

IHK in Szczecin kündigte ein Vertreter der Wojewodschaft Westpommern im November die Eröffnung einer neuen Verbindung von Angermünde in die polnische Kurstadt Kolberg (Kolobrzeg) an der Ostsee für Juni 2010 an.

Nach aktuellen Planungen wollen nun die DB Regio und die PKP InterCity eine Verbindung von Berlin nach Kolberg betreiben. Der Tantower Bürgermeister Andreas Meincke lobt „das tolle Engagement von PRO BAHN vor Ort“. Er hofft, mit dessen Hilfe die Wiederbelebung der Strecke erreichen zu können, und fordert für einen nachhaltigen Erfolg ein verlässliches Grundangebot und entsprechendes Marketing, um längst zerstörtes Kundenvertrauen wieder aufzubauen. Auch wenn jetzt etwas Bewegung in die Angebotsstruktur gekommen ist: Während die Entscheidungsträger den jeweils anderen in der Verantwortung sehen, sieht der Eisenbahnpersonenverkehr im Nordosten Deutschlands trotz bester

Ausgangslage einer ungewissen Zukunft entgegen.

Ein weiterer Meilenstein zur Angebotsaufwertung könnte mit der Verlängerung von Zügen zwischen Gdansk (Danzig) und Stettin in Richtung Berlin eintreten, wie von

deutschen und polnischen Experten auf einer Tagung in Slubice Ende März bekannt wurde. Wichtig ist, dass ein solches Angebot sich nicht auf den erwarteten hohen Reizenstrom anlässlich der Fußball-WM 2012 in Polen und der Ukraine beschränkt.

Fahrplan Berlin–Stettin

Berlin Hbf	Szczecin Glowny	Fahrzeit	Umsteigen	
ab	an			
6.34	8.31	1 h 57 min	ja	
7.59	9.54	1 h 57 min	nein	über Stadtbahn
10.34	12.28	2 h 4 min	ja	
12.34	14.28	2 h 4 min	ja	
14.34	16.28	2 h 4 min	ja	
16.34	18.28	2 h 4 min	ja	
17.28	19.33	2 h 5 min	nein	Intercity, außer Sa, Verbundtarif gültig
18.34	20.50	2 h 16 min	ja	
20.34	23.15	2 h 41 min	ja	nur Mo–Do, Rufbus ab Angermünde
21.34	23.28	1 h 54 min	ja	nur Fr bis So

Der Kommentar

Zukunft für vereintes Europa:

Bus ist keine Alternative zur Bahn

■ Der internationale Busverkehr unterliegt keiner Einschränkung. Es herrschen also Zustände, wie die FDP sie auch im Inland schaffen will. Die Zustände, möchte man meinen, müssten für die Fahrgäste also paradisiatisch sein. Das Gegenteil ist der Fall.

Wer nach Angeboten sucht, stößt unter www.berlinia.eu tatsächlich auf eine Buslinie. Die Internetseite ist aus dem Polnischen nur unzulänglich übersetzt, die Buchung nur in polnischer Sprache möglich. Der Bus fährt grenzüberschreitend, aber das völkerverbindende Denken fehlt erkennbar. Die meisten Fahrten werden nicht ins Berliner Stadtzentrum angeboten, sondern zu den Flughäfen Tegel und Schönefeld zum Anschluss an Billigflieger. Der kostenpflichtige Busbahnhof am Berliner Hauptbahnhof wird gemieden.

Eingesetzt werden Kleinbusse. Rollstuhlplatz? Fahrradmitnahme? Toilette an Bord? Tariffinformation? Durchgehende Fahrkarten? Fahrgastrechte? Auf Anschlüsse abgestimmte Fahrpläne? Alles Fehlanzeige, was bei der Bahn Standard ist.

Die Fahrzeit der Busse von Stettin zum Berliner Alexanderplatz beträgt zwei Stunden. Die Bahn könnte das locker unterbieten – wenn die Politik ihr das vorgäbe.

