Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT / TEN-T Dossier Ostbahn vergelijkbaar met project Wunderline
Datum: dinsdag 4 april 2023 15:08:33
Bijlagen: Bahn - Golzow – Interessengemeinschaft dringt auf Ausbau der Ostbahn _ Wirtschaft.pdf
Die Ostbahn - IHK Ostbrandenburg.pdf
Seelower Erklärung.pdf
vorlaeufiger-bericht-studie-ostbahn-data.pdf
ETC Beratung, Planung und Software im Verkehrsmarkt.pdf

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

Op 28 maart 2023 stond in de Duitse krant de Süddeutsche Zeitung het volgende artikel: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-golzow-interessengemeinschaft-dringt-auf-ausbau-der-ostbahn-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-230328-99-120024

Dit dossier toont veel gelijkenissen met wat bij ons Dossier Wunderline heeft. Op de website van de IHK OstBrandenburg stonden een paar interessante zaken die ik u niet onthouden wil. Dit kan als vergelijkingsmateriaal gebruikt worden bij de stukken die de Provincie Groningen sinds het aannemen van de motie Groningen - Nedersaken in 2012 heeft geproduceerd. Ook met betrekking tot Prorail.

Hoop dat deze aanvullende informatie u helpt bij uw functie.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Süddeutsche Zeitung

Bahn - Golzow

Interessengemeinschaft dringt auf Ausbau der Ostbahn

28. März 2023, 14:24 Uhr | Lesezeit: 1 min

Direkt aus dem dpa-Newskanal

Golzow (dpa/bb) - Angesichts des derzeit überlasteten und teilweise gestörten Zugverkehrs Richtung Polen dringt die Interessengemeinschaft Ostbahn (Igob) auf einen zweigleisigen Ausbau der Strecke RB26. "Hier ist eine Chance verschlafen worden für eine europäische Entwicklung", sagte Geschäftsführer der Frank Schütz am Dienstag der Deutschen Presse-Agentur. Mitglieder der Interessengemeinschaft sind Kommunen, die IHKs Berlin und Ostbrandenburg, die Euroregion Viadrina und die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland. Sie kämpft seit langem für einen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin-Küstrin-Kietz.

Derzeit starten und enden Eurocity-Züge nach Posen, Warschau oder Breslau in Frankfurt/Oder. Die meisten EC-Züge fallen zwischen Berlin Hauptbahnhof und Frankfurt/Rzepin aus. Als Ersatz werden Busse eingesetzt. Hintergrund sind Bauarbeiten: Die Deutsche Bahn sperrt bis 21. April den Abschnitt zwischen Erkner und Fürstenwalde wegen der Sanierung von Gleisen und Weichen. Der RE1 nach Frankfurt entfällt zwischen Erkner und Fürstenwalde. Zudem wird auf der eingleisigen Strecke nach Küstrin gebaut.

Das Bundesverkehrsministerium lehnt es laut Interessengemeinschaft ab, das Vorhaben in die Planung zum Ausbau des Schienenverkehrs mit Polen aufzunehmen. "Wir müssen aber lernen, als Europa Richtung Osten zu schauen. Zentraleuropa ist nicht mehr am Rhein, sondern an der Oder", kritisierte Schütz. Es gehe um den Personen- und Güterverkehr.

Brandenburg und Berlin sowie die Woiwodschaft Lubuskie setzen sich für die Aufnahme der Ostbahn in das europäische Gesamtnetz TEN ein. Die Unterstützung durch den Bund fehlt bislang. Dem Landesverkehrsministerium zufolge scheiterte die Aufnahme der Ostbahn am Widerstand des Bundes. Die polnische Seite hingegen habe den Abschnitt Küstrin-Gorzow-Krzyz-Pila in das Netz aufgenommen. Auch die Landräte von Märkisch Oderland und Spree-Neiße dringen auf einen Ausbau der Strecken zwischen Deutschland und Polen.

Igob-Geschäftsführer Schütz sagte, ein Ausbau entlaste nicht nur die Linie RE1, sondern bringe auch die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Ostbahn voran. Zudem werde der Siedlungs- und Entwicklungsdruck aus dem Berliner Umland herausgenommen und der Straßenverkehr entlastet. Pendler könnten bei guter Taktung vom Auto auf die Bahn umsteigen, sagte Schütz auch mit Blick auf die Klimaziele der Bundesregierung.

Für die Deutsche Bahn gewinnt die Ostbahn als Ergänzung der Strecke Berlin-Frankfurt an Bedeutung. Die Ostbahn könne sowohl im Personenfern- als auch im Güterverkehr neue Brücken nach Polen schlagen, sagte ein Sprecher. "Deshalb genießt das Stufenkonzept zum weiteren Ausbau dieser Strecke, das wir gemeinsam mit dem VBB derzeit erstellen, bei uns hohe Priorität."

© dpa-infocom, dpa:230328-99-120024/2

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-230328-99-120024

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: Direkt aus dem dpa-Newskanal

IHK Ostbrandenburg

Nr. 4272662

Die Ostbahn

Für die Region östlich Berlins stellt die Ostbahn (Berlin-Müncheberg-Kostrzyn-Gorzów) eine wichtige Lebensader dar.

Im Dialog #MitDerIHK - Die Ostbahn

Die Schienenverbindung zwischen Berlin und Polen hat schon seit geraumer Zeit eine hohe Bedeutung für den täglichen Pendlerverkehr. Im Zuge des Wachstums der Metropole Berlin und der damit verbundenen Entwicklungen im Umland (u. a. TESLA-Ansiedlung in Grünheide) steigt diese Bedeutung stetig an. Auch die Landesplanung für die Hautstadtregion Berlin-Brandenburg wird künftig für Standorte entlang der Schienenstrecken neue Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen. Dafür müssen eine ausreichende Qualität der Infrastruktur und ein attraktives Verkehrsangebot

realisiert werden. Insofern kommt dem Ausbau der Ostbahn für die zukünftige Gestaltung der Region eine hohe Bedeutung zu.

Neben der regionalen hat die Ostbahn auch eine überregionale Bedeutung. So ist sie derzeit die am stärksten frequentierte Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Polen. Täglich pendeln Arbeitskräfte aus Polen und dem Oderland nach Berlin. Touristen aus Berlin nutzen wiederum zahlreich die Möglichkeit, eine attraktive Region kennenzulernen. Die steigenden Nutzerzahlen an allen Wochentagen belegen diese Entwicklung, ohne dass dieser Tendenz infrastrukturell oder angebotsseitig ausreichend Rechnung getragen wurde. Weiterhin wird die Bedeutung für den regionalen und überregionalen Güterverkehr (Tesla, Cemex, RailBaltica, Rollende Seidenstraße) immer wichtiger, allerdings reicht die Kapazität der Strecke nicht aus, um hier mehr Güter auf die Schiene zu bringen - bisher sind nur Tagesrandzeiten geeignet.

Wirtschaft bewegt - Ostbahn Interview mit Rainer Schinkel

Die Zwischenauswertung einer Studie (2018) erläutert den Bedarf des Ausbaus der Ostbahn. Vor allem für den angestrebten 30-Minuten-Takt zwischen Müncheberg und Berlin (ab Dezember 2022) ist die Zweigleisigkeit zwischen Hoppegarten und Mahlsdorf Grundvoraussetzung. Ebenso muss am Bahnhof Müncheberg der zweite Bahnsteig reaktiviert werden, um auf Verspätungen reagieren zu können. Bereits heute macht es die unzureichende Infrastruktur erforderlich, dass nur noch jeder zweite Zug auch bis zum Berliner Bahnhof Ostkreuz durchfahren kann.

Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen und darzustellen, wie viele Beteiligte aus der Region und darüber hinaus auf den raschen Ausbau angewiesen sind, wurde am 3. Dezember 2018 die "Seelower Erklärung" verabschiedet. Hier können interessierte Unternehmen, Kommunen und Institutionen mit Ihrem Logo ihre Unterstützung darlegen.

Interessenten schicken uns bitte ihr Logo per E-Mail. Wir veröffentlichen dann an dieser Stelle

die komplett unterzeichnete Erklärung.

Als Ergebnis der breiten Unterstützung aus der Region für die Ostbahn, die durch die Seelower Erklärung zum Ausdruck kam, haben sich die Kommunen entlang der Strecke entschlossen, die Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB) wiederzubeleben.
Ziel der IGOB ist es, durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke die Region für Anwohner und Unternehmen attraktiver zu machen, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und regionale Entwicklungen anzustoßen - immer im Bewusstsein der grenzüberschreitenden Bedeutung der Ostbahn.
Die Gemeinden zwischen Berlin und der Oder haben in ihren jeweiligen Gemeindeparlamenten die entsprechenden Beschlüsse in den Jahren 2019/2020 gefasst.
Die (neue) IGOB hat sich auf der Ostbahnkonferenz 2020 der IHK Ostbrandenburg in Küstrin-Kietz erstmals öffentlich präsentiert. Die Gründung wird am 29. September 2020 offiziell vollzogen und die IHK wird als Fördermitglied die weitere Arbeit unterstützen.

Ab Dezember 2020 wird die Strecke zwischen Kietz-Küstrin (D) und Kostrzyn (PL) voraussichtlich für zwei Jahre gesperrt; hier werden die alten Brücken über die Oder demontiert und durch einen Brückenneubau ersetzt.

Kontakt

Guido Noack

Referent Verkehr
Geschäftsbereich Wirtschaftspolitik

0335 5621-1329

E-Mail schreiben

Kontakt speichern

Weitere Informationen

- Mit Strom über den Strom
  (Nr. 5334604)

Seelower Erklärung (deutsch)
(Nr. 5057074)

Seelower Erklärung (polnisch)
(Nr. 5057078)

vorläufiger Bericht Studie Ostbahn
(Nr. 4749682)

Ostbahnstudie Zwischenergebnisse (PDF)
(Nr. 4273920)

Nr. 4272662

Wie können wir Ihnen helfen?

Unsere Anschrift:

Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg
Puschkinstraße 12 b
15236 Frankfurt (Oder)

So erreichen Sie uns:

info@ihk-ostbrandenburg.de
0335 5621-1111

© IHK Ostbrandenburg

Für die Richtigkeit der in dieser Website enthaltenen Angaben können wir trotz sorgfältiger Prüfung keine Gewähr übernehmen.

Seelower Erklärung „Zurück in die Zukunft!“

Zur Entwicklung der Ostbahn zwischen Berlin und Kostrzyn

Die Unterzeichner fordern den Ausbau der Ostbahn, da diese Schienenverbindung zwischen Berlin und Kostrzyn und weiter nach Pila einen wichtigen Beitrag zu Regionalentwicklung leistet.

Für die weitere Entwicklung der Ostbahnregion als Wohn- und Arbeitsstandort des stark wachsenden Nachbarn Berlin bedarf es eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur mit anschließender Verbesserung des Verkehrsangebotes im Schienenpersonenverkehr. Der Ausbau der Ostbahn ist eine wichtige Voraussetzung, um Güterverkehr auf der Ostbahn „abzuwickeln“ und weitere Angebote für Güterverkehrsverlagerungen auf die Schiene zu schaffen. Darüber hinaus kommt dieser Verbindung auch eine wichtige Bedeutung im grenzüberschreitenden Verkehr zu. Nur durch eine Verbesserung der Verkehrsangebote wird es gelingen, die steigende Nachfrage im grenzüberschreitenden Bereich zu decken. Bereits heute kommt der Ostbahn auch als Lebensader für Pendler beidseits der Oder eine hohe Bedeutung zu, diese nimmt in rasantem Tempo zu.

Nur durch grenzüberschreitende Mobilität kann aus dem Grenzraum ein Verflechtungsraum[1] werden. Seit über 70 Jahren ist die ehemals zweigleisige Strecke eingleisig. Die Vergangenheit ist somit zukunftsweisender als der heutige Zustand, darum müssen wir „Zurück in die Zukunft!“.

Deshalb fordern wir:

- die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen 30-Minuten-Takt Ostkreuz-Müncheberg ab dem Jahr 2022 (insbesondere die Planung und den Bau des dafür notwendigen Begegnungsabschnitts zwischen Mahlsdorf und Hoppegarten)[2].
- die Herbeiführung einer Einigung zwischen Deutschland und Polen zum grenzüberschreitenden Ausbau der Ostbahnstrecke unter Leitung des Koordinators der deutsch-polnischen Beziehungen der Bundesregierung, Herrn Dr. Dietmar Woidke, beim kommenden deutsch-polnischen Bahngipfel im Mai 2019 mit dem Ziel: Aufnahme in das TEN-T[3] Ergänzungsnetz.
- die Abstimmung zwischen DB-Netz und PKP zur abgestimmten Umsetzung der Elektrifizierung der Strecke auf deutscher und auf polnischer Seite.
- eine abgestimmte Positionierung der Länder Brandenburg und Berlin zum Ausbau der Ostbahn und Aufnahme in die Projektliste I2030 des VBB.
- die Verbesserung der SPNV-Angebote auf der gesamten Strecke zwischen Berlin und Gorzów.
- einen sofortigen Beginn der Planungen zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung.
- den stufenweisen zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke, um neben der Verbesserung der SPNV-Angebote auch ausreichend Kapazitäten für den Güterverkehr zu sichern, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Gütertransporte auf der RailBaltica und der Neuen Seidenstraße.

Seelow, den 03.12.2018

[1] gemäß deutsch-polnischem Zukunftskonzept (https://www.kooperation-ohne-grenzen.de/de/)
[2] Voraussetzung um ab Dezember 2022 eine Taktverdichtung zwischen Berlin und Müncheberg zu realisieren
[3] Transeuropäische Verkehrsnetze

Nachfolgend die Unterstützer der Seelower Erklärung „Zurück in die Zukunft!“:

agrathaer
Strategische Landnutzung

Karl - Heinz Boßan
Spedition Logistik Export Import Handel Produktion
CLIENT CONSULT
Marketingberatung
für das Verkehrsgewerbe

dispo Tf Rail GmbH
Das Eisenbahnverkehrsunternehmen

PRS
PASSENGER RAIL SERVICE

FGL Handelsgesellschaft mbH
Ein Unternehmen der AGRAVIS Raiffeisen-Gruppe

AGRAVIS

NEB
Betriebsgesellschaft
NIEDERBARNIMER EISENBAHN

PKS
LOGISTIK GMBH

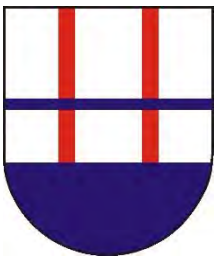
SEWOBA
Seelower Wohnungsbau-
gesellschaft

STIC
Wirtschaftsförderung
für Ostbrandenburg

Gemeinde Alt Tucheband
Ortsteil Alt Tucheband

Gemeinde Alt Tucheband
Ortsteil Hathenow

Gemeinde Alt Tucheband
Ortsteil Rathstock

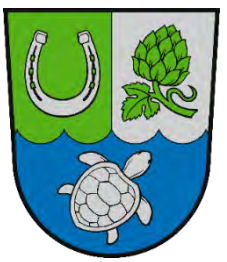


Amt Golzow

Gemeinde Golzow

Gemeinde
Gusow-Platkow

Gemeinde
Hoppegarten



Gemeinde Küstriner Vorland
Ortsteil Gorgast

Gemeinde Küstriner Vorland
Ortsteil Küstrin-Kietz

Gemeinde Küstriner Vorland
Ortsteil Manschnow

Gemeinde Neuenhagen bei Berlin

GARTENSTADT
NEUENHAGEN

Gemeinde Neuhardenberg

Gemeinde Petershagen/Eggersdorf

Gemeinde Rehfelde

Gemeinde Vierlinden

Gemeinde Zechin
Ortsteil Buschdorf

Gemeinde Zechin
Ortsteil Friedrichsaue

Gemeinde Zechin
Ortsteil Zechin

Landkreis Oder-Spree

Stadt Müncheberg

Stadt Seelow

STADT STRAUSBERG

Arbeitsgruppe "Rundlokschuppen der Ostbahn"
des Fördervereins Kamswyker Kreis e.V.

BF Bahnen

BERUFSVERBAND FÜHRUNGSKRÄFTE DEUTSCHER BAHNEN E. V.
Regionalverband Berlin-Brandenburg

Deutscher Bahnkunden-Verband
DBV

Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. (DBV)

Dorfbewegung Brandenburg e.V. - Netzwerk Lebendige Dörfer

PRO EUROPA VIADRINA

Fahrgastverband
PRO BAHN
Berlin-Brandenburg

Euroregion Pro Europa Viadrina

INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER SCHIENENPERSONENVERKEHR

jot w.d.
Die Andere aus Marzahn-Hellersdorf

LAG Märkische Seen e.V.
LOKALE AKTIONSGRUPPE

Buckower Kleinbahn

Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V.

Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Seenland Oder-Spree e.V.

zalf
Leibniz-Zentrum für **Agrarlandschaftsforschung** (ZALF) e.V.

Alternative für Deutschland | FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN MÄRKISCH-ODERLAND

CDU KREISTAGSFRAKTION MÄRKISCH-ODERLAND

CDU FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG

Mit Herz für die Heimat & Leidenschaft für die Politik

Kristy Augustin
Mitglied des Landtages Brandenburg

Dr. Christian Ehler
Mitglied des Europäischen Parlaments

Hans-Georg von der Marwitz
Mitglied des Deutschen Bundestages

Prof. Dr.-Ing. Martin Neumann
Mitglied des Deutschen Bundestages

Stand: 10.09.2019
Aktuellste Fassungen jeweils auf der Internetseite der IHK Ostbrandenburg über den Link:
ihk-obb.de/ostbahn

BERICHT

für

Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg
Puschkinstraße 12 b
15236 Frankfurt (Oder)

Berlin,
10. Dezember 2018

Ausbau und Elektrifizierung der Ostbahn Berlin – Kostrzyn nad Odrą (Küstrin) zur Direktanbindung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg nach Polen und Osteuropa

eingereicht von

ETC Gauff Mobility GmbH
Martin-Hoffmann-Str. 18
12435 Berlin

INHALT

1 AUSGANGSLAGE 5

2 PROJEKTANSATZ 7

2.1 METHODISCHER ANSATZ 7

2.2 ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR UND ZUGZAHLEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET 8

2.3 SCHLUSSFOLGERUNGEN ZU AUSBAUPERSPEKTIVEN AUF DER OSTBAHN 12

2.3.1 Entwicklungsperspektiven 12

2.3.2 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes 12

3 INFRASTRUKTURAUSBAU BERLIN – KOSTRZYN 13

3.1 AUSBAUSTUFEN 13

3.2 STUFE 0: FAHRPLAN 2018/2019 14

3.3 STUFE 1A: HALBSTUNDENTAKT BERLIN – MÜNCHEBERG OHNE GÜTERVERKEHR IN HVZ 15

3.4 STUFE 1B: HALBSTUNDENTAKT BERLIN – MÜNCHEBERG MIT GÜTERVERKEHR IN HVZ 16

3.5 STUFE 2: ELEKTRIFIZIERUNG DER ÜBERWIEGEND EINGLEISIGEN STRECKE (WIE 1B) 17

3.6 STUFE 3: ZWEIGLEISIGER AUSBAU UND ELEKTRIFIZIERUNG 18

3.7 KOSTENSCHÄTZUNG 19

3.8 VORSORGEMAßNAHMEN 19

4 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK 21

5 ANLAGE 23

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Schematische Übersicht der Eisenbahnstrecke Berlin – Kostrzyn und Einbindung ins großräumige Bahnnetz 5
Abbildung 2 Integrierter Planungsansatz (Angebot und Infrastruktur) 7
Abbildung 3 Überregionale Eisenbahnstrecken im deutsch-polnischen Grenzgebiet 8
Abbildung 4 Schematischer Streckenverlauf zwischen Berlin und Kostrzyn 9
Abbildung 5 Rail Baltica als Bestandteil des TEN-T Kernnetzkorridors North Sea-Baltic 11
Abbildung 6 Mögliche Verknüpfung der Ostbahn mit der Rail Baltica 11
Abbildung 7 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) während der Verkehrszeit der RB 26 14
Abbildung 8 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) außerhalb der Verkehrszeit der RB 26 14
Abbildung 9 Bildfahrplan Stufe 1a (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg ohne Güterverkehr in der HVZ) 15
Abbildung 10 Begegnungsabschnitt Mahlsdorf (a) – Hoppegarten (Stufe 1a) 15
Abbildung 11 2. Bahnsteigkante im Bahnhof Müncheberg (Stufe 1a) 15
Abbildung 12 Bildfahrplan Stufe 1b (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg mit Güterverkehr in der HVZ) 16
Abbildung 13 Begegnungsabschnitt Herrensee – Rehfelde – Müncheberg mit Blockverdichtung (Stufe 1b) 16
Abbildung 14 Elektrifizierung – Beispiel Berlin Ostkreuz (unten) – Lichtenberg (Stufe 2) 17
Abbildung 15 Elektrifizierung – Beispiel Biesdorfer Kreuz – Mahlsdorf (Stufe 2) 17
Abbildung 16 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Fredersdorf (Stufe 2) 17
Abbildung 17 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Gorgast (Stufe 2) 17
Abbildung 18 Eingleisiger Abschnitt im Bereich des Biesdorfer Kreuzes (Stufe 3) 18
Abbildung 19 Beispielhafter zweigleisiger Ausbau im Bereich Gusow (Stufe 3) 18
Abbildung 20 Beispielhafter Ausbau im Bereich Strausberg – ohne 2. Bahnsteig (Stufe 3) 18
Abbildung 21 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. Straßenbrücke Blumberger Damm) 20
Abbildung 22 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. Kreuzung mit U-Bahn-Linie 5) 20
Abbildung 23 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. 2. Bahnsteigkante Mahlsdorf) 21

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1 Kostenschätzung für den stufenweise Ausbau der Ostbahn (Preisstand 2018) 19

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
EC	EuroCity
ETCS	European Train Control System (Europäisches Zugbeeinflussungssystem)
EU	Europäische Union
HVZ	Hauptverkehrszeit
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polnische Bahnstrecken) AG
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
SENUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN-T	Transeuropean Network – Transport (Transeuropäisches Netz – Verkehr)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

ORTSNAMEN

Der Einfachheit halber sind im Bericht Ortsnamen in Polen in der Regel in polnischer Sprache angegeben. Nachfolgend sind die jeweiligen polnischen und deutschen Ortsnamen aufgelistet:

Polnisch	Deutsch
Bydgoszcz	Bromberg
Ełk	Lyck
Gdańsk	Danzig
Gdynia	Gdingen
Gorzów Wielkopolski	Landsberg (Warthe)
Kaliningrad	Königsberg
Korsze	Korschen
Kostrzyn	Küstrin
Krzyż	Kreuz
Olsztyn	Allenstein
Piła	Schneidemühl
Poznań	Posen
Rzepin	Reppen
Szczecin	Stettin
Toruń	Thorn
Warszawa	Warschau
Węgliniec	Kohlfurt

1 Ausgangslage

Die eingleisige und nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Berlin nach Kostrzyn nad Odrą (Küstrin) ist Teil der Verbindung Berlin – Gorzów Wielkopolski (Landsberg) und weiter über Krzyż (Kreuz) und Piła (Schneidemühl) nach Bydgoszcz (Bromberg). Die Einbindung der Strecke ins großräumige Eisenbahnnetz zeigt die nachfolgende Grafik:

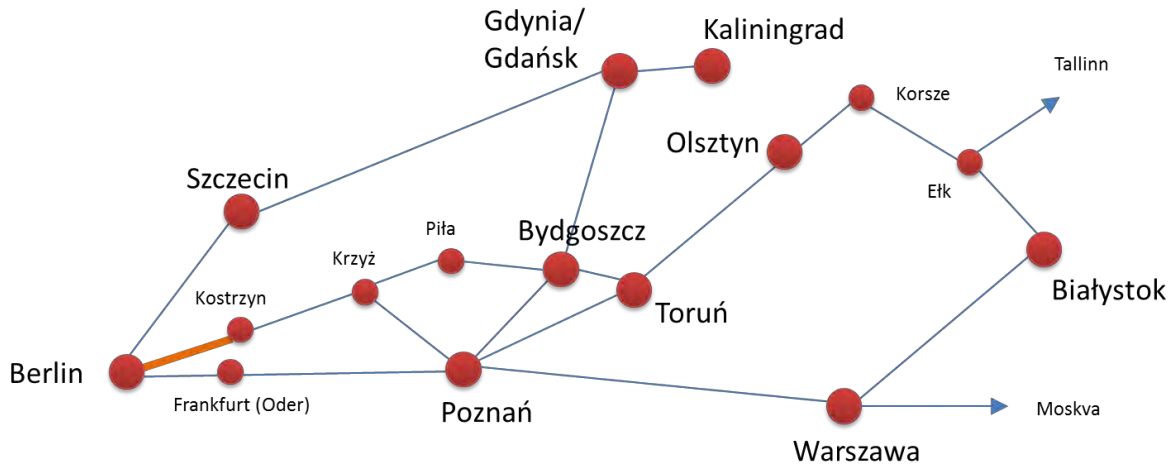


Abbildung 1 Schematische Übersicht der Eisenbahnstrecke Berlin – Kostrzyn und Einbindung ins großräumige Bahnnetz

Diese Strecke wurde im Jahr 1867 als sogenannte „Ostbahn“ eröffnet. Nach dem 2. Weltkrieg wurde eine der ehemals wichtigsten Hauptachsen des Ost-West Verkehrs zwischen Berlin und Kostrzyn überwiegend eingleisig, da eines der beiden Gleise als Reparationsleistung abgebaut wurde. Die restlichen Streckenabschnitte zwischen Kostrzyn und Bydgoszcz sind überwiegend zweigleisig, elektrifiziert ist bisher nur der Abschnitt Piła – Bydgoszcz. Insgesamt hat diese Strecke infolge veränderter Grenzziehungen und Bahnnetze nach 1945 stark an Bedeutung verloren. Die wesentlichen Ströme im Güter- und Personenverkehr verlaufen seither über andere Strecken, wobei sie sich insgesamt zwischen Deutschland und Polen sowie mit den Baltischen Staaten und den Ländern Osteuropas dynamisch entwickeln. Perspektivisch können zusätzliche aufkommensstarke Verkehrsrelationen, wie die derzeit geplante neue Normalspurstrecke Rail Baltica von Warszawa (Warschau) nach Tallinn oder die Eurasia-Schienenverbindung nach China hinzukommen. Prinzipiell kann hierbei die Ostbahn zwischen Berlin und der polnischen Grenze eine relevante Rolle spielen, auch in Ergänzung zu anderen Strecken wie über Frankfurt (Oder), die künftig absehbar an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen werden. Schon heute wird bei baubedingten Streckensperrungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) zumeist Schienenersatzverkehr und kein Umleitungsverkehr über Kostrzyn eingerichtet.

