

■ Fernverkehr

Schienenverkehr Deutschland--Polen: Ausbau bleibt hinter den Erfordernissen zurück

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 50-52 (Artikel-Nr: 10004192)
 Deutscher Bahnkunden-Verband und IGEB Fernverkehr

Am 11. Juni 2018 fand der dritte Deutsch-Polnische Bahngipfel statt. Während der Polen-Koordinator der Bundesregierung, Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke, diesen als wichtigen Teilerfolg bezeichnete, sind die Ergebnisse aus Fahrgastsicht eher ernüchternd.

Im Folgenden ist der Arbeitsstand zu den derzeit geplanten bzw. in Bau befindlichen Projekten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr Deutschland--Polen beschrieben. Weiterhin werden aus Fahrgastsicht Maßnahmen notwendiger Verbesserungen aufgezeigt.

Berlin--Angermünde--Szczecin (Stettin)

In dieser Relation verkehren die Züge bislang leider nicht mit einem leicht merkbaren Fahrplankontakt. Immerhin werden drei umsteigefreie Zugpaare zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Szczecin Główny (Stettin Hbf) angeboten.

Im August 2017 wurden seitens des Geschäftsbereichs DB Netz AG die Ausbaupläne für den Projektabschnitt Angermünde--Grenze Deutschland/Polen (D/PL) vorgestellt. Eine weitsichtige Planung war dies leider nicht, da die Strecke zwar für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden sollte, aber weiterhin mit eingleisigem Betrieb.

Erst massive Proteste haben hier zu einem Umdenken geführt. Auch der Deutsche Bahnkunden-Verband und der Berliner Fahrgastverband IGEB haben den lediglich eingleisigen Ausbau der Abschnitts Passow--Grenze D/PL kritisiert. Um attraktive Fahrzeiten und eine optimale bzw. flexible Betriebsqualität zu erreichen, ist ein zweigleisiger Ausbau auch des rund 30 km langen Abschnitts Passow--Grenze D/PL unerlässlich. Die aus einem eingleisigen Betrieb resultierenden Aufenthaltszeiten in Bahnhöfen reduzieren die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge, führen zu unnötigen Verspätungsrisiken und konterkarieren damit die Vorteile der geplanten Geschwindigkeitserhöhung.

Auch der Verweis, bei entsprechendem Bedarf könne ein zweites Gleis nachträglich noch gebaut werden, ist nicht akzeptabel. Zum einen berücksichtigt die vorgelegte Planung ein zweites Gleis gar nicht, zum anderen wäre die Realisierung aufgrund der langen Planungs- und Genehmigungszeiten weder kurzfristig noch zu angemessenen Kosten möglich. Darüber hinaus gäbe es erneute Einschränkungen zu Lasten der Fahrgäste und Güterverkehrskunden durch baubedingte Streckensperrungen.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele 2050 ist zudem die umfassende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erforderlich, wofür u. a. eine leistungsfähige Hinterlandanbindung auch der polnischen Ostseehäfen benötigt wird.

Ein vergleichbares Problem besteht derzeit u. a. beim eingleisigen Streckenabschnitt



Breslau Hbf. Mit der Nightjet-/Eurocity-Verbindung Berlin--Wien/Budapest/Przemysl besteht seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 u. a. wieder eine täglich verkehrende Direktverbindung Berlin--Wrocław (Breslau). Die inzwischen deutlich verbesserte Infrastruktur wird hoffentlich bald für weitere Verbesserungen des Angebots genutzt. (Foto: Christian Schultz)



Unverständlich: Einerseits wird auf polnischer Seite die Strecke Wegliniec--Zgorzelec bis Ende 2019 elektrifiziert, andererseits wird auf deutscher Seite die Schließung der Elektrifizierungslücken ab Grenze Deutschland/Polen seit Jahren verschleppt. Dies gilt selbst für die fehlenden rund 1000 Meter zwischen den Bahnhöfen Zgorzelec und Görlitz (im Bild). (Foto: Christian Schultz)



Müncheberg (Mark) auf der Ostbahn. Trotz erfreulicher Angebotsverbesserungen, z. B. die Durchbindung der RB 26 Berlin--Müncheberg--Kostrzyn von Berlin-Lichtenberg zum Umsteigeknoten Berlin Ostkreuz oder die Möglichkeit, Züge im Bahnhof Müncheberg stärken/schwächen zu können, verbleibt noch viel Verbesserungspotenzial. Kurzsichtig war in diesem Zusammenhang, dass die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau dieser Strecke bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 keine Berücksichtigung fanden. (Foto: Christian Schultz)