Vor allem aber: Der Bus lässt die Region außen vor. Die Autobahn führt im weiten Bogen an Bernau, Eberswalde und Angermünde vorbei. Nur die Eisenbahn erschließt die Region, der „Fernbus“ kann das nicht leisten.

Da hilft auch kein Schönreden des Wettbewerbs. Die Eisenbahn fährt nun einmal durch das Herz der Städte.

Obwohl es zu DDR-Zeiten zeitweise gar keine oder nur wenige Zugverbindungen nach Stettin gab, haben die Eisenbahner nicht verlernt, grenzüberschreitend zu denken. Dass wieder Züge nach Stettin fahren, dass darunter auch ein Intercity ist, dass in ihnen der VBB-Tarif anerkannt wird, das ist – wie ich aus zuverlässiger

Quelle weiß – das Verdienst von Eisenbahnern in Stettin, die auf deutscher Seite auf offene Ohren stießen, aber für diese Zusammenarbeit mit der deutschen Seite keineswegs immer den Rückhalt der Warschauer Regierung und der Bahnzentrale hatten. Wenn jetzt die deutsche Seite das Engagement für ein vereintes Europa mit Desinteresse strafft, indem sie die grenzüberschreitenden Bahnlinien vernachlässigt, dann wird es noch lange dauern, bis die deutsch-polnische Grenze wirklich durchlässig wird und auch in den Köpfen die Idee vom friedlichen, vereinten Europa Platz findet.

Rainer Engel

Nicht zu verübeln: Polnische Kleinbusse wie hier vor dem Stettiner Hauptbahnhof bieten Fahrten zwischen Berlin und Stettin in nur zwei Stunden an – auch von Haustür zu Haustür.



Europäischer Grenzverkehr (II):

„Lübeck–Stettin in unter vier Stunden, da müssen wir hin!“

Von Marcel Drews



> Kleine Verbesserungen der Infrastruktur würden die Fahrzeit verkürzen. Deshalb setzen sich die Landkreise entlang der Strecke Lübeck–Stettin für die Beschleunigung des Verkehrs ein. PRO BAHN steht dahinter.

Im November 2009 hatte die Bahnstrecke Neubrandenburg–Güstrow ihr 145-jähriges Jubiläum. Im Jahr 1871, nur sieben Jahre nach ihrer Eröffnung, war sie Teil der Schnellzugtrasse Hamburg–Lübeck–Szczecin (Stettin) und verhalf weiten Teilen Mecklenburgs zu wirtschaftlichem Aufschwung. Im Jahresfahrplan 1939 brauchte der D-Zug Nr. 1 für die Strecke Lübeck–Stettin lediglich vier Stunden und elf Minuten. Heute sind es rund fünf Stunden, die der Regionalexpress der Deutschen Bahn für die 296 Kilometer von der polnischen Metropole Stettin quer durch Mecklenburg-Vorpommern nach Lübeck benötigt. Immerhin durchquert der Zug nicht weniger als fünf Taktknoten, sodass sich allein durch das Abpassen von Anschlüssen und notwendigen Zugkreuzungen auf der überwiegend eingleisigen Strecke je nach Richtung Gesamtstandzeiten von 33 bis 59 Minuten ergeben. Wer mit dem Pkw über die neu gebaute und

größtenteils parallel verlaufende Autobahn A 20 fahren will, kann diese Relation schon in gut drei Stunden zurücklegen.

Bummelbahn zwischen Metropolregionen

Während der DDR-Zeit war die Bahnlinie nur von geringer Bedeutung, auch wenn es beispielsweise im Jahr 1979 das Fernzugpaar D1428/1429 Hamburg–Lübeck–Neubrandenburg und E420/421 Rostock–Neubrandenburg–Stettin gab. Nach den Kursbüchern gab es in dieser Zeit jedoch nie eine durchgehende Verbindung Hamburg/Lübeck–Stettin. Dazu lagen die beiden verbundenen Regionen auf der einen Seite zu weit jenseits des unüberwindbaren Eisernen Vorhangs, auf der anderen Seite zu weit jenseits der Oder-Neiße-Grenze, die ebenfalls zu undurchlässig war, auch wenn die Propaganda von „Bruderländern“ sprach.