Seit einiger Zeit kann durch den zunehmenden Stadt-Umland-Verkehr in Berlin-Brandenburg und die zunehmende europäische Integration[1] eine Belebung der Nachfrage in diesem Korridor – insbesondere im Regionalverkehr – beobachtet werden, während sich auf parallelen Korridoren bereits Kapazitätsengpässe im Güter- und Personenverkehr abzeichnen.

[1] Vgl. hierzu: Vergleichende Analyse der Pendlerverflechtungen und der Arbeitsplatzverteilung in Deutschland und Polen - Grenzüberschreitende Pendleranalyse der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA (2017)

Im SPNV wird die Ostbahn bereits derzeit als Verbindung von Berlin nach Ostbrandenburg und Westpolen gut nachgefragt – mit rund 1.000 täglichen Fahrgästen ist sie die meistgenutzte Strecke im grenzüberschreitenden SPNV zwischen Deutschland und Polen. Die derzeit durch den Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) bestellten Regionalzüge, die durch die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) betrieben werden, stoßen inzwischen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenze. Viele Fahrgäste müssen über längere Abschnitte mit einem Stehplatz vorlieb nehmen; in Richtung Berlin sind in den Morgenstunden bereits ab dem Bahnhof Golzow kaum noch Sitzplätze verfügbar. Eine sehr hohe Auslastung in den Hauptverkehrszeiten weist zudem die zwischen Strausberg und Berlin parallel zur Ostbahn verkehrende S-Bahn-Linie S5 auf.

Neben den Fahrgästen aus dem Berliner Umland nutzen inzwischen viele Pendler aus Polen diese Strecke, insbesondere freitags und an den Wochenenden. Dabei ist jedoch gegenwärtig für Fahrten nach Polen, die über Kostrzyn hinausführen – bis auf ein tägliches Zugpaar in Tagesrandlage nach Gorzów – ein Umsteigen erforderlich. Ein durchgehendes, grenzüberschreitendes und schnelles Regionalverkehrs- / Fernverkehrsangebot darüber hinaus – z.B. nach Bydgoszcz oder Toruń – besteht nicht.

Aufgrund des gegenwärtigen – überwiegend eingleisigen – Ausbaustandards kann die Ostbahn jedoch keine relevanten zusätzlichen Verkehre im Personen- und Güterverkehr aufnehmen – weder zur Entlastung anderer Korridore noch zur Deckung der wachsenden Nachfrage entlang der Strecke selbst. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Strecke der Ostbahn nicht berücksichtigt, vielmehr sollen die Ausbaumaßnahmen auf die Verbindungen Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin (Reppen), Berlin – Angermünde – Szczecin (Stettin) und Horka – Węgliniec (Kohlfurt) konzentriert werden. Gleichzeitig soll der Streckenabschnitt in Polen modernisiert werden. So hat der polnische Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die PKP PLK S.A., in 2018 eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Strecke Bydgoszcz – Kostrzyn einschließlich Elektrifizierung in Auftrag gegeben[2].

Diese laufende Machbarkeitsstudie ist aber bisher in keiner Weise mit der deutschen Seite abgestimmt. So werden beispielsweis bisher die vorgesehenen Maßnahmen des Landes Brandenburg zur Taktverdichtung zwischen Berlin und Müncheberg[3] ab 12/2022 nicht berücksichtigt, ebenso die bereits ab 12/2018 realisierte Linienverlängerung bis Berlin Ostkreuz. Umgekehrt ist die mögliche Elektrifizierung des polnischen Streckenabschnitts bisher keine planerische Option in den Langfristplanungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Länder Berlin und Brandenburg. Durch eine Kombination und Abstimmung dieser Einzelmaßnahmen ist in der Summe durch die möglichen Angebotsverbesserungen mit einer weiteren Nachfragesteigerung zu rechnen. Die dem Landesnahverkehrsplan 2018 (s.o.) zu Grunde liegende Prognose geht von einer äußerst moderaten Nachfragesteigerung von 2013 bis 2030 aus. Die tatsächlichen Potenziale dürften durch die Kombination der angedachten Einzelmaßnahmen deutlich höher liegen. Hierfür wurden in der vorliegenden Studie mögliche Angebotskonzepte und hierauf ausgerichtete Ausbauszenarien entwickelt.

---

[2] PKP PLK S.A. (2018): Prace na liniach kolejowych 18, 203, na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn

[3] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (2018): Landesnahverkehrsplan 2018, S. 100

2 Projektansatz

2.1 Methodischer Ansatz

Der mittel- bis langfristige Infrastrukturbedarf wurde mit einem integrierten Planungsansatz ermittelt,

- der zunächst die Marktanforderungen sowie die verkehrlichen Potenziale im Personen- wie Güterverkehr identifiziert,
- hierfür ein entsprechendes Verkehrsangebot (Zugzahlen / Fahrplan) definiert und schließlich
- daraus die Anforderungen an die Infrastruktur und den erforderlichen Ausbau in aufeinander aufbauenden Stufen ableitet und die damit verbundenen Investitionskosten ermittelt.

Wie in der nachfolgenden Grafik dargestellt, ermöglicht eine Integration eines nachfrageorientierten Angebots in den langfristigen Planungsprozess eine optimale und bedarfsgerechte Infrastrukturplanung und –realisierung. Dieser Übergang vom traditionellen zum integrierten Ansatz wird zunehmend zum übergeordneten Planungsprinzip und bildet u.a. die Grundlage zur Einführung eines Deutschlandtakts.

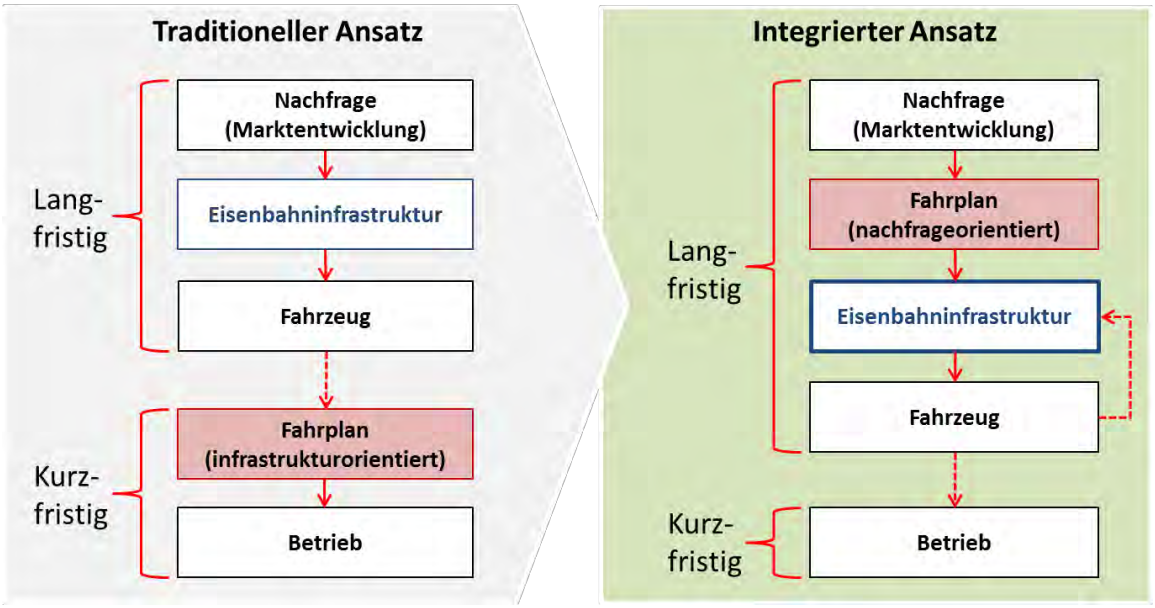


Abbildung 2 Integrierter Planungsansatz (Angebot und Infrastruktur)[4]

[4] Quelle: Schweizer Bundesamt für Verkehr

2.2 Entwicklung der Infrastruktur und Zugzahlen im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst neben der Strecke Berlin – Kostrzyn auch die weiteren überregionalen Eisenbahnstrecken im deutsch-polnischen Grenzgebiet:

Abbildung 3 Überregionale Eisenbahnstrecken im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Quelle: Eigene Darstellung)

Die meisten Strecken werden bereits ausgebaut bzw. haben zumindest eine Ausbauperspektive. So wird die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) bereits seit Mitte der 1990er Jahre – wenn auch sehr zögerlich - ausgebaut und die vollständig modernisierte Infrastruktur wird in Kürze zur Verfügung stehen. Allerdings basiert dieser Ausbau auf Verkehrsprognosen aus den 1990er Jahren, die insbesondere den stark wachsenden Stadt-Umland-Verkehr in Berlin-Brandenburg nicht ausreichend berücksichtigen. Der elektrifizierte Grenzübergang Horka – Węgliniec geht im Dezember 2018 als Bestanteil der Niederschlesischen Magistrale in Betrieb und soll in den kommenden Jahren noch mit ETCS ausgestattet werden. Hiermit steht insbesondere für den Güterverkehr eine weitere leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Deutschland und Polen zur Verfügung, die auch für den Personenverkehr in die südlichen Landesteile Polens interessante Perspektiven bietet. In diesem Zusammenhang werden auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken Cottbus – Görlitz sowie Dresden – Görlitz intensiver diskutiert, auch wenn hierfür noch keine belastbare Realisierungsperspektive besteht. Diese wiederum hat sich in den vergangenen Jahren für die Strecke Berlin – Szczecin ergeben, die nun in den kommenden Jahren durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden soll.

Für die Ostbahn, und hier insbesondere den Abschnitt Berlin – Kostrzyn, liegt jedoch, mit Ausnahme der bereits realisierten Maßnahmen zur Verlängerung der RB 26 von Berlin Lichtenberg bis Berlin Ostkreuz, keine Ausbauperspektive vor. Der Korridor ist auch nicht Bestandteil der am 04.10.2017 von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030[5]“. Diese fehlende Ausbauperspektive betrifft auch notwendige Maßnahmen, ohne die eine Angebotsausweitung, wie sie im Landesnahverkehrsplan 2018 des Landes Brandenburg ab dem Fahrplan 2022/2023 vorgesehen ist, nicht möglich sein wird. Auch für diese erste Stufe zur Angebotsverbesserung auf der Ostbahn wurde in dieser Untersuchung ein belastbares Infrastrukturkonzept entwickelt.

Bei näherer Betrachtung des Streckenabschnitts Berlin – Kostrzyn ist festzuhalten, dass mit der ab Dezember 2018 realisierten Verlängerung der RB 26 bis Berlin Ostkreuz die Strecke zwar „näher an das Berliner Stadtzentrum heranrückt“ und deutlich bessere Umsteigebeziehungen bestehen, das Stadtzentrum selbst und der Flughafen Schönefeld (künftig BER) – und somit auch wichtige überregionale Anbindungen – nur mit einem weiteren Umstieg zu erreichen sind.

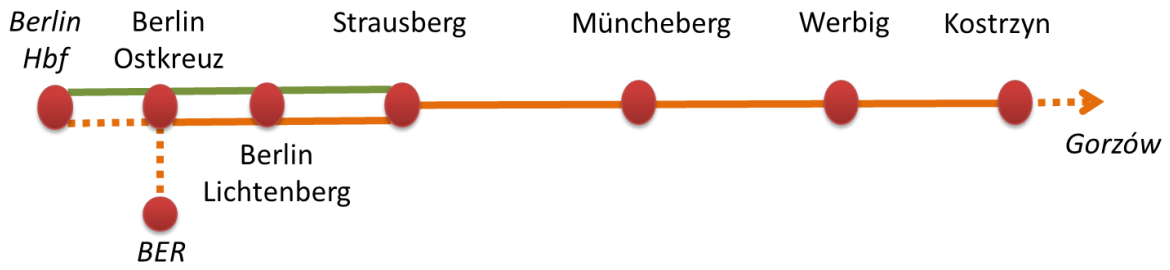


Abbildung 4 Schematischer Streckenverlauf zwischen Berlin und Kostrzyn

Zumindest perspektivisch ist eine Durchbindung der RB 26 bis Berlin Hbf und eine Verknüpfung mit westlichen Linienästen oder alternativ bis Flughafen BER zu untersuchen. Die hierfür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (Neue Verbindung zwischen der Ostbahn und der Stadtbahn) bzw. neue Fahrzeugkonzepte gehen über den Gegenstand dieser Untersuchung hinaus. Die hierfür erforderlichen Investitionen erscheinen aber mit der damit möglichen deutlich besseren überregionalen Anbindung vertretbar, insbesondere im Vergleich zu den späteren Ausbaustufen auf der Ostbahn selbst, wie sie in dieser Untersuchung entwickelt wurden.

Vergleicht man korridorübergreifend die vorliegenden regionalen, nationalen und europäischen Planwerke, fällt auf, dass hier keine kohärente und abgestimmte Grundlage für den gesamten deutsch-polnischen Grenzraum vorliegt. Die einzelnen Dokumente haben einen jeweils spezifischen Fokus und blenden exogene Faktoren oftmals aus.

[5] Siehe hierzu: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (2018): Landesnahverkehrsplan 2018, S. 104ff

Auf polnischer Seite liegt die letzte grundlegende landesweite Betrachtung des künftigen Verkehrsangebotes mit dem Masterplan für den Eisenbahnverkehr[6] rund 10 Jahre zurück. Und in der laufenden Machbarkeitsstudie für den Streckenabschnitt Bydgoszcz – Kostrzyn werden zwar zahlreiche Infrastrukturszenarien bis hin zu einem Streckenausbau für 200 km/h untersucht, das Verkehrsangebot bleibt aber gegenüber dem Status quo nach jetzigem Kenntnisstand nahezu unverändert. Die möglichen Verkehrspotenziale auf deutscher Seite und auch in den Baltischen Staaten durch den Bau der Rail Baltica bleiben somit in der Machbarkeitsstudie unberücksichtigt.

Auf deutscher Seite wurde der BVWP zuletzt 2017 mit dem Planungshorizont 2030 aktualisiert[7]. In dieser Aktualisierung wurde die geplante Einführung des Deutschland-Takts zwar bereits erwähnt, jedoch erst anschließend konkretisiert und im Oktober 2018 öffentlich vorgestellt[8]. Schon in diesen beiden unmittelbar miteinander verknüpften nationalen Planwerken bestehen deutliche Abweichungen bezüglich der prognostizierten Zugzahlen. Nimmt man dann noch die regionalen Planungen (hier insbesondere den Landesnahverkehrsplan 2018 des Landes Brandenburg und das hiermit verbundene Infrastrukturprogramm i2030) sowie europäische und globale Perspektiven hinzu, ist festzuhalten, dass nicht wirklich eine verlässliche Planungsgrundlage vorliegt, aus der sich ein zeitlich klar definierter Infrastrukturausbau der Ostbahn in ihrem überregionalen Kontext ableiten ließe. So ist auf der Ostbahn im BVWP bzw. D-Takt keinerlei Güterverkehr vorgesehen, obwohl dieser schon heute – wenn auch in geringem Umfang – besteht. Über Kostrzyn hinausgehender Personenverkehr wird ebenso nicht berücksichtigt. Zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sieht der D-Takt pro Stunde drei RE und eine EC-Trasse vor, jedoch nur eine Güterverkehrstrasse, obwohl schon heute deutlich mehr Güterzüge verkehren.

Im grenzüberschreitenden Kontext wird – neben den derzeit nur schwer einschätzbaren globalen Perspektiven der eisernen Seidenstraße – insbesondere die geplante Normalspurstrecke Rail Baltica von Warszawa nach Tallin als Bestandteil des TEN-T Kernnetzkorridors North Sea-Baltic zu einem Zuwachs der Verkehrsströme führen.

Die von den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen geplante und von der Europäischen Union maßgeblich unterstützte Rail Baltica soll als normalspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke ab 2026 die Baltischen Staaten näher an Mitteleuropa heranrücken. Hierfür ist ab der polnisch-litauischen Grenze eine Neubaustrecke vorgesehen, die weitestgehend unabhängig von den bisherigen Breitspurstrecken verlaufen soll. Auf polnischer Seite ist überwiegend ein Ausbau der bestehenden Strecken zwischen Warszawa und der polnisch-litauischen Grenze mit einzelnen Neutrassierungen vorgesehen, um kürzere Fahrzeiten zu erreichen. Die neue Strecke wird nicht nur für den Personenverkehr innerhalb der Baltischen Staaten – wo derzeit kein nennenswerter grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr besteht – völlig neue Reisezeiten ermöglichen[9]

---

[6] Ministerstwo Infrastruktury (2008): Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

[7] Siehe: https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html; abgerufen am 07.12.2018

[8] Siehe: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html; abgerufen am 07.12.2018

[9] So verkürzen sich die Reisezeiten auf vielen Relationen um die Hälfte, z.B. von Tallinn nach Riga oder Riga nach Vilnius von heute rund 4 Stunden mit dem Bus/Pkw auf künftig unter 2 Stunden mit der Bahn.

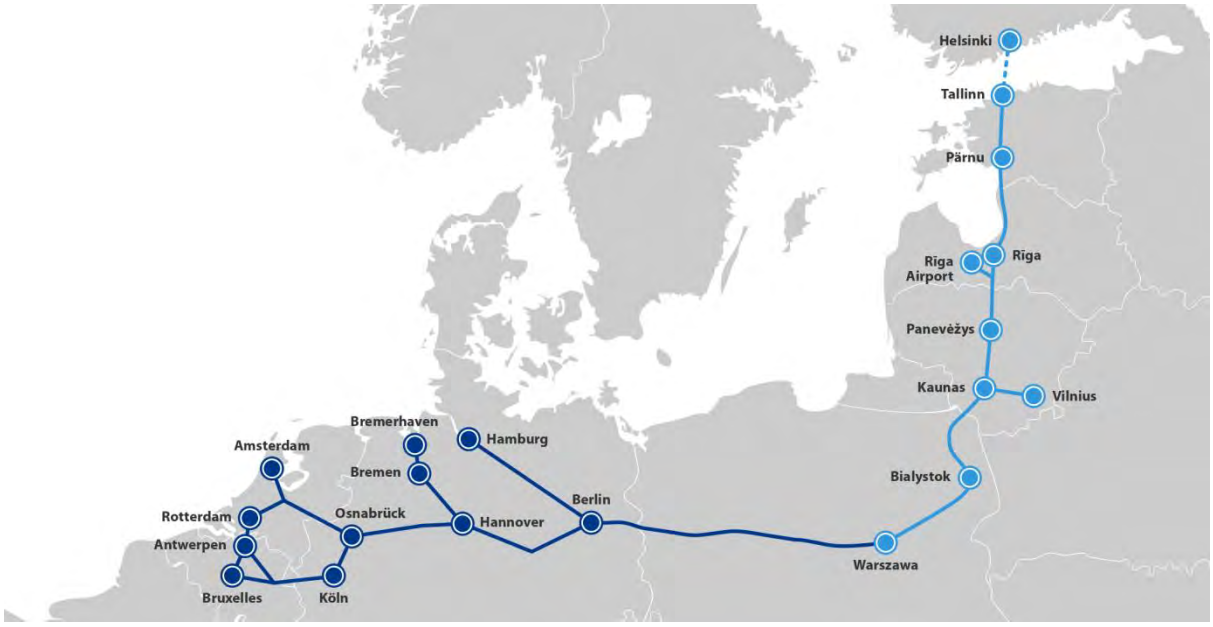


Abbildung 5 Rail Baltica als Bestandteil des TEN-T Kernnetzkorridors North Sea-Baltic[10]

Wie in der vorherigen Abbildung 5 von RB Rail dargestellt, ist die Anbindung nach Mittel- und Westeuropa über Warszawa und Berlin vorgesehen. Im Zuge der voranschreitenden Planungen denkt die PKP PLK S.A. aber auch über eine alternative Streckenführung über Korsze und Olsztyn einschließlich einer Elektrifizierung zwischen Ełk und Korsze nach. In Verbindung mit der ebenfalls angedachten Elektrifizierung zwischen Piła und Kostrzyn ergäbe sich so die kürzeste Verbindung zwischen der Rail Baltica und Berlin, die zudem perspektivisch über größere Kapazitätsreserven verfügt:

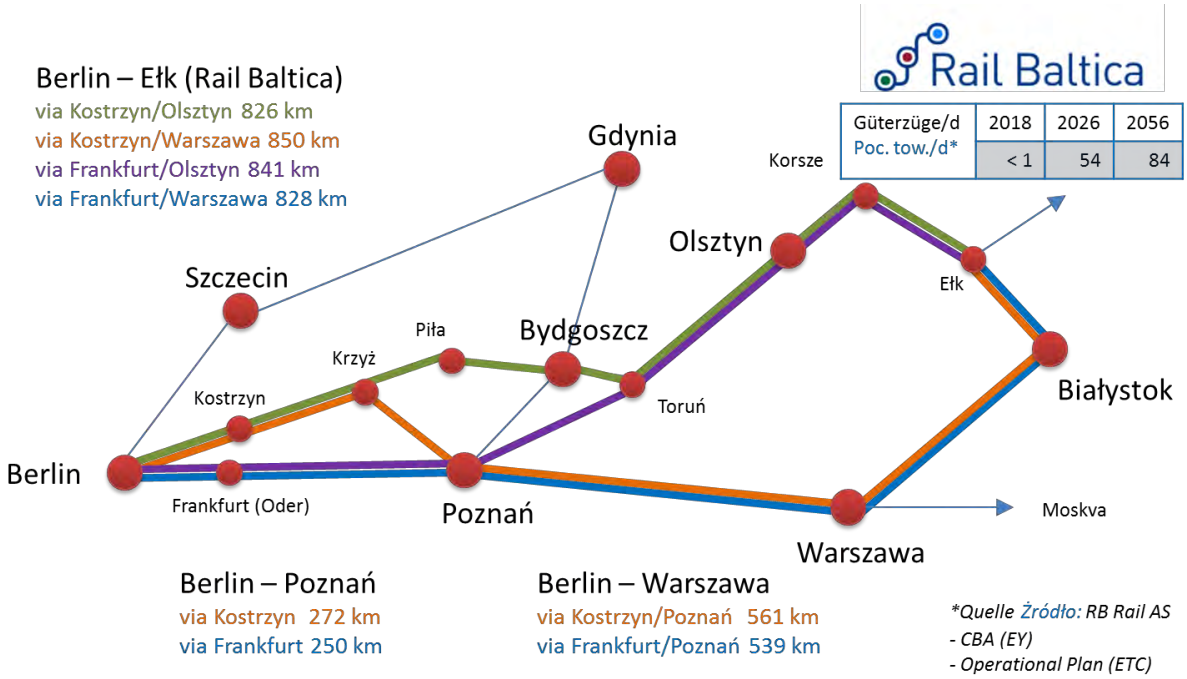


Abbildung 6 Mögliche Verknüpfung der Ostbahn mit der Rail Baltica (Quelle: Eigene Darstellung)

[10] Quelle: http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/Rail_Baltica_North_Sea_Baltic_Network.png; abgerufen am 07.12.2018

Für die Rail Baltica wurde im Jahr 2017 von Ernst&Young eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt, auf deren Grundlage im Jahr 2018 ETC für RB Rail ein Betriebsprogramm (Operational Plan) bis 2056 entwickelt hat. Nach diesen Planungen sollen bereits in den ersten Jahren nach Eröffnung der Rail Baltica täglich über 50 Güterzüge die litauisch-polnische Grenze passieren. Mit der fortschreitenden europäischen Integration und Perspektive eines Eisenbahntunnels zwischen Tallinn und Helsinki werden Mitte des 21. Jahrhunderts sogar über 80 Güterzüge pro Tag zwischen den baltischen Staaten und Polen erwartet. Diese Güterverkehre stellen ein bedeutendes Potenzial für den TEN-T Kernnetzkorridor North Sea-Baltic dar – knapp die Hälfte der prognostizierten Züge verkehrt über Polen hinaus nach Deutschland und Westeuropa. Dieses Verkehrsaufkommen wird absehbar nicht über die Strecke Warszawa – Frankfurt (Oder) – Berlin in ihrem jetzigen Ausbauzustand abgewickelt werden können. Die Ostbahn stellt hierfür, wie oben beschrieben, eine mögliche Routenoption dar.