Bahnhof Löbau (Sachs). Auch die Strecke Dresden--Löbau--Görlitz--Grenze D/PL erfüllt nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans im Bundesschienenwegeausbaugesetz. Geplant ist nun, die Elektrifizierung im Rahmen des angekündigten Sonderprogrammes des Bundes zu realisieren. (Foto: Christian Schultz)

Lübbenau--Vetschau--Cottbus, der trotz Sanierung heute einen erheblichen betrieblichen Engpass darstellt und Ursache für viele Verspätungen ist bzw. noch für mehrere Jahre sein wird. Für den überfälligen zweigleisigen Ausbau erfolgte zwischenzeitlich erfreulicherweise eine Finanzierung der ersten beiden Planungsphasen seitens des Bundeslandes Brandenburg.

Im Rahmen des dritten Deutsch-Polnischen Bahngipfels wurde von Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur bei der Deutschen Bahn, Brandenburgs Infrastrukturministerin Kathrin Schneider und Berlins Verkehrssenatorin Regine Günther nun eine gemeinsame Absichtserklärung für den durchgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke Angermünde--Grenze Deutschland/Polen unterzeichnet. Auch von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wurde dieses Dokument unterschrieben. Berlin und Brandenburg haben mit ihrer Unterschrift zugesagt, sich an den Mehrkosten von ca. 100 Millionen Euro für den erweiterten Ausbau zu beteiligen. Nicht zu vermeiden ist leider ein Zeitverzug, da die Planfeststellungsunterlagen für den Steckenausbau nun grundlegend überarbeitet werden müssen.

Trotz Zeitverzug und Mehrkosten für die Länder darf der zweigleisige Ausbau der Stettiner Bahn als ein keineswegs zu erwartender Erfolg insbesondere für Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider gewertet werden, die aufgrund der negativen Erfahrungen mit der Eingleisigkeit auf der Görlitzer Bahn engagiert für die Zweigleisigkeit der Stettiner Bahn gekämpft hat.

Berlin--Müncheberg (Mark)--Kostrzyn (Küstrin)--Gorzów (Landsberg (Warthe))

Diese Verbindung ist die bislang erfolgreichste und nachfragestärkste Linie im Reisezugverkehr Deutschland--Polen. Die Regionalbahnlinie RB 26 verkehrt hier im Stundentakt.

Ein längst überfälliger Schritt: Nach der erforderlichen Zulassung weiterer Link-Triebwagen des polnischen Herstellers PESA soll die Kapazität bei mehreren Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten mittels Dreifachtraktion zwischen Berlin Ostkreuz und Müncheberg endlich ausgeweitet werden (von 280 auf 420 Plätze).

Unverständlich dagegen: Obwohl die benannten Triebwagen über eine Zulassung sowohl für das polnische als auch das deutsche Streckennetz verfügen, wird weiterhin lediglich ein einziges Zugpaar bis Gorzów durchgebunden. Damit bleibt in dieser Relation für fast alle Bahnkunden der Umsteigezwang in Kostrzyn erhalten.

Die Infrastruktur dieser Linie wurde mittlerweile in einigen Abschnitten ausgebaut: So ist die Entflechtung von S-Bahn und Regionalverkehr im Bahnhof Strausberg umgesetzt worden. Ende 2017 erfolgte zudem die Inbetriebnahme eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes zwischen Rehfelde und Strausberg.

Diese Maßnahmen waren u. a. Voraussetzung für die seit dem 9. Dezember 2018 erfolgte Durchbindung der Regionalbahnlinie RB 26 zum Umsteigeknoten Berlin Ostkreuz. Ebenfalls 2017 war ein Bahnsteig für den Regionalverkehr in Berlin-Mahlsdorf errichtet worden.

Geplant ist in den nächsten Jahren nun der dringend notwendige Brückenersatzneubau über die Oder und Odervorflut bei Kostrzyn, da die derzeit vorhandenen Brückenkonstruktionen nur noch mit stark reduzierter Geschwindigkeit befahrbar sind. Bereits im Jahr 2015 wurde im Rahmen eines Wettbewerbs für die neue Brückenkonstruktion der erste Preis an die Planungsgemeinschaft Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft / Knight Architects vergeben. Kernstück des Ersatzneubaus ist eine Netzbogenbrücke mit einer Spannweite von 130 Metern. Leider ist bereits in der Erstbewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 der vollständige zweigleisige Ausbau incl. der Elektrifizierung der Strecke Berlin--Küstrin-Kietz--Grenze D/PL ausgeschieden, da der geplante Ausbau laut Bundesverkehrsministerium »keinen Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr hat«.

