

Portal der Woiwodschaft Lubuskie



Gemeinsame Eisenbahn in Polen und Deutschland - es ist möglich!

Zusammenfassung des Projekts RailBLu



Kategorie - Verkehr und Infrastruktur

Veröffentlichungsdatum – 14. April 2023 12:58 Uhr

- Wir sind an der Vertiefung der Zusammenarbeit interessiert und engagieren uns für den Prozess der Intensivierung der Verbindungen im Grenzgebiet – betont Marcin Jabłoński, Vorstandsmitglied der Woiwodschaft Lubuskie.

Ziel des RailBLu-Projekts war es, die Erreichbarkeit der Verkehrsanbindungen zwischen der Woiwodschaft Lubuskie und dem östlichen Teil Brandenburgs zu verbessern. Die Initiative wurde im Rahmen **des INTERREG-Kooperationsprogramms** durchgeführt.

Es waren drei Partner beteiligt: **das Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie, das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg**. Am Freitag, den 14. April 2023, trafen sich die Vertreter*innen der Partner zur Abschlusskonferenz des Projekts im Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie.

Wir stehen für die Entwicklung der Eisenbahn ein und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Die Teilnehmer*innen wurden von **Marcin Jabłoński, Vorstandsmitglied der Woiwodschaft Lubuskie**, begrüßt: - Wir sind sehr froh, dass das Projekt, an das wir große Erwartungen knüpfen, nach mehr als zwei Jahren den Zeitpunkt erreicht hat, an dem wir Informationen über seine Umsetzung hören können. Ich hoffe, dass wir heute viele interessante Anregungen von den Experten hören werden. Wir werden erfahren, wie die Diagnose der Situation ist, mit der wir es zu tun haben und werden die Probleme kennenlernen, die verbessert werden müssen.. Wir sind sehr an einer Vertiefung der Zusammenarbeit mit unseren deutschen Partnern interessiert und setzen uns für eine Intensivierung der Verbindungen im deutsch-polnischen Grenzgebiet ein.

Marcin Jablonski erzählte auch von seinen Erfahrungen aus dem Eisenbahngipfel in Potsdam. - Mein persönliches Gefühl war, dass zum ersten Mal eine solche optimistische Stimmung herrschte. Ich beziehe mich hier auf die Reden der Vertreter*innen der polnischen und der deutschen Regierung, die einhellig betonten, dass sie sich bewusst sind, wie groß die Bedeutung der Eisenbahnverbindungen im deutsch-polnischen Grenzgebiet ist. Ich glaube, dass unsere Aktivitäten der Selbstverwaltung der Woiwodschaft, aber auch die Institutionen, mit denen wir dieses Projekt umgesetzt haben, weitreichende Unterstützung von der Bundes- und polnischen Regierung kriegen.

Inzwischen können wir tun, was in unserer Hand liegt - wir können den Bewohner*innen unserer Region helfen, die auf bessere Verbindungen im deutsch-polnischen Grenzgebiet warten. Ich bin froh, dass die ersten Schritte bereits unternommen worden sind - fügte das Vorstandsmitglied der Woiwodschaft Lubuskie hinzu.

Das Projekt RailBLu ist eine gute Prognose für die Zukunft

Hartwig Rolf vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg betonte, dass das Projekt RailBLu die Verflechtung zwischen den Grenzregionen stärken soll. - Wir haben jetzt die einmalige Chance, mit

Mitteln der Strukturstärkung die Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und der Woiwodschaft Lubuskie zu intensivieren. Ich bin sicher, dass wir, auch wenn die Projekte noch lange in der Planungsphase sind, bald Ergebnisse präsentieren können. Wir sind bereits einen Schritt weiter. Darüber bin ich sehr froh. Ich bin auch der Meinung, dass wir eine positive Einstellung hören.