Die Potenziale im Güterverkehr stellen somit in erster Linie großräumige Verkehre dar, weniger das lokale Aufkommen zwischen Berlin und Kostrzyn. Hier werden zwar schon heute einzelne Anlieger bedient und weitere Potenziale liegen insbesondere in Kostrzyn mit der Sonderwirtschaftszone Kostrzyn-Słubice. Das hiermit verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen ließe sich aber schon heute über die Ostbahn abwickeln. Die Hindernisse liegen eher in den Verladestellen in Kostrzyn und Berlin sowie diesbezüglichen logistischen Lösungen, die nicht Bestandteil dieser Untersuchung sind.

2.3 Schlussfolgerungen zu Ausbauperspektiven auf der Ostbahn

2.3.1 Entwicklungsperspektiven

Die voran dargestellten Entwicklungsperspektiven sind mit – bei Langfristbetrachtungen zwangsläufigen – Unsicherheiten verbunden. Gleichwohl wird deutlich, dass die bisherigen nationalen und regionalen Planwerke einen zu eingeschränkten Fokus haben und die Gesamtpotenziale und mögliche Routenoptionen entlang des TEN-T Kernnetzkorridor North Sea-Baltic nicht ausreichend berücksichtigen. Hierzu ist dringend ein abgestimmtes Konzept zur Entwicklung der deutsch-polnischen Bahnstrecken erforderlich. In diesem ist zunächst das gesamte Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2050 unter Berücksichtigung der voran beschriebenen Perspektiven zu prognostizieren. Dieses ist dann auf die möglichen Strecken aufzuteilen und für die einzelnen Strecken entsprechende Angebots- und Betriebskonzepte zu erstellen. Hieraus ist dann der Infrastrukturbedarf aller deutsch-polnischen Eisenbahnstrecken abzuleiten, u.a. auch für die Ostbahn Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz. Im Vorgriff hierauf ist kurzfristig dringend geboten, die hier dargestellten Perspektiven schon in der laufenden Machbarkeitsstudie zum Ausbau des Abschnitts Kostrzyn – Bydgoszcz zu berücksichtigen.

2.3.2 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes

Das Verkehrsangebot auf der Ostbahn sollte vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungsperspektiven schrittweise ausgeweitet werden. Als erste Stufe ermöglicht die im Dezember 2018 realisierte Verlängerung der RB 26 bis Berlin Ostkreuz deutlich bessere Umsteigemöglichkeiten und Anbindung an das Berliner Stadtzentrum. Es wird sich aber noch zeigen müssen, ob mit den sehr kurzen Wendezeiten in Berlin Ostkreuz von 5 Minuten ein dauerhaft verlässlicher Betrieb möglich sein wird – auch mit den absehbar weiteren Fahrgastzuwächsen nach der Linienverlängerung.

Um dies zu gewährleisten sind auch die Fahrzeugkapazitäten kontinuierlich zu erweitern. Möglichst zeitnah sollte zudem eine regelmäßige Durchbindung bis Gorzów erfolgen. Hierfür bieten sich die zweistündlich verkehrenden beschleunigten Züge an, um attraktive Fahrzeiten zwischen den Oberzentren zu ermöglichen. Zu prüfen sind darüber hinaus einzelne Verlängerungen über Gorzów hinaus, beispielsweise bis Bydgoszcz.

Der im Landesnahverkehrsplan 2018 des Landes Brandenburg angedachte Halbstundentakt zwischen Berlin und Müncheberg ist nur mit einem (moderaten) Infrastrukturausbau möglich. Hierfür sind die Planungen umgehend zu beginnen, um eine Realisierung bis 12/2022 zu ermöglichen.

Langfristig ist die RB 26 innerhalb Berlins über das Ostkreuz hinaus zu verlängern, um weitere Ziele in Berlin direkt zu erreichen und die überregionale Anbindung zu verbessern, für die derzeit zweimal in Berlin umgestiegen werden muss. Hierfür bietet sich entweder eine Führung zum Flughafen BER oder über die Stadtbahn zum Hauptbahnhof und ggf. weiter Richtung Westen an. Zum Flughafen BER kann die RB 26 schon heute von Ostkreuz (oben) direkt fahren, allerdings sind dieselbetriebene Fahrzeuge im Flughafenbahnhof nicht zugelassen. Daher wären für eine solche Option andere Fahrzeuge auf der Ostbahn einzusetzen. Um die Berliner Stadtbahn und den Hauptbahnhof zu erreichen sind neue Verbindungskurven und/oder Überwerfungsbauwerke am Biesdorfer Kreuz, Eichgestell oder westlich von Ostkreuz erforderlich. Diese sind mit erheblichen Investitionskosten verbunden, sollten aber zumindest langfristig nicht ausgeschlossen werden.

3 Infrastrukturausbau Berlin – Kostrzyn

3.1 Ausbaustufen

Für die voran dargestellten Entwicklungsperspektiven schlagen wir einen Ausbau der Infrastruktur zwischen Berlin und Kostrzyn in drei aufeinander aufbauenden Stufen vor:

0) Status quo: Überwiegend eingleisig und keine Elektrifizierung, mit Verlängerung der RB 26 bis Berlin Ostkreuz ab 12/2018 incl. der hierfür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. Der zu Grunde liegende Fahrplan ist Ausgangspunkt für die nachfolgenden Ausbaustufen.

1) Stellenweiser Streckenausbau zur Einrichtung eines Halbstundentakts zwischen Berlin und Müncheberg in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
   1a) Ohne Güterverkehr in der HVZ
   1b) Mit Güterverkehr in der HVZ

2) Wie 1b) zuzüglich Elektrifizierung

3) Durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung zwischen Berlin und Kostrzyn

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Fahrplankonzepte und der zugehörige Infrastrukturbedarf (Vollständige schematische Pläne befinden sich im Anhang; neue Infrastruktur jeweils in Rot) aufgezeigt. In den Bildfahrplänen sind die verschiedenen Zuggattungen wie folgt dargestellt:

- Schwarze Linien: RB 26, Berlin – Kostrzyn im Stundentakt
- Graue Linien (gestrichelt): RB 26, Verstärker Berlin – Müncheberg
- Blaue Linien: Güterverkehr

3.2 Stufe 0: Fahrplan 2018/2019

Mit dem Fahrplanwechsel am 09.12.2019 wird die RB 26 bis Berlin Ostkreuz verlängert. Hierfür wurden u.a. neue Gleise zwischen Berlin Lichtenberg und Ostkreuz verlegt und zwei neue Bahnsteige in Berlin Ostkreuz (unten) sowie ein verlängerter Begegnungsabschnitt zwischen Herrensee und Rehfelde errichtet.

Der Bildfahrplan für die Stufe 0 mit der RB 26 (schwarze Linien) und dem möglichen Güterverkehr (blaue Linien) ist im nachfolgenden Ausschnitt dargestellt:

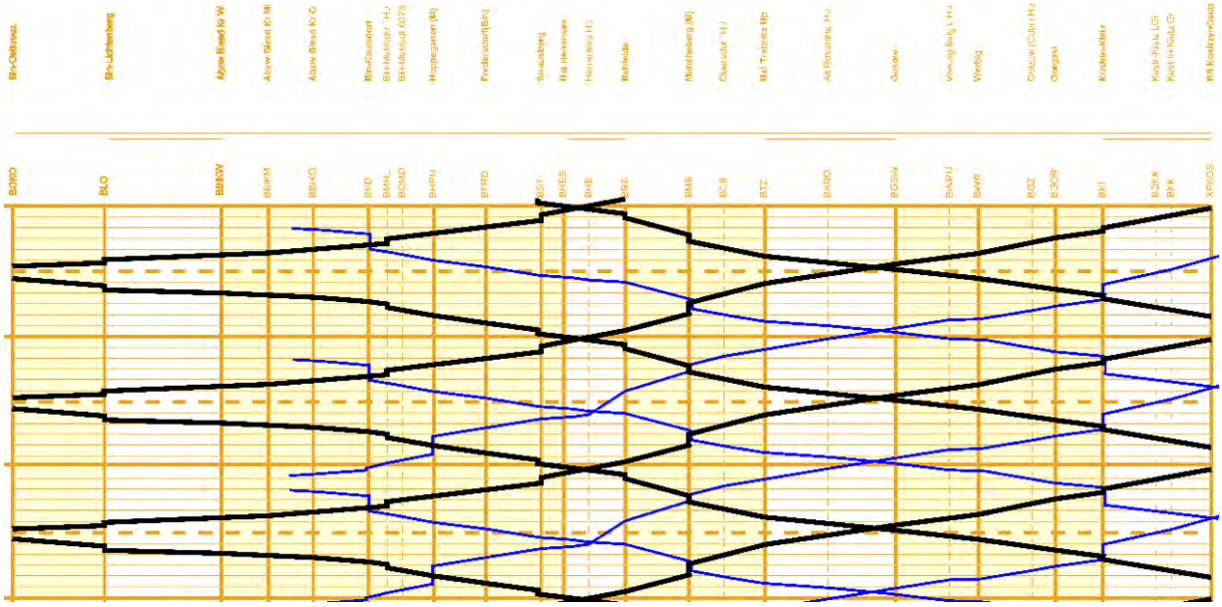


Abbildung 7 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) während der Verkehrszeit der RB 26

Zusätzlich zu der stündlich verkehrenden RB 26 kann je Stunde und Richtung ein Güterzug verkehren. Die RB 26 verkehrt stündlich zwischen 5:30 und 21:30, in einzelnen Lagen bereits ab 4:00 und bis 1:00. In diesem kurzen Zeitabschnitt in den Nachtstunden können 2 Güterzüge je Stunde und Richtung verkehren:

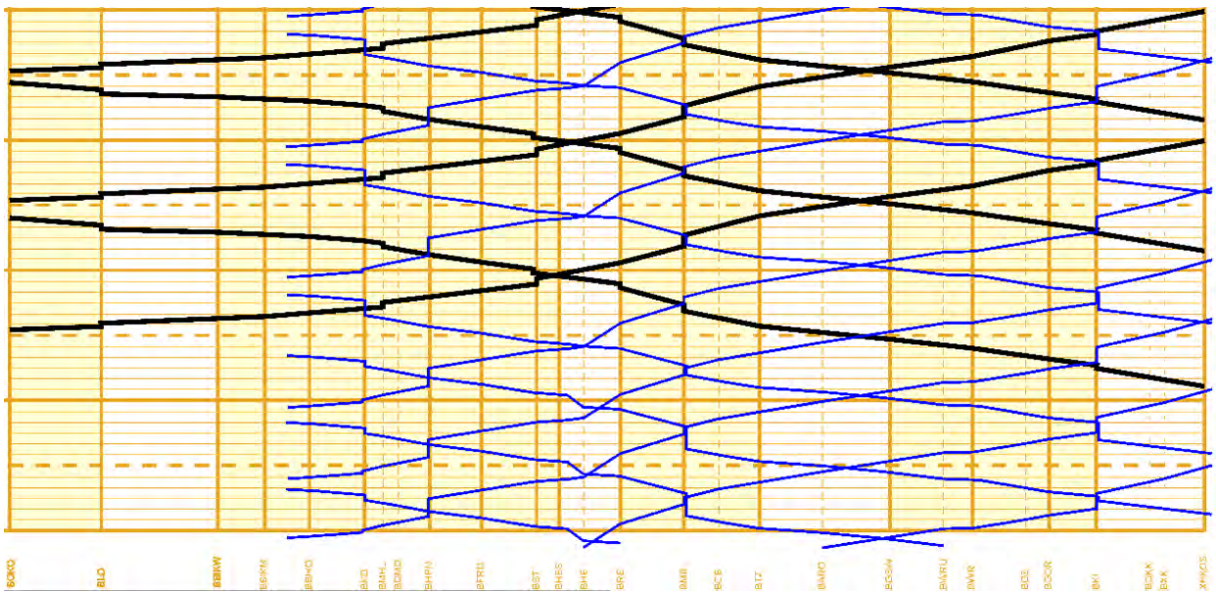


Abbildung 8 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) außerhalb der Verkehrszeit der RB 26

3.3 Stufe 1a: Halbstundentakt Berlin – Müncheberg ohne Güterverkehr in HVZ

In einer ersten Ausbaustufe soll die erforderliche Infrastruktur für den geplanten Halbstundentakt zwischen Berlin und Müncheberg hergestellt werden. Um die Ausbaumaßnahmen möglichst gering zu halten, ist in dieser Ausbaustufe kein Güterverkehr in der HVZ vorgesehen, in der die RB 26 halbstündlich zwischen Berlin und Müncheberg verkehren soll. Der Güterverkehr kann dann nur in den Zeiten verkehren, in denen die RB 26 nur stündlich oder nicht verkehrt (analog Stufe 0).

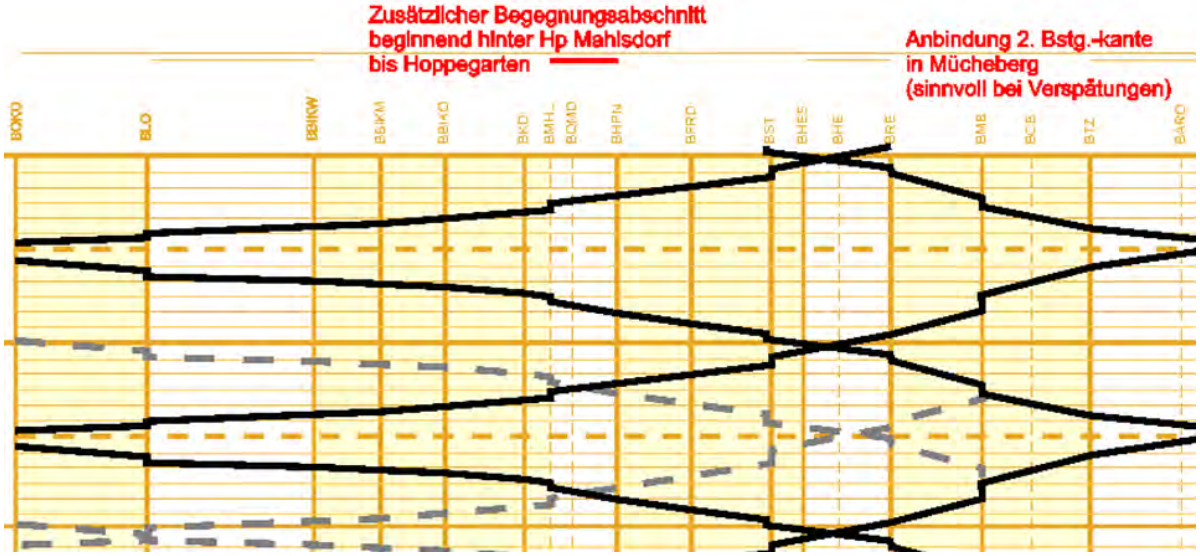


Abbildung 9 Bildfahrplan Stufe 1a (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg ohne Güterverkehr in der HVZ)

Durch den Verzicht auf den Güterverkehr sind in der Stufe 1a nur zwei Ausbaumaßnahmen erforderlich:

- Zusätzlicher Begegnungsabschnitt Mahlsdorf (ausschließlich) – Hoppegarten zur Kreuzung des RB 26-Verstärkers Berlin – Müncheberg mit der RB 26-Grundleistung (Kostrzyn – Berlin) und umgekehrt. Die RB-Verstärker kreuzen untereinander im bestehenden Begegnungsabschnitt Herrensee – Rehfelde und in Berlin – Lichtenberg.

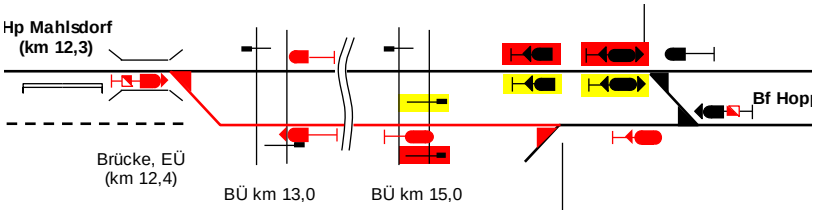


Abbildung 10 Begegnungsabschnitt Mahlsdorf (a) – Hoppegarten (Stufe 1a)

- Im Bahnhof Müncheberg sollte die 2. Bahnsteigkante wieder in Betrieb genommen werden, um im Verspätungsfall Zugkreuzungen und einen schnelleren Fahrgastwechsel zu ermöglichen

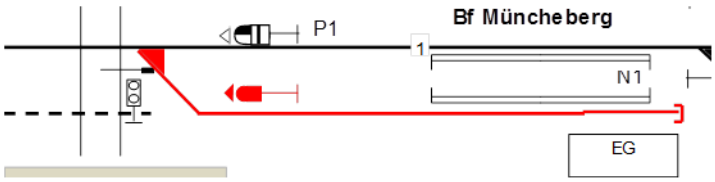


Abbildung 11 2. Bahnsteigkante im Bahnhof Müncheberg (Stufe 1a)

3.4 Stufe 1b: Halbstundentakt Berlin – Müncheberg mit Güterverkehr in HVZ

In der Stufe 1b verbleibt die Ostbahn zwar überwiegend eingleisig, um Güterverkehr aber auch in der Hauptverkehrszeit (Halbstundentakt RB 26 Berlin – Müncheberg) zu ermöglichen, ist der bestehende Begegnungsabschnitt Herrensee – Rehfelde bis Müncheberg zu verlängern. Darüber hinaus sind zusätzliche Blocksignale notwendig, damit die Züge in kürzeren Abständen hintereinander verkehren können. Mit diesen Ausbaumaßnahmen können dann 4 Güterzüge je Richtung in 6 Stunden zusätzlich zur halbstündlichen RB 26 verkehren, wie im nachfolgenden Bildfahrplan dargestellt[11]:

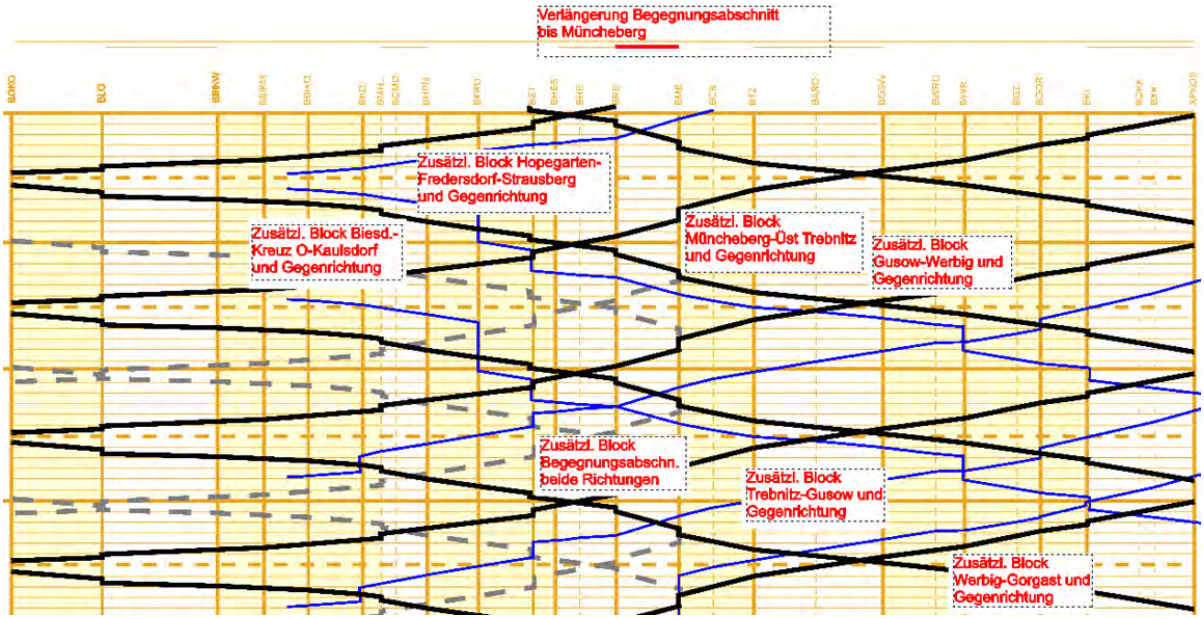


Abbildung 12 Bildfahrplan Stufe 1b (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg mit Güterverkehr in der HVZ)

Die wesentliche Ausbaumaßnahme in der Stufe 1b ist die Verlängerung des bestehenden Begegnungsabschnitts Herrensee – Rehfelde bis in den Bahnhof Müncheberg einschließlich zusätzlicher Blocksignale für kürzere Zugfolgen:

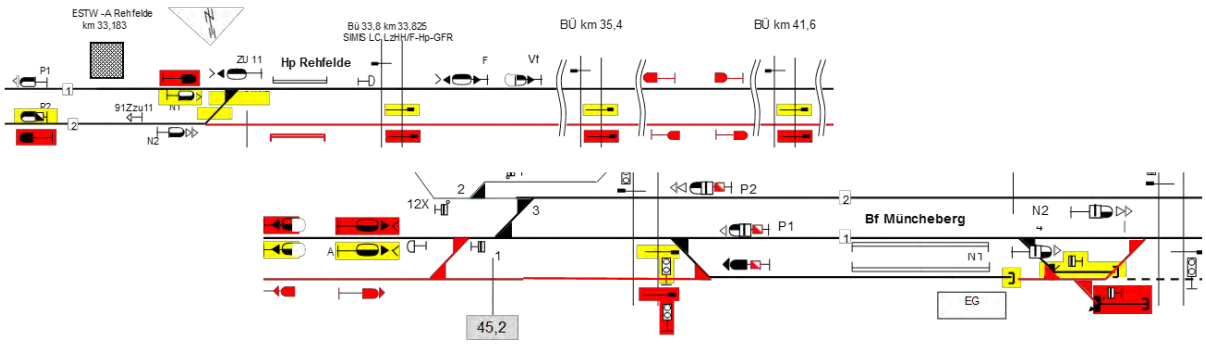


Abbildung 13 Begegnungsabschnitt Herrensee – Rehfelde – Müncheberg mit Blockverdichtung (Stufe 1b)

Zusätzlich zum verlängerten Begegnungsabschnitt sind weitere Blockverdichtungen notwendig, damit auf den Abschnitten Biesdorfer Kreuz – Kaulsdorf, Hoppegarten – Fredersdorf – Strausberg und Müncheberg – Trebnitz – Gusow – Gorgast die Züge in kürzeren Abständen verkehren können.

