

■ Fernverkehr

## Wenige Fortschritte und immer wieder Rückschritte Bahnverbindungen von Deutschland nach Polen und Osteuropa weiterhin mangelhaft

aus SIGNAL 01/2014 (Februar 2014), Seite 28-30 (Artikel-Nr: 10003249)

Deutscher Bahnkunden-Verband

IGEB Fernverkehr

**Am 1. Mai 2014 wird Polen seit 10 Jahren EU-Mitglied sein. Während das grenzüberschreitende Fahren mit Pkw und Bus inzwischen problemlos funktioniert, gibt es bei der Nutzung der Eisenbahn, dem umweltschonendsten Verkehrsmittel, noch immer völlig unnötige Erschwernisse. Zu den vielfältigen Ursachen gehören mangelnde Kooperation und Flexibilität, unabgestimmte Fahrpläne und fehlende Direktverbindungen. Diverse Projekte sind bislang über das Planungsstadium nicht hinausgekommen. Direkte Bahnverbindungen Richtung Osteuropa wurden in den vergangenen Jahren sogar deutlich reduziert.**

Viele Fahrgäste würden die deutsch-polnischen Bahnverbindungen sicherlich deutlich stärker nutzen als bislang. Nach wie vor bestehende Mängel bei der Schieneninfrastruktur, Umsteigezwänge an den Landesgrenzen und unterschiedliche Tarifsysteme sind für viele Reisende jedoch der Grund, die Bahn zu meiden. So ist beispielsweise das Angebot an Fernverkehrsverbindungen auch im laufenden Fahrplanjahr sehr überschaubar. Folgende Verbindungen stehen zur Verfügung:

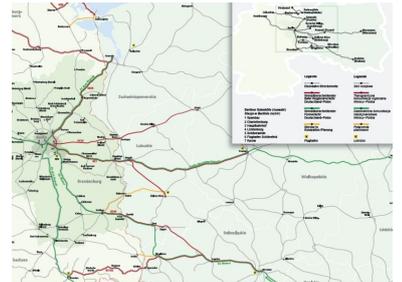
- EuroCity EC 40/41 Berlin--Warszawa
- EuroCity EC 42/43 Berlin--Warszawa
- EuroCity EC 44/45 Berlin--Warszawa
- EuroCity EC 46/47 Berlin--Warszawa
- EuroCity EC 54/55 Berlin--Gdansk--Gdynia
- EuroCity EC 248/249 Hamburg--Berlin--Wroclaw
- EN 446/447 Amsterdam--Warszawa (zwischen Berlin und Warszawa vereinigt mit EC 40/41)

In der Vergangenheit gab es zudem etliche Verschlechterungen. Einige Beispiele: Mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 sind die Zugpaare D 320/321 »Gedania« Berlin--Szczecin--Gdynia, D 324/325 Berlin--Szczecin--Tczew und der InterRegio IR 328/329 »Mare Balticum« eingestellt worden. Mit dem InterRegio wurde dabei eine umsteigefreie Verbindung bis Olsztyn, im Sommer sogar bis Elk, hergestellt. Die Einstellung des Nachtzugpaares D 448/449 »Stanislaw Moniuszko« Berlin--Warszawa mit den Kurswagenverbindungen nach Gdansk bzw. Gdynia, Kraków und Kaliningrad erfolgte mit Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 (nach nur einem Betriebsjahr!). Am 5. Juni 2012 verkehrte der einzige EuroCity im Abschnitt Berlin--Szczecin das letzte Mal, seit 9. Dezember 2012 verkehrt EC 248/249 Hamburg--Berlin--Wroclaw nicht mehr im Abschnitt Wroclaw--Kraków.

Mit der Einstellung des Zugpaares D 1248/1249 Berlin--Saratow zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2013 ging der Niedergang des Bahnangebots in bzw. aus Richtung Osteuropa weiter. Hier ist mittlerweile lediglich EN 452/453 Paris--Berlin--Moskwa als einzige Direktverbindung verblieben.