Thomas Dill, Vertreter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg räumte ein, dass die Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit der Woiwodschaft Lubuskie nicht einfach war, da es mit der Zeit der COVID-19-Pandemie zusammenfiel: - Wir gerieten in eine Phase der Pandemie, die wir aber überwinden konnten. Aus der Krise erwuchs eine Chance. Wir sind in dieser Zeit sehr stark mit der Woiwodschaft Lubuskie zusammengewachsen - das ist auch der Wert des Projekts. Ich möchte mich bei den Damen und Herren des Teams von Herrn Piotr Tykwiński bedanken. Auch ich freue ich mich über die Ergebnisse des Projekts. Wir haben eine Basis für die weitere Zusammenarbeit und werden sicherlich auch in Zukunft Ideen mit der Region Lubuskie umsetzen - versicherte Thomas Dill.

Von der Idee zur Umsetzung - wie sah das bei RailBLu aus?

- Die Geschichte des Projektes RailBLu geht auf das Jahr 2018 oder sogar 2017 zurück, als wir mit den ersten Treffen und Diskussionen zu diesem Thema begannen - erklärte **Arkadiusz Mieczyski, stellvertretender Direktor des Departments für Infrastruktur und Verkehr im Marschallamt**. Die Durchführung war für 2020 geplant, aber natürlich geschah etwas in der Welt, dass wir alle in Bezug auf die Gesundheit zu spüren bekamen. Die intensivste Arbeit an dem Projekt fand von 2021 bis Ende 2022 statt, mit der Aussicht auf eine Verlängerung bis Ende April 2023. Wir haben diese Verlängerung vorgenommen, um alle geplanten Phasen des Projekts abschließen zu können - so A. Mieczyski.

Die polnischen und deutschen Projektpartner bildeten fünf Arbeitsgruppen. - Die erste Arbeitsgruppe befasste sich mit der Entwicklungskonzeption, d.h. mit der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen. Eine weitere Gruppe sind Bus-Shuttelverkehre, welche die Einführung einer pilothaften Beförderung der Einwohner*innen zum Bahnhof beinhalteten. Eine weitere pilothafte Maßnahme betraf die Ausweitung der Fahrschein-Vertriebskanäle – dabei ging es um die Beseitigung von Hindernissen für den Kauf von grenzüberschreitenden Fahrkarten. Und natürlich das Projektmanagement: Die Kolleg*innen waren für die finanzielle Steuerung zuständig. Es gab auch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt und seine Ergebnisse - zählte der stellvertretende Direktor des Departments für Infrastruktur und Verkehr, A. Mieczyski, auf.

Pilothafter Transport zu den Bahnhöfen

Busse brachten die Fahrgäste zum Bahnhof in zwei Orten: Krosno Odrzańskie und Golzow. Dies ist auf den Lageplan der beiden Ortschaften zurückzuführen - der Bahnhof liegt in beträchtlicher Entfernung vom Zentrum. Busse erreichten auch den Bahnhof in Radnica. - Radnica ist ein Ort, das 13 Kilometer vom Zentrum von Krosno Odrzańskie entfernt ist und an der Eisenbahnlinie 273 liegt. Dieser Bahnhof wird von 10 Regio-Zugpaaren bedient, von denen 3 grenzüberschreitende Züge sind - erklärt A. Mieczyski.

- Wir haben uns für eine Verlängerung den Shuttleverkehren entschieden, da wir bei dem Projekt Einsparungen erzielen konnten und uns aufgefallen ist, dass die erste Pilotphase möglicherweise nicht die richtigen Bedürfnisse der Fahrgäste widerspiegelte, weil in dieser Zeit auch noch covid-bedingte Einschränkungen in Bezug auf Bildung oder Arbeitsbetriebe galten - fügte Arkadiusz Mieczyski hinzu.

Insgesamt legten die Busse 180.000 Fahrzeugkilometer zurück - die meisten in der ersten Phase des Pilotprojekts, vom 28. März bis 27. September 2022. Im Durchschnitt hielten sie während des Pilotprojekts an neun Haltestellen. Eine große Gruppe von Fahrgästen waren Menschen im Rentenalter und Schüler*innen.