[11] Insgesamt können in der Stufe 1b (und 2) zusätzlich zur RB 26 täglich rund 30 Güterzüge je Richtung verkehren.

3.5 Stufe 2: Elektrifizierung der überwiegend eingleisigen Strecke (wie 1b)

Das Angebotskonzept in der Stufe 2 bleibt gegenüber der Stufe 1b unverändert, die Streckengleise werden jedoch elektrifiziert, um einen durchgehenden elektrischen Betrieb zwischen Kostrzyn und Berlin Ostkreuz (und darüber hinaus) zu ermöglichen. In dieser Variante wird von einer Elektrifizierung mit dem deutschen Stromsystem (Wechselstrom mit 15 kV und 16 2/3 Hz) bis in den Bahnhof Kostrzyn ausgegangen. Vorrichtungen und hiermit verbundenen Kosten für Systemschnittstellen zwischen Kostrzyn und Küstrin-Kietz wurden somit nicht berücksichtigt, da es hierzu noch keine Vorüberlegungen von den deutschen und polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegeben hat.

Die Elektrifizierung umfasst nur Gleise und Streckenabschnitte, die für das zu Grunde liegende Betriebsprogramm erforderlich sind. Nicht notwendige Nebengleise werden nicht elektrifiziert, einige Abschnitte in Berlin sind auch schon im Status quo elektrifiziert und müssen nicht angepasst werden. Der Abschnitt Berlin Ostkreuz (unten) – Lichtenberg wird in Stufe 2 elektrifiziert. Ggf. kann hierauf verzichtet werden, wenn die Züge von/nach Ostkreuz (oben) und weiter zum BER verkehren.

Nachfolgend sind einige Beispiele für den erforderlichen Elektrifizierungsumfang dargestellt:

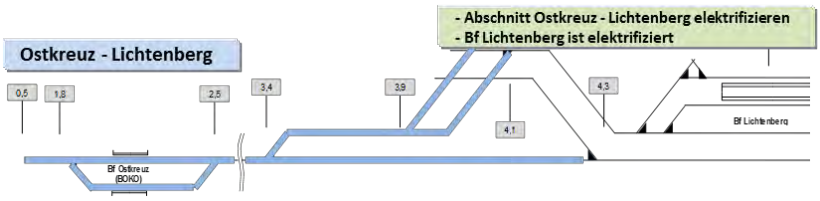


Abbildung 14 Elektrifizierung – Beispiel Berlin Ostkreuz (unten) – Lichtenberg (Stufe 2)

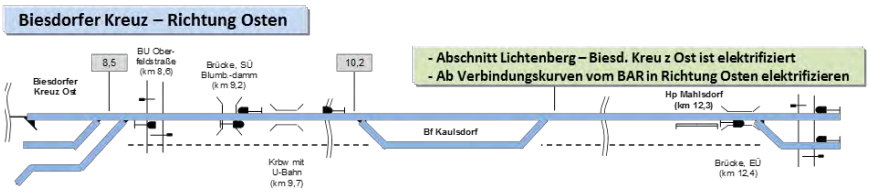


Abbildung 15 Elektrifizierung – Beispiel Biesdorfer Kreuz – Mahlsdorf (Stufe 2)

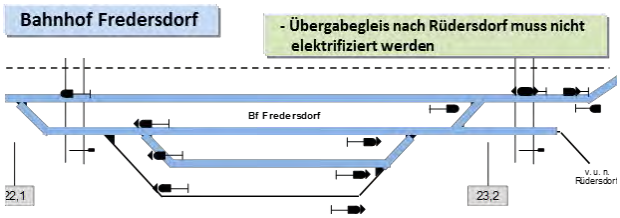


Abbildung 16 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Fredersdorf (Stufe 2)

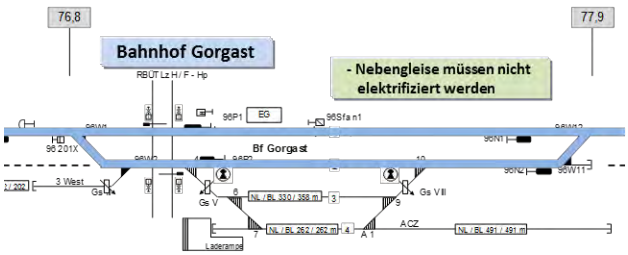


Abbildung 17 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Gorgast (Stufe 2)

3.6 Stufe 3: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

In der Stufe 3 wird die Ostbahn zwischen Berlin und Kostrzyn zweigleisig ausgebaut und die neuen Gleise werden zusätzlich elektrifiziert. An zwei Engstellen in dicht bebautem Berliner Stadtgebiet ohne Güterverkehr bleiben kurze eingleisige Abschnitte bestehen, um den Investitionsbedarf nicht weiter zu erhöhen:

- Ein rund 2 km langer Abschnitt zwischen Berlin Ostkreuz und Berlin – Lichtenberg
- Ein rund 1 km langer Abschnitt zwischen Biesdorfer Kreuz West und Ost in komplexem Gleisgebilde

Um den Bau zusätzlicher Bahnsteige und Bahnsteigtunnel zu vermeiden, wurde in Stufe 3 vorerst an Bahnhöfen, wo dies betrieblich problemlos machbar ist, auf den Bau einer 2. Bahnsteigkante verzichtet. Dies betrifft die Bahnhöfe Strausberg und Gorgast. In Abhängigkeit vom tatsächlichen langfristigen Betriebsprogramm sind hier ggf. weitere Bahnsteige zu realisieren.

Nachfolgend sind drei Beispiele dargestellt, wie der zweigleisige Ausbau entwickelt wurde:

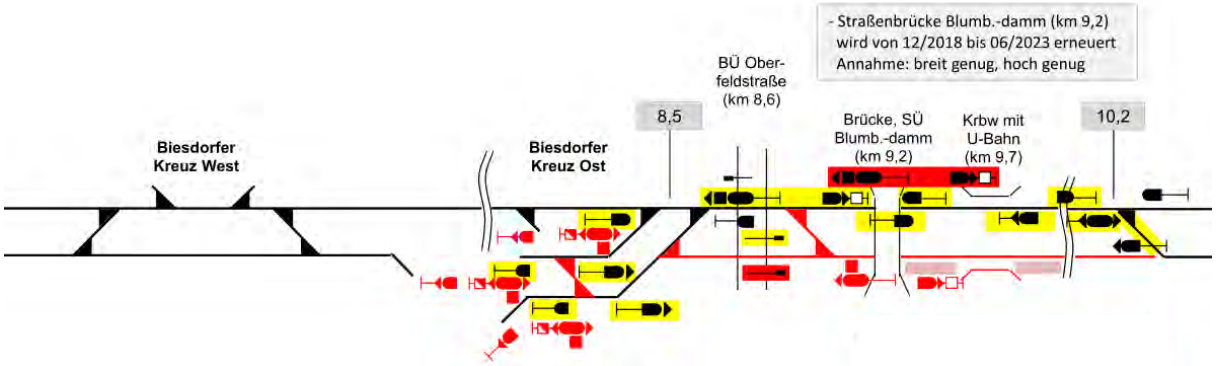


Abbildung 18 Eingleisiger Abschnitt im Bereich des Biesdorfer Kreuzes (Stufe 3)

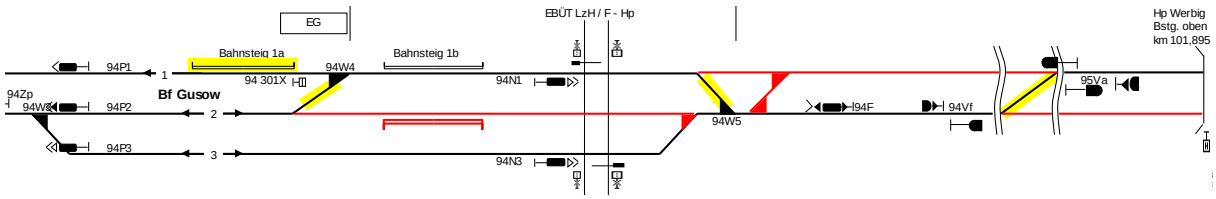


Abbildung 19 Beispielhafter zweigleisiger Ausbau im Bereich Gusow (Stufe 3)

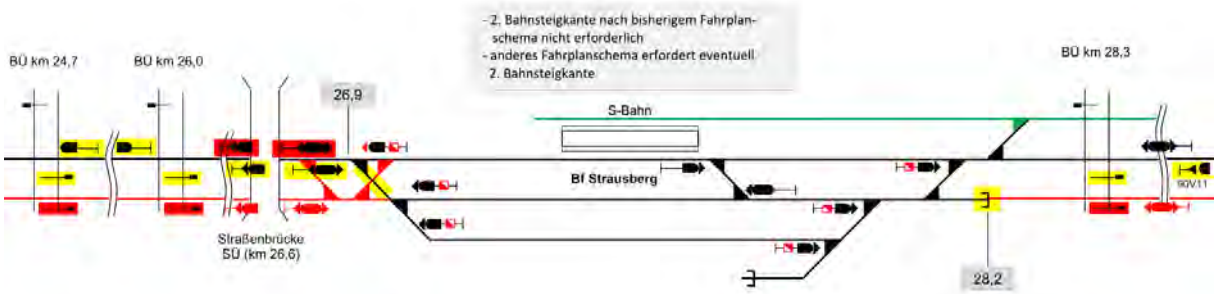


Abbildung 20 Beispielhafter Ausbau im Bereich Strausberg – ohne 2. Bahnsteig (Stufe 3)

3.7 Kostenschätzung

Für den voran beschriebenen Infrastrukturausbau sind folgende Investitionskosten erforderlich:

Variante/ Baustufe	Bezeichnung	Kosten	Gesamtkosten (zzgl. zu vorheriger Stufe)	Gesamtkosten (Summe)
1a (30'-Takt Müncheberg ohne GV)	Übergeordnete Kosten	410.000 €	14.290.000 €	14.290.000 €
	Verkehrsanlagen	7.470.000 €		
	Ausrüstung	4.230.000 €		
	Ingeuerbauwerke	- €		
	Planungskosten	2.180.000 €		
1b (30'-Takt Müncheberg mit GV)	Übergeordnete Kosten	1.550.000 €	47.600.000 €	61.890.000 €
	Verkehrsanlagen	27.270.000 €		
	Ausrüstung	11.520.000 €		
	Ingeuerbauwerke	- €		
	Planungskosten	7.260.000 €		
2 (wie 1b +Elektrifi-zierung)	Übergeordnete Kosten	- €	60.180.000 €	122.070.000 €
	Verkehrsanlagen	9.820.000 €		
	Ausrüstung	41.180.000 €		
	Ingeuerbauwerke	- €		
	Planungskosten	9.180.000 €		
3 (durchgehend 2-gleisig + Elektrifi-zierung	Übergeordnete Kosten	5.950.000 €	197.220.000 €	319.290.000 €
	Verkehrsanlagen	89.910.000 €		
	Ausrüstung	49.080.000 €		
	Ingeuerbauwerke	22.360.000 €		
	Planungskosten	29.920.000 €		

Tabelle 1 Kostenschätzung für den stufenweise Ausbau der Ostbahn (Preisstand 2018)

Die vier Stufen bauen aufeinander auf, d.h. die nachfolgende Baustufe umfasst nur die zusätzlich erforderlichen Investitionen. In geringem Maße müssen in einer Baustufe Maßnahmen aus der vorherigen Baustufe angepasst werden. Dies trifft vor allem in der Baustufe 3 zu, in der insbesondere Überleitstellen aus der vormals überwiegend eingleisigen Infrastruktur anzupassen bzw. aufzulassen sind. Dadurch wären die Investitionskosten bei einer umgehenden Realisierung der Baustufe 3 etwas geringer als die hier dargestellten 319 Mio. €.

3.8 Vorsorgemaßnahmen

Bei der Baustufe 3 handelt es sich um einen langfristigen Ausblick, der noch mit entsprechenden abgestimmten Prognosen (Vgl. Kapitel 2.2) zu untersetzen ist. Um den potenziellen zweigleisigen Ausbau jedoch nicht weiter zu komplizieren, sollte dieser bei anstehenden Investitionen berücksichtigt werden und entsprechende Vorhalteflächen (Breiten- und Höhenverhältnisse) gesichert werden. Dies betrifft insbesondere Kreuzungsbauwerke mit der Ostbahn, für die nachfolgend einige Beispiele dargestellt sind.

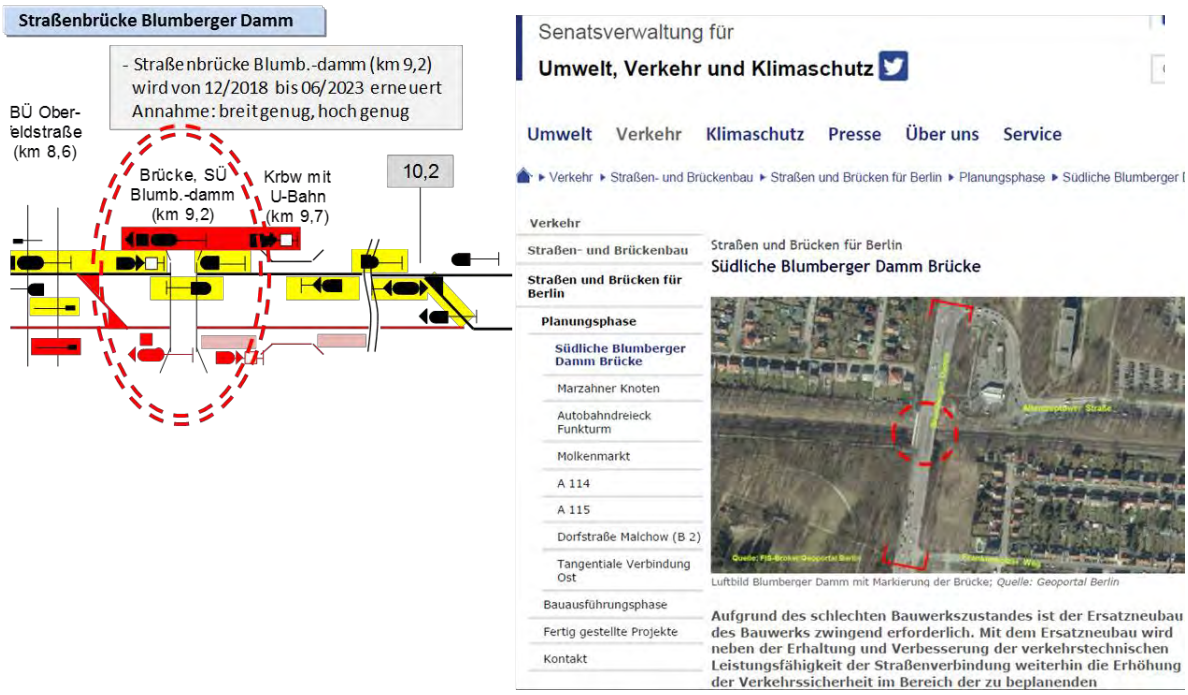


Abbildung 21 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. Straßenbrücke Blumberger Damm)[12]

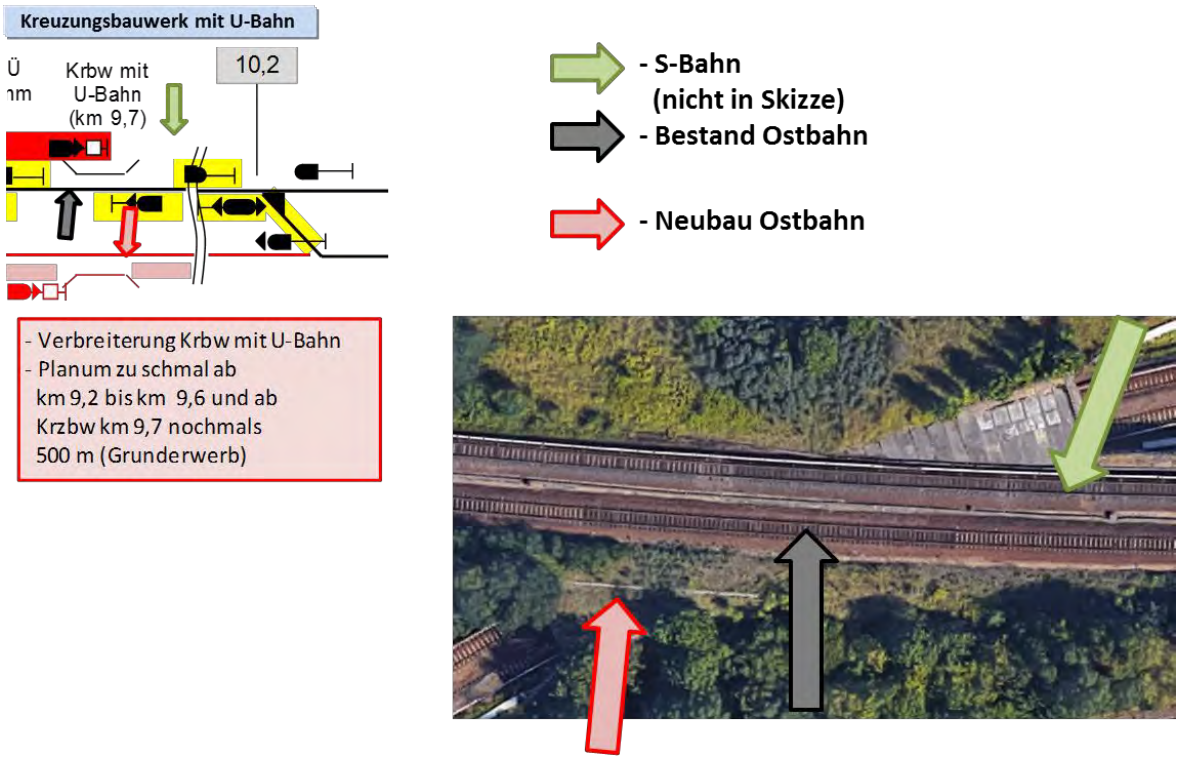


Abbildung 22 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. Kreuzung mit U-Bahn-Linie 5)[13]

[12] Quelle (rechte Abbildung): https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/suedliche_blumberger_damm_bruecke/index.shtml; abgerufen am 07.12.2018

[13] Quelle (Luftbild): Google Earth Pro

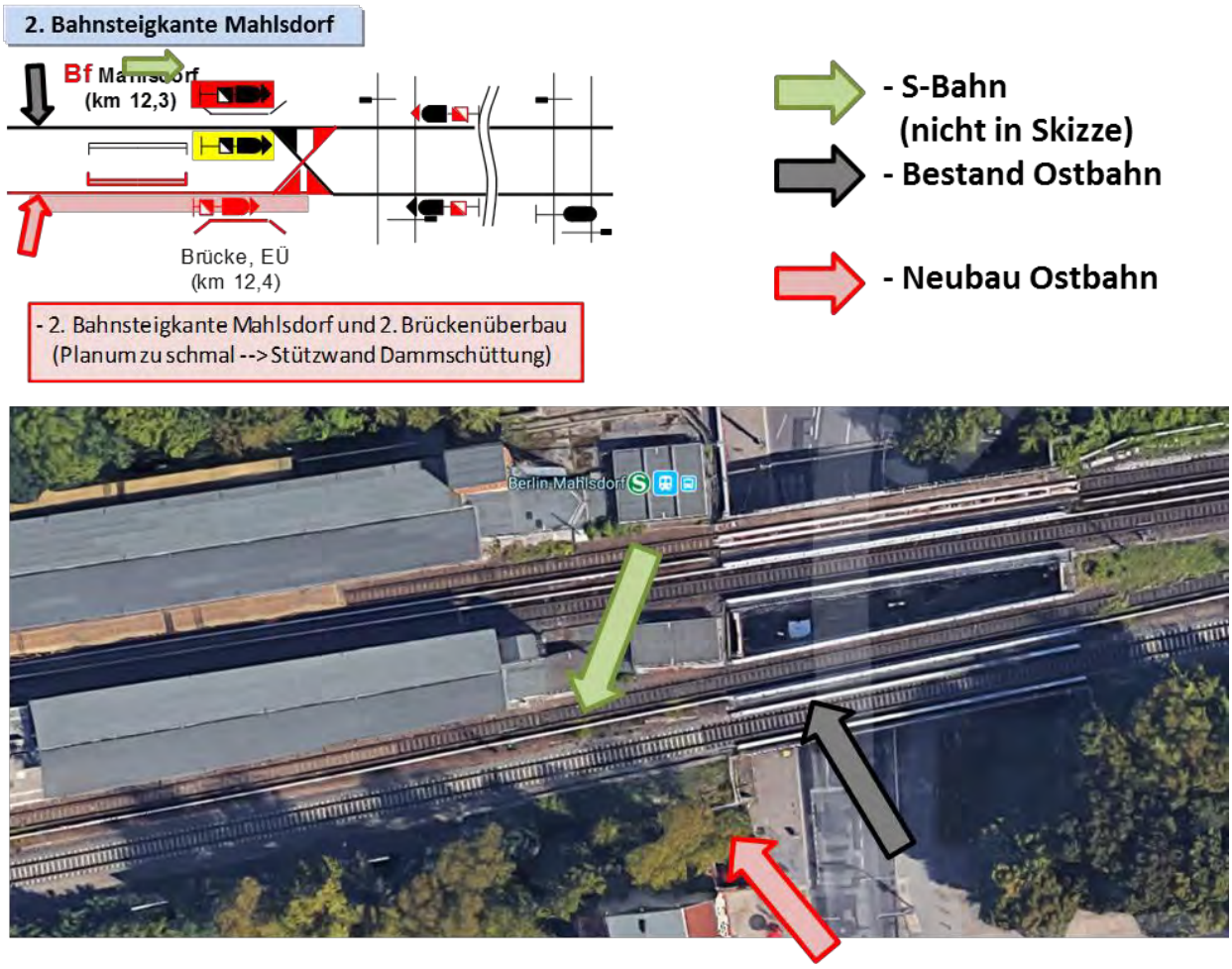


Abbildung 23 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. 2. Bahnsteigkante Mahlsdorf)[14]

4 Zusammenfassung und Ausblick

Die Untersuchung zeigt, dass für die Ostbahn über den derzeitigen Zustand deutlich hinausgehende Entwicklungsmöglichkeiten bzw. -erfordernisse bestehen. Diese liegen im Personenverkehr insbesondere im stark wachsenden Stadt-Umland-Verkehr in Berlin und Brandenburg, aber auch in einer überregionalen Perspektive zur besseren Anbindung der Oberzentren Gorzów, Bydgoszcz und Toruń an die deutsche Hauptstadtregion. Im Güterverkehr liegen die Potenziale weniger im regionalen Bereich, sondern vielmehr in einem europäischen und globalen Kontext. Mit den hierdurch absehbar zunehmenden großräumigen Verkehrsströmen werden die bestehenden grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen Deutschland und Polen – bei gleichzeitig geplanten Angebotsausweitungen im Personenverkehr – zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

[14] Quelle (Luftbild): Google Earth Pro

Dies betrifft insbesondere die Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder), auf der die Bundesländer Berlin und Brandenburg ab Dezember 2022 drei RE-Züge/Stunde bestellen wollen und auch die Fernverkehrsangebote ausgebaut werden sollen.

