



INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER SCHIENENPERSONENVERKEHR

Rückkehr eines Altbekanntes zum Fahrplanwechsel

Initiative KolejDEPL: Wawel-Revival erfreulich, aber unzureichend

Zum Fahrplanwechsel 2020/2021 am kommenden Wochenende wird der EC Wawel Berlin – Kraków wiederbelebt. Darüber hinaus verzeichnet die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) keine signifikanten Verbesserungen der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. Unabhängig von den Erschwernissen durch die Covid-19-Pandemie bleiben viele Dauerbaustellen bestehen.

11.12.2020 – Die wichtigste Neuerung im deutsch-polnischen Schienenverkehr ist die Rückkehr des Eurocitys ‚Wawel‘. Der Zug verband traditionell Berlin mit Wrocław und Kraków. „Nachdem das Angebot schrittweise verkürzt und durch einen parallelen ‚IC-Bus‘ kannibalisiert wurde, verschwand der EC Wawel Ende 2014 zum Bedauern vieler Reisender komplett aus dem Fahrplan. Nun wird die Verbindung endlich wieder aufgelegt“, freut sich Ingo Koschenz, Fachreferent Osteuropaverkehre des Fahrgastverbands PRO BAHN und Mitglied der Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL). Statt wie zuletzt über Cottbus und die Lausitz wird der Zug zukünftig über Frankfurt (Oder) geführt. Mit einer Fahrzeit von 4 Stunden für Berlin – Wrocław und 7 Stunden Berlin – Kraków ist der Zug heute aber deutlich schneller unterwegs als vor 2014.

Wichtigste Änderung im Nahverkehr ist die Sperrung der Ostbahn zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn für zwei Jahre und die Umstellung auf Schienenersatzverkehr. Diese Sperrung dient ausschließlich dem Neubau der Oderbrücke. Während Polen bis 2027 die Ostbahn auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausbaut und elektrifiziert, wird die Strecke auf deutscher Seite absehbar weiterhin eingleisig und nicht elektrifiziert bleiben. Fernverkehr auf der Ostbahn ist daher derzeit unwahrscheinlich. Die zahlreichen Fahrgäste des Nahverkehrs in Richtung Berlin werden die Reise weiterhin in ‚vollen Zügen‘ genießen.

Verbesserungen im deutsch-polnischen Verkehrsangebot scheitern häufig an infrastrukturellen Unzulänglichkeiten. „Das Bummeltempo der Elektrifizierungen auf deutscher Seite behindert die grenzüberschreitende Verkehrsentwicklung. Der Zulauf Kostrzyn – Berlin ist der am meisten belastete Streckenabschnitt der gesamten Ostbahn. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ausgerechnet dort zukünftig weiter eingleisig und mit Diesel gefahren werden soll, wenn Polen die gesamte Reststrecke ausbaut“, beklagt Koschenz.

Auch auf der Strecke Dresden – Wrocław müssen Fahrgäste weiter in Zgorzelec umsteigen. Während Polen bereits zum letzten Fahrplanwechsel den Fahrdraht bis auf die Grenzbrücke gezogen hat, gibt es auf deutscher Seite weder verbindliche Planungen, wann der Fahrdraht den 800 Meter weiter gelegenen Bahnhof Görlitz erreicht, noch wann die Fortsetzungstrecken Görlitz – Dresden und Görlitz – Cottbus elektrisch befahren werden können. „Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen könnte man an vielen Stellen mit kleinen Maßnahmen große Wirkung erzielen. Und selbst die einzige große Baumaßnahme der letzten Jahre, die Revitalisierung Horka – Węgliniec, wird bislang nicht für die Wiederbelebung des Fernverkehrs genutzt“, kritisiert Anja Schmotz, Sprecherin der Initiative KolejDEPL.

Kontakt:

Mail: kontakt@kolejdepl.eu
Blog: kolejdepl.eu
twitter.com/KolejDEPL
facebook.com/kolejdepl