

**Van:** Frank Menger

**Onderwerp:** BO-MIRT, TEN-T Wunderline spiegel casus IC Eindhoven - Aken (Spoorknoop Groningen HS) en de Ostbahn Berlijn - Polen

**Datum:** vrijdag 10 november 2023 09:21:12

**Bijlagen:** [beantwoording-kamervragen-vvd-introductiedatum-ic-aken.pdf](#)  
[bijlage-1-beslisnota-kamervragen-vvd-ic-aken-daqranden.pdf](#)  
[bijlage-2-ter-kennisname-antwoorden-op-vragen-eerste-kamer-bbb-en-volt-ic-aken-daqranden.pdf](#) [Ostbahn](#)  
[Ausbau dauert bis 2050 und kostet bis zu 1,3 Milliarden Euro.pdf](#)  
[30-gutachten-zum-ausbau-der-bahnstrecke-berlin-kostrzyn.pdf](#)  
[30-stufenkonzept-infrastrukturausbau-ostbahn-kurzfassung.pdf](#)

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

De afgelopen week publiceerde het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de volgende

antwoordbrief: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/11/07/beantwoording-kamervragen-vvd-introductiedatum-ic-aken> . In de genoemde brief staat ook een zeer

interessante opmerking met betrekking tot het station Eindhoven CS.

Het volgende citaat op pagina 4: **Antwoord 6**

Ik ben erg blij met de € 125 miljoen die in het BO-MIRT 2022 is vrijgemaakt voor de spoorse opgave in de MIRT-verkenning 'OV-Knoop Brainport Eindhoven'. Het klopt dat daarmee nog niet alle opgaven kunnen worden opgelost. Om de spoorse bereikbaarheid van de Brainportregio te vergroten en doorgroei van het spoor mogelijk te maken, bijvoorbeeld vanuit Aken maar ook vanuit Helmond en Zuid-Limburg, zijn aanpassingen op en rond station Eindhoven noodzakelijk. Het gaat daarbij onder andere om extra perronsporen en een vrije kruising ten oosten van Eindhoven zodat treinen elkaar onafhankelijk(er) kunnen passeren en de capaciteit op het spoor toeneemt. Bovenop de reeds gereserveerde middelen, en rekening houdend met het huidige prijspeil, is een extra budget van ongeveer € 920 miljoen nodig voor deze spoorse uitbreidingen op en rond Eindhoven centraal. In deze middelen is nu niet voorzien. Daarbij wordt de mogelijkheid bekeken van Europese subsidies, maar dit zal zeker niet afdoende zijn om deze ingrepen te

betalen. Voorlopig zorg ik dat in de MIRT-verkenning de benodigde maatregelen inhoudelijk worden uitgewerkt en alle benodigde beslisinformatie op tafel komt.

In de beantwoording brieven aan de fractie Partij voor het Noorden met betrekking tot de aanlanding van de Wunderline en Lelijn op Groningen HS. Werd er gezegd dat de provincie Groningen niets ging doen zolang er geen 100% dekking was. Intussen hebben de provincie Brabant en de gemeente Eindhoven zelf vooraf wel een eigen verkenning gehouden van wat zou moeten gebeuren rond de spoorknoop Eindhoven CS.

Hieruit blijkt dat door deze werkwijze bij het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat een zogenaamde MIRT verkenning is afgedwongen. Men had een documenten of documenten waarover men kon onderhandelen tijdens het BO-MIRT. Dit inclusief behandeling in de Staten en gemeenteraad van Eindhoven voor het mandaat van de verantwoordelijke bestuurders. In uw informatiesysteem kan u het nodige vinden over Eindhoven XL en de processen tussen het Rijk en de regio om de IC naar Aken te realiseren. Maar dit type aanpak heb ik nooit waargenomen bij het projectteam Wunderline. Eindhoven bewijst

weer vooraf zelf beter je huiswerk te maken loont, in plaats van afwachten of het Rijk wel genegen is om mee te doen. Gelijktijdig verbaasd het mij dat er met alles wat er nu tussen het Rijk en de regio speelt geen beleidskader bij het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is: '[Internationaal spoor corridor Noord](#)'.