Um diese regionalen wie großräumigen Entwicklungen verlässlicher einschätzen zu können, bedarf es einer abgestimmten grenzüberschreitenden Verkehrsprognose für den Personen- wie Güterverkehr und ein darauf aufsetzendes Angebotskonzept, aus dem der Infrastrukturbedarf für alle Eisenbahnstrecken abzuleiten ist. Dieses Konzept ist umgehend zu entwickeln, da im Stadt-Umland-Verkehr schon heute ein erheblicher Handlungsbedarf besteht und sich die großräumigen Verkehrsströme u.a. mit der für 2026 geplanten Inbetriebnahme der Rail Baltica deutlich ändern werden. Das regionale Infrastrukturentwicklungskonzept i2030 ist hierfür ein guter Ansatz, allerdings werden hiermit die großräumigen Tendenzen noch nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Ostbahn kann in einem streckenübergreifenden Gesamtkonzept eine wichtige Rolle spielen, da sie neben dem regionalen wie überregionalen Personenverkehr insbesondere für den großräumigen Güterverkehr im Zuge des TEN-T Kernnetzkorridors North Sea-Baltic eine interessante Ergänzung zur absehbar überlasteten Strecke über Frankfurt (Oder) darstellt.

Vor dem Hintergrund dieses kurzfristigen Handlungsbedarfs wie langfristiger Entwicklungsperspektiven sollte das Verkehrsangebot auf der Ostbahn stufenweise ausgebaut werden:

1) Moderater Infrastrukturausbau (Stufe 1a) mit einem Investitionsvolumen von 14 Mio. € zur Realisierung eines Halbstundentakts zwischen Berlin und Müncheberg in der Hauptverkehrszeit. Für die geplante Einführung ab 12/2022 sind die Planungen umgehend aufzunehmen.

2) Um nennenswerte großräumige Güterverkehre zur Entlastung der Frankfurter Bahn aufnehmen zu können, ist die Strecke mittelfristig weiter auszubauen (zusätzliche Begegnungsabschnitte und Blockverdichtung) und zu elektrifizieren. Das zusätzliche Investitionsvolumen für die Stufe 2 mit einer Kapazität von rund 30 Güterzugspaaren/Tag beläuft sich auf etwas über 100 Mio. €. Der tatsächliche Bedarf und Zeithorizont ist in einem Gesamtkonzept für das deutsch-polnische Grenzgebiet zu ermitteln.

3) Langfristig ist die Option eines zweigleisigen Ausbaus zwischen Berlin und Kostrzyn mit einem zusätzlichen Investitionsvolumen von knapp 200 Mio. € – in Abhängigkeit vom ausstehenden Entwicklungskonzept – offen zu halten und erforderliche Vorsorgemaßnahmen sind zu treffen.

Unabhängig vom Ausbau zwischen Berlin und Kostrzyn ist zeitnah eine systematische Verlängerung der RB 26 im Zweistundentakt bis Gorzów zu realisieren. Gleichzeitig sind Verlängerungsoptionen in Berlin zum Flughafen BER oder über die Berliner Stadtbahn zum Hauptbahnhof zu entwickeln. Damit kann die überregionale Bedeutung der Ostbahn deutlich gesteigert werden.

5 Anlagen

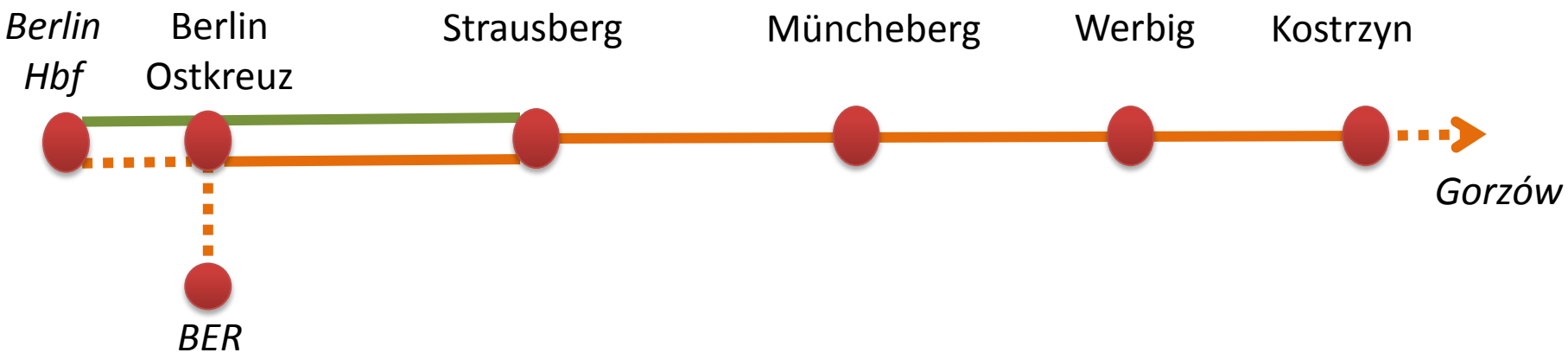
Schematische Gleispläne für die aufeinander aufbauenden Baustufen:

- Stufe 0: Infrastruktur im Status quo (Fahrplan 2018/2019)
- Stufe 1a: Streckenausbau zur Einrichtung eines Halbstundentakts zwischen Berlin und Müncheberg ohne Güterverkehr in der HVZ
- Stufe 1b: Streckenausbau zur Einrichtung eines Halbstundentakts zwischen Berlin und Müncheberg ohne Güterverkehr in der HVZ
- Stufe 2: Wie 1b) zuzüglich Elektrifizierung
- Stufe 3: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung zwischen Berlin und Kostrzyn

IHK Ostbrandenburg

Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn Berlin – Kostrzyn nad Odrą (Küstrin) zur Direktanbindung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg nach Polen und Osteuropa

Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Berlin - Kostrzyn



Vorstellung der Untersuchungsergebnisse Wyniki analizy

Seelow, 03.12.2018

Torsten Perner / Jürgen Lübke / Piotr Cupryjak

Gauff ETC Mobility

Inhalte der Untersuchung

IHK Ostbrandenburg

Treść analizy

Leistungsfähigkeits- und Kapazitätsuntersuchung

- Potenzialanalyse für den Personen- und Güterverkehr
- Mögliche Nutzungskonzepte und Betriebsprogramme
- Szenarien zum Infrastrukturausbau

Kostenschätzungen für die Ausbauvarianten

- Berlin – Kostrzyn (diese Studie)
- Kostrzyn – Bydgoszcz (laufende Machbarkeitsstudie der PLK)

Analiza ruchu i przepustowości

- Analiza potencjałów natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego
- Możliwe koncepcje użytkowania i prowadzenia ruchu
- Scenariusze rozwoju infrastruktury

Koszty budowy dla różnych wariantów modernizacji

- Berlin – Kostrzyn (prezentowane opracowanie)
- Kostrzyn – Bydgoszcz (Studium Wykonalności PLK – w opracowaniu)

Untersuchungsgebiet

Obszar analizy

Ostbahn Kolej wschodnia

- Berlin – Kostrzyn nad Odrą
- Kostrzyn – Krzyż – Piła – Bydoszcz

Weitere DE-PL Strecken Inne korytarze

- Berlin – Szczecin – Gdańsk
- Berlin – Frankfurt
  - Poznań – Warszawa
  - Zielona Góra – Wrocław
- Berlin – Cottbus / Leipzig
  - Horka - Wrocław

BVWP 2030 sieht nur Kategorien von Zugzahlen (alle Züge) vor

BVWP 2030 prezentuję liczby pociągów w przedziałach liczbowych (wszystkie pociągi)

- 20-50/ 50-100/ 100-150/ >150
- Taktkarten D-Takt

Anfahrt nach Seelow

IHK Ostbrandenburg

Dojazd do Seelow

DB

Wyjazd w dniu 02.12.18

Wersja do druku

Dworzec/Przystanek	Czas	Czas	Przes.	Czym	Promocje	Flexpreis
	Wcześniej					Cena za wszystkich podróżnych włącznie ze zniżkami*
Warszawa Centralna Seelow(Mark)	12:40 19:30	6:50	1	EC, RB	59,90 EUR w 1. klasie	42,05 EUR incl.
Ukryć szczegóły		Dodaj podróż powrotną			Do wyboru oferty	

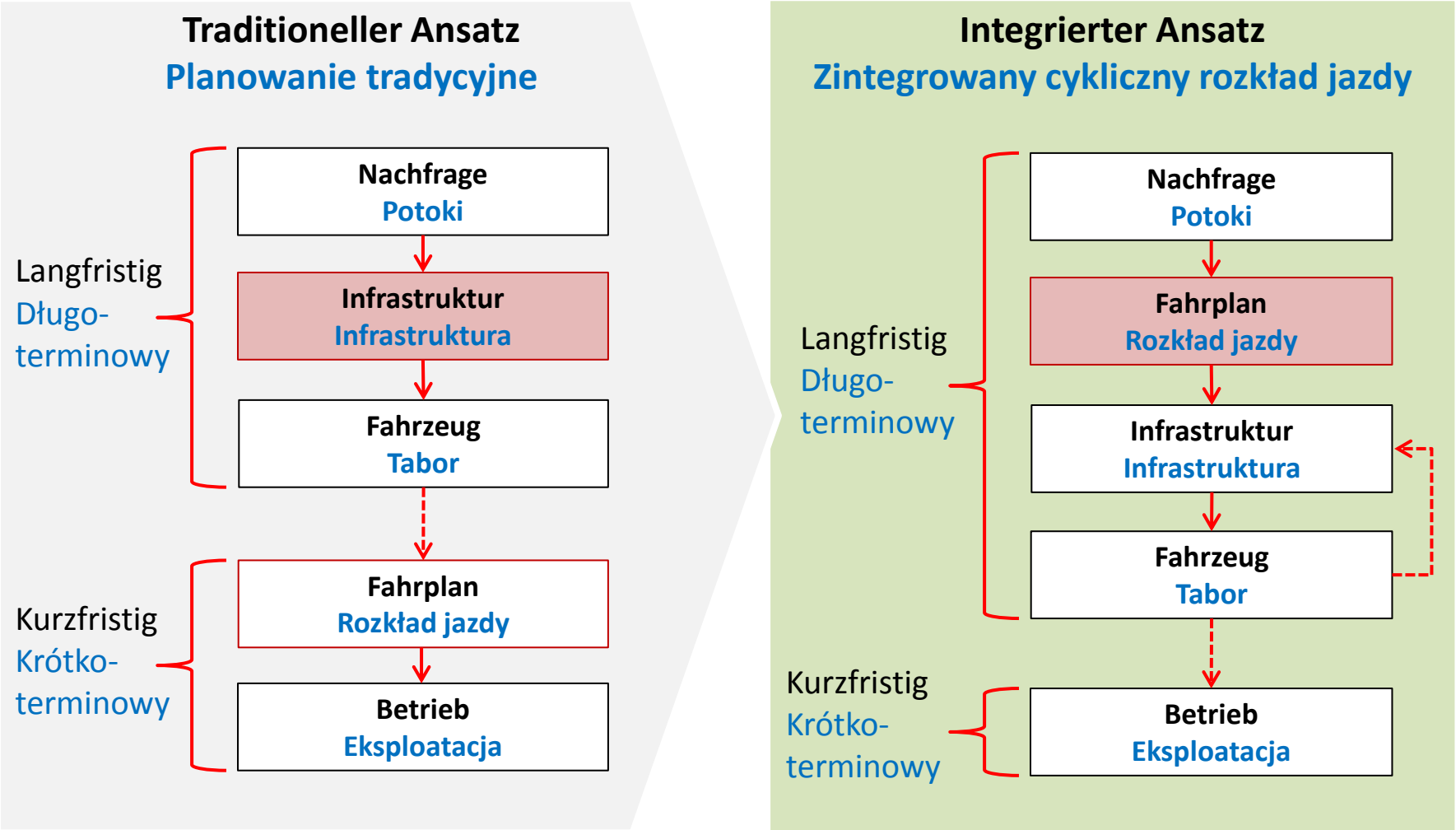
Dworzec/Przystanek	Czas	Peron	Czym	Dalsze informacje
Warszawa Centralna	**odj. 12:40**		EC 42	Eurocity Kierunek: Frankfurt(Oder) rezerwacja obowiazkowa , przewóz rowerów z obowiazkiem rezerwacji , przewóz rowerów jest ograniczony , restauracja pokladowa
Frankfurt(Oder)	**prz. 18:12**	10		
Czas na przesiadkę 59 Min.				Dostosuj czas na przesiadkę
Frankfurt(Oder)	**odj. 19:11**	5	RB 60 (61324)	NEB Niederbarnimer Eisenbahn Kierunek: Eberswalde Hbf przewóz rowerów jest ograniczony , tylko 2 klasa
Seelow(Mark)	**prz. 19:30**			

Pokaż stacje pośrednie Alarm opóźnień pociągów zapamiętaj Zapisz w kalendarzu

Quelle Źródło : DB

Planungsgrundlage

Podstawy planowania



Quelle Źródło : BAV (CH)

Inkonsistente Verkehrsprognosen

IHK Ostbrandenburg

Niespójne prognozy natężenia ruchu

- Vorliegende Prognosen und Planungen
  - VBB-Korridorstudien / VBB-Planung 2030
  - VBB Gütervorrangkorridore
  - Deutschland-Takt Zielfahrplan 2030
  - BVWP
- Omawiane prognozy i koncepcje
  - VBB Analiza korytarzy transportowych / VBB Plan na rok 2030
  - VBB Priorytetowe korytarze towarowe
  - Zintegrowany rozkład jazdy w Niemczech na rok 2030
  - BVWP

Berlin - Kostrzyn	VBB Korridorstudie SQ (2015)				VBB Korridorstudie 2030 (2015)				SQ (2018)				D-Takt 2030	BVWP 2030
	FV	NV	GV	**Ges**	FV	NV	GV	**Ges**	FV	NV	GV	**Ges**	**Ges**	**Ges**
Berlin-Lichtenberg - Strausberg		36		**36**		50		**50**		36		**36**	**36**	**150-**
Lichtenb - Strausb S-Bahn										144		**144**		
Strausberg - Müncheberg (Mark)		36		**36**		50		**50**		36		**36**	**36**	**50-100**
Müncheberg(Mark) - Küstrin-Kietz		36		**36**		36		**36**		36		**36**	**36**	**20-50**
Küstrin-Kietz - Kostrzyn		36		**36**		40		**40**		36		**36**	**36**	**20-50**
Berlin - Frankfurt(O.	VBB Korridorstudie SQ (2015)				VBB Korridorstudie 2030				SQ (2018)				D-Takt 2030	BVWP
	FV	NV	GV	**Ges**	FV	NV	GV	**Ges**	FV	NV	GV	**Ges**	**Ges**	**Ges**
Berlin - Frankfurt (O)		72	50	**122**		96		**96**	12	72	50	**134**	**114**	**150-**
Frankfurt (O)- Kunowice		8	35	**43**		8		**8**	12	8	35	**55**	**66**	

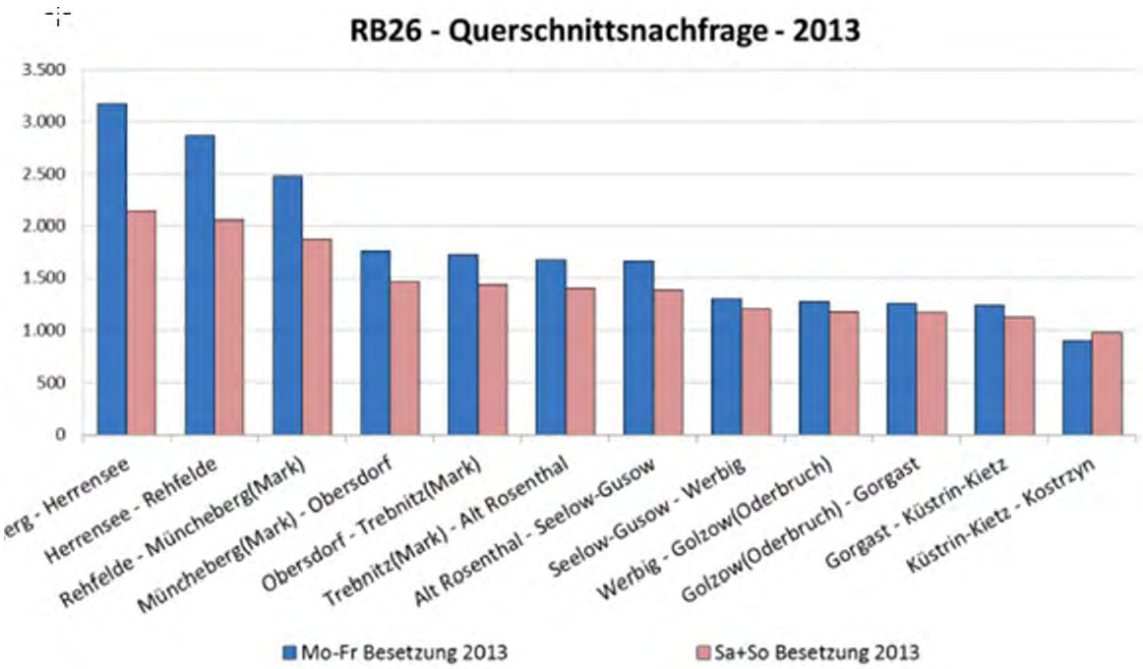
Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der genannten Studien
Źródło: Obliczenia własne na podstawie wymienionych dokumentów

Gauff ETC Mobility

Verkehrsnachfrage (VBB – Korridorstudie, 2015)

IHK Ostbrandenburg

Natężenie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)



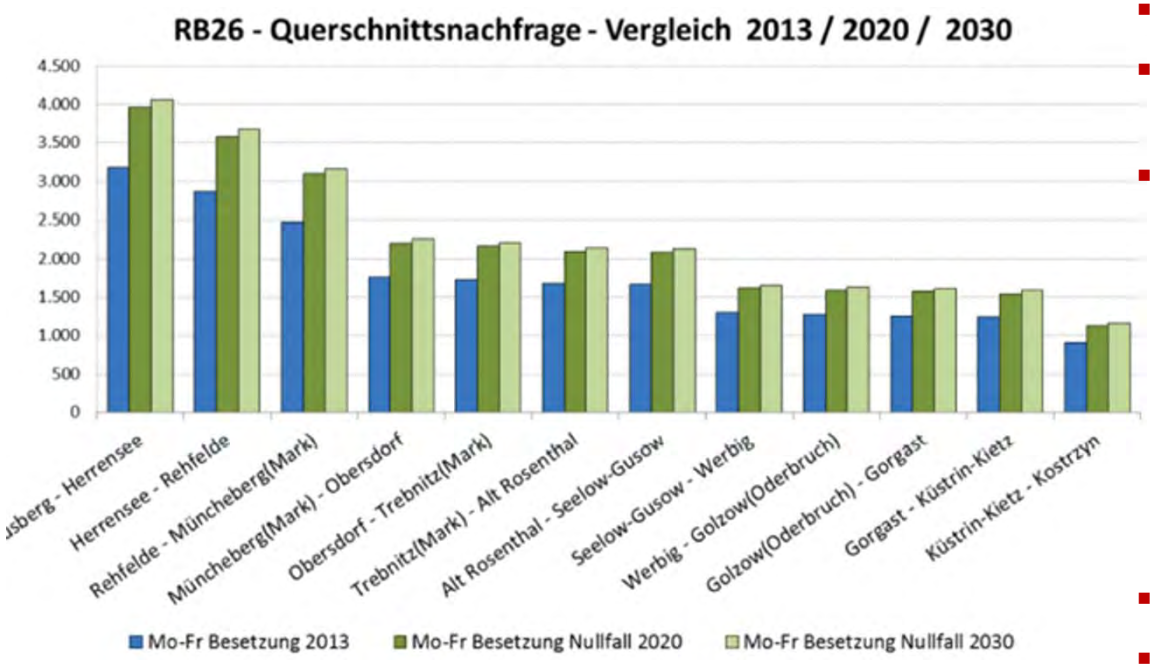
- Werktäglicher Pendelverkehr auf dem deutschen Teilabschnitt dominant, insbesondere zwischen Berlin und Müncheberg
- Im Grenzüberschreitenden Abschnitt überwiegt Wochenend-(Pendel-) Verkehr
- Na odcinku Berlin – Müncheberg głównie dojeżdżający do pracy
- W odcinku przygranicznym ruch weekendowy (wracający do domu na weekend)

Quelle: VBB
Źródło: VBB

Verkehrsnachfrage (VBB – Korridorstudie, 2015)

IHK Ostbrandenburg

Natężenie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)



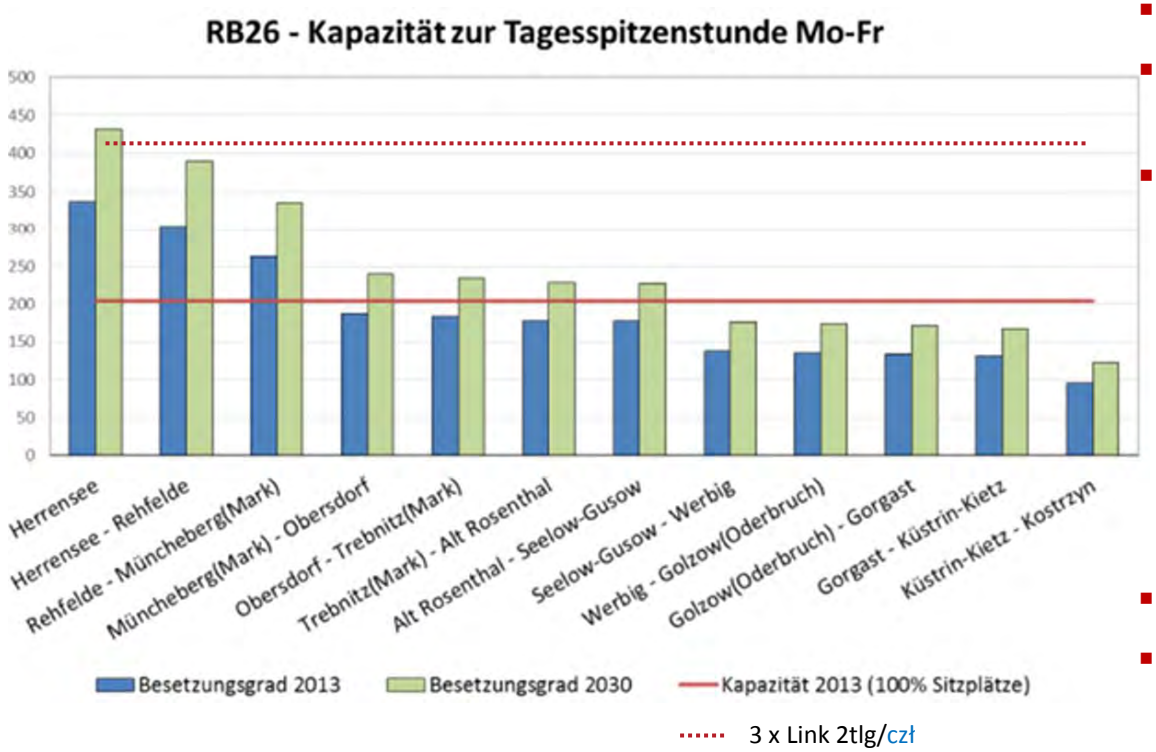
Quelle: VBB
Źródło: VBB

- Weiterer Nachfragezuwachs bis 2030
- Ohne Angebotsverbesserungen werden Überlastungen noch zunehmen
- Zwingende Angebotsverbesserungen mit weiterem Nachfragezuwachs:
  - Durchbindung bis Gorzów (2h-Takt)
  - Kapazitätserhöhung (größere Fahrzeuge, Doppel-/Dreifach-Traktion)
  - 30‘ Takt Berlin – Müncheberg in HVZ ab 2022
- Wzrost natężenia ruchu do roku 2030
- Bez poprawy oferty przepełnienie pojazdów będzie jeszcze częstsze
- Konieczna poprawa oferty:
  - Pociąg bezpośredni do Gorzowa co 2h
  - Zwiększenie pojemności pojazdów
  - 30‘ takt Berlin – Müncheberg w godzinach szczytu od 2022

