

■ International

Hemmnisse im Eisenbahnverkehr nach Polen

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10002855)
Frank Jahnke (SPD), Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin

Kleine Anfrage vom 15. November 2005

Frage: Ist es zutreffend, dass sich trotz des EU-Beitritts Polens die Wartezeiten der Güterzüge an der deutsch-polnischen Grenze auf vier bis sechs Stunden in Frankfurt/Oder-Kunowice erhöht haben und gleichzeitig der Straßengüterverkehr mit nur kurzen Wartezeiten die Grenzen nach Polen überschreiten kann bzw. Güterzüge zwischen Deutschland und Frankreich seit kurzem die deutsch-französischen Grenzbahnhöfe ohne Grenzaufenthalt durchfahren?

Antwort: Nach den vorliegenden Informationen lag die Warte- und Abfertigungszeit der Güterzüge an den deutsch-polnischen Grenzbahnhöfen schon immer bei ca. 4 bis 5 Stunden. Bedingt durch die baufällige Eisenbahngrenzbrücke bei Frankfurt/Oder kam es in jüngster Zeit gelegentlich zu weiteren Verlängerungen der Wartezeiten, da die Brücke nur noch im Schrittempo und zeitweilig nur eingleisig befahrbar ist. Dadurch kommt es zu einer Verringerung der Streckenkapazität, die zu bestimmten Zeiten zu »Rückstauwirkungen« führen kann.

Es ist zutreffend, dass seit 2005 Güterzüge der staatseigenen Unternehmen DB Railion und der SNCF FRET die deutsch-französischen Grenzbahnhöfe ohne Halt durchfahren dürfen. Voraussetzung hierfür waren neue vertragliche Vereinbarungen, die gemeinsame Ausbildung von deutschen und französischen Lokführern, Kenntnisse in beiden Sprachen und der Einsatz von Mehrsystemlokomotiven, die mit den unterschiedlichen Strom-, aber auch Signalsystemen beider Staaten kompatibel sind. Diese Voraussetzungen sind im Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen nicht gegeben. Die Bahnen sind aber auch hier bestrebt, die Aufenthaltszeiten zum Fahrplanwechsel zu verkürzen und mittelfristig Lösungen wie zwischen Frankreich und Deutschland zu erreichen.

Frage: Wenn ja, was sind die Ursachen, wer sind die verantwortlichen Akteure und welche Möglichkeiten sieht der Senat, hier initiativ zu werden?

Antwort: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat am 02.02.2005 zusammen mit seiner polnischen Partnerorganisation IZBA anlässlich des Problems der langen Abfertigungszeiten in den Grenzbahnhöfen alle zuständigen Akteure zu einer Tagung in Posen zusammengeführt, um die Ursachen zu analysieren und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Teilgenommen haben das polnische Infrastrukturministerium, das Bundesverkehrsministerium, das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die polnische Aufsichtsbehörde (UTK), die staatseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Railion und PKP Cargo sowie private Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Als Ergebnis der Tagung wurde festgestellt, dass die organisatorischen und rechtlichen Fragen sogar noch schwerwiegender sind als die Infrastrukturprobleme. Als Hauptproblem wurde das Fehlen eines modernen zwischenstaatlichen Abkommens zwischen Deutschland und Polen identifiziert.



Diesellokomotiv der Baureihe SA 105 in Gorzów (Landsberg/Warthe). Diese Fahrzeuge durften nicht nach Deutschland fahren, weil sie keine Zulassung des deutschen EBA besitzen. (Foto: Florian Müller)

Da es in den laufenden Verhandlungen noch nicht gelungen ist, eine Einigung zu erzielen, erfolgt die Abfertigung der Güterzüge auf gesetzlicher Grundlage eines Abkommens zwischen der früheren DDR und der Volksrepublik Polen aus dem Jahr 1971. Aus diesem Abkommen ergeben sich bestimmte Prozeduren bei der wagentechnischen Untersuchung, bei der Protokollierung und manuellen Erfassung der Frachtpapiere im Grenzbahnhof, die zu einer Grenzabfertigungszeit von bis zu drei Stunden führen. Der Weitertransport in den nächsten Grenzbahnhof darf nur mit speziellen Loks (mit Zulassung der nationalen Eisenbahnaufsichtsbehörden) und mit speziellem Personal mit entsprechenden Sprachkenntnissen erfolgen. Die Sprachbarrieren zwischen den polnischen und deutschen Eisenbahnen erschweren zusätzlich den organisatorischen Ablauf und die Weiterverfolgung der Frachten.

