

■ Fernverkehr

# EuroCity »Wawel« Hamburg--Berlin--Wroclaw vor der Einstellung

aus SIGNAL 04/2014 (August/September 2014), Seite 26-28 (Artikel-Nr: 10003539)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

IGEB Fernverkehr

## Im Schienenverkehr Deutschland--Polen droht ein weiterer Rückschritt

Bereits seit dem 15. April 2013 bietet die Deutsche Bahn parallel zur EuroCity-Verbindung EC 248/249 »Wawel« (Hamburg--Lüneburg--Berlin--Wroclaw einen sogenannten IC-Bus als Direktverbindung zwischen Berlin über Wroclaw nach Kraków an. Inzwischen ist das Fernbus-Angebot in dieser Relation sogar auf drei Fahrtenpaare erweitert worden. Auch wenn die Deutsche Bahn in ihrer Pressemitteilung zur Einführung der Busverbindung von einer Ergänzung des bestehenden Schienenangebots sprach, war der Fortbestand der EuroCity-Verbindung zwischen Berlin und Wroclaw seither akut gefährdet.

Schon seit dem 9. Dezember 2012 verkehrt EC 248/249 nicht mehr im Abschnitt Wroclaw--Kraków. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014, also nur wenige Monate nach dem 10-jährigen Jubiläum des EU-Beitritts Polens, ist nunmehr die vollständige Einstellung des Wawel geplant. Begründet hat die DB diesen Schritt mit dem Rückzug der polnischen Staatsbahn (PKP) aus der Finanzierung dieses Kooperationsverkehrs. Aber mit dem deutlich ausgebauten Fernbus-Angebot hat die Deutsche Bahn diese Entwicklung maßgeblich gefördert.

Durch die bis zum heutigen Tage völlig unattraktiven Fahrzeiten der EC-Verbindung haben Fernbusse ein leichtes Spiel: Zwischen Berlin Hbf und Wroclaw Główny benötigt der EuroCity derzeit 5:06 Stunden (in der Gegenrichtung 4:57 Stunden), der Fernbus dagegen lediglich 4:14 Stunden. Das Busangebot ist aber eine reine Punkt-Punkt-Verbindung und bietet zwischen Berlin und Wroclaw keine Zwischenhalte für den Zu- bzw. Ausstieg.

Außerdem ist das Auto mittlerweile eine übermächtige Konkurrenz, die - ähnlich wie der Fernbus - von einer in Deutschland und Polen stetig verbesserten Autobahninfrastruktur profitiert. Für die weitere Entwicklung des deutsch-polnischen Schienenverkehrs ist diese Entwicklung verhängnisvoll, da es sehr schwer sein dürfte, Autonutzer und Buskunden (wieder) für die Schiene zu gewinnen.

## Fernzugangebot wird seit Jahren schlechter

Der stetige Abbau des Angebots auf der Schiene ist verkehrs- und umweltpolitisch fatal und widerspricht dem politischen Ziel eines zusammenwachsenden Europas. Die Liste der Angebotseinschränkungen im Fernzugverkehr Deutschland--Polen ist lang. Nachfolgend nur ein Auszug: - Mit dem InterRegio »Mare Balticum« gab es bis zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 die u. a. touristisch sehr interessante Verbindung Berlin--Szczecin--Koszalin--Gdansk--Olsztyn bzw. in den Sommermonaten durchgehend ab/bis Elk

Das täglich verkehrende Zugpaar EC 178/179 ist seit dem 6. Juni 2012 im Abschnitt Berlin--Szczecin ersatzlos entfallen bzw. wurde auf den Laufweg Berlin--Praha



Die Neißebücke bei Forst, fotografiert aus dem Wawel. Das zweite Gleis links ist seit langem außer Betrieb. Der rostige Zustand der Brücke steht symbolisch für die Eisenbahnverkehre Deutschland--Polen. (Foto: Florian Müller)



RE nach Wroclaw in Dresden Hbf. Eine kurzfristige und spürbare Verbesserung des Bahnangebots Berlin--Wroclaw kann u. a. durch Flügelzugbildung bei der erfolgreichen RE-Verbindung Dresden--Wroclaw erreicht werden. (Foto: Christian Schultz)



Lediglich ein einziges umsteigefreies Zugpaar pro Tag mit völlig unattraktiven Fahrzeiten und eine zunehmende Fernbuskonkurrenz sorgen in der Relation Berlin--Wroclaw für die mangelnde Akzeptanz bzw. schlechte Auslastung der EuroCity-Verbindung; verkehrspolitisch nicht akzeptabel ist jedoch die nun geplante komplette Einstellung der Schienenverbindung! (Foto: Florian Müller)



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

reduziert.