Verkehrsnachfrage (VBB – Korridorstudie, 2015)

IHK Ostbrandenburg

Natężęnie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)



Quelle: VBB
Źródło: VBB

- Weiterer Nachfragezuwachs bis 2030
- Ohne Angebotsverbesserungen werden Überlastungen noch zunehmen
- Zwingende Angebotsverbesserungen mit weiterem Nachfragezuwachs:
  - Durchbindung bis Gorzów (2h-Takt)
  - Kapazitätserhöhung (größere Fahrzeuge, Doppel-/Dreifach-Traktion)
  - 30‘ Takt Berlin – Müncheberg in HVZ ab 2022
- Wzrost natężenia ruchu do 2030
- Bez poprawy oferty przepełnienie pojazdów będzie jeszcze częstsze
- Konieczna poprawa oferty:
  - Pociąg bezpośredni do Gorzowa co 2h
  - Zwiększenie pojemności pojazdów
  - 30‘ takt Berlin – Müncheberg w godzinach szczytu od 2022

Entwicklung Zugzahlen (2030, BVWP)

Rozwój liczny pociągów (2030, BVWP)

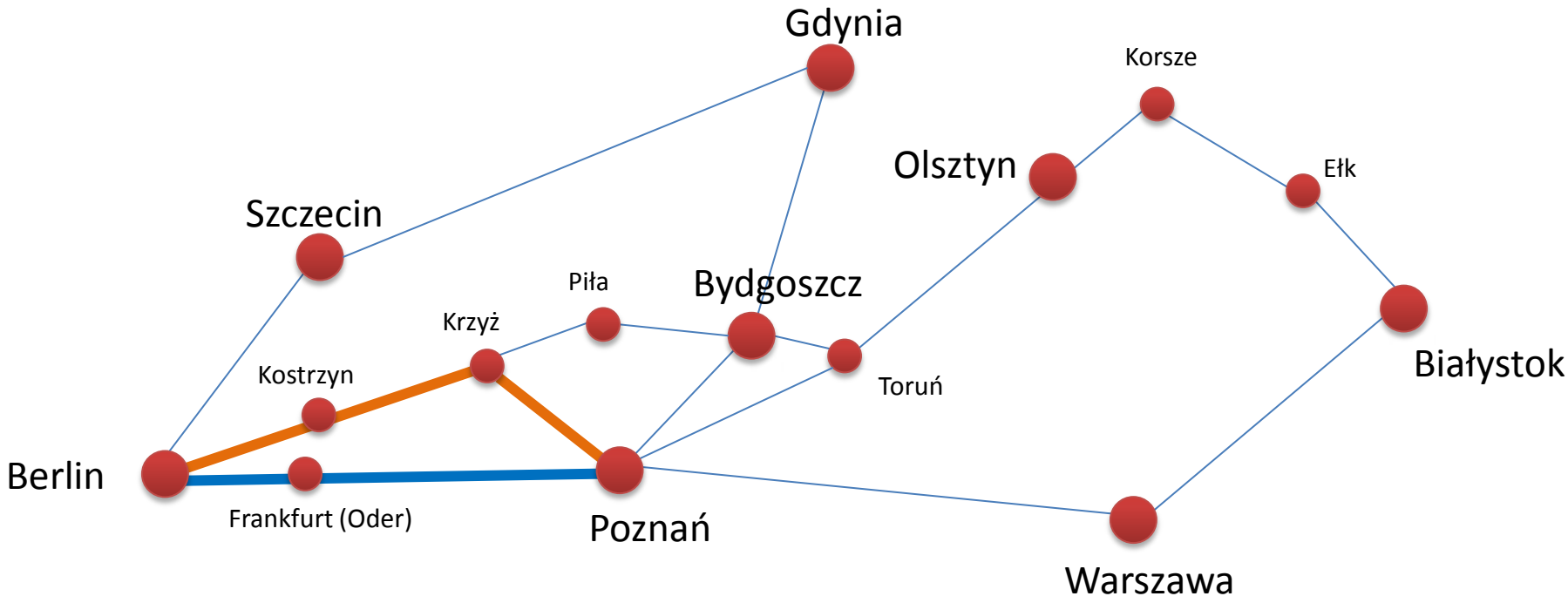
- BVWP: kein GV
- VBB: 7 Zugpaare zusätzlich bis Müncheberg
- BVWP: brak pociagów towarowych
- VBB: 7 dodatkowych par pociągów do Müncheberg

- BVWP: stündl. GV-Trasse (RFC 8: 7 Trassen)
- VBB: 3 RE/h in HVZ ab 2022
  → 8 RE-Zugpaare zusätzlich
- Trassenkonflikt EC – RE - GV absehbar
- BVWP: Jeden pociąg towarowy na h (RFC 8: 7/h)
- VBB: 3 RE/h w godz. szczytu od 2022
  → dodatkowe 8 par pociągów RE
- Widoczne konflikty między pociagami EC – regionalnymi – towarowymi

Marktpotenzial im Kontext des RFC 8 (North Sea-Baltic)

IHK Ostbrandenburg

Potencjał rynkowy w kontekście RFC 8 (Morze Północne – Morze Bałtyckie)



Berlin – Poznań

via Kostrzyn 272 km

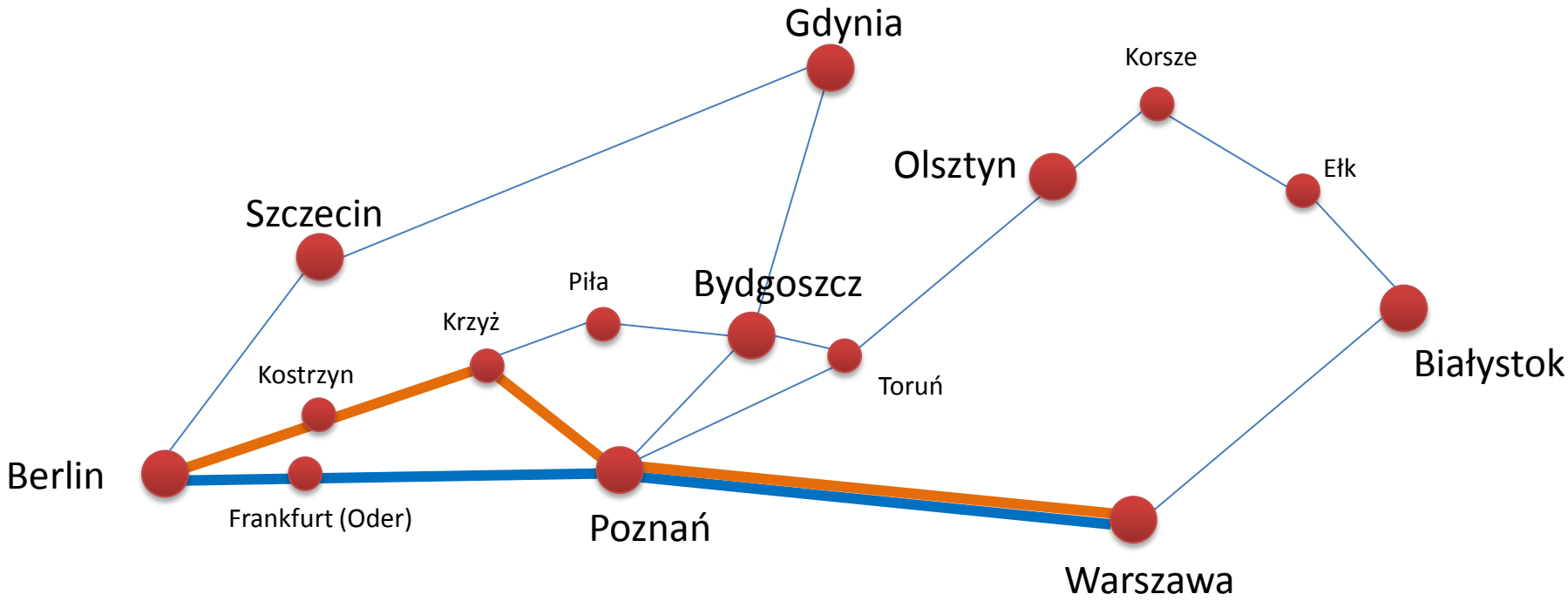
via Frankfurt 250 km

Gauff ETC Mobility

Marktpotenzial im Kontext des RFC 8 (North Sea-Baltic)

IHK Ostbrandenburg

Potencjał rynkowy w kontekście RFC 8 (Morze Północne – Morze Bałtyckie)



Berlin – Poznań

via Kostrzyn 272 km

via Frankfurt 250 km

Berlin – Warszawa

via Kostrzyn/Poznań 561 km

via Frankfurt/Poznań 539 km

Gauff ETC Mobility

Marktpotenzial im Kontext des RFC 8 (North Sea-Baltic)

IHK Ostbrandenburg

Potencjał rynkowy w kontekście RFC 8 (Morze Północne – Morze Bałtyckie)

Berlin – Ełk (Rail Baltica)

via Kostrzyn/Olsztyn 826 km

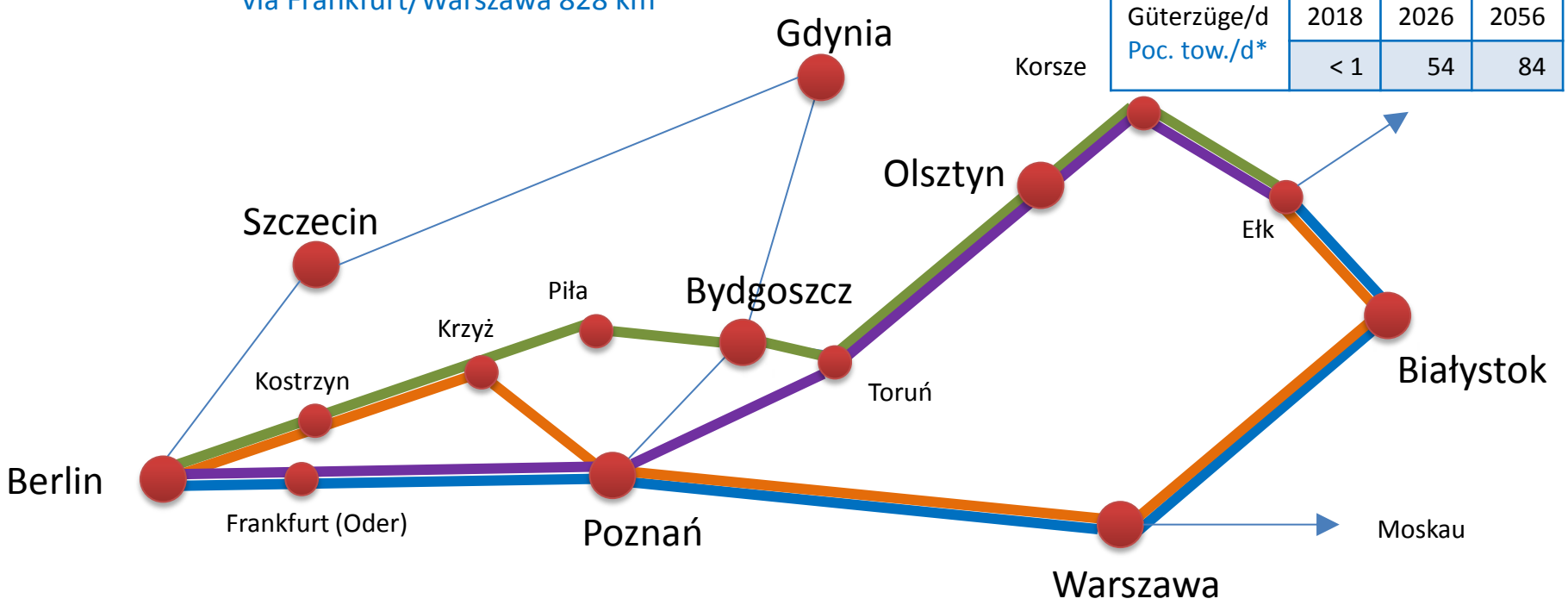
via Kostrzyn/Warszawa 850 km

via Frankfurt/Olsztyn 841 km

via Frankfurt/Warszawa 828 km

Rail Baltica

Güterzüge/d Poc. tow./d*	2018	2026	2056
	< 1	54	84



Berlin – Poznań

via Kostrzyn 272 km

via Frankfurt 250 km

Berlin – Warszawa

via Kostrzyn/Poznań 561 km

via Frankfurt/Poznań 539 km

**Quelle Źródło: RB Rail AS*

- CBA (EY)

- Operational Plan (ETC)

Gauff ETC Mobility

Marktpotenzial im Kontext des RFC 8 (North Sea-Baltic)

IHK Ostbrandenburg

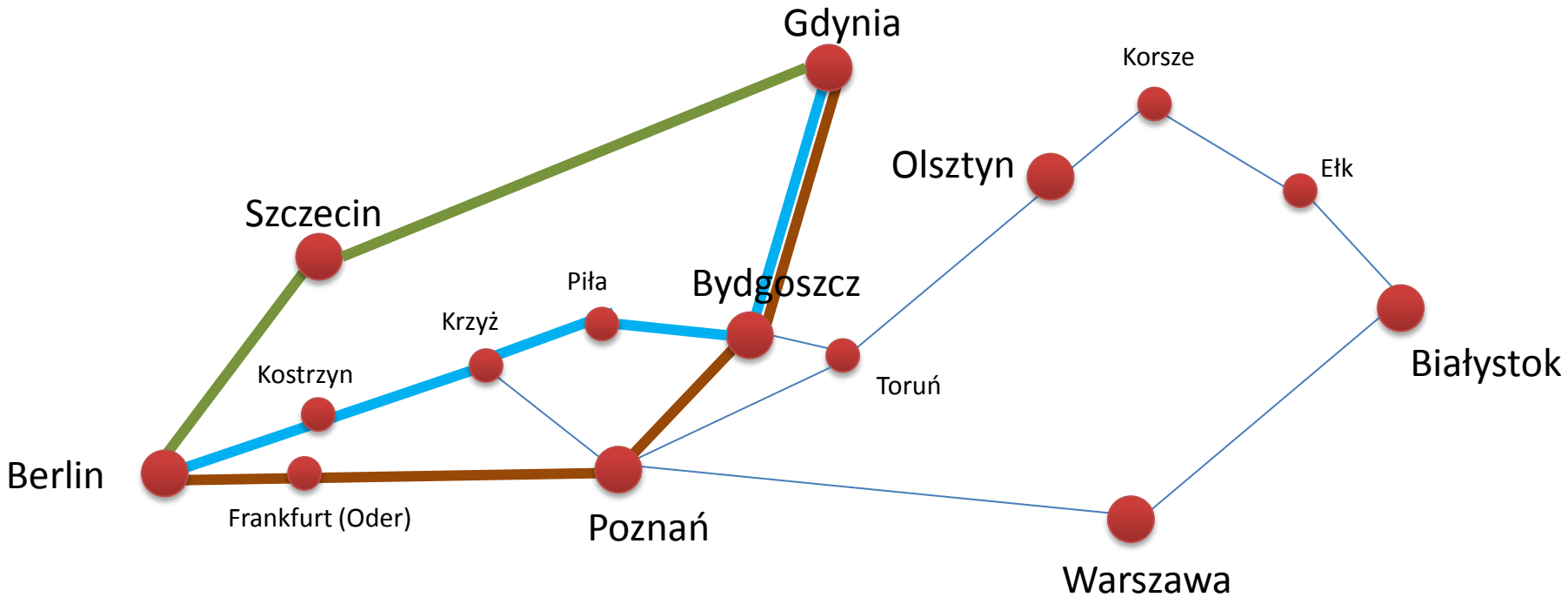
Potencjał rynkowy w kontekście RFC 8 (Morze Północne – Morze Bałtyckie)

Berlin – Gdynia

via Szczecin 434 km

via Kostrzyn 506 km

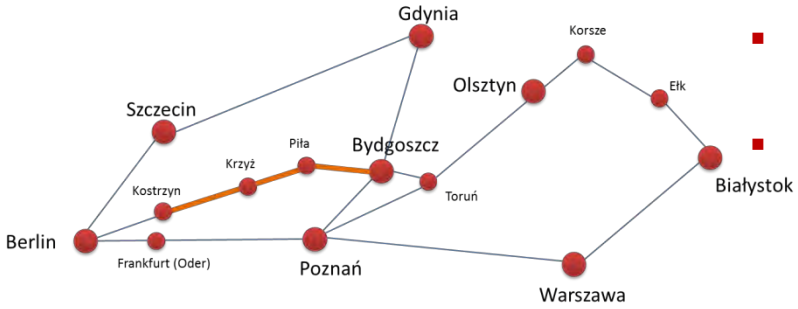
via Frankfurt 580 km



Laufende Machbarkeitsstudie der PLK

IHK Ostbrandenburg

Studium wykonalności PLK w opracowaniu



- Machbarkeitsstudie zur Modernisierung Bydgoszcz – Kostrzyn, incl. Elektrifizierung Piła – Kostrzyn, seit 01/2018
- Vorzugsvariante: QI/2019
- Projektabschluss: QII/2019
- Auftragssummer: 5,3 Mio. PLN
- Betriebsprogramm weitest-gehend wie im Status quo
- Mangelnde Berücksichtigung
  - SPNV Berlin – Gorzów
  - GV Potenzial durch Rail Baltica
- Stärkere Abstimmung der Planungen in DE und PL (sowie LT/LV/EE/FIN) zwingend

- Studium wykonalności modernizacji trasy Bydgoszcz – Kostrzyn, w tym elektryfikacja Piła – Kostrzyn, w opracowaniu od 01/2018
- Warianty preferowane: I kw./2019
- Zakończenie projektu: II kw./2019
- Wartość zlecenia: 5,3 Mio. PLN
- Rozkład jazdy prawie taki jak w Status quo
- Nie wystarczająco uwzględniono
  - Poc. regio. Berlin – Gorzów
  - Potencjały generowane przez Rail Baltica
- Konieczna silniejsza współpraca i uzgodnienia między DE i PL (jak i LT/LV/EE/FIN)

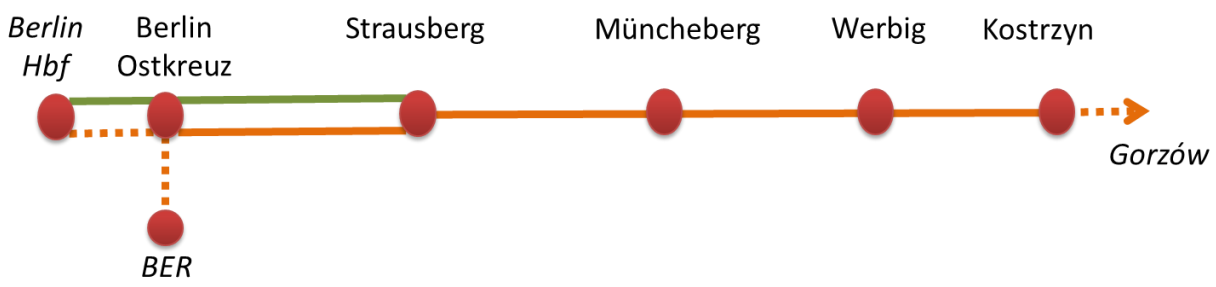
Schlussfolgerungen zur Entwicklung Berlin - Kostrzyn

IHK Ostbrandenburg

Wnioski dotyczące rozwoju relacji Berlin - Kostrzyn

- Stufenweise Verbesserung des Verkehrsangebotes
  - 0) *Stabiler Betrieb mit ausreichenden Kapazitäten / Durchbindung bis Ostkreuz*
  - 1) Regelmäßige Durchbindung bis Gorzów (2-h-Takt), einzelne Züge darüber hinaus
  - 2) Zusätzliche Kapazitäten durch Mehrfachtraktion bzw. größere Fahrzeuge
  - 3) Halbstundentakt Berlin – Müncheberg in HVZ (gemäß **Landesnahverkehrsplan** Brandenburg ab 2022)
    → Infrastrukturausbau erforderlich
  - 4) Verlängerung in Berlin bis Flughafen BER oder Hauptbahnhof

- Stopniowa poprawa oferty transportowej
  - 0) *Stabilny ruch z wystarczającą przepustowością, połączenie bezpośrednie do Ostkreuz*
  - 1) Regularne połączenie bezpośrednie do Gorzowa (co 2 h), dodatkowo pojedyncze pociągi
  - 2) Zwiększenie pojemości przez łączenie składów lub większe pojazdy
  - 3) Takt 30-minutowy Berlin – Müncheberg w godzinach szczytu (zgodnie z **Planem Transportowych** Brandenburgii do 2022)
    → konieczny rozwój infrastruktury
  - 4) Przedłużenie do lotniska BER lub dworca głównego w Berlinie



Gauff ETC Mobility

Schlussfolgerungen zur Entwicklung Berlin - Bydgoszcz

IHK Ostbrandenburg

Wnioski dotyczące rozwoju relacji Berlin - Bydgoszcz

- Abgestimmtes Konzept zur Entwicklung der deutsch-polnischen Bahnstrecken
  - 0) *Berücksichtigung Kostrzyn - Berlin in MBS Bydgoszcz – Kostrzyn*
  - 1) Abgestimmte Verkehrsprognose und Aufteilung auf allen DE-PL Bahnstrecken (2026/2030 – 2050) incl. passender Angebotskonzepte
  - 2) Ableitung des Infrastrukturbedarfs auf der Ostbahn

- Harmonijna koncepcja rozwoju tras kolejowyh między Niemcami i Polską
  - 0) *Uwzględnienie planów na trasie Kostrzyn - Berlin w studium wykonalności Bydgoszcz – Kostrzyn*
  - 1) Porozumienie w sprawie prognoz transportowych i rozkład na wszystkie niemiecko-polskie korytarze transportowe (2026/2030 – 2050) oraz dostosowany do potrzeb zapotrzebowania rozkład jazdy
  - 2) Wyciągnięcie wniosków w odniesieniu do rozwoju infrastruktury Kolei Wschodniej

Infrastrukturszenarien für die Ostbahn

IHK Ostbrandenburg

Scenariusze rozwoju infrastruktury Kolei Wschodniej

Infrastrukturszenarien Berlin – Kostrzyn
(drei aufeinander aufbauende Stufen)

0) *Status quo: Eingleisig und keine Elektrifizierung, incl. laufende Maßnahmen (Inbetriebnahme 12/2018)*

1) Stellenweiser Ausbau zur Einrichtung eines 30-Minuten-Takts zwischen Berlin und Müncheberg in der HVZ
   1a) Ohne Güterverkehr in der HVZ
   1b) Mit Güterverkehr in der HVZ

2) Wie 1b) zuzüglich Elektrifizierung

3) Durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

und deren Fortführung in Polen → PLK

1) *Status quo – Existierende zweigleisig Strecke ohne Elektrifizierung*

2) *Elektrifizierung im jetzigen Ausbauzustand*

3) *Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau*

Scenariusze rozwoju infrastruktury Berlin – Kostrzyn
(3 etapy budowowane jeden po drugim)

0) *Status quo: jednotorowa i niezelektryfikowana, z uwzględneniem bierzących robót (oddanie do eksploatacji 12/2018)*

1) Punktowa rozbudowa w celu uzyskania taktu 30-minutowego między Berlinem i Müncheberg w godzinach szczytu
   1a) bez transportu towarowego w godz. szczytu
   1b) z transportem towarowym w godz. szczytu

