



Berlin, den 02.11.2020

Handlungsbedarf für die Ostbahn

VBB darf die Signale für die Elektrifizierung nicht auf „Rot“ stellen

Die historische „Ostbahn“ verband Berlin via Kostrzyn (Küstrin), Piła (Schneidemühl) mit je einem Ast nach Gdąnsk (Danzig) sowie nach Kaliningrad (Königsberg). Heute ist die Strecke vor allem auf dem deutschen Abschnitt nicht elektrifiziert und weitgehend eingleisig. Die Züge zwischen Berlin und Kostrzyn sind im Zulauf auf die deutsche Bundeshauptstadt meist überfüllt und die Streckenkapazitäten derart ausgereizt, dass Fahrplanverdichtungen sogar wieder zurückgenommen werden mussten. Die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL), die vom Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt wird, fordert den Ausbau und die schnelle Elektrifizierung der historischen „Ostbahn“ und kritisiert die aktuelle Nahverkehrsausschreibung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB).

Während in Polen die historische Zweigleisigkeit bereits weitgehend wiederhergestellt wurde und die Elektrifizierung konkret in Planung ist, gibt es auf deutscher Seite noch keine konkreten Ausbauplanungen. Im Hinblick auf die Nutzung auch für den innereuropäischen Fernverkehr ist dies hochproblematisch. Die elektrifizierte Ostbahn könnte nicht nur die grenznahe Wojewodschaftshauptstadt Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe), sondern auch Gdąnsk, Bydgoszcz (Bromberg), Olsztyn (Allenstein) und Kaliningrad schnell an Berlin anbinden. Über die im Bau befindliche „Rail Baltica“ wären sogar Riga und Tallin in einigen Jahren erreichbar. „Ein für ganz Europa wichtiges Projekt darf nicht an fehlenden Gleiskapazitäten und fehlendem Fahrdrat im Zulauf nach Berlin scheitern, weil Deutschland lieber die bahntechnischen Standards der Deutschen Reichsbahn konserviert, statt fast 20 Jahre nach EU-Osterweiterung endlich grenzüberschreitend zu denken und zu handeln“, meint Anja Schmotz, stellvertretende Bundesvorsitzende des Fahrgastverbands PRO BAHN und Koordinatorin der Initiative deutsch-polnischer Schienenverkehr.

In diesem Licht gesehen ist auch die aktuelle Nahverkehrsausschreibung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) kritisch zu sehen. Sie schlägt die Ostbahn (RB 26) einem größeren Paket von Dieselstrecken in der Mark zu, bestellt Dieselverkehr bis 2036 und gibt zudem eine Einsatzgarantie für Dieselfahrzeuge bis 2048. „Diese Ausgestaltung der Ausschreibung ist kontraproduktiv. Die Elektrifizierung auf deutscher Seite muss wesentlich früher realisiert werden. Die Ostbahn sollte aus dem ausgeschriebenen Dieselpaket ausgeklammert werden. Zudem muss die Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Ostbahn in enger Abstimmung mit der Wojewodschaft Lubuskie und der Zentralregierung in Warschau erfolgen“, erklärt Ingo Koschenz, Mitglied der Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr. Von den Betreibern wird im Rahmen der ansonsten auf Deutschland beschränkten Ausschreibung sinnvollerweise verlangt, mit Kostrzyn auch einen polnischen Bahnhof anzufahren. Ein Rückschritt: Durchgehende Züge bis Gorzów, die im Moment von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) angeboten werden, sind in der Ausschreibung hingegen nicht mehr vorgesehen.

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Er ist Gründungsmitglied der Allianz pro Schiene und des Europäischen Fahrgastverbandes sowie Mitglied der Verbraucherzentrale Bundesverband. 2017 wurde der Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Bundespreis Verbraucherschutz ausgezeichnet. Der Verband ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Detaillierte Informationen finden Sie unter www.pro-bahn.de

Die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) formierte sich im Jahr 2015 als ein Netzwerk von Vereinen, Institutionen und Einzelpersonen, die im Bereich der deutsch-polnischen Beziehungen und/oder der Verkehrspolitik aktiv sind. Sie eint das Ziel, dem grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen Deutschland und Polen größere politische Aufmerksamkeit zu verleihen und Impulse für Verbesserungen bei der Angebotsqualität, aber auch den Betriebsbedingungen zu setzen. Mehr zu KolejDEPL und konkrete Positionspapiere finden Sie unter www.kolejdepl.eu.