Frank Schütz, Bürgermeister von Golzow, fügte hinzu, dass in dem Ort Bauarbeiten an der Bahnlinie durchgeführt wurden, die den Betrieb des Shuttleverkehrs verkürzten. Trotzdem wurde das Projekt von den Einwohner*innen sehr positiv aufgenommen.

Was kommt nach RailBLU? Ideen für die Entwicklung von Bahnverbindungen

Die Vision für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen wurde von **Max Göthel, Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg**, vorgestellt. Erstens: Wir brauchten Daten, um uns eine Meinung über die Situation des grenzüberschreitenden Verkehrs zu bilden. Bisher hatten wir sie nicht, weil wir kein gemeinsames Verkehrsmodell hatten. Aus den Prognosedaten wissen wir, dass die Zahl der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Regionalverkehr um 5.500 zusätzliche Fahrgäste auf den vier Korridoren gestiegen ist. Die Relation Berlin – Gorzów Wielkopolski wird allein im internationalen Verkehr um fast 1.000 Reisende bis 2030 wachsen, wenn wir die geplanten zusätzlichen Fahrtenangebote umsetzen. Von diesen zusätzlichen Angeboten profitieren auch Fahrgäste innerhalb von Lubuskie oder Brandenburg, wobei diese in der Prognose noch unberücksichtigt sind.

– Wir hatten die Vision, einen Verkehr zu schaffen, der für Reisende leicht zu verstehen ist. Wir haben uns zunächst angeschaut, wie viele Menschen im grenzüberschreitenden Verkehr über alle Verkehrsträger hinweg unterwegs sind und dies dann auf den Bahnverkehr zu übertragen. Wir haben auch Direktverbindungen geprüft. Wir konzentrieren uns auf den Ausbau des Regionalverkehrs. Unser Projekt sieht vor, einen Knotenpunkt in Rzepin zu schaffen, sodass alle Regionalzüge, die

4

Projektpartner:

dort zusammenkommen, Anschlüsse aneinander haben - erklärte ein Vertreter des Ministeriums.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden fünf Verkehrskorridore analysiert:

- Korridor Nr. 1: Berlin Ostkreuz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż,
- Korridor Nr. 2: Berlin Hbf – Frankfurt(Oder) – Rzepin – Zielona Góra Gł.,
- Korridor Nr. 3: Cottbus Hbf – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra Gł.,
- Korridor Nr. 4: Zielona Góra Gł. – Zbąszynek – Gorzów Wlkp.,
- Korridor Nr. 5: Cottbus Hbf – Tuplice – Żary – Żagań.

Das brandenburgische Ministerium geht davon aus, dass die höchste Nachfragesteigerung bis 2030 (2.800 Fahrgäste) auf der Strecke Berlin - Zielona Góra über Frankfurt (Oder) zu verzeichnen sein wird. Die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Guben - Gubin wird dagegen auf 800 steigen. - Das ist für uns ein sehr wichtiges Kriterium - betonte Max Göthel. Solche Ergebnisse können durch die Bereitstellung von stündlichen Zügen mit angemessener Geschwindigkeit - und den damit verbundenen Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur - erreicht werden.

- Wir hoffen, dass damit die Ausweitung des Angebots ermöglicht sein wird. Der Kern des Projekts ist wichtig - wir wollen dies in Zusammenarbeit mit unserem polnischen Partner, dem Marschallamt, tun. Wir sind eine enge Zusammenarbeit eingegangen, damit wir in Zukunft das bestmögliche Fahrplanangebot realisieren können. Das ist der Gewinn aus unserem RailBLU-Projekt. Auf dessen Grundlage können wir in Zukunft vieles besser realisieren - fasste der Vertreter des brandenburgischen Infrastrukturministeriums abschließend zusammen.

