

Arvid Kämmerer
I.NV-O

Die Eisenbahnbrücke bei Frankfurt an der Oder

Einführung zum Chartvortrag

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

das Thema verspricht ein wenig Historie, aber natürlich auch den Blick auf das heute und morgen!

Wenn eine Brücke Geschichten erzählen könnte, wäre es sicher auch die Eisenbahnbrücke bei Frankfurt an der Oder, die hier den historisch so bedeutsamen Fluß überquert und letztlich auch Bestandteil der Bahnmagistrale Moskau - Paris ist.

Die direkte Verbindung in Ost - West Richtung, noch dazu zweigleisig und elektrisch, hatte schon immer eine herausragende Bedeutung.

→2

Elemente der Brückenpfeiler stammen aus den 70'ziger Jahren des 19. Jahrhunderts (um 1870). Ein Neuaufbau nach der Kriegszerstörung von Pfeilern und Überbauten begann im Winter 1946/47 bei Temperaturen teilweise bis zu - 22°C und endete 1952/53 mit einem neuen zweigleisigen Stahlüberbau.

Im Jahr 1987/88 veränderte sich die Silhouette der Brücke durch die Elektrifizierung des Abschnittes Rzepin - Bahnhof Frankfurt Oderbrücke mit dem 3000 V Gleichstromsystem der PKP.

Die weiteren 7 Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen sind eingleisig und nicht elektrifiziert, so dass auch hieraus der verkehrliche Schwerpunkt abzuleiten ist.

→3

Nach Öffnung der Europäischen Union nach Osten haben auch die Bahnverkehrsströme in diese Richtung eine ganz neue Bedeutung bekommen.

Deutschland und Polen sind sich einig: Wir brauchen „freie Schienen“ in einem „freien Europa“. Dazu müssen wir, aber gerade an den Brücken, die Oder und Neiße überqueren, etwas tun! Ziel der deutschen und der polnischen Bahnpolitik ist es, die Flußbrücken zu erhalten, bzw. zu erneuern.

Die Oderbrücke ist fast erneuert und der Übergang Frankfurt(Oder) - Rzepin wird von einem Nadelöhr zu einem leistungsfähigen Bestandteil der Ost - West - Magistrale entwickelt.

Gleich danach soll auch der Übergang Horka - Wegliniec über die Neiße erneuert werden, verbunden mit dem zweigleisigen, elektrischen Ausbau der Strecke Hoyerswerda - Horka - Wegliniec und dem Einbau moderner Sicherungstechnik.

Die moderne Technik hat sich in diesem Jahr auch im Stellwerksbereich weiter durchgesetzt. Neben der Strecke Angermünde - Szczecin wird auch der Bahnhof Frankfurt Oderbrücke aus einem elektronischen Stellwerk gesteuert.

Aber zurück zur Oderbrücke.

Die Brücke selbst wurde in den letzten Jahren durch die verminderte Geschwindigkeit und die nur eingleisige Befahrbarkeit zu einem Nadelöhr, was nunmehr beseitigt wird. Ein Nadelöhr war aber in den letzten Jahren immer mehr die Grenze selbst, mit komplizierten Abfertungsverfahren auf kommerzieller- und technischer Seite. Bis zu 100 deutsche und polnische Beschäftigte waren hierzu auf dem Grenzbahnhof Oderbrücke tätig.

Heute muss der Weg zu einer wesentlich vereinfachten Technologie an den Bahngrenzen konsequent besritten werden;

- Berücksichtigung des Wegfalls der Zollgrenzen
- Realisierung durchgehender bahntechnischer Abfertungsverfahren der EVU
- durchgehende Bespannungen
- abgestimmte, interoperable wagentechnische Verfahren
- harmonisierter Datenaustausch zwischen den EVU und den Betreibern der Schienenwege sowie untereinander
- vereinfachte, DV- gestützte Datenverarbeitungsverfahren in der Fahrplanbearbeitung, insbesondere im Sonderzug-(Gelegenheits-) und Baufahrplan
- flüssige, operative Betriebs-(Dispatching-)verfahren.

Dies gilt für alle Übergänge, für die Oderbrücke natürlich als Hauptübergang besonders.