Heute gleicht die Bahnstrecke eher einer Nebenbahn als einer Hauptbahn, die die Metropolregionen Stettin und Lübeck/Hamburg miteinander verbindet. Grund genug für die an der Bahnstrecke liegenden Landkreise, sich des Themas anzunehmen. Im Dezember letzten Jahres beschlossen die Kreistage in Pasewalk und Demmin jeweils den Landrat damit zu beauftragen, sich beim Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern für eine Reduzierung der Gesamtfahrzeiten auf der Bahnverbindung Stettin–Lübeck einzusetzen. Für Ende März stand auch in der Stadtvertretung der kreisfreien Stadt Neubrandenburg ein entsprechendes Positionspapier zur Entwicklung der Strecke auf der Tagesordnung. PRO BAHN sieht sich damit in seiner bisherigen Haltung bestätigt, dass sich an den Fahrzeiten dringend etwas ändern müsse, wenn es in Zukunft bei sinkenden Bevölkerungszahlen zu keiner Kürzung des derzeitigen



gen Angebots kommen soll. Bis auf den Abschnitt Pasewalk–Stettin (Zweistundentakt) bestehen stündliche Fahrmöglichkeiten zwischen Pasewalk und Lübeck.

Die Zeit zum Handeln drängt: Das Land Mecklenburg-Vorpommern schreibt die Zugleistungen Stettin–Lübeck noch in der ersten Jahreshälfte 2010 europaweit aus. Daher enthalten die Kreistagsbeschlüsse auch die Formulierung, dass sich die Landräte dafür einsetzen sollen, dass die Ausschreibung „inhaltlich um eine Passage ergänzt wird, die es ermöglicht, dass die weiteren Modernisierungs- und Sanierungsarbeiten an der Strecke auch nach Betriebsaufnahme Anpassungen des Fahrplanes (Option) zum Zwecke kürzerer Reisezeiten ermöglichen“.

Für die geforderten Reisezeitverkürzungen müssen lediglich Maßnahmen, die ohnehin anstehen, zügiger umgesetzt werden. Ein Großteil der Strecke, u. a. Pasewalk–Neubrandenburg, ist bereits weitgehend saniert worden. Jedoch kommen die sanierten Abschnitte bis heute keiner Fahrzeitreduzierung zugute. Überwiegend begrenzt die Signaltechnik, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspricht, die fahrbaren Geschwindigkeiten. Und die bisherigen Vorgaben im ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern begrenzen sie planerisch. Es ist daher besonders wichtig, die Ziele im künftigen ÖPNV-Landesplan festzuschreiben und bereits bei der zeitnah anstehenden Ausschreibung der Zugleistungen zu berücksichtigen. Sollte über dieses Ziel Einigung zwischen der Landesregierung und dem Streckennetzbetreiber DB Netz AG erreicht werden, könnte die Strecke Stettin–Lübeck dann mit einer Stunde Fahrzeiterparnis zurückgelegt werden.

Anfang Februar unternahm Volker Schlotmann, Verkehrsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, einen Praxistest mit der Bahn quer durchs Land von Schönberg bei Lübeck über Pasewalk nach Eggesin und zurück, um sich ein Bild vom Bahnverkehr im Land und auf dieser Strecke zu machen.