Gelijktijdig speelt ook tussen Berlijn en Polen een vergelijkbare kwestie als wat bij ons het project Wunderline. Deze week werd het onderzoek gepubliceerd: <https://www.vbb.de/presse/ausbau-berlin-kostrzyn-gutachten-und-ergebnis-vorge stellt/>. Ook deze studie is voor uw eigen kennis van belang. Ook voor Leeuwarden - Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen IC verbinding. Maar ook Amsterdam - Zwolle - Assen - Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen - Hamburg als IC verbinding. Dit ook voor de internationale 'slaaptrein' nachttreinen.

Hoop dat u deze informatie nuttig gebruikt.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/323469

**Uw kenmerk**  
2023Z18337

**Bijlage(n)**  
2

Datum 7 november 2023  
Betreft Beantwoording Kamervragen VVD introductiedatum IC  
Aken

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de vragen die gesteld zijn door de leden  
De Kort en Minhas van de VVD-factie over de mogelijke introductiedatum van de  
IC Aken in de dagranden.<sup>1</sup>

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Drs. V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2023Z18337

(2023Z18337)

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

**Beantwoording van de vragen van de leden De Kort en Minhas (beiden VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Intercity Eindhoven-Aken loopt mogelijk vertraging op 2025 zeer ambitieus'**

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2023/323469

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Intercity Eindhoven-Aken loopt mogelijk vertraging op 2025 zeer ambitieus'?<sup>2</sup>

Antwoord 1

Ja, dit artikel heb ik kunnen lezen.

Vraag 2

Bent u van mening dat het realiseren van een directe IC-verbinding op het traject tussen Eindhoven en Aken een belangrijk speerpunt moet zijn, gezien de economische en academische meerwaarde van beide regio's en het feit dat Duitsland onze belangrijkste handelspartner is?

Antwoord 2

Ik vind het van belang om gebieden, ook over de grens, goed met elkaar te verbinden. Daarom is al in 2020 een aanpak afgesproken om de verbinding in fases te verbeteren, te beginnen met een tweede sneltrein Maastricht-Aken per 2025. Samen met de verschillende betrokken partners zet ik stappen op verbetering van de verbinding Eindhoven-Aken.

Vraag 3

Klopt het dat u in de Kamerbrief van 21 april jl. aangeeft dat in lijn met de motie Geurts/Minhas (Kamerstuk 29984, nr. 933) op korte termijn onderzocht zal worden of per december 2024 de mogelijkheid is voor een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken op dagranden en/of weekenden? Zo ja, hoe rijmt u dit met de Kamerbrief van 5 oktober jl. waarin u twijfelt over de haalbaarheid per 2025?

Antwoord 3

Het klopt dat in de Kamerbrief van 21 april jl. wordt uitgegaan van een beoogde introductie (en decentralisatie) van de directe IC Eindhoven-Aken in de dagranden per december 2024. Dat is onveranderd. Wel is inmiddels meer zicht op welke stappen doorlopen moeten worden en welke afspraken er te maken zijn. Dit maakt dat ik in de brief aan de Tweede Kamer op 5 oktober jl. heb aangegeven dat het streven naar introductie per december 2024 zeer ambitieus is. In antwoorden aan de fracties van VOLT en BBB van de Eerste Kamer licht ik de verschillende stappen toe die doorlopen moeten worden: bijvoorbeeld een studie naar de staat van de infrastructuur door ProRail, een juridische toets op de wijze van concessiesturing, operationele afspraken tussen vervoerders en natuurlijk afspraken tussen de overheden. Dit moet allemaal gereed zijn voor de start van de voorbereiding van de dienstregeling van 1 april 2024.

Limburg heeft het voortouw in het uitwerken van de optie in de dagranden en/of het weekend, vanzelfsprekend in nauwe samenwerking met mijn ministerie en andere betrokken stakeholders.

