

■ Berlin Breslau

In nur 3 ½ Stunden von Berlin nach Breslau

aus SIGNAL 04/2017 (Oktober 2017), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10004080)

Dr. Jürgen Murach Stv. Vorsitzender des Fachausschusses Mobilität der SPD Berlin

Neue Rekordfahrt Berlin--Breslau--Oppeln über Horka Am 15. Juli 2017 konnte ein Sonderzug von Berlin nach Oppeln (Opole) über Breslau (Wroclaw) einen neuen Fahrzeitrekord erreichen: Berlin--Breslau in 3 Stunden 31 Minuten und Berlin--Oppeln in 4 Stunden 21 Minuten. Der Sonderzug »Ferdinand-Lassalle-Express« mit 86 Teilnehmern war vom Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin zusammen mit den polnischen Sozialdemokraten (SLD) organisiert worden.

Teilnehmer waren Experten, Abgeordnete und Vertreter von Fahrgastverbänden, u. a. Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV), Pro Bahn, Initiative Deutsch-Polnischer Schienenpersonenverkehr und Ostbahn-Initiative. Sogar aus Stettin (Szczecin) waren Teilnehmer angereist, u. a. der frühere Vizedirektor des Marschallamtes Westpommern Ryszard Zajfert und jetzt Deutschland-Beauftragter der SLD.

Ein Zeichen setzen

Mit dieser Fahrt sollte auch ein Zeichen in Richtung Bundesverkehrsministerium und Konzernspitze der Deutschen Bahn gesetzt werden. Der frühere DB-Chef Rüdiger Grube hatte auf dem »Bahngipfel« des Polen-Beauftragten der Bundesregierung, Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Woidke, zugesagt, die Wiederaufnahme des Fernverkehrs nach Breslau ab Dezember 2018 (nach Schließung der Elektrifizierungslücke Hoyerswerda--Horka) ernsthaft zu prüfen.

Der Bund muss seine politische Verantwortung für den grenzüberschreitenden Fernverkehr endlich wahrnehmen. Dazu gehört auch die Beseitigung aller bürokratischen Hemmnisse und Engpässe des grenzüberschreitenden Verkehrs, die die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verhindern. Der Personenverkehr zwischen Deutschland und Polen wächst. Aber der Anteil der klimafreundlichen Schiene liegt nur bei 2 bis 3 Prozent.

Die Rekordfahrt am 15. Juli

Um 9.37 Uhr verließ der Sonderzug Berlin Ostkreuz. Bereits um 13.08 Uhr wurde der Breslauer Hauptbahnhof erreicht, wo weitere polnische Gäste zustiegen, u. a. Marek Dyduch, stellvertretender Parlamentspräsident des Sejmik von Niederschlesien. In Oppeln hatten die dortigen Sozialdemokraten einen Empfang am Bahnsteig bei der Ankunft um 13.58 Uhr organisiert. Auch Angehörige der deutschen Minderheit und Vertreter von Presse und Fernsehen waren dabei. In der Wojewodschaft Opolskie gibt es traditionell familiäre und kulturelle Verbindungen nach Deutschland. Daher gab es auch hier zahlreiche Proteste gegen die Einstellung des Eurocity Wawel zwischen Berlin und Breslau im Dezember 2014.

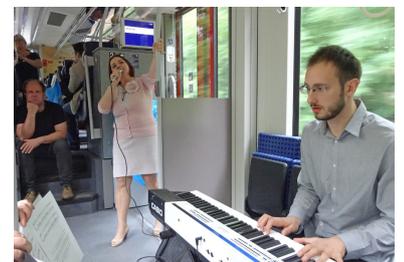
Bemerkenswert sind die Fahrzeiten auch deshalb, weil sie tagsüber unter schwierigen betrieblichen Bedingungen realisiert werden konnten: Sonderzüge haben bei der Trassenvergabe eine niedrigere Priorität, und es musste der Engpass der im Abschnitt



Halt im niederschlesischen Bahnhof Wegliniec (Kohlfurt) (Foto: Dr. Heike Stock)



Die Idee der Aktion »Ferdinand Lassalle Express« wurde auf der Abschiedsfahrt im letzten EC Wawel geboren. (Foto: Dr. Heike Stock)



Auch während der Schnellfahrt gab es ein Kulturangebot. (Foto: Dr. Heike Stock)



Vor der Rückfahrt nach Berlin in Oppeln Hbf (Opole Gl.). (Foto: FotDr. Heike Stockograf)

Lübbenau--Cottbus--Horka eingleisigen »Görlitzer Bahn« durchfahren werden, wo es durch den Ein-Stunden-Takt im Regionalverkehr und umgeleitete Güterzüge zu Kreuzungs- und Abstandhalten kam. Planmäßige Halte gab es in Cottbus, Kohlfurt (Wegliniec) (6 Minuten), Liegnitz (Legnica) und Breslau. Insgesamt wurden die Bedingungen eines Interregio-Expresses realistisch »simuliert«.