Nach der positiven politischen Entwicklung der letzten Monate gibt es wieder verstärkt Kontakte zwischen den regionalen Behörden, Interessengemeinschaften, den Industrie- und Handelskammern und

anderen Gremien und Gemeinschaften. Auch hier ist das Interesse am Neubau der Oderbrücke groß, auch an den geschichtlichen Dingen.

→ 4

Legendäre Züge, wie der Ost - West Express Moskau - Warschau - Berlin - Paris haben jahrzehntelang diese Brücke überquert, also auch Züge, die Ost und West wirklich buchstäblich verbunden haben, auch durch den eisernen Vorhang.

→ 5

Ab 1946 bis in die 50'ziger Jahre hat die Oderbrücke viele Züge der sogenannten „Kolonne“ gesehen, die Reparationsleistungen aus der sowjetischen Besatzungszone in die UdSSR fuhren. Kurzzeitig wurden die Gleise über die Oderbrücke auch mit sowjetischer Breitspur betrieben.

Fast 50 Jahre prägten auch sowjetische Militärgüter- und Reisezüge das Bild der Oderbrücke. „Gardinenzüge“ hießen sie im Volksmund. Von Moskau rollten diese Züge, gebildet aus russischen Breitspurwagen (später gebaut übrigens im Waggonbau Ammendorf bei Halle an der Saale) nach Berlin und in die russische Garnisonshauptstadt Wünsdorf, anfangs mit „blauen Spezial Loks“ der Baureihe 01.

Aber auch nach Cottbus – Dresden, Lychen - Neustrelitz – Schwerin, Brandenburg – Magdeburg, Jüterbog – Halle – Erfurt, quasi Garnisonsflächendeckend verkehrten diese Züge.

→ 6

Der Güterverkehr spielte auch auf der Oderbrücke immer eine herausragende Rolle, er rollte und ... rollte, aber er stand eben auch viel und lange! Als die letzte Dampflok auf der Oderbrücke im Einsatz war (1986) waren im Güterverkehr 30 Trassen im Ex- und Import zu fahren. Das waren überwiegend Güter aus der DDR in die UdSSR, vor allem mit Fahrzeugen/Landmaschinen, aber z.B. auch mit Möbeln. Über die Oderbrücke fuhren immer mehr kaufmännische Güter, Massengüter auch im bilateralen Verkehr mit Polen fuhren mehr über Horka.

Heute fahren wir bis zu 70 Güterzüge am Tag über die Brücke – dann muss es aber gut laufen.

Mit diesem Brückenneubau werden Zeichen gesetzt – und das in mehrfacher Hinsicht:

- eine neue Brücke – im neuen, zusammenwachsenden Europa, welche das Ende der alten Brücke mit der verkehrlichen und politischen Trennung Deutschlands und Polens symbolisiert;
- der Öffnung/Beschleunigung der Verkehrsströme West – Ost und zwar „frei – fließend!“;

- das Näherrücken der Menschen – auch über Sprachbarrieren hinweg;
- die Erschließung eines gewaltigen Wirtschaftsraumes innerhalb der EU und weiter nach Osten (wie auch der erste Containerzug Peking – Hamburg gezeigt hat);

und letztlich besonders auch Zeichen in der Ingenieurkunst der Brückenbauer, die dieses recht große, markante Bauwerk, welches so im öffentlichen Interesse steht, in knapp einem Jahr neu errichtet haben!

*

Gestatten Sie, dass ich jetzt kurz auf die letzten 1 ½ Jahre eingehe, in der nicht nur die Bauplaner der Brücke sehr viel leisten mussten, sondern auch wir Fahrplaner, das heißt die Trassenplanung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz und PKP PLK sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen musste den Gegebenheiten des Brückenbaus angepasst werden.

→ 7 bis 17

Meine Damen und Herren!

Die Oder ist heute ein verbindender Fluß in der Mitte Europas und ihre Brücken verbindende Elemente. Den Brückenbauern unsere Hochachtung und unser Dank – noch weiterhin Gutes Gelingen und allen Zügen über die neue Oderbrücke allzeit Gute Fahrt!

* * *