In de bijlage vindt u de brief die ik in antwoord op vragen van de fracties van VOLT en BBB aan de Eerste Kamer heb gestuurd.

---

<sup>2</sup> <https://studio040.nl/nieuws/artikel/intercity-eindhoven-aken-loopt-mogelijk-vertraging-op-2025-zeer-ambitieuus>



#### Vraag 4

Welke mogelijkheden heeft u reeds onderzocht om de IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken mogelijk te maken in de dagranden? Wat waren uw belangrijkste conclusies?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IE NW/BSK-2023/323469

#### Antwoord 4

In de afgelopen jaren is veel onderzoek verricht. Over de voortgang en de uitkomsten heb ik uw Kamer op de hoogte gehouden middels brieven die in de zomer 2022<sup>3</sup>, april 2023<sup>4</sup> en oktober 2023<sup>5</sup> zijn verstuurd. De belangrijkste conclusies die ik uit de gezamenlijke onderzoeken heb getrokken zijn:

- (1) De IC Eindhoven – Aken in de dagranden is een muizengaatje dat ProRail samen met betrokken vervoerders (NS en Arriva) op het spoor heeft gevonden. Omdat vervoerders aan de randen van de dag minder rijden ontstaat er ruimte op het spoor. Dit gaat ten koste van enkele treinen van NS.
- (2) Na het vinden van een plekje op het spoor zijn er nog veel vragen die uitgewerkt dienen te worden voordat een trein kan rijden. De wijze van sturing is complex: het decentraliseren van de verbinding in de dagranden lijkt een mogelijke oplossing hiervoor. Tevens is er een financieel besluit nodig over het jaarlijks benodigde exploitatieverlies van € 3,8 miljoen (exclusief btw).
- (3) Het decentraliseren van een dienst in de dagranden én welke raakt aan drie concessiegebieden is complex. Er zijn veel verschillende stakeholders waarmee afgestemd moet worden en veel puntjes op de 'i' die uitgezocht moeten worden voordat een juridisch en financieel besluit genomen kan worden. Hier wordt momenteel met de provincie Limburg hard aan gewerkt.

#### Vraag 5

Op welke wijze heeft u met de medeoverheden, de spoorbeheerder en vervoerders in Limburg gekeken naar de mogelijkheden die het bestaande spoor biedt om de IC-verbinding in te passen?

#### Antwoord 5

Al meerdere jaren wordt er in opdracht van de provincie Limburg, provincie Brabant en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de vervoerders, ProRail en onderzoeksbureaus gebouwd aan het perspectief voor introductie van de IC-dienst naar Aken. Zeker na het vinden van de dagrandenvariant denk ik dat alle opties zijn bekeken.

Voor de opties van een IC Aken op de bestaande infrastructuur verwijs ik u graag naar het onderzoek van ProRail dat ik in 2022 aan de Tweede Kamer heb verzonden<sup>6</sup>. De dagrandenvariant is hier als beste uit de bus gekomen vanuit het perspectief voor de reiziger.

Op de lange termijn lijkt een structurele IC-variant mogelijk op de Nederlandse infrastructuur, namelijk tussen Enkhuizen – Amsterdam – Eindhoven – Aken. Deze variant kent ook flinke nadelen, zoals hoge jaarlijkse exploitatiekosten en het hogere risico op verstoringen voor de binnenlandse reizigers. Daarom wordt op dit moment deze variant – in aspecten zoals kosten, punctualiteit en reizigersbaten – afgezet tegen andere mogelijk interessante IC-verbindingen die in het verleden zijn onderzocht: de IC Den Haag – Aken en de IC Eindhoven – Aken. Ik verwacht uw Kamer hierover begin 2024 te kunnen informeren.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 2021–2022, 35 925 A, nr. 76

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2022–2023, 29 984, nr. 1098

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2023–2024, 29 984 Nr. 1157

<sup>6</sup> Kamerstukken II, 2021–2022, 35 925 A, nr. 76

#### Vraag 6

Weet u in welke mate de reeds vrijgemaakte € 125 miljoen tijdens het BO MIRT van 2022 te verhogen ontoereikend zijn om het project te realiseren? Hoeveel geld is er nog meer nodig en welke mogelijkheden ziet u om het budget alsnog toereikend te maken, bijvoorbeeld door cofinanciering en EU-gelden uit de TEN-T-verordening.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/323469