EuroCity 54 Gdynia--Berlin auf der Oderbrücke bei Frankfurt. (Foto: Sebastian Kliems)



Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr Deutschland--Polen. (Karte: VBB-Weißbuch, Stand Juni 2011)



Die Neißebücke an der Grenze Deutschland/Polen bei Horka im Jahr 2008. Auf polnischer Seite (Hintergrund) ist die Strecke bereits zweigleisig und elektrifiziert. Nach jahrelangen Verzögerungen baut nun auch Deutschland seinen Teil aus. (Foto: IGEB)



Verschlepptes Projekt: Erst 2020 soll die Strecke Berlin--Szczecin durchgehend elektrifiziert sein und dann endlich deutlich kürzere Fahrzeiten ermöglichen. (Foto: Sebastian Kliems)

Bei der Schieneninfrastruktur zwischen Deutschland und Polen gibt es derzeit sehr unterschiedliche Ausbauzustände.

### **Berlin--Angermünde--Szczecin bzw. Lübeck--Pasewalk--Szczecin**

Am 20. Dezember 2012 erfolgte nach langwierigen Verzögerungen endlich die Ressortvereinbarung zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin--Szczecin. Geplant sind die Elektrifizierung der fehlenden 40 km und der Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (s. Karte auf Seite 26). Der Abschnitt Passow--Szczecin-Gumience bleibt dabei eingleisig. Geplant ist für dieses Projekt ein Investitionsvolumen von rund 100 Mio. Euro. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird sich die Fahrzeit in der Relation Berlin--Szczecin auf 90 Minuten reduzieren.

Der eigentliche Skandal: Der Ausbau dieser Strecke soll erst 2020 fertiggestellt sein. Er ist aber letztlich Voraussetzung, um umsteigefreie und endlich deutlich schnellere Verbindungen zu schaffen, u. a. auch im Fernverkehr von Berlin über Szczecin hinaus Richtung Gdynia und Gdansk. Unverständlich bleibt, dass sich touristische Verbindungen an die polnische Ostseeküste und an die masurische Seenplatte auch derzeit auf Pkw- und Busnutzung konzentrieren. Es war seinerzeit sehr kurzfristig, den o. g. IR 328/329 einzustellen. Durchbindungen einzelner PLK-Verbindungen Szczecin--Gdansk--Olsztyn--Bialystok ab/bis Berlin wären trotz Umspannaufenthalten dagegen auch heute bereits wichtig. Die Realisierung setzt natürlich entsprechendes Interesse seitens Politik und Bahnverwaltungen voraus.

Die Verbindung Lübeck--Pasewalk--Szczecin wird im 2-Stunden-Takt mit Regionalzügen bedient. Die Geschwindigkeit beträgt nahezu durchgehend 100 km/h.

### **Berlin--Kostrzyn--Gorzów(--Pila)**

Züge des Fernverkehrs verkehren auf dieser Strecke lediglich abschnittsweise im Fall von Umleitungen. Die stündlich verkehrende Regionalbahnlinie RB 26 beginnt/endet auch derzeit leider noch immer in Kostrzyn, anstatt die wesentlich fahrgastfreundlichere, umsteigefreie Direktverbindung Berlin-Lichtenberg--Kostrzyn--Gorzów (ggf. bis Krzyz) zu bedienen. Eine Durchbindung im 2-Stunden-Takt wäre für diese Linie ein wesentlicher Qualitätsschub.

Der VBB hat mit der Neuvergabe des sogenannten »Netz Ostbrandenburg« an die Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH auch die Voraussetzungen dafür geschaffen. In der Ausschreibung wurde die Bereitstellung von in beiden Staaten zugelassenen Fahrzeugen ausdrücklich gefordert. Ab Ende 2015 werden nun voraussichtlich Neubaufahrzeuge des polnischen Herstellers PESA zwischen Berlin und Kostrzyn verkehren. Dabei wird allerdings vorausgesetzt, dass die Auslieferung der Triebwagen und auch die Zulassung für das polnische und deutsche Streckennetz termingemäß erfolgen.