Die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eröffnete Nachtzugverbindung D 448/449 »Stanislaw Moniuszko« Berlin-Lichtenberg--Warszawa Wschodnia über die Ostbahnstrecke wurde bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wieder eingestellt, einschließlich der Kurswagenverbindungen u. a. ab/bis Kraków, Gdynia und Kaliningrad. Das direkte Nachtzugpaar D 448/449 Berlin--Kraków war bereits mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 aus dem Fahrplan verschwunden. Am 13. Dezember 2014 wird nun EC 248/249 zum letzten Mal verkehren. Damit wird der stetige Abbau des Angebots auf der Schiene fortgesetzt. Für eine Zugreise von Berlin nach Wrocław verbleiben damit lediglich Umsteigeverbindungen über Cottbus/Görlitz bzw. Dresden.

### **Verbesserungen im Schienenverkehr Deutschland--Polen auch kurzfristig möglich!**

Unverständlich bleibt dabei die Tatsache, dass seit dem EU-Beitritt Polens 2004 praktisch nichts erreicht wurde, um die unattraktiv langen Fahrzeiten der Züge zwischen Berlin und Wrocław spürbar zu verkürzen. Solange in dieser Relation erhebliche Infrastrukturmängel bestehen, ist es zudem fraglich, ob der EuroCity tatsächlich das richtige Zugangebot darstellt. Preisgünstigere, aber trotzdem komfortable IRE-Verbindungen dürften hier der großen Gruppe preissensibler Fahrgäste sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite eher entgegenkommen.

Möglichkeiten für eine deutliche Verbesserung des Angebots auf der Schiene gibt es in dieser Relation seit vielen Jahren. In der »Via Regia Plus«-Studie (siehe [www.landesentwicklung.sachsen.de](http://www.landesentwicklung.sachsen.de)) wurde dazu bereits 2011 ein Stufenkonzept entwickelt, welches aus Fahrgastsicht einen praktikablen und akzeptablen Lösungsweg für die bestehenden Probleme aufzeigt. - Stufe 1: Bereits kurzfristig kann die Verbindung Berlin--Wrocław mit Dieseltriebwagen realisiert werden, für die eine Zulassung in Deutschland und Polen vorliegt (z. B. für die Baureihe 642). Alternativ kann mit lokbespannten Zuggarnituren gefahren werden, z. B. Diesellok mit ehemaligen InterRegio-Wagen. Mit einem Grundangebot von drei Zugpaaren morgens, mittags und abends kann das Angebot zwischen Berlin und Wrocław z. B. für Touristen und Geschäftsreisende deutlich kundenfreundlicher gestaltet werden. Die aus heutiger Sicht günstigste und am schnellsten realisierbare Lösung im Bereich der Infrastruktur ist die Führung der Züge von Berlin über Cottbus, Horka und von hier aus weiter auf der in Polen bereits zweigleisig ausgebauten und elektrifizierten Strecke über Wegliniec nach Wrocław. Für die Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/Polen wurde im April 2012 die lange überfällige Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau bzw. die Elektrifizierung unterzeichnet. Voraussichtlich aber erst 2016 wird dieses Projekt abgeschlossen sein. Bis zu diesem Zeitpunkt ist deswegen eine Umleitung der Züge erforderlich; der Laufweg über die Europastadt Görlitz/Zgorzelec ermöglicht in diesem Zusammenhang auch Direktverbindungen ab/bis Berlin. Selbst bei Berücksichtigung dieses Umwegs wäre zwischen Berlin und Wrocław eine Fahrzeit von 4:20 Stunden möglich. Es besteht in dieser 1. Stufe alternativ die Möglichkeit, die Verbindung Berlin--Wrocław durch entsprechende Flügelzugbildung mit dem bereits bestehenden »Dresden-Wrocław-Express« zu realisieren.

Stufe 2: Mit Fertigstellung bzw. Elektrifizierung der Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/Polen können in der Relation Berlin--Cottbus--Wroclaw erstmals elektrisch betriebene Direktverbindungen angeboten werden, allerdings mit dem Umweg über Senftenberg--Hoyerswerda. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Wroclaw beträgt beim derzeit geplanten Ausbaustandard rund 3:45 Stunden, lässt sich jedoch noch durch Ausbau des Abschnitts Hoyerswerda--Horka für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf rund 3:30 Stunden verkürzen.

Stufe 3: Mit dieser Ausbaustufe, die die Elektrifizierung der Strecke Cottbus--Spremberg--Görlitz beinhaltet, kann die Fahrzeit z. B. der EuroCity-Züge zwischen Berlin Hbf und Wroclaw Główny auf etwa 3:20 Stunden reduziert werden (bei Führung über Görlitz rund 3:40 Stunden). Obwohl die Elektrifizierung der Strecke Cottbus--Görlitz Bestandteil des derzeit noch geltenden Bundesverkehrswegeplans ist, hat es in der Vergangenheit leider keinerlei Anstrengungen, geschweige denn bauliche Maßnahmen zur Realisierung gegeben.

Ganz wesentlich hat die Politik zu der derzeit unbefriedigenden Situation beigetragen, indem beim Ausbau der Infrastruktur stets dem Straßenverkehr Priorität eingeräumt wurde und weiterhin wird. Ankündigungen über eine verbesserte Zusammenarbeit im Bereich des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nutzen wenig, wenn anschließend entsprechende Taten ausbleiben. Hier sind dringend Korrekturen erforderlich!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003539>.

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