Neben zahlreichen Vertretern der Presse, Verkehrsunternehmen und dem Allgemeinen Behindertenverband war auch PRO BAHN dabei. Während der Fahrt gab es Gelegenheit, sich über viele Wünsche und Forderungen der Fahrgäste auszutauschen. Eine Forderung hat sich beim Praxistest aber auf jeden Fall bestätigt: „Lübeck–Stettin in unter vier Stunden, da müssen wir hin!“, war vom Minister gegenüber der anwesenden Presse nicht zu überhören. Eine bessere Gesprächsgrundlage dürfte damit auch den Landräten kaum geboten sein.

Mit diesem Ziel bietet es sich mittelfristig an, den integralen Taktfahrplan im Land weiter zu optimieren, wodurch sich auch die Fahrzeiten von Stralsund und Rostock nach Lübeck um gut 30 Minuten verkürzen und gleichzeitig wieder ein überwiegend stündliches Fahrtenangebot auf dieser Relation zurückkehren könnte.

Neben der Ankündigung, sich für kürzere Fahrzeiten einsetzen zu wollen, zeigte der Minister während seiner kaum mehr als einjährigen Amtszeit bereits weiteres Engagement, etwa in der Vereinbarung mit der Deutschen Bahn zum vorzeitigen Umbau des Bahnhofs Warnemünde. Anlässlich der Bahnfahrt gab es somit Grund genug, Verkehrsminister Schlotmann mit dem PRO BAHN-Fahrgastsonderpreis 2010 für dieses Engagement auszuzeichnen. Dr. Hauke Juranek überreichte die Urkunde und erklärte u. a. in einer gemeinsamen Presseerklärung: „Bereits einige Erfolge konnten Sie schon verkünden wie vorgezogene dringend notwendige Baumaßnahmen und tarifliche Absicherungen für Bahnbeschäftigte bei Ausschreibungen.“ Verkehrsminister Schlotmann sagte: „Ich freue mich sehr über den Preis und das damit verbundene Lob. PRO BAHN ist kein bequemer Verband, unterstützt uns aber immer wieder mit guten Ideen und konstruktiver Kritik. Dafür bin ich dankbar. Wir sind zwar nicht immer einer Meinung. Aber uns verbindet das Ziel, den Schienenverkehr im Land so attraktiv wie möglich zu gestalten.“

Fahrplan im Vergleich

Fahrplanjahr Zug-Nr.		1939 D 1	2010 RE 5307
Hamburg Hbf	ab	6.54	7.10
Lübeck Hbf	an	7.48	7.51*
	ab	7.53	8.02
Lübeck St Jürgen	ab		8.08
Herrnburg	ab		8.12
Lüdersdorf (Meckl)	ab		8.17
Schönberg (Meckl)	ab	8.11	8.23
Grieben (Meckl)	ab		8.31
Grevesmühlen	ab	8.27	8.37
Plüschow	ab		8.42
Bobitz	ab		8.48
Bad Kleinen	an	8.45	8.55
	ab	8.48	9.04
Ventschow	ab		9.11
Blankenberg(Meckl)	ab		9.18
Bützow	an	9.17	9.33
	ab	9.19	9.34
Güstrow	an	9.31	9.43
	ab	9.34	9.58
Priemerburg	ab		10.02
Lalendorf	ab		10.10
Neu Wokern	ab		10.17
Teterow	ab		10.23
Malchin	ab		10.34
Reuterstadt Stavenhagen	ab		10:43
Kleeth	ab		10:54
Neubrandenburg	an	10.41	11.08
	ab	10.44	11.12
Sponholz	an		11.19
	ab		11.24
Neetzka	ab		11.32
Oertzenhof	ab		11.36
Strasburg(Uckerm)	ab	11.13	11.46
Blumenhagen	ab		11.52
Pasewalk	an	11.28	12.00
	ab	11.31	12.01
Pasewalk Ost	ab		12.04
Zerrenthin	ab		12.09
Löcknitz	ab		12.17
Grambow	ab		12.25
Szczecin Gumience	an		12.34
	ab		12.40
Szczecin Główny	an	12.04	12.45

* Lübeck Hbf umsteigen