2) Jak 1b) dodatkowo elektryfikacja

3) Linia dwutorowa i zelektryfikowana na całej trasie

i kontynuacja w Polsce → PLK

1) *Status quo – istniejąca linia dwutorowa niezelektryfikowana*

2) *Elektryfikacja stanu obecnego*

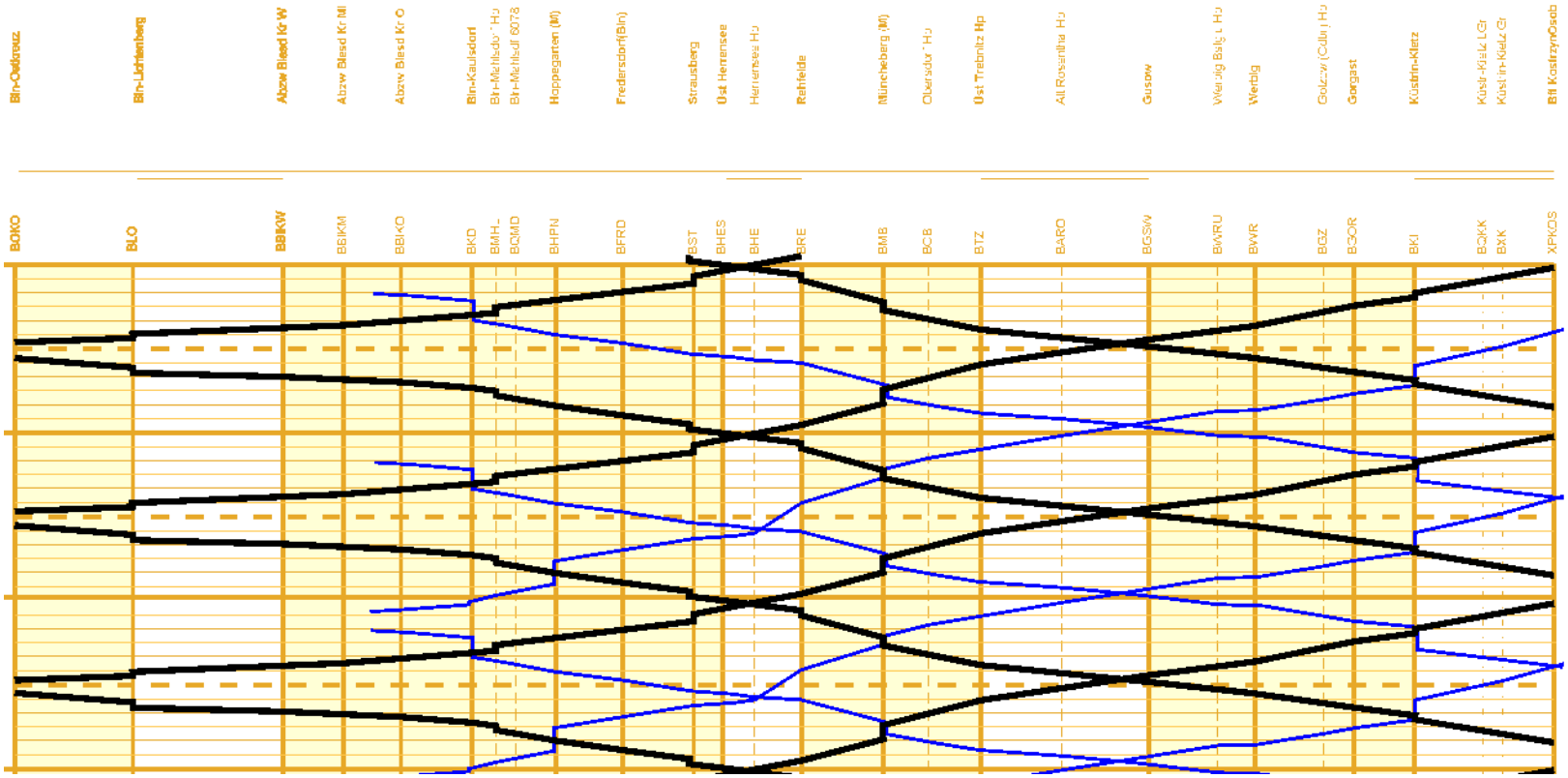
3) *Elektryfikacja i rozbudowa linii dwutorowej*

IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

0) Fahrplan 2018/2019: 60-Minuten-Takt Ostkreuz – Kostrzyn

Rozkład jazdy 2018/2019: trakt 60-min Ostkreuz – Kostrzyn



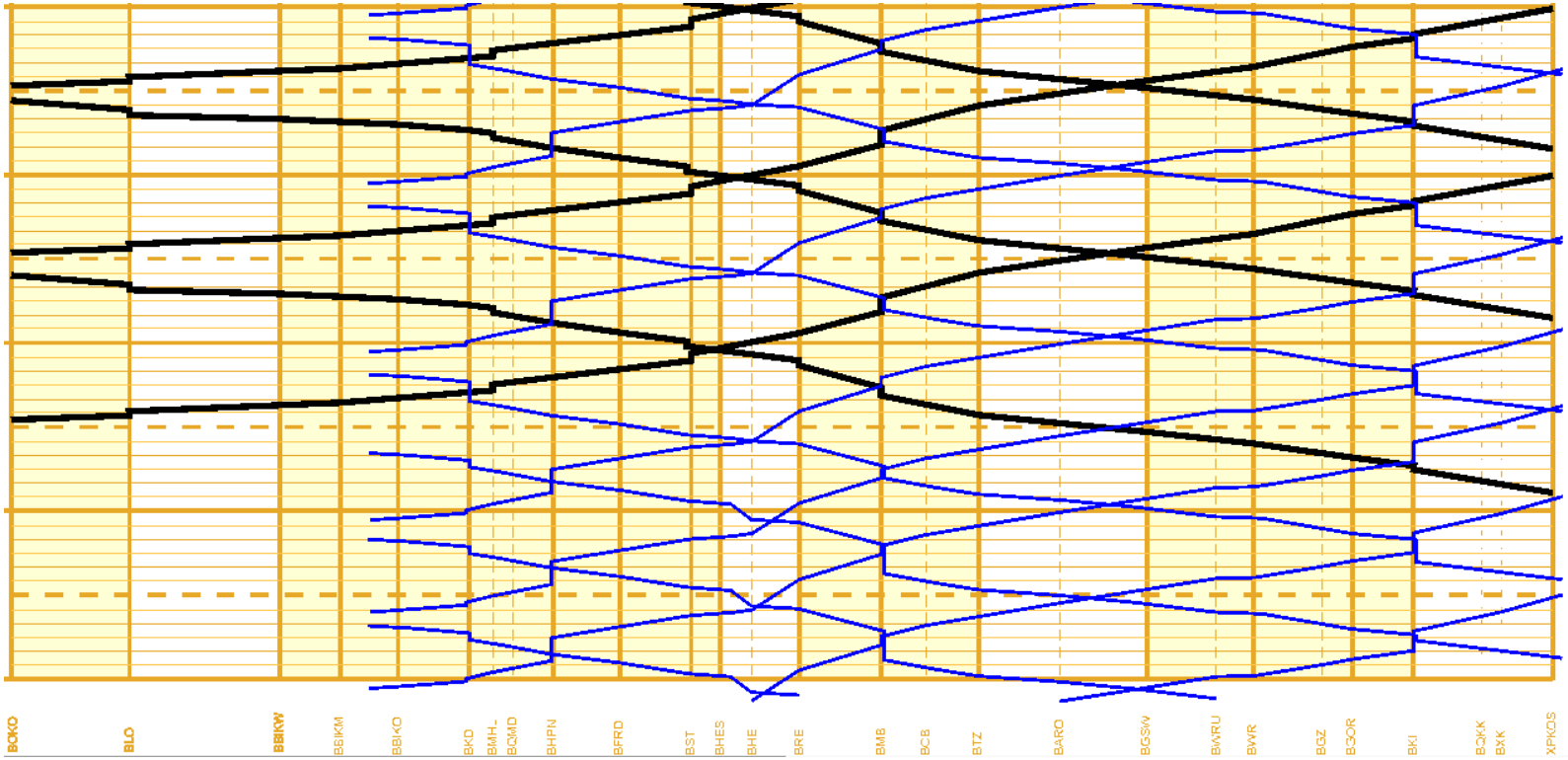
- Ein Güterzug pro Stunde und Richtung zwischen Regionalbahn (RB) möglich
- Możliwy jeden pociąg towarowy na godzinę i kierunek między pociągami regionalnymi

IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

0) Fahrplan 2018/2019: 60-Minuten-Takt Ostkreuz – Kostrzyn

Rozkład jazdy 2018/2019: trakt 60-min Ostkreuz – Kostrzyn



- Außerhalb Verkehrszeit RB zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung möglich
- Możliwe dwa pociągi towarowe na godzinę i kierunek w czasie, kiedy pociągi regionalne nie kursują

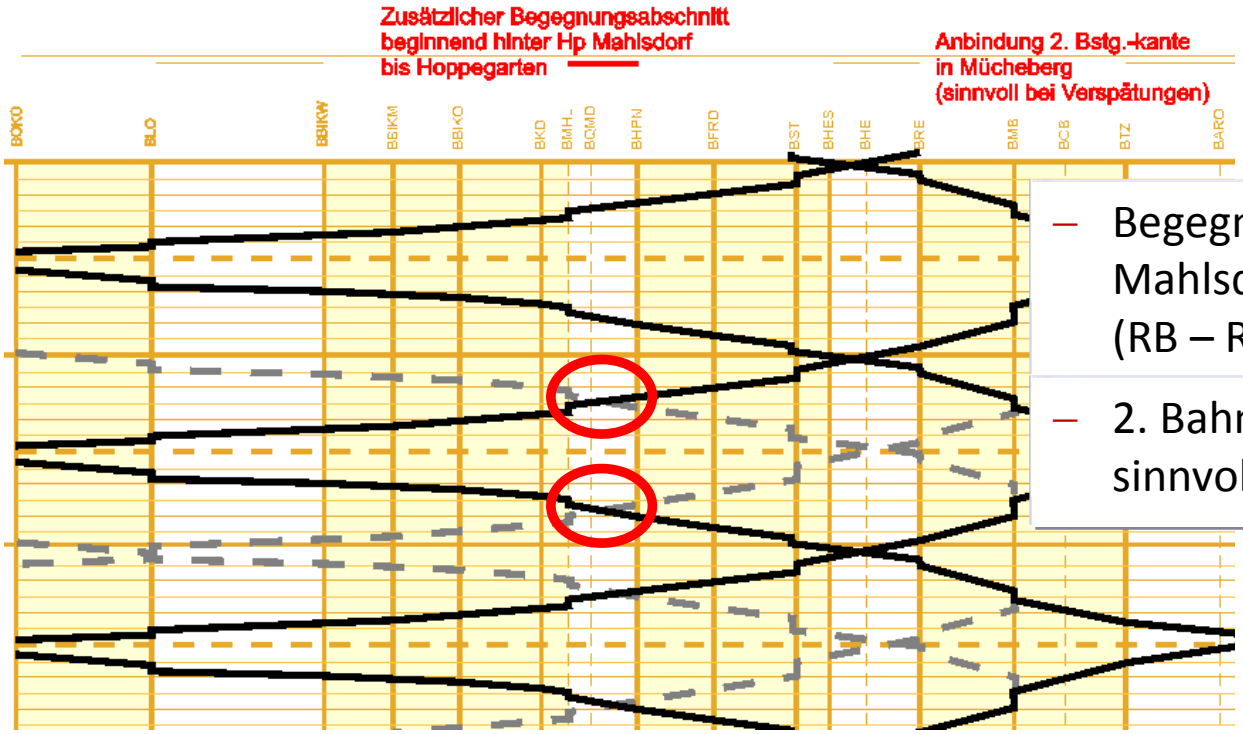
Gauff ETC Mobility

IHK Ostbrandenburg

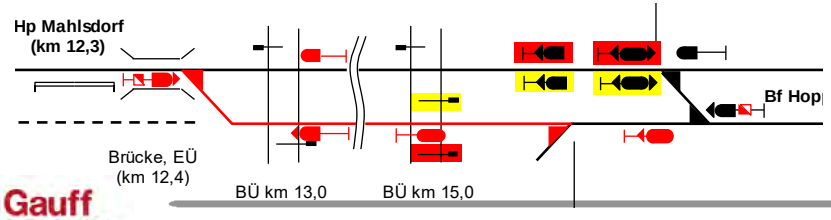
Analiza ruchu i przepustowości

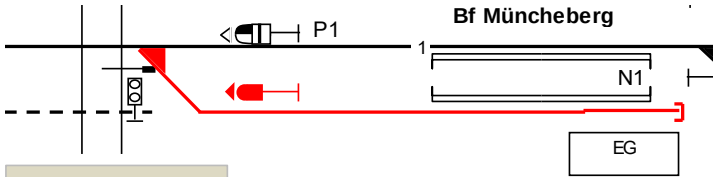
1a) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz - Müncheberg (Laut LVP Brandenburg ab 2022)

Zwiększenie częstotliwości do taktu 30-min Ostkreuz - Müncheberg



- Begegnungsabschnitt Mahlsdorf (a) – Hoppegarten (RB – RB) erforderlich
- 2. Bahnsteigkante Müncheberg sinnvoll (Verspätungsfall)





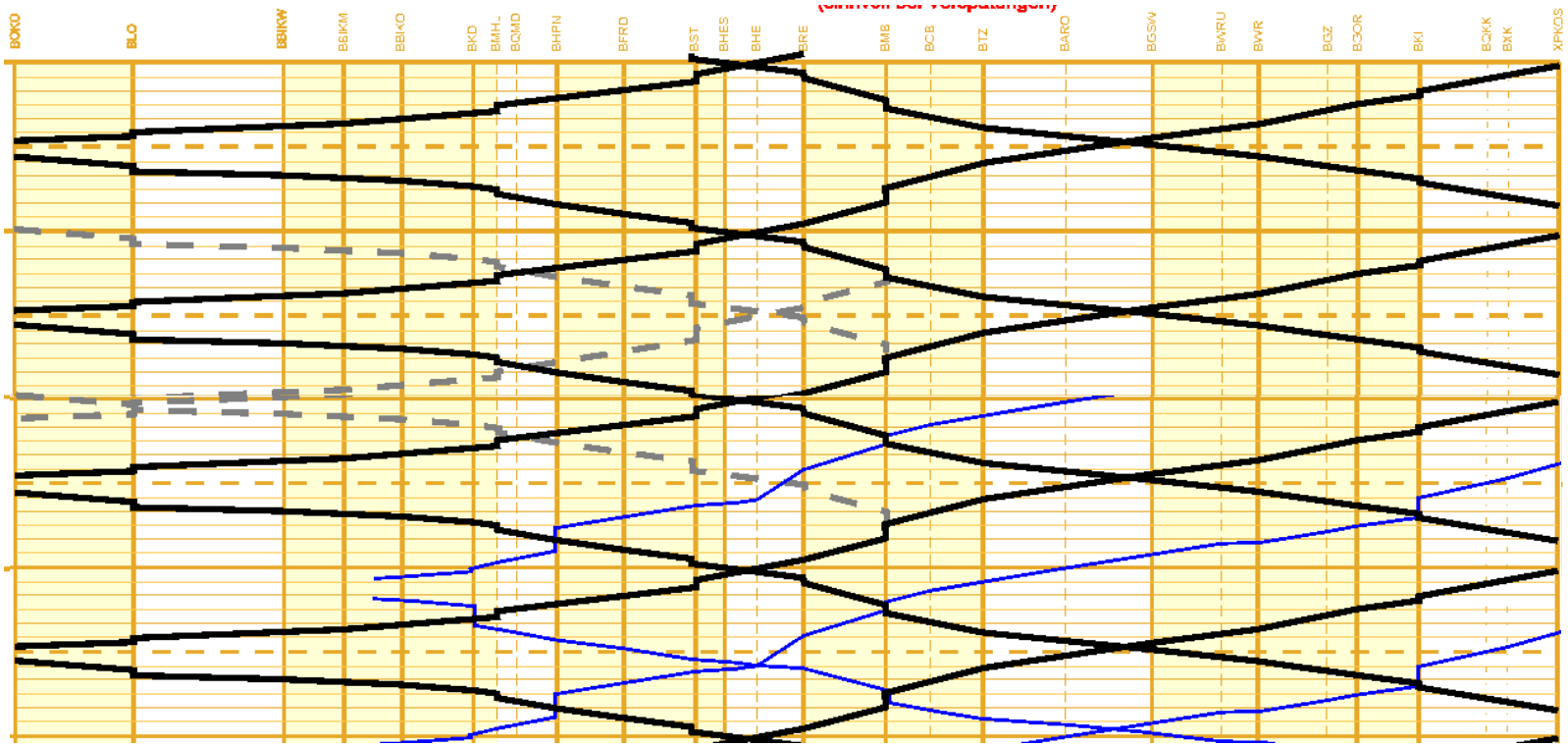
Gauff ETC Mobility

IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

1a) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz – Müncheberg (keine Güterzüge in der HVZ)

Zwiększenie częstotliwości do taktu 30‘ Ostkreuz – Müncheberg (bez poc. tow. w godz. szczytu)



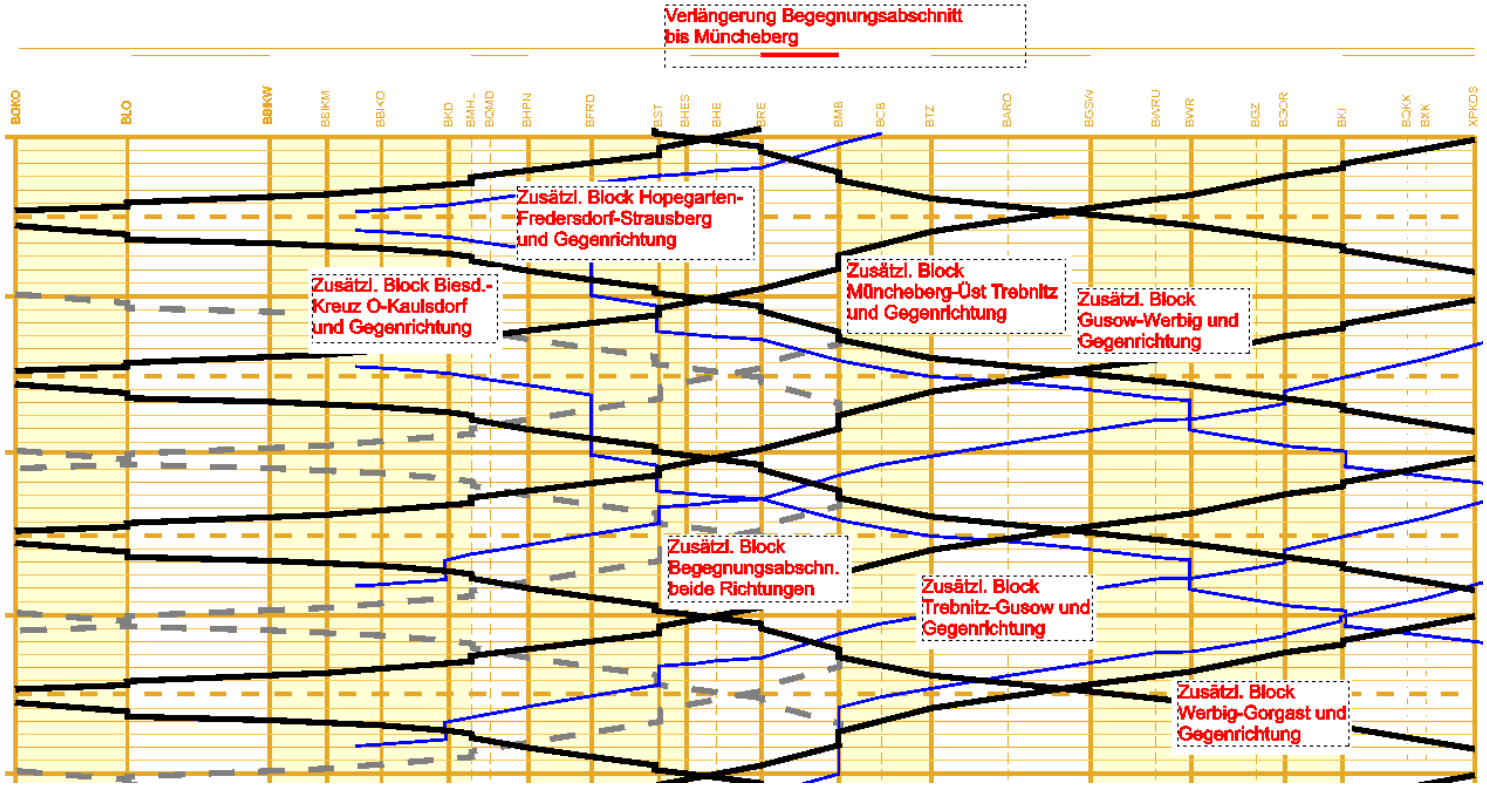
- Güterzüge nur außerhalb Verkehrszeit des 30-Minuten-Taktes möglich
- Pociągi towarowe nie możliwe w czasie, gdy pociągi regionalne kursują w takcie 30-minutowym

IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

1b) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz - Müncheberg (Güterzüge auch in der HVZ)

Zwiększenie częstotliwości do taktu 30-min Ostkreuz – Müncheberg (poc. tow. w godz. szczytu)



- In 6 Stunden 4 Güterzüge je Richtung möglich
- W czasie sześciu godzin możliwe cztery pociągi w każdym kierunku

IHK Ostbrandenburg

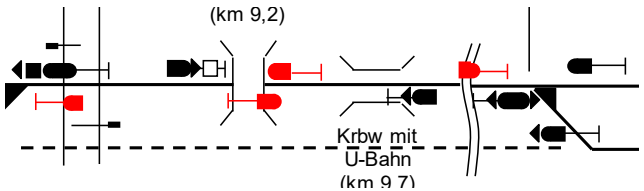
Analiza ruchu i przepustowości

1b) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz – Müncheberg (Güterzüge auch in der HVZ)
Infrastrukturmaßnahmen

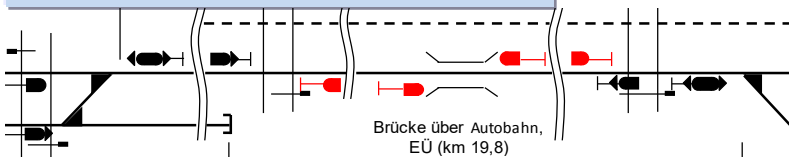
Zwiększenie częstotliwości do taktu 30-min Ostkreuz – Müncheberg (poc. tow. w godz. szczytu)

rozbudowa infrastruktury

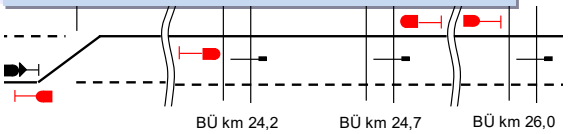
Blockverdichtung Biesd. Kreuz Kausdorf



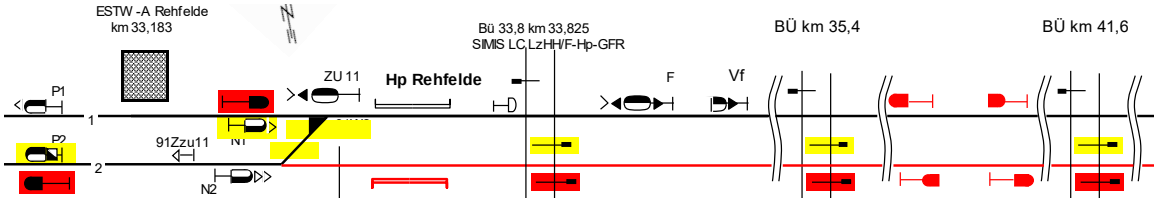
Blockverdichtung Hoppegarten - Fredersdorf