Dabei hätte diese Strecke mit dem Ziel der längst überfälligen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sehr wohl erheblichen Nutzen (z. B. mit Hilfe des Kombinierten Verkehrs). Der stetig wachsende Lkw-Verkehr u. a. auf der Autobahn A 12 Berlin--Frankfurt (Oder) konterkariert gerade im Güterverkehr jegliche Bemühungen hinsichtlich einer emissionsarmen Mobilität.

Die Bahnstrecke Berlin--Kostrzyn dient außerdem als Entlastung für die Bahnstrecke Berlin--Frankfurt (Oder), aber auch als wichtige Umleitungsstrecke im Fall von Bauarbeiten oder Störungen.

Mit dem angekündigten Elektrifizierungsprogramm des Bundes besteht allerdings durchaus die Möglichkeit, eine Elektrifizierung dieser Strecke doch noch zu erreichen. Diese Chance muss von den Bundesländern Berlin und Brandenburg entsprechend genutzt werden.

Angesichts der heute vergleichsweise kurzen Begegnungsabschnitte würde zudem ein durchgehend zweigleisiger Ausbau auch auf dieser Strecke Verspätungsrisiken reduzieren.

Berlin--Frankfurt (Oder)--Rzepin (Reppen)--Poznan (Posen)

Diese Ausbaustrecke hat erhebliche Bedeutung für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr. Abgesehen von den Zügen des Fernverkehrs (wie z. B. der »Berlin-Warszawa-Express« und die neue Nachtzugverbindung Berlin--Wien/Budapest/Przemysl) verkehren seit Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 zwischen Frankfurt (Oder) und Rzepin (Reppen) vier anstatt bislang zwei Zugpaare des Regionalverkehrs (RB-Linie 91). Drei davon werden bis Zielona Góra (Grünberg) durchgebunden.

Der 85 Kilometer lange deutsche Abschnitt wird seit 1997 abschnittsweise grundlegend modernisiert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Leider sind die Arbeiten noch immer nicht abgeschlossen. In den Jahren 2016 bis 2018 erfolgte der Ausbau des rund 10 Kilometer langen Abschnitts Berlin-Hirschgarten--Erkner.

Als letzte Maßnahme auf dieser Strecke wird der Bahnhof Berlin-Köpenick umgebaut. Neben der Modernisierung der Gleisanlagen entsteht hier ein Regionalbahnsteig (geplante Länge 210 Meter). Der dafür erforderliche Planfeststellungsbeschluss liegt

noch nicht vor; die Bauarbeiten werden voraussichtlich nicht vor 2027 beendet sein.

Guben--Zielona Góra (Grünberg)

Diese Strecke dient derzeit ausschließlich dem Güterverkehr. Ausbaumaßnahmen sind derzeit nicht geplant.

Cottbus--Forst--Zary (Sorau)--Legnica (Liegnitz)

Im laufenden Fahrplan werden in der Relation Forst--Zagan (Sagan) von Montag bis Freitag gerade einmal zwei Zugpaare angeboten. Am Wochenende und an Feiertagen erfolgt immerhin eine Durchbindung ab/bis Wroclaw.

Diese Strecke, die derzeit u. a. auch vom Kulturzug genutzt wird, stellt in der Relation Berlin--Wroclaw auch im Vergleich zu der alternativen Linienführung über Horka--Wegliniec (Kohlfurt) die kürzeste Verbindung dar. Ein Ausbau ist jedoch erst langfristig realistisch (für den Planungshorizont nach 2030).

Sofern eine Aufnahme dieser Strecke in das TEN-Netz erfolgt und ein entsprechender deutsch-polnischer Staatsvertrag abgeschlossen wird, wäre nach dem Ausbau zwischen Berlin und Wroclaw eine Fahrzeit von nur noch 2:15 Stunden möglich.

Hoyerswerda--Knappenrode--Horka--Wegliniec (Kohlfurt)

Mit dem Fahrplanwechsel erfolgte die Inbetriebnahme der 55 Kilometer langen zweigleisig ausgebauten und elektrifizierten Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/Polen. Der Abschnitt Knappenrode--Horka (Abzweig Särichen) lässt nun eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu. Die Gesamtinvestition für dieses Projekt beträgt rund 520 Millionen Euro.

