

■ Fernverkehr

Trotz Verbesserungen weiterhin enttäuschend

aus SIGNAL 05/2016 (November 2016), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10004000)
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

Neue Angebote im Bahnverkehr Deutschland--Polen 2016

Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 hat es einige erfreuliche Verbesserungen im Bahnverkehr zwischen Deutschland und Polen gegeben; und teilweise gibt es auch konkrete Planungen. Doch stets sind es nur einzelne Zugpaare. Von einem attraktiven Taktverkehr zwischen zwei der einwohnerstärksten EU-Länder sind wir in fast allen Relationen noch weit entfernt - im Eisenbahnfernverkehr ebenso wie im Regionalverkehr.

RE 4 Lübeck--Szczecin (Stettin)

Für diese Linie wurden von DB Regio Nordost insgesamt 17 zweiteilige, klimatisierte und mit Niederflureinstiegen ausgerüstete Dieseltriebwagen vom Typ „LINT 41“ (Baureihe 623) der Firma Alstom beschafft. Verzögert hat sich dabei jedoch die Fahrzeugzulassung für Polen. Diese lag zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 noch nicht vor. Seit dem 2. Mai 2016 gibt es diese Einschränkungen erfreulicherweise jedoch nicht mehr und der unbefriedigende Schienenersatzverkehr zwischen Löcknitz und Szczecin gehört der Vergangenheit an.

RB 66 bzw. Ausbaustrecke Berlin--Szczecin (Stettin)

Die Ausbaustrecke Angermünde--Grenze D/PL (--Szczecin) ist im aktuellen Entwurf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Für 2017 ist endlich auch die überfällige Finanzierungsvereinbarung für den weiteren Ausbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke geplant.

RB 26 Berlin--Kostrzyn (Küstrin)--Gorzów (Landsberg/Warthe)

Seit 20. März 2016 ermöglicht ein erstes Zugpaar eine umsteigefreie Fahrt zwischen Berlin und Krzyż (Kreuz) über Gorzów. Bislang begannen bzw. endeten alle Züge der RB 26 in Kostrzyn. Dieses Bahnangebot wird seitens der NEB Betriebsgesellschaft mbH in Kooperation mit der DB Regio AG und den polnischen Eisenbahnverkehrsunternehmen Przewozy Regionalne bzw. der zum DB-Konzern gehörenden Arriva RP durchgeführt.

Eine Frühverbindung verlässt Krzyż um 7.37 Uhr und erreicht Berlin-Lichtenberg um 10.28 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt um 18.37 Uhr ab Berlin-Lichtenberg. Der Zug erreicht um 21.18 Krzyż. Mit dem Fahrplanjahr 2017 wird diese Verbindung jedoch schon wieder eingestellt!

Anfang Juni 2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Zulassung für die neuen, zweiteiligen Dieseltriebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn vom Typ „Link“ erteilt. Des Weiteren liegt auch die polnische Zulassung für diese Fahrzeuge vor. Nach großen Inbetriebnahmeproblemen mit chaotischen Verhältnissen auf den von der NEB



Bahnhof Zielona Góra (Grünberg). Die „Oderbahn“ Szczecin--Zielona Góra--Wrocław wird zurzeit schrittweise ausgebaut. Damit werden seitens der Infrastruktur Voraussetzungen für ein deutlich attraktiveres Angebot auch zwischen Berlin und Zielona Góra geschaffen. (Foto: Christian Schultz)



Wenig attraktiv: Nur ein einzelnes umsteigefreies Zugpaar verkehrt derzeit zwischen Berlin und Zielona Góra, noch dazu mit zeitlichen Einschränkungen. Das zweite Zugpaar dieser Linie beginnt bzw. endet bereits in Frankfurt (Oder). (Foto: Christian Schultz)



Bahnhof Müncheberg (Mark) auf der Ostbahn. Mit dem Einsatz der neuen Triebzüge vom Typ „LINK“ auf der RB 26 sind nunmehr die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen gegeben, das Angebot umsteigefreier Verbindungen nach Polen, z. B. zwischen Berlin und Gorzów bzw. Krzyż, deutlich auszubauen. (Foto: Christian Schultz)

befahrenen brandenburgischen Strecken (siehe auch Beiträge auf Seite 11) sind die sieben Triebwagen seit dem 5. September 2016 auf der RB 26 im Einsatz.

