublich sind politische Argumentationen mit fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten, solange für ein Prestigeprojekt wie Stuttgart 21 mindestens 4,5 Milliarden Euro aufgebracht werden. Keiner kann heute zudem sicher vorhersagen, was das Großprojekt Stuttgart 21 am Ende tatsächlich kosten wird. Die skandalösen Kostensteigerungen für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) seien an dieser Stelle nur beispielhaft genannt.

Der Finanzbedarf für die Realisierung von Stuttgart 21 geht zwangsläufig zu Lasten u. a. der o. g. Projekte, die Fahrgästen wie Güterkunden allerdings einen wesentlich höheren Nutzen bringen würden. So beträgt der gesamte Investitionsbedarf für die Ausbaustrecke Berlin--Cottbus--Görlitz 242 Millionen Euro.

Unverständlich ist, dass nach der umfassenden Modernisierung des Abschnitts Berlin--Cottbus auf einen zeitnahen Abschluss des Gesamtprojekts mit Elektrifizierung des Abschnitts Cottbus--Görlitz verzichtet wird. Auch der Investitionsbedarf für das Projekt Ducherow-- Karnin-- Swinoujscie erreicht bei weitem nicht die Größenordnungen wie Stuttgart 21. Sowohl im Gutachten von Intraplan als auch von DB International GmbH wurde zugrunde gelegt, dass die Strecke Ducherow-- Karnin--Swinoujscie als eingleisige Strecke wiederaufgebaut und auch elektrifiziert wird. Das Investitionsvolumen inklusive der Planungskosten wurde seitens Intraplan mit rund 140 Millionen Euro für die rund 40 km lange Strecke errechnet. Die Anbindung des Westhafens Swinoujscies wurde von DB International GmbH mit 6,8 Millionen Euro ermittelt.

Desinteresse an den genannten Schienenprojekten zwischen Deutschland und Polen dürfte die Haltung des Bundes wohl treffender beschreiben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000912>.

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