

Strategien für die Ertüchtigung der Bahnlinie Berlin-Gorzow-Krzym

Bahnlinie bestimmt Schicksal für die Region zwischen Berlin und Gorzow mit

Zum Strategieworkshop* zur Zukunft und Ertüchtigung der bedeutendsten Eisenbahnverbindung, die durch die Landkreise Märkisch-Oderland und dem polnischen Nachbarlandkreis Gorzowski führt, trafen sich am Donnerstag (22.11.07) beide Landräte mit Fachleuten der Deutschen Bahn, der polnischen Bahn PKP, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), der Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin Gorzow und weiteren Akteuren. Karl-Heinz Boßan,

Geschäftsführer der Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV, informiert, dass dabei vordergründig an der Erarbeitung und Umsetzung eines Entwicklungskonzeptes für die Eisenbahnstrecke Berlin-Gorzów gearbeitet wurde und auch weiterhin wird. Mittlerweile haben sich 54 Mitglieder in zehn Arbeitsgruppen zusammengefunden, um dieses Ziel zu erreichen. Dabei wurden vor allem die Aufgaben der jeweiligen Arbeitsgruppen und die allernächsten Nahziele diskutiert. Zu Jahresbeginn 2008 wolle man Maßnahmen zu ihrer Umsetzung einschließlich der Verantwortlichkeiten, der Finanzierung und des zeitlichen Rahmens festlegen.

Themen wie Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Trendverfolgung, Infrastruktur, Bahnbetrieb und grenzüberschreitender Schienenpersonennahverkehr werden nun detailliert bearbeitet. Aber auch die Bahnhofsumfeldentwicklung, Umlandanbindung und die Möglichkeiten der Finanzierung der Vorhaben sind Themen von Arbeitsgruppen. Mit Veranstaltungen wie dem Fahren von Traditionszügen wolle man für die Strecke bei der Bevölkerung, den Kunden, werben.

Landrat Gernot Schmidt (SPD) machte deutlich, dass diese Initiative nach der Öffnung des Grenzübergangs Küstrin/Kostrzyn im Jahr 1992 die nächste Etappe der wirtschaftlichen Zusammenarbeit einleitet und daher von großer Bedeutung ist. Er freue sich, „dass sich so viele Partner zusammengefunden haben und gemeinsam überlegen, was möglich ist und dies kein Gremium der Bedenkenträger ist. Das Schicksal der Eisenbahnlinie Berlin-Gorzow-Krzym ist wichtig für den Wirtschaftsstandort Märkisch-Oderland, alle Anliegergemeinden könnten von der weiteren Ertüchtigung der Strecke profitieren.“ Dies stehe auf deutscher Seite sowohl bei der Deutschen Bahn (DB), die das Streckennetz verantwortet wie auch beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg weit oben auf der Agenda. Es werde, so Ulrich Schultheiß von der DB, der weitere Ausbau der Strecke von Berlin-Lichtenberg bis Kostrzyn auf eine Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h vorangetrieben. Das mache diese Verbindung für die Berufspendler wie auch für einen Großteil der Polen, die heute und künftig dann den Großflughafen BBI nutzen wollen, interessanter. Dem stimmt die polnische Seite voll zu. Kostrzyns Bürgermeister Dr. Andrzej

Kunt machte deutlich, dass die bisher 250.000 Nutzer pro Jahr des Bahnhofes Kostrzyn auch künftig potentielle Nutzer dieser Verbindung in die deutsche Hauptstadt sein werden. Neben Kostrzyn haben sich mittlerweile 13 Kommunen entlang der Bahnstrecke politisch dazu bekannt, mit der polnischen Bahn PKP, die das polnische Streckennetz betreut, zu kooperieren und gemeinsam nach Lösungen zu suchen, die Bahnlinie am Markt zu etablieren und damit die Regionen links und rechts der Oder zu stärken.

Lobbyarbeit sei zum Erreichen der Zielstellung von Nöten, das heißt, Kontakte in Brüssel, Warschau, Berlin und Potsdam zu aufzubauen und zu halten. Dafür macht sich auch Prof. Günter Schippel aus Neuenhagen stark. Der Kreistagsabgeordnete (Die Linke.) ist einer der Initiatoren für die Ertüchtigung dieser Bahnlinie, für den Personen- wie auch für den Güterverkehr.

Carsten Dörnbrack vom VBB machte seinerseits dahingehend Hoffnung, dass mit der polnischen Seite intensiv daran gearbeitet werde, ab dem Fahrplanwechsel 2008/2009 besonders für die Bahnhöfe Kostrzyn, Gorzow und Krzyz die Fahrpläne so abzustimmen, dass die Fahrgäste Anschlusszüge besser erreichen können als bisher. Heute, und darüber ärgern sich besonders die polnischen Verantwortlichen, sei es oftmals noch so, dass vor Ankunft des Zuges der Anschlusszug 3 Minuten vorher „fahrplanmäßig“ abfährt. „Hier müssen und wollen wir vom VBB lernen, so Jacek Jeremicz von der Interessengemeinschaft Ostbahn. Auch wolle man die Zahl der Umstiege verringern. Mit jedem „Zwangsumstieg“ verliere man cirka 40 Prozent der möglichen Kunden, so eine Studie polnischer Verkehrsexperten. Laut Carsten Dörnbrack sei in den Zügen das zweisprachige Angebot zu Haltepunkten, Bahnhöfen und Anschlusszügen bereits sehr vorbildlich. Auf Bahnhöfen wie beispielsweise in Seelow-Gusow fehle hingegen jegliches zweisprachiges Informationssystem für Bahnkunden. Hier gebe es viel zu tun, so der Verkehrsexperte.

Ganz wichtig sei es, dass das deutsch-polnische Regierungsabkommen zu Betriebsabläufen und Betriebsgenehmigungen für die eingesetzten Triebwagen, das u.a. auch regeln würde, dass deutsche Züge bis Gorzow oder Krzyz sowie polnische Züge bis Berlin direkt durchfahren dürften, nach 10 Jahren Verhandlungszeit auf den Weg kommt. Dessen Fehlen verhinderte unter anderem, als zum 150. Jubiläum der Ostbahn die modernen Züge der polnischen Bahn und der NEB an der Grenze die Weiterfahrt untersagt wurde.

Die Teilnehmer des Strategieworkshops wollen auch ein gemeinsames Ticket für die Region Berlin-Brandenburg und die polnische Nachbarregion Lubuski im Blick behalten. Ein Ticket für die gesamte Strecke würde die Attraktivität

zur Nutzung dieser stark erhöhen. Hier wolle man die Erfahrungen im sächsisch-tschechischen Grenzgebiet einholen und dann Vorschläge unterbreiten.

Eine klare Absage gab es zum Thema Elektrifizierung der Strecke Kostrzyn-Berlin. Aus Kostengründen sei dies aus heutiger Sicht nicht denkbar, waren sich die Veranstaltungsteilnehmer einig.

Text/Fotos: Uwe Hädicke (Tel. 0172/8056322)

*Dieses Projekt wird gefördert von der Europäischen Union - Euroregion Pro Europa Viadrina.