#### Antwoord 6

Ik ben erg blij met de € 125 miljoen die in het BO-MIRT 2022 is vrijgemaakt voor de spoorse opgave in de MIRT-verkenning 'OV-Knoop Brainport Eindhoven'. Het klopt dat daarmee nog niet alle opgaven kunnen worden opgelost. Om de spoorse bereikbaarheid van de Brainportregio te vergroten en doorgroei van het spoor mogelijk te maken, bijvoorbeeld vanuit Aken maar ook vanuit Helmond en Zuid-Limburg, zijn aanpassingen op en rond station Eindhoven noodzakelijk. Het gaat daarbij onder andere om extra perronsporen en een vrije kruising ten oosten van Eindhoven zodat treinen elkaar onafhankelijk(er) kunnen passeren en de capaciteit op het spoor toeneemt. Bovenop de reeds gereserveerde middelen, en rekening houdend met het huidige prijspeil, is een extra budget van ongeveer € 920 miljoen nodig voor deze spoorse uitbreidingen op en rond Eindhoven centraal. In deze middelen is nu niet voorzien. Daarbij wordt de mogelijkheid bekeken van Europese subsidies, maar dit zal zeker niet afdoende zijn om deze ingrepen te betalen. Voorlopig zorg ik dat in de MIRT-verkenning de benodigde maatregelen inhoudelijk worden uitgewerkt en alle benodigde beslisinformatie op tafel komt.

#### Vraag 7

Welke negatieve (economische, sociale en maatschappelijke) gevolgen heeft de vertraging van het realiseren van een directe treinverbinding op het traject tussen Eindhoven en Aken? Kunt u in het antwoord de gevolgen meenemen voor de Brainportregio, de stad Eindhoven, de Technische Universiteit Eindhoven, evenals de bereikbaarheid en doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland?

#### Antwoord 7

De IC Eindhoven – Aken in de dagranden vind ik een belangrijke stap om de eerste optie te benutten om een directe trein tussen deze twee gebieden te laten rijden. Wel wil ik de dagrandenvariant in perspectief plaatsen van een andere belangrijke stap op dit dossier in december 2024: introductie van de tweede sneltrein per uur tussen Maastricht – Heerlen – Aken. Reizigers tussen Aken en Eindhoven kunnen dan met een comfortabele overstap gedurende de hele dag 2x per uur een trein nemen. In de dagranden<sup>7</sup> kunnen reizigers een keer per uur tussen Eindhoven en Aken kiezen voor een directe trein. Ondertussen bereid ik samen met de Duitse Vekehrsbund Rhein-Ruhr de introductie van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf voor, welke is voorzien in 2026.

De doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland koppel ik aan de vervolgstappen die in de MIRT-verkenning 'OV-knoop Brainport Eindhoven' worden onderzocht. Dat betekent echt een schaa sprong qua bereikbaarheid van Zuid-Nederland en in het bijzonder de Brainportregio Eindhoven met al haar bedrijvigheid. In de MIRT-verkenning wordt een Maatschappelijke Kosten en Baten analyse gedaan naar de mogelijke (positieve) effecten op sociale, economische en maatschappelijke effecten.