- Ich postuliere, dass wir versuchen, unsere gemeinsamen Überlegungen zu nutzen und sie an die Vertreter*innen beider Regierungen weiterzugeben. Vielleicht werden die Vorteile, die wir aufzeigen konnten, die Entscheidungen über künftige Infrastrukturinvestitionen erleichtern - stellte M. Jabłoński fest.

Unterschiedliche Barcodes in Polen, unterschiedliche in Deutschland. Wir brauchen ein Fahrkarten-Vertriebssystem

Jens Burghardt von der Abteilung Tarif und Vertrieb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg sprach über die Vereinheitlichung des Fahrscheinverkaufssystems in Polen und Deutschland: - Wir haben Papierfahrkarten, auch erhältlich in Fahrkartenautomaten. Sowohl der VBB als auch POLREGIO geben diese Fahrscheine aus. Wenn wir über den digitalen Vertrieb sprechen, müssen wir uns damit befassen, die Fahrkarten auf beiden Seiten der Grenze kontrollierbar zu machen - in Deutschland haben wir das VDV-System, in Polen 2D-Barcodes. Der VDV-Barcode bietet die besten Kontrollstandards in Deutschland und sichert sie zu 100 Prozent ab. Für den internationalen Schienenverkehr wird der UIC-Code verwendet.

- Die Analyse hat ergeben, dass eine Vereinheitlichung des Fahrscheinvertriebs nur mit dem UIC-Code möglich ist. Wir haben die Möglichkeit untersucht, andere Codes zu verwenden, aber das ist für die andere Seite schwer realisierbar. Wir haben die Pilotphase für die Strecken Berlin - Gorzów Wlkp. und Berlin - Zielona Góra über die App DB Navigator, in der Sie Fahrkarten kaufen können. Die Tickets können also auch über das Smartphone gekauft werden. Ein großer Teil der Tickets wurde bereits digital gekauft – so Jens Burghardt.

- Wir arbeiten an der weiteren Entwicklung der Ticketkontrollen und -verifizierung sowie an der Einführung eines UIC-Barcodes in Polen. Es finden intensive Gespräche statt. Wir versuchen, diese Umsetzung voranzutreiben - fügte der Experte des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg hinzu.

Herausforderungen für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs

Die Sitzung endete mit einer Debatte über den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. **Der Direktor des Departments für Infrastruktur und Verkehr im Marschallamt, Sławomir Kotylak**, betonte die Notwendigkeit der Zusammenarbeit und appellierte an die Regierungen von Polen und Deutschland. - Im Wissen um die Vorteile des Schienenverkehrs glauben wir, dass wir die Hindernisse überwinden können. Wenn es außerhalb unseres Bereichs Hindernisse gibt, weil zum Beispiel die Regierung dafür zuständig ist, wie können wir dann Einfluss auf die Maßnahmen in diesem Bereich nehmen. Mein Ziel ist es, an alle Personen und Institutionen zu appellieren, die mit Bahnverbindungen und der Organisation des Verkehrs zu tun haben - sagte S. Kotylak.

Arkadiusz Mieczyski, stellvertretender Direktor des Departments für Infrastruktur und Verkehr: - Wir müssen jedoch darauf hinweisen, dass es gewisse Schwierigkeiten bei der Verwirklichung der Vision gibt, die wir uns im Rahmen des Projektes gesetzt haben. Dies sind Fragen im Zusammenhang mit dem Bedarf an Investitionen in die Infrastruktur. Wir haben die Linie 358 auf dem Abschnitt Zielona Góra-Guben erwähnt. Wir sind sehr daran interessiert, dass diese Strecke für die Streckengeschwindigkeit von mindestens 120 Stundenkilometer ausgelegt wird. Wir sprechen auch immer wieder über den Ausbau der Linie 203 (Ostbahn). Auf der deutschen Seite gibt es wahrscheinlich ähnliche Probleme - die Verkehrsinfrastruktur lässt noch viel zu wünschen übrig. Das müssen wir anstreben. Es ist eine unserer grundlegenden Ziele und Aufgaben, um die Traumkommunikation zwischen den beiden Ländern zu erreichen.