Der Senat ist aber der Auffassung, dass die Aufenthaltszeiten in den Grenzbahnhöfen erheblich verkürzt werden müssen, um die Bahnen wettbewerbsfähiger zu machen. Auf Vorschlag des Landes Berlin hat die Verkehrsministerkonferenz im April 2005 die Bundesregierung gebeten, ein Rahmenabkommen zur beschleunigten Abwicklung des deutsch-polnischen Eisenbahnverkehrs und zu einer beschleunigten Beseitigung der infrastrukturellen Defizite zu schaffen. Zudem haben die Verkehrsminister der Länder Berlin, Brandenburg und Sachsen in einem gemeinsamen Schreiben vom 5.7.2005 den Bundesverkehrsminister erneut aufgefordert, die Verhandlungen zum Rahmenabkommen des Eisenbahnverkehrs zügig zum Abschluss zu bringen.

Frage: Ist es zutreffend, dass die polnische Staatsbahn im grenzüberschreitenden Regionalverkehr nicht mehr den brandenburgischen Grenzbahnhof Forst anfahren darf und der grenzüberschreitende Schienenverkehr eingestellt werden musste, weil die polnische Staatsbahn neue, moderne und von der Wojewodschaft finanzierte Triebwagen einsetzt, die sogar in Deutschland entwickelt worden sind, aber das deutsche Eisenbahnbundesamt (EBA) den Einsatz im grenzüberschreitenden Regionalverkehr untersagt hat?

Antwort: Aus wirtschaftlichen Gründen hat die polnische Staatsbahn die bisher genutzten Lokomotiven durch moderne Triebwagen ersetzt. Infolge dessen wurde im Dezember 2004 der grenzüberschreitende Schienenregionalverkehr zwischen den Grenzbahnhöfen Tuplice (Niederschlesien) und Forst eingestellt und durch Busse im Schienenersatzverkehr durchgeführt. Seit 21.11.2005 ist der Verkehr auf der Schiene wieder aufgenommen. Hintergrund der zwischenzeitlichen Stilllegung war die nicht abgeschlossene Zulassungsprüfung des nach Kenntnis des Senats in Polen entwickelten Neubautriebwagens der Baureihe SA 105 durch das Eisenbahnbundesamt.

Bisher waren im Verkehr zwischen den deutschen und polnischen Grenzbahnhöfen nur ältere Baureihen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, Deutschen Reichsbahn und PKP im Einsatz. Sie stammen aus einer Zeit vor der Bahnreform, als die Staatsbahnen selbst die Funktion einer Eisenbahnaufsichtsbehörde hatten, und genießen gegenüber den heutigen Eisenbahnaufsichtsbehörden weiterhin Bestandsschutz, so dass keine Zulassungsprüfung erforderlich ist.

Neuentwickelte Schienenfahrzeuge benötigen auch im Verkehr zwischen der Staatsgrenze und dem nächsten Grenzbahnhof eine Zulassung der jeweiligen Eisenbahnaufsichtsbehörde. Hierbei sind umfangreiche technische Unterlagen und

deren sprachliche Übersetzungen erforderlich. Im Verkehr über den Grenzbahnhof hinaus müssen die Schienenfahrzeuge zusätzlich mit Sicherungssystemen ausgestattet werden, damit sie mit den unterschiedlichen Signal- und Sicherungssystemen kompatibel sind. Entsprechende Zulassungsverfahren werden ebenso durch die polnischen Behörden für die in Polen verkehrenden Fahrzeuge durchgeführt.

Berlin, den 9. Dezember 2005
Staatssekretärin Maria Krautzberger
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

[IGEB]

Auch fast zwei Jahre nach dem EU-Beitritt Polens sorgen neben Mängeln im Bereich der Infrastruktur vor allem organisatorische Mängel für erhebliche Behinderungen speziell des Schienengüterverkehrs! Nicht nachvollziehbar ist, dass noch immer ein den aktuellen politischen Rahmenbedingungen angepasstes Grenzübereinkommen fehlt.

Angesichts der kritischen Wettbewerbssituation ist die Verbesserung der Leistungsqualität des Schienengüterverkehrs (Verkürzung der Beförderungszeit, Erhöhung der Zuverlässigkeit) dringend geboten, um gegenüber dem Konkurrenzdruck des Straßengüterverkehrs bestehen zu können. Die Attraktivitätssteigerung des ressourcenschonenden Eisenbahnverkehrs ist viel wichtiger als der schnellstmögliche 6-spurige Ausbau der Autobahn A 12 Berlin-Frankfurt (Oder).

Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember ist zudem die Brücke über die Oder nur noch eingleisig befahrbar und sorgt so für eine jahrelange Beeinträchtigung des Bahnbetriebs an diesem Nadelöhr. Zurzeit ist eine zwischenstaatliche Vereinbarung Deutschland/Polen in Arbeit, so dass voraussichtlich im März 2006 in beiden Ländern die erforderlichen Planfeststellungsverfahren für einen Brückenneubau eingeleitet werden können. Mit dem Baubeginn ist aber nicht vor Oktober 2007 zu rechnen und mit der Inbetriebnahme der neuen Brücke nicht vor Ende 2008.

Unverständlich ist der Zeitverzug auch in diesem Fall, da der schlechte bauliche Zustand der Oder-Brücke den beteiligten Bahnverwaltungen schließlich bekannt war.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002855>.

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