Erste Rekordfahrt 2016

Bereits am 16. Juli 2016 konnte bei einer ähnlichen Sonderzugfahrt demonstriert werden, dass ein Laufweg über Görlitz trotz des Umwegs gegenüber dem Laufweg des Kulturzuges über Forst eine attraktivere Fahrzeit von 3 Stunden 52 Minuten von Berlin nach Breslau ermöglicht (siehe [SIGNAL 5/2016](#)).

Seit Dezember 2016 steht die Verbindungskurve von Horka (die Verbindung von der Görlitzer Bahn auf die »Niederschlesische Magistrale«) zur Verfügung. Sie bietet eine Abkürzung zum Knotenpunkt Kohlfurt. Ab hier bis Oppeln steht auf polnischer Seite eine moderne zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke zur Verfügung. Diese ist fast durchgehend mit 160 km/h befahrbar. Sie wird derzeit mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet. Es gibt sogar einen Zwei-Gleis-Wechselbetrieb, daher sind »fliegende Überholungen« möglich.

Leider gibt es in Deutschland und in Polen keine Diesellok und keinen Dieseltriebzug, der für 160 km/h zugelassen und gleichzeitig mit der polnischen und deutschen Zugsicherung (SHP und INDUSI) ausgestattet ist. Sowohl der »Dresden--Breslau-Express« als auch der »Kulturzug Berlin--Breslau« dürfen maximal 120 km/h fahren.

Nur zwischen Stettin und Lübeck werden von DB Regio Triebzüge der Baureihe 623 eingesetzt, die 140 km/h fahren können. Da eines dieser Fahrzeuge an Wochenenden nicht benötigt wird, konnten wir es mit Zustimmung des dortigen Aufgabenträgers für unsere Rekordfahrt chartern. Mit einem Fahrzeug für 160 km/h wären zwischen Berlin und Breslau sogar Fahrzeiten von nur 3 Stunden 10 Minuten möglich.

In einer Studie des Büros ETC, finanziert mit Unterstützung der EU im INTERREG Programm »Via Regia Plus«, wurde eine mögliche Fahrzeit von nur 2 Stunden 55 Minuten errechnet, sofern die 72 km lange Lücke Cottbus--Spremberg--Horka elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut würde. Immerhin werden ab Dezember 2018 über Cottbus--Senftenberg--Hoyerswerda--Horka trotz des Umwegs Fahrzeiten von 3 Stunden 35 Minuten ohne Wechsel der Traktion möglich sein.

Unsere Rückfahrt nach Berlin am 15. Juli 2017 erfolgte als Tagesrand-Spätverbindung um 21.47 Uhr vom Hauptbahnhof in Oppeln. Einige Studenten, die in Breslau ausgestiegen waren, nutzen die Spätverbindung als »Disko-Zug« und konnten nach Besichtigung der »Breslauer Szene« um 22.37 Uhr vom Breslauer Hauptbahnhof noch nach Berlin zurückkehren.

Ausblick 2019

Unser Ziel für 2019: Drei schnelle Züge Berlin--Breslau. Sobald der Flughafen BER in Betrieb geht, sollte eine Mittags- und eine Abendverbindung (von Berlin aus

gesehen) auch den Flughafen-Bahnhof anbinden und die Potenziale der polnischen Fluggäste nutzen.

- Sinnvoll für die Frühverbindung von Berlin wäre ein 160 km/h schneller Triebzug mit Dieseltraktion (ggf. ein »polonisierter« Triebzug der Baureihe 611) über die kürzere und schnellere Strecke via Stadtbahn und Spremberg, da eine Anbindung des Flughafens zur frühen Zeit keinen Sinn macht. Fahrzeit ca. 3 Stunden 10 Minuten. Mittags könnte der EC Wawel über Senftenberg und Hoyerswerda elektrisch bis nach Krakau (Kraków) verkehren und sich in den IC-Takt Breslau--Oppeln--Krakau einreihen.

Abends wäre eine Spätverbindung (über BER) ggf. durch Verlängerung des IC Norddeich-- Cottbus über Hoyerswerda und Horka bis nach Breslau und Oppeln zu prüfen.

Es ist wahrscheinlich, dass unter den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen diese Fernzüge nicht eigenwirtschaftlich angeboten werden können. Hier müssen Bund, Länder und auch die polnische Regierung zusammen einen Kompromiss zur Finanzierung erarbeiten. Auch der Sonderzug war extrem teuer. Weil die Trassenpreise besonders in Deutschland viel zu hoch sind, mussten für die Sonderfahrt über 3000 Euro an DB Netze und PLK gezahlt werden.

Dringenden Handlungsbedarf gibt es bei der Beschaffung von 160 km/h schnellen Schienenfahrzeugen, die mit INDUSI und SHP (ggf. ETCS für Polen) ausgerüstet sind. Die PKP Intercity verfügt nur über 10 Elektrolokomotiven (Baureihe EU 44 »Husar«), die den Fernverkehr von Warschau nach Berlin, aber auch nach Tschechien und Österreich bewältigen müssen. Hier sollte eine betreiberneutrale Pool-Lösung mit finanzieller Unterstützung der EU geprüft werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004080>.

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