Frank Schütz, Bürgermeister von Golzow, schlug der polnischen Seite vor, im Rahmen der Ostbahn-Gruppe zu kooperieren: - Ich lade die polnische Seite ein, uns zu unterstützen, zu kooperieren im Rahmen der Initiative. Wir haben bereits einen großen Erfolg erzielt: Die Ostbahn ist in die europäische Debatte eingetreten und wird als europäische Strecke betrachtet. Die Eisenbahn wird attraktiv sein, wenn wir einen einfachen Zugang zu Bahnverbindungen haben. Der Fahrgast will Mobilität, er

will nur sein Handy nehmen und eine Fahrkarte kaufen. Wir haben bereits zweisprachige Ansagen in den Zügen. Die Bahnlinie ist das verbindende Element und wir müssen es weiter ausbauen, uns einander zuwenden. Vielleicht sollte eine solche RailBLu-Konferenz ein regelmäßiges Instrument zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität sein.

Hartwig Rolf, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: - Ich schließe mich den Ausführungen meiner Vorredner an. Es gibt durchaus ein Potenzial, die Fahrgäste für Nutzung der grenzüberschreitenden Verbindungen zu ermuntern. Voraussetzung ist, dass wir einen regelmäßigen Taktfahrplan und eine einfache Möglichkeit des Ticketkaufs bieten. Wir haben ein Infrastrukturproblem - wir sind in dieser Hinsicht sehr bescheiden, wir haben nur wenige elektrifizierte Abschnitte. Cottbus - Forst und Guben - Guben sind nicht-elektrifizierte Abschnitte. Auch bei der Verbindung Szczecin - Berlin haben wir ein Problem. Dies ist eine Voraussetzung für eine gute Kommunikation in der Zukunft.

Thomas Dill, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: - Ich freue mich, dass wir das Projekt RailBLu durchgeführt haben. Dies ist ein Zeichen dafür, wie Ideen in die Praxis umgesetzt werden können. Man muss das Potenzial, das wir grenzüberschreitend haben, nutzen, es entwickeln, es fördern. Jetzt träumen wir von einer Linie von Magdeburg nach Zielona Góra, damit wir zum Beispiel zum Weinfest kommen können. Es gibt auch viele andere Dinge, deshalb müssen wir intensiv am Marketing arbeiten.

Auch die Vertreter*innen des Verkehrsverbundes Lausitz haben sich für das Projekt RailBLu bedankt. Sie erwarten auch die Ausweitung der Bahnverbindungen in der Zukunft und hoffen auf weitere Gespräche zu diesem Thema.

Slawomir Kotylak erklärte, die Woiwodschaft Lubuskie sei zur Zusammenarbeit bereit. Seiner Ansicht nach ist das Schlüsselement die Beantwortung der Frage, in welche Technologie die Regionen einsteigen wollen. Die Europäische Kommission schreibt die Anschaffung eines bestimmten Typs von Schienenbussen vor. Für heute gibt es nur eine Option - Wasserstofffahrzeuge. - Das ist die Frage, auf die keine der beiden Seiten eine Antwort hat: Entscheiden wir uns für Wasserstofffahrzeuge oder nutzen wir in den nächsten 30 Jahren weiterhin elektrische Triebwagen. Wenn ich Druck auf die Regierung in Warschau ausüben möchte, muss ich mein Betriebsmodell vorstellen. Das RailBLu-Projekt ist meiner Meinung nach einer der Schritte, mit denen wir sagen können, dass wir gute Arbeit geleistet haben - erklärte S. Kotylak.

Direktor Slawomir Kotylak fügte hinzu, dass auch auf ein zweisprachiges Fahrgastinformationssystem geachtet werden sollte - Ansagen, die sowohl für Polen als auch für Deutsche verständlich sind. Er brachte auch seine Bereitschaft zum Ausdruck, das grenzüberschreitende Eisenbahnprojekt fortzusetzen.