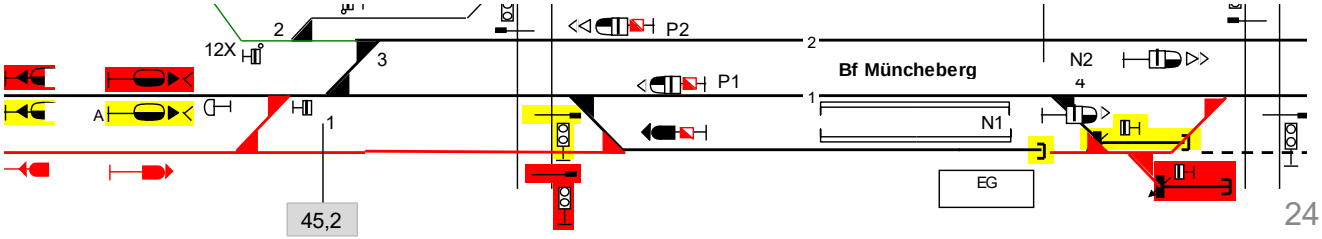


Blockverdichtung Fredersdorf - Strausberg



Begegnungsabschn. bis Müncheberg, Blockverd. Begegnungsabschnitt





Gauff ETC Mobility

IHK Ostbrandenburg

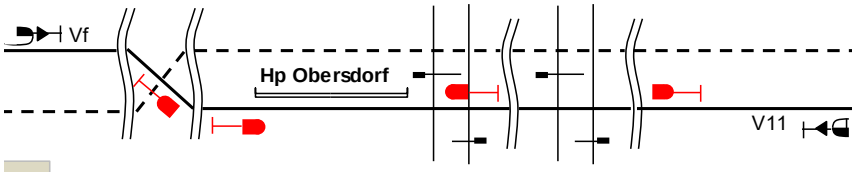
Analiza ruchu i przepustowości

1b) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz – Müncheberg (Güterzüge auch in der HVZ)
Infrastrukturmaßnahmen

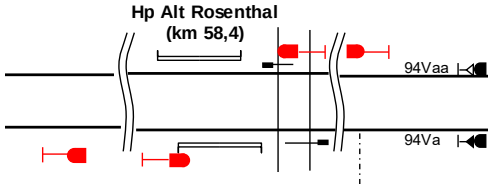
Zwiększenie częstotliwości do taktu 30-min Ostkreuz – Müncheberg (poc. tow. w godz. szczytu)

rozbudowa infrastruktury

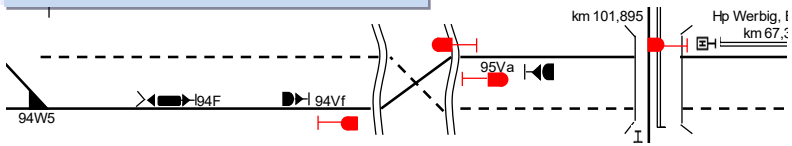
Blockverdichtung Mücheberg - Trebnitz



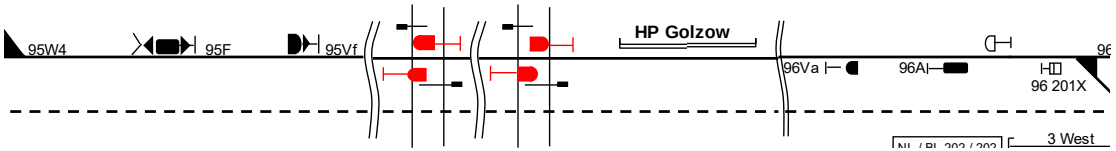
Blockverdichtung Begegnungsabschnitt



Blockverdichtung Gusow - Werbig



Blockverdichtung Werbig - Gorgast



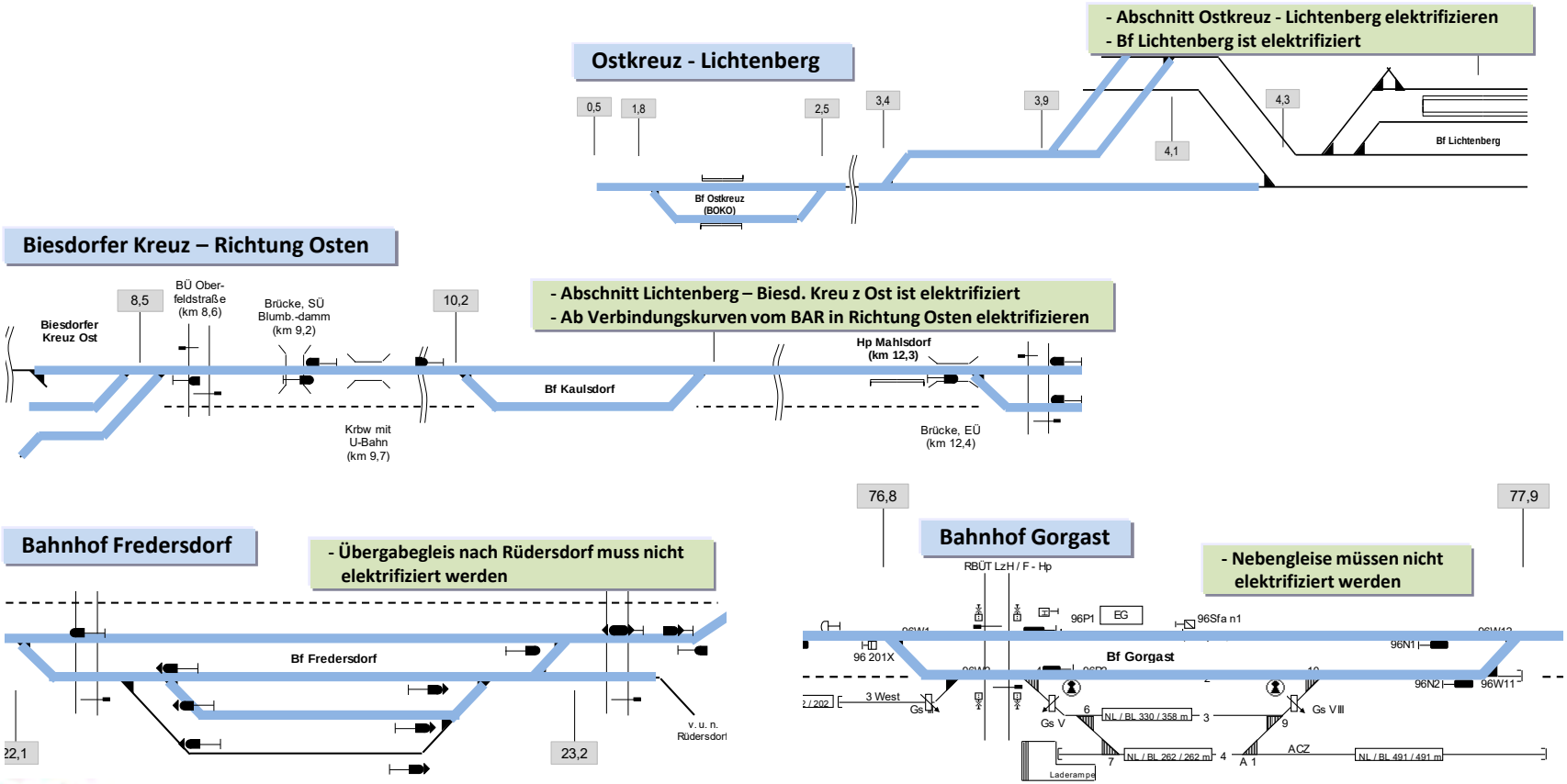
IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

2) Taktverdichtung: 30-Minuten-Takt Ostkreuz – Müncheberg (Güterzüge auch in HVZ), Maßnahmen zur Elektrifizierung (Beispiele)

Zwiększenie częstotliwości do taktu 30-min Ostkreuz – Müncheberg (poc. tow. w godz. szczytu)

przykłady rozbudowy elektryfikacji

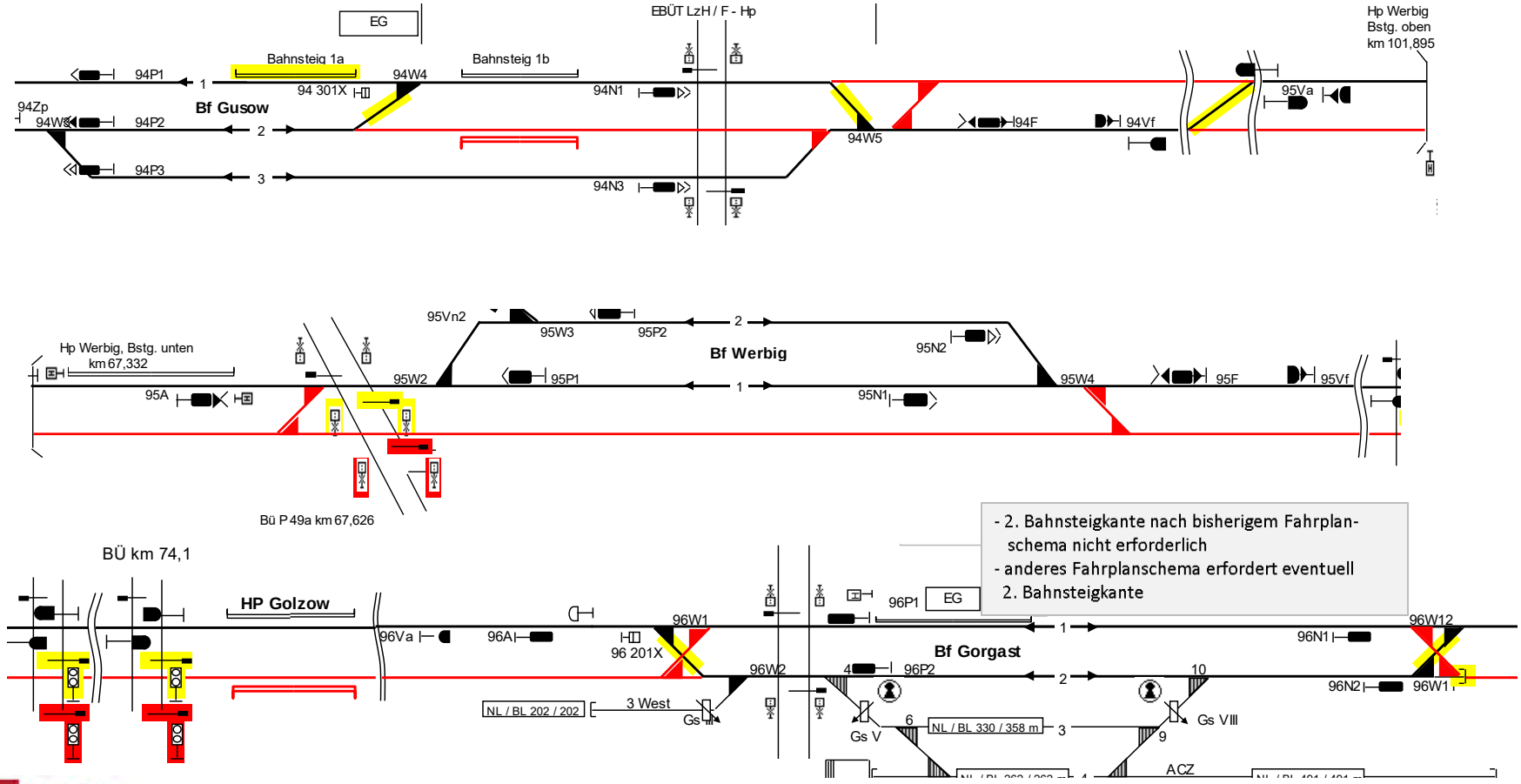


IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

3) Zweigleisiger Ausbau: Beispiel Gusow – Werbig – Gorgast (Neubaugleise werden elektrifiziert)

Rozbudowa dwutorowa + elektryfikacja, przykład Gusow – Werbig – Gorg



Gauff ETC Mobility

IHK Ostbrandenburg

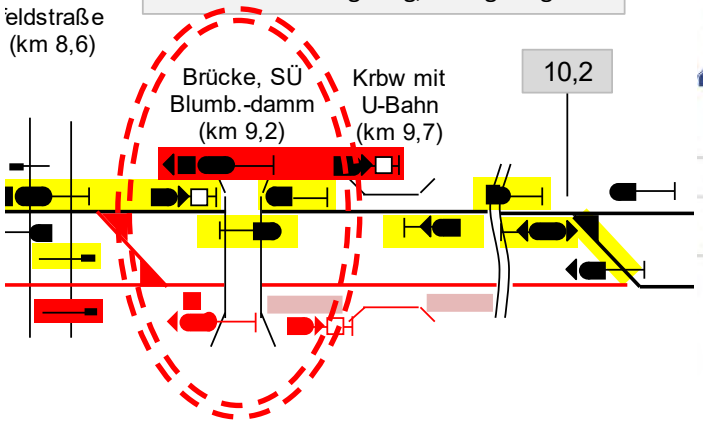
Analiza ruchu i przepustowości

3) Zweigleisiger Ausbau: Vorsorgemaßnahmen (Beispiele)

Rozbudowa dwutorowa + elektryfikacja, zabezpieczenie terenów pod inwestyje (przykłady)

Straßenbrücke Blumberger Damm

- Straßenbrücke Blumb.-damm (km 9,2) wird von 12/2018 bis 06/2023 erneuert
  Annahme: breit genug, hoch genug



Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Umwelt Verkehr Klimaschutz Presse Über uns Service

Verkehr ▸ Straßen- und Brückenbau ▸ Straßen und Brücken für Berlin ▸ Planungsphase ▸ Südliche Blumberger D

- Verkehr
- Straßen- und Brückenbau
- Straßen und Brücken für Berlin
  - Planungsphase
    - Südliche Blumberger Damm Brücke
    - Marzahner Knoten
    - Autobahndreieck Funkturm
    - Molkenmarkt
    - A 114
    - A 115
    - Dorfstraße Malchow (B 2)
    - Tangentiale Verbindung Ost
  - Bauausführungsphase
  - Fertig gestellte Projekte
  - Kontakt

Straßen und Brücken für Berlin

Südliche Blumberger Damm Brücke

Luftbild Blumberger Damm mit Markierung der Brücke; *Quelle: Geoportal Berlin*

Aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes ist der Ersatzneubau des Bauwerks zwingend erforderlich. Mit dem Ersatzneubau wird neben der Erhaltung und Verbesserung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung weiterhin die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der zu beplanenden

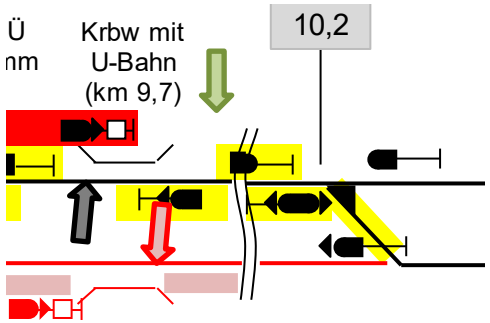
IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

3) Zweigleisiger Ausbau: Vorsorgemaßnahmen (Beispiele)

Rozbudowa dwutorowa + elektryfikacja, zabezpieczenie terenów pod inwestyje (przykłady)

Kreuzungsbauwerk mit U-Bahn



- **S-Bahn (nicht in Skizze)**
- **Bestand Ostbahn**
- **Neubau Ostbahn**

- Verbreiterung Krbw mit U-Bahn
- Planum zu schmal ab km 9,2 bis km 9,6 und ab Krzbw km 9,7 nochmals 500 m (Grunderwerb)

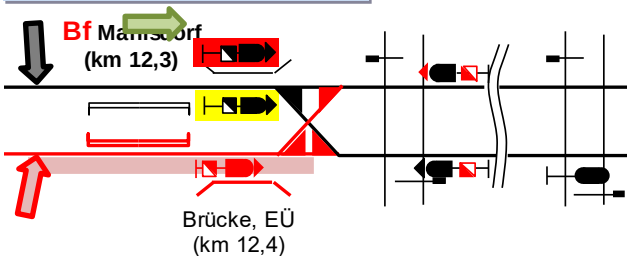
IHK Ostbrandenburg

Analiza ruchu i przepustowości

3) Zweigleisiger Ausbau: Vorsorgemaßnahmen (Beispiele)

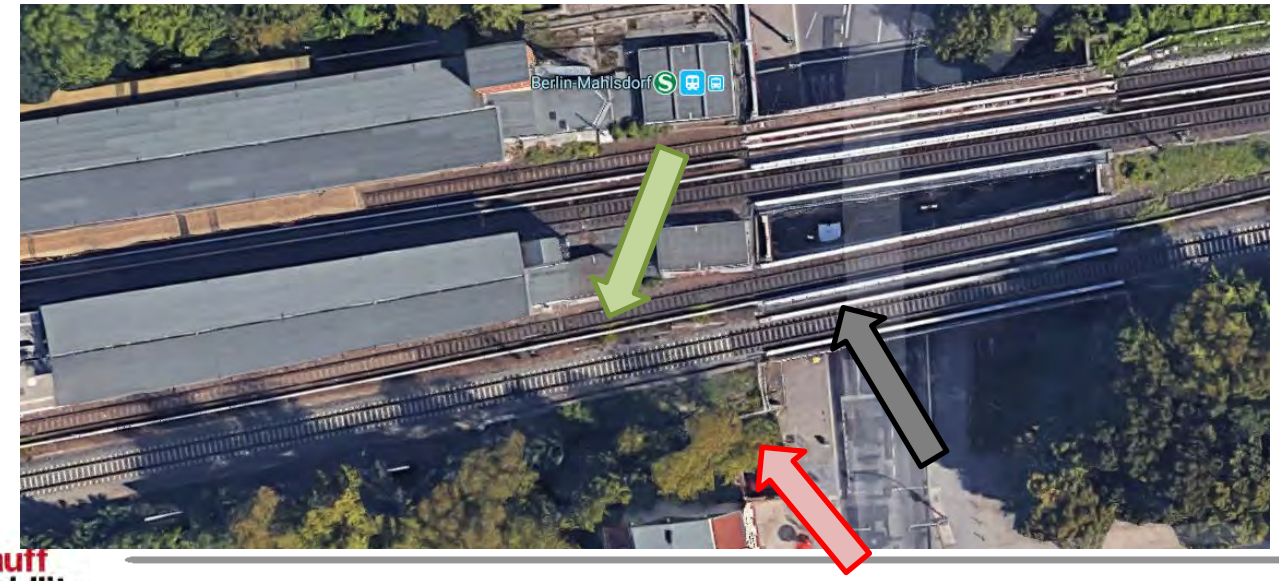
Rozbudowa dwutorowa + elektryfikacja, zabezpieczenie terenów pod inwestyje (przykłady)

2. Bahnsteigkante Mahlsdorf



- 2. Bahnsteigkante Mahlsdorf und 2. Brückenüberbau (Planum zu schmal -->Stützwand Dammschüttung)

- **S-Bahn (nicht in Skizze)**
- **Bestand Ostbahn**
- **Neubau Ostbahn**



Kostenschätzungen für die Ausbauvarianten

IHK Ostbrandenburg

Szacunkowe koszty wariantów budowy

Variante/ Baustufe	Bezeichnung	Kosten	Gesamtkosten (zzgl. zu vorheriger Stufe)	Gesamtkosten (Summe)
Wariant/ Etap budowy	Pozycja	Koszty	Koszty etapu	Koszty (Suma)
1a (30'-Takt Berlin - Müncheberg ohne GV bez tow.)	Übergeordnete Kosten Koszty dodatkowe	410.000 €	14.290.000 €	14.290.000 €
	Verkehrsanlagen Trasa	7.470.000 €		
	Ausrüstung Wyposażenie techniczne	4.230.000 €		
	Ingeuerbauwerke Konstrukcje inżynierskie	- €		
	Planungskosten Koszty planowania	2.180.000 €		
1b (30'-Takt Berlin - Müncheberg mit GV z tow.)	Übergeordnete Kosten Koszty dodatkowe	1.550.000 €	47.600.000 €	61.890.000 €
	Verkehrsanlagen Trasa	27.270.000 €		
	Ausrüstung Wyposażenie techniczne	11.520.000 €		
	Ingeuerbauwerke Konstrukcje inżynierskie	- €		
	Planungskosten Koszty planowania	7.260.000 €		
2 (1b +Elektrifizierung + Elektryfikacja)	Übergeordnete Kosten Koszty dodatkowe	- €	60.180.000 €	122.070.000 €
	Verkehrsanlagen Trasa	9.820.000 €		
	Ausrüstung Wyposażenie techniczne	41.180.000 €		
	Ingeuerbauwerke Konstrukcje inżynierskie	- €		
	Planungskosten Koszty planowania	9.180.000 €		
3 (2-gleisig 2 tory + Elektrifizierung + Elektryfikacja)	Übergeordnete Kosten Koszty dodatkowe	5.950.000 €	197.220.000 €	319.290.000 €
	Verkehrsanlagen Trasa	89.910.000 €		
	Ausrüstung Wyposażenie techniczne	49.080.000 €		
	Ingeuerbauwerke Konstrukcje inżynierskie	22.360.000 €		
	Planungskosten Koszty planowania	29.920.000 €		

Schlussfolgerungen und weitere Schritte (I)

IHK Ostbrandenburg

Wnioski i kolejne kroki (I)

- Die ab 2022 vorgesehene Angebotsausweitung auf der Ostbahn mit einem **Halbstundentakt Berlin Ostkreuz – Müncheberg** in der HVZ ist nur mit einem (moderaten) Infrastrukturausbau möglich.
  → Die **Planungen** umgehend **beginnen**
- Durch eine systematische **Verlängerung der RB 26** bis Gorzów und Flughafen BER bzw. Berlin Hbf können weitere Potenziale im Personenverkehr erschlossen werden.
  → Kurzfristig: Zweistundentakt Berlin-Ostkreuz – Gorzów
  → Mittelfristig: Verlängerung bis BER bzw. Hbf (Fahrzeuge/Infrastruktur?) und Einbindung in das gesamte SPNV-Netz

- Przewidziany od 2022 roku rozwój oferty przewozowej – **takt 30-minutowy między Berlin Ostkreuz i Müncheberg** jest możliwy tylko pod warunkiem (umiarkowanej) rozbudowy infrastruktury → **Planowanie inwestycji** powinno rozpocząć się **niezwłocznie**
- Dzięki **przedłużeniu linii RB 26** do Gorzowa i lotniska BER względnie Dworca Głównego w Berlinie możliwe zwiększenie liczby pasażerów
  → krótkoterminowo: takt 2-godzinny Berlin-Ostkreuz – Gorzów
  → średnioterminowo: przedłużenie do BER względnie Dworca Głównego w Berlinie (pojazdy/infrasturktura?) i włączenie się w ruch całego systemu kolei regionalnych

Schlussfolgerungen und weitere Schritte (II)

IHK Ostbrandenburg

Wnioski i kolejne kroki (II)

- Das **langfristige Betriebs- und Infrastrukturkonzept** für alle DE-PL Bahnstrecken und Lastenverteilungen zwischen den Strecken ist dringend zwischen der deutschen und polnischen Seite abzustimmen.
- Dabei ist eine **großräumigere Betrachtung** aller wichtiger Korridore und Verkehrsarten erforderlich, bisherige Untersuchungen und Konzepte sind zu kleinräumig (Bsp. MBS Bydgoszcz – Kostrzyn, i2030, Rail Baltica…)
- Festlegung des Verkehrsangebots und **Ableitung des Infrastrukturkonzepts für die Ostbahn** Berlin – Bydgoszcz

- Pilnie do ustalenia między stronami PL i DE jest **długoterminowa koncepcja rozwoju oferty przewozowej i infrastruktury** dla wszystkich linii kolejowych między państwami oraz ustalenie obciążeń korytarzy transportowych.
- Konieczne jest uwzględnienie **wszystkich ważnych korytarzy** i gałęzi transportowych w szerszym zakresie terytorialnym. Dotychczasowe analizy i koncepcje obejmują za wąski zasięg terytorialny (np. Studium wykonalności Bydgoszcz – Kostrzyn, i2030, Rail Baltica…)
- Ustalenie oferty przewozowej i wyciągnięcie wniosków w odniesieniu do **rozwoju infrastruktury** Kolei Wschodniej Berlin – Bydgoszcz