Die Modernisierung des anschließenden polnischen Abschnitts incl. der Neißebrücke wurde bereits vor mehreren Jahren abgeschlossen. Für die Bahnverbindungen zwischen Berlin und Wroclaw steht damit, alternativ zur Führung der Züge über Frankfurt (Oder) und Zielona Góra, eine weitere durchgehend elektrifizierte Strecke zur Verfügung. Mit dem Laufweg über Cottbus und Senftenberg ließe sich eine Fahrzeit von ca. 3,5 Stunden erreichen.

Aus Fahrgastsicht müssen die Chancen der mit erheblichem finanziellen Aufwand modernisierten Infrastruktur nun auch genutzt werden.

Unbefriedigend auch: Der Ausbau der Strecke Cottbus--Horka--Görlitz. Hier ist eine Elektrifizierung vorgesehen, aber entsprechend der jüngsten Bewertung des Bundesverkehrsministeriums auch weiterhin nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs. Dabei war dieses Projekt bereits Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003!

Die Folge dieses langen Zeitverzugs: Dieseltriebwagen der Relation Hoyerswerda--Görlitz fahren nun den größten Teil ihres Weges unter der Oberleitung. Dies kann und darf nicht Ziel der Elektromobilität sein! Die Bundesländer Brandenburg und Sachsen sind daher gefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die

Elektrifizierung im Rahmen des »Sonderprogrammes Elektrifizierung« des Bundes nun schnellstmöglich nachgeholt wird.

(Dresden bzw. Cottbus--Görlitz--Wegliniec (Kohlfurt)--Wroclaw

Grenzüberschreitend verkehren Regionalbahnzüge einerseits in der Relation Görlitz--Jelenia Góra (Hirschberg), andererseits in der Relation Dresden--Görlitz--Wegliniec mit Anschluss nach Wroclaw. Eine umsteigefreie Verbindung besteht in dieser Relation leider nicht mehr.

Der Handlungsbedarf ist auf deutscher Seite inzwischen akut: Bis Ende 2019 wird auf polnischer Seite die Elektrifizierung der Strecke Wegliniec--Zgorzelec (Görlitz-Moys) abgeschlossen sein. Diese Maßnahme wird über die Connecting Europe Facility (CEF) der EU sogar mit einem Anteil von 85 Prozent kofinanziert. Es ist nach Abschluss dieses Projekts u. a. geplant, mindestens ein Intercity-Zugpaar zwischen Zgorzelec und Warszawa verkehren zu lassen.

Zum Bahnhof Görlitz fehlen dann noch rund 1000 Meter Oberleitung. Es ist darüber hinaus unverständlich, dass die Schließung der Elektrifizierungslücken Görlitz--Dresden und Görlitz--Cottbus nicht im Rahmen der jüngsten Projekt-Bewertungen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) hochgestuft wurden und auf diese Weise der ohnehin bereits eingetretene erhebliche Zeitverzug zumindest begrenzt wurde.

Vorgezogen werden muss im Rahmen des Gesamtprojekts eine, ggf. vorerst auch provisorisch durchgeführte, Teilelektrifizierung des Bahnhofs Görlitz mit dem polnischen Stromsystem (3 kV Gleichstrom).

Die Umsetzung der Elektrifizierung benannter Strecken ist nunmehr im Rahmen des Elektrifizierungsprogrammes des Bundes geplant.

Fazit

Bis das Zusammenwachsen Europas auf der Schiene auch zwischen Deutschland und Polen Realität wird, dürften (bei unveränderten Rahmenbedingungen) noch unzählige Jahre vergehen. Ein weiteres wichtiges Verkehrsprojekt ist dabei zurzeit völlig zu Unrecht in den Hintergrund gerückt: Der Wiederaufbau der schnellen Bahnverbindung Berlin--Ducherow--Swinoujscie (Swinemünde)--Seebad Heringsdorf über die Karniner Eisenbahnbrücke. Auch dieses Projekt wurde leider nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Der Ausbau dieser schnellen Bahnverbindung zwischen Berlin und Ostsee könnte dagegen für die überfällige Verkehrsverlagerung bzw. die notwendige Entlastung des Straßennetzes auf Usedom sorgen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004192>.

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