Mit Inbetriebnahme des Regionalbahnsteigs im Berliner Bahnhof Ostkreuz (Ringbahn, oben) voraussichtlich im Dezember 2014 kann bei entsprechender Durchbindung dieser Linie eine wichtige Angebotsverbesserung realisiert werden.

Das Bundesland Berlin hat in Absprache mit dem Bundesland Brandenburg zudem

den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Mit dieser Maßnahme kann eine Entlastung der heute bereits intensiv genutzten Strecke Berlin--Frankfurt (Oder)--Poznan erreicht werden. Eine verbindliche Umsetzung ist mit der Anmeldung allerdings noch nicht absehbar, geschweige denn die Festlegung jeglicher Inbetriebnahmetermine.

### **Berlin--Frankfurt (Oder)--Grenze D/PL--Poznan--Warszawa**

Diese Magistrale ist inzwischen weitgehend zu einer leistungsfähigen Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik für eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 160 km/h ausgebaut worden. Die Strecke ist auch Bestandteil des europäischen Güterverkehrs-Vorrangkorridors 8 »North Sea-Baltic«. Handlungsbedarf besteht nach wie vor u. a. zwischen Berlin Ostbahnhof und Erkner sowie im Knoten Poznan.

Wie die o. g. Übersicht zeigt, ist das Zugangebot des Fernverkehrs zwischen Berlin und Warszawa trotzdem bescheiden. Von einem 2-Stunden-Takt wie z. B. auf der Linie München--Salzburg--Wien (bei Berücksichtigung der Umsteigeverbindungen besteht hier sogar ein 1-Stunden-Takt) ist man weit entfernt.

Ein attraktives Angebot ist aber Voraussetzung, um mehr Kunden für die Schiene zu gewinnen. Erhebliches Kundenpotenzial ist in dieser Relation sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr vorhanden, wie der Blick auf die Pkw- und Lkw-Kolonnen auf der Ost-West-Autobahn A12 zeigt.

### **Guben--Gubin--Czerwiensk--Zielona Góra**

In dieser Relation hatte Brandenburg mit der Wojewodschaft Lubuskie die Durchbindung von zwei Zugpaaren vereinbart. Unverständlich: Umgesetzt wurde diese Planung bislang nicht! Im Güterverkehr ist Guben--Gubin ein wichtiger Entlastungsübergang in Richtung Mittelpolen und wird von einer Vielzahl von Güterverkehrsunternehmen genutzt.

### **Cottbus--Forst--Tuplice--Legnica**

Auf dieser Strecke gibt es mit EC 248/249 (Hamburg--Berlin--Cottbus--Wroclaw) lediglich eine einzige durchgehende, grenzüberschreitende Bahnverbindung. Die Möglichkeit, durch Verlängerung der stündlich verkehrenden Linie RB 46 Cottbus--Forst bis nach Legnica bessere Bahnverbindungen zu schaffen, wird nach wie vor nicht genutzt.

### **Knappenrode--Horka--Grenze D/PL (--Wroclaw)**

Im April 2012 wurde die seit Jahren überfällige Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau dieser Strecke unterzeichnet. Bund und Bahn werden in den nächsten Jahren rund 420 Millionen Euro in dieses Projekt investieren; der Bundesanteil beträgt dabei 370 Millionen Euro. Um den derzeitigen Kapazitätsengpass zu beseitigen, wird der 52 km lange Streckenabschnitt wieder zweigleisig ausgebaut (der Rückbau des zweiten Gleises erfolgte 1946) und elektrifiziert.

Der Umbau des Bahnhofs Knappenrode soll bis Mitte 2014, der Abschnitt Horka--Grenze D/PL bis Herbst 2015 fertig gestellt werden. Dazu wird voraussichtlich ab März 2014 der Abbau der bestehenden Bahnanlagen zwischen Güterbahnhof Horka und der Neißebücke erfolgen. Wegen der fast zeitgleichen Erneuerung der Neißebücke durch die polnische Eisenbahn-Netzgesellschaft PKP PLK S.A. wird der Abschnitt Horka Güterbahnhof--Weglinie für die Dauer der Bauarbeiten geschlossen.