Mit dem „Link“ sind nunmehr die Voraussetzungen geschaffen, um die seit vielen Jahren geplanten Direktverbindungen Berlin--Gorzów endlich realisieren zu können. Im Fahrplanjahr 2017 sind jeweils eine Früh- und eine Spätverbindung Berlin--Gorzów geplant; hierzu laufen noch entsprechende Abstimmungsgespräche.

Auch die Infrastruktur dieser Linie wird ausgebaut: Begonnen wurde mit den Arbeiten zur Entflechtung von S-Bahn und Regionalverkehr im Bahnhof Strausberg. Bis Ende 2017 erfolgt zudem die Errichtung eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes zwischen Rehfelde und Strausberg. Die Realisierung dieser Maßnahmen ist wiederum Voraussetzung für die Durchbindung der Regionalbahnlinie RB 26 nach Berlin Ostkreuz, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 geplant ist.

Ebenfalls für 2017 ist die Errichtung eines Bahnsteigs für den Regionalverkehr in Berlin-Mahlsdorf vorgesehen.

Unverständlich dagegen: Bereits in der Erstbewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der vollständige zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung der Strecke Berlin--Küstrin-Kietz--Grenze D/PL ausgeschieden, da der Ausbau der Ostbahn entsprechend der Bewertung des Verkehrsministeriums „keinen Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr hat“.

Diese Strecke hätte aber für eine überfällige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sehr wohl einen großen Nutzen, z. B. mittels des Kombinierten Verkehrs. Die inakzeptable Situation u. a. auf der Autobahn A 12 konterkariert gerade im Güterverkehr jegliche Bemühungen hinsichtlich einer emissionsarmen Mobilität. Des Weiteren dient die Ostbahn, beispielsweise im Fall von Bauarbeiten auf der intensiv genutzten Strecke Berlin--Frankfurt/Oder, auch als Umleitungsstrecke.

RB 91 Berlin--Frankfurt (Oder)--Rzepin (Reppen)--Zielona Góra (Grünberg)

Ein Zugpaar dieser Linie verkehrt seit dem 1. April 2016 zwischen Berlin und Zielona Góra, finanziert durch die Bundesländer Berlin und Brandenburg sowie die Woiwodschaft Lubuskie (Lebus). Das Zugpaar wird in Kooperation von der DB Regio AG und der Przewozy Regionalne betrieben. Zum Einsatz kommt ein Dieseltriebwagen der Baureihe 646. Analog zum Berlin-Stettin-Ticket und zum Berlin-Gorzów-Ticket wird in dieser Relation das Berlin-Zielona Góra-Ticket angeboten - seit 27. Oktober (probeweise für ein Jahr) ebenfalls mit der Möglichkeit, den örtlichen Stadtverkehr mit dem VBB-Fahrausweis zu nutzen.

Berlin--Cottbus--Wroc?aw (Breslau)

Seit dem 30. April 2016 verkehrt an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen der Kulturzug zwischen Berlin-Lichtenberg und Wroc?aw über Ostkreuz, Cottbus und Forst. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Wroc?aw beträgt rund 4,5 Stunden. Das Angebot war bis 25. September 2016 befristet, wurde aber zwischenzeitlich bis 8. Januar 2017 verlängert. Denn die Nachfrage war bislang trotz der langen Fahrzeit erfreulich hoch: So wurde die Verbindung in den Sommermonaten von rund 300

Fahrgästen je Richtung genutzt. Dabei sind die Fahrten am Sonnabendmorgen von Berlin nach Wrocław und am Sonntagabend von Wrocław nach Berlin besonders nachgefragt. Zum Einsatz kommen Diesellokomotiven der Baureihe 628, die an den Spitzentagen sogar in Dreifachtraktion verkehren. Und selbst das reichte an einigen Tagen nicht, so dass die DB zusätzlich Busse (!) einsetzte.