Die Inbetriebnahme der gesamten Strecke soll Ende 2016 erfolgen. Derzeit fehlen jedoch noch immer zwei von vier Planfeststellungsbeschlüssen im Abschnitt zwischen Knappenrode und Horka.

Der Abschluss dieses Projekts ermöglicht schließlich die längst überfällige Reduzierung der unattraktiv langen Fahrzeit der EuroCity-Züge zwischen Berlin und Wrocław, die auch im laufenden Fahrplanjahr zwischen Berlin Hbf und Wrocław Główny 4:58 Stunden (in der Gegenrichtung 4:48 Stunden) beträgt und letztlich der Grund für die unbefriedigende Auslastung dieser Verbindung ist. Der vom Fahrpreis her günstigere Fernbus benötigt für diese Relation lediglich eine Fahrzeit von 4:20 Stunden.

Unverständlich: Die Elektrifizierung des 73 km langen Abschnitts Cottbus--Horka erfolgt nicht zeitgleich, so dass für die durchgehende elektrische Traktion der EuroCity-Züge nur der Umweg über Senftenberg bleibt.

Trotzdem: Selbst unter Berücksichtigung dieses Umwegs ist wird zwischen Berlin und Wrocław eine Fahrzeit von 3:45 Stunden möglich werden!

Zum Vergleich: Mitte der 1930er Jahre brauchten die Schnelltriebwagen für diese Strecke nur etwas mehr als 2,5 Stunden, allerdings mit der Linienführung Berlin--Frankfurt (Oder)--Guben--Breslau.

### **Dresden--Görlitz--Zgorzelec--Wrocław**

Mit der Einführung der Regional-Express- Linie (RE) 100, die seit 1. März 2009 mit täglich drei Fahrtenpaaren die Städte Dresden und Wrocław verbindet, wurde seinerzeit ein entscheidender Schritt zur Verbesserung des Bahnangebotes getan (Fahrzeit rund 3:30 Stunden, im laufenden Fahrplan 3:23 Stunden). Die Fahrgastentwicklung war in den vergangenen Jahren ausgesprochen positiv. Wurden 2010 im Abschnitt Görlitz--Zgorzelec 54 966 Fahrgäste gezählt, waren es 2011 bereits 59 631 und 2012 dann 67 053 Fahrgäste. Diesem positiven Trend trägt der Ausbau der Infrastruktur leider nicht Rechnung; dies gilt insbesondere für die Schließung der Elektrifizierungslücke Dresden--Görlitz--Weglinie.

Das Bundesland Sachsen hat den Ausbau des deutschen Abschnitts für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Zum Anschub dieses Projekts finanziert Sachsen immerhin die Vorplanung. Eine tatsächliche Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist aber leider keinesfalls sicher, geschweige denn Aussagen über Inbetriebnahmetermine.

### **Berlin--Ducherow--Swinoujscie--Heringsdorf**

Der Wiederaufbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke würde eine deutliche Beschleunigung der Bahnverbindungen in der Relation Berlin--Usedom ermöglichen. Der Schienenverkehr könnte in dieser Urlaubsregion zu einer umweltschonenden Alternative zur Auto-Nutzung auf saisonal völlig überlasteten Straßen werden. Des Weiteren würde dadurch die Anbindung der Stadt Swinoujście deutlich verbessert. Auch der Hafen von Swinoujście würde von einer verbesserten Anbindung im Schienengüterverkehr profitieren.

Gemäß Untersuchung der DB Netz AG vom August 2012 betragen die Investitionskosten rund 100 Mio. Euro für einen Minimalausbau. Leider ist auch dieses Projekt von einem Realisierungsstadium weit entfernt. Das bevorstehende 10-jährige Jubiläum des EU-Beitritts Polens wäre jedoch ein geeigneter Zeitpunkt, um eine Entscheidung zugunsten dieses grenzüberschreitenden Projekts zu treffen!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003249>.

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