Ziel muss bei dieser Verbindung letztlich die Umwandlung in ein tägliches bzw. ganzjährig verkehrendes Grundangebot mit mindestens drei bis vier Zugpaaren sein.

Da ab Dezember 2016 die Ausbaustrecke im Abschnitt Horka--Wągliniec (Kohlfurt) mit der neu errichteten Neißebücke zur Verfügung steht, gibt es mit dem geänderten Laufweg auch die Möglichkeit einer deutlichen Fahrzeitreduzierung zwischen Berlin und Wrocław auf rund 3,5 Stunden. Damit wird die längst überfällige Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs in dieser Relation möglich.

Sobald ab Dezember 2018 die Ausbaustrecke Knappenrode--Horka--Grenze D/PL fertiggestellt ist, besteht in der Relation Berlin--Wrocław auch die Möglichkeit des durchgehend elektrischen Betriebs mit dem Laufweg über Cottbus und Senftenberg. Der Abschnitt Knappenrode--Abzweig Särchen (bei Horka) lässt dann sogar eine Geschwindigkeit von 160 km/h zu. Diese Geschwindigkeitserhöhung ist einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesland Sachsen und der Deutschen Bahn zu verdanken. Ursprünglich war in diesem Abschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 120 km/h geplant.

Hinsichtlich der Streckeninfrastruktur ist also schon bald ein attraktives Zugangebot Berlin--Wrocław möglich (siehe auch nachfolgenden Artikel).

Ausbau der Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen noch immer unzureichend

Mit den beschriebenen Maßnahmen wurden sicherlich notwendige Verbesserungen im deutsch-polnischen Bahnverkehr realisiert bzw. auf den Weg gebracht. Trotzdem bleibt festzustellen, dass die langjährigen Bemühungen zur Verbesserung des Bahnverkehrs bislang zu nur wenigen Ergebnissen geführt haben. Die Einrichtung von Einzel-Zugpaaren, wie beispielsweise in den Relationen Berlin--Gorzów--Krzyż, Berlin--Wrocław (Kulturzug) oder Berlin--Zielona Góra sind zwar ein Anfang, aber leider keine attraktive Alternative zum Auto oder Bus. Dringend notwendig ist die Schaffung eines zuverlässigen Grundangebots von jeweils mindestens drei bis vier umsteigefreien, täglich verkehrenden Zugpaaren in den benannten Relationen.

Leider keine Fortschritte gab es auch bezüglich der Wiedereinführung der grenzüberschreitenden Regionalbahnverbindung Frankfurt (Oder)--Poznań Główny (Posen Hbf). Diese Verbindung verkehrte nach vorübergehender Einstellung seit dem 6. Februar 2015 nur noch mit deutlich reduzierten Verkehrszeiten, wurde dann aber ab dem 1. September 2015 wiederum eingestellt. Im Vergleich zum EuroCity würden mit einem derartigen Angebot jedoch preisgünstigere Tagestouren u. a. nach Poznań möglich sein.

Insbesondere die unsichere Finanzierung des Regionalverkehrs durch die Woiwodschaften machten bzw. machen eine längerfristige stabile Planung von

Angeboten schwierig. Fraglich ist zudem, ob der deutsch-polnische Verkehrsmarkt einen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr, noch dazu mit mehreren Zugpaaren in einer Relation, mittelfristig überhaupt ermöglicht - von der Verbindung Berlin--Warszawa bzw. Gdańsk einmal abgesehen. Eine Fernverkehrsverbindung Berlin--Wrocław wird es frühestens 2018 geben; dies ist jedoch keineswegs sicher!

Um zeitnah spürbare und notwendige Angebotsverbesserungen zu erzielen, ist es daher sinnvoller, wenn die deutsche und polnische Regierung endlich gesonderte Mittel zur Finanzierung u. a. der benannten, grenzüberschreitenden Regionalbahnverbindungen bereitstellen. Es handelt sich hierbei schließlich um Verbindungen zwischen zwei wichtigen und sich dynamisch entwickelnden EU-Staaten!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004000>.

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