---

<sup>7</sup> Doordeweeks tot ca. 8u 's ochtends en vanaf 20u 's avonds. In de weekenden in de ochtend tot ca. 9.30 op zaterdag en ca. 11.30 op zondag

**Vraag 8**

Welke andere stappen gaat u zetten om de realisatie van de IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken te versnellen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Antwoord 8**

Als demissionair staatssecretaris zie ik het nu als mijn opdracht om het huiswerk op orde te maken voor het nieuwe kabinet, zodat zij kunnen besluiten over de vervolgstappen. Onder leiding van Limburg geven we gezamenlijk uitwerking aan de IC Eindhoven - Aken in de dagranden. Ondertussen gaat ook de MIRT-verkenning voor de spoorse maatregelen rond Eindhoven onverminderd door. Ten slotte zorg ik er ook voor dat de variantenstudie van de structurele IC op de lange termijn wordt afgerond. Zoals bij vraag 5 vermeld, zal ik uw Kamer in het begin van het nieuwe jaar hierover informeren.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/323469



Aan

Staatssecretaris

nota

Beantwoording Kamervragen VVD introductiedatum IC  
Aken

**TER BESLISSING**

**Datum**

6 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/323468

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Beleid en Omgeving

**Beslistermijn**

15-11-2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

In uw brief aan de Tweede Kamer van 5 oktober jl. geeft u over de introductiedatum van de IC Aken in de dagranden aan dat de planning zeer ambitieus is. Deze zin is door de media opgepikt en heeft geleid tot vragen van de VVD-fractie van de Tweede Kamer. Met bijgevoegde brief geeft u antwoord op de vragen van de VVD.

**Geadviseerd besluit**

Graag instemmen met verzenden van de Kamerbrief met antwoorden. In de antwoorden geeft u aan dat er geen sprake is van uitstel, maar dat u ook realistisch bent over de planning. De reactietermijn van de Tweede Kamer is 15 november 2023.

**Kernpunten**

In de antwoorden geeft u aan dat de ambitie onveranderd is. Er wordt nog steeds ingezet op introductie van de IC Eindhoven Aken in de dagranden per december 2024. Tegelijk geeft u aan – in lijn met eerdere Kamerbrieven – dat verschillende stappen doorlopen moeten worden, voordat de introductie een feit is. Het antwoord dat u hierop eerder aan de fracties BBB en VOLT van de Eerste Kamer heeft gegeven, wordt ter informatie meegestuurd.

Tegelijk bieden de vragen gelegenheid om nog drie zaken te onderstrepen:

- De voorziene introductie van de tweede sneltrein per dag Maastricht - Heerlen – Aken per december 2024 is een belangrijke mijlpaal van de gefaseerde aanpak.
- Het belang voor Zuid-Nederland voor de grotere aanpassingen op en rond het spoor bij Eindhoven en de noodzaak voor aanvullende middelen om dit op termijn te realiseren. Onder andere de dienst IC Eindhoven – Aken profiteert van deze aanpassingen.
- Vooraankondiging van de studie naar de IC-varianten op de langere termijn die u begin 2024 aan de Kamer kan sturen.

**Krachtenveld**

De antwoorden zijn ambtelijk gedeeld met directie internationaal van IenW en met min BuZa. Tevens zijn de kernpunten gedeeld met bij provincie Limburg, provincie Brabant en ProRail.

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Kamerbrief met antwoorden op Kamervragen VVD over IC Aken aan de dagranden	Met deze brief geeft u antwoord op de vragen van de VVD-fractie
03.	Bijlage 1 – Ter kennisname antwoorden op Kamervragen Eerste Kamer BBB en Volt IC Aken dagranden	Ter informatie stuurt u de antwoorden mee die u over hetzelfde thema aan de fracties BBB en VOLT uit de Eerste Kamer heeft gestuurd

**Datum**

6 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/323468

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

2



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/285793

**Uw kenmerk**  
173369U

Datum 10 oktober 2023  
Betreft Beantwoording vragen over toezegging Eindhoven Aken

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 19 september 2023, ga ik in op de schriftelijke vragen van de leden van de fractie van de BBB en VOLT over het dossier Eindhoven Aken.

De leden van de fracties BBB en VOLT hebben de regering gevraagd **“om aan te geven in hoeverre het tijdspad voor de realisatie van de verbinding Eindhoven-Aken, gepland voor december 2024, nog steeds haalbaar is”**.

Net als uw Kamer onderschrijf ik het belang van een verbetering van de verbindingen tussen de grensregio's. De intercity naar Aken geeft in de toekomst kansen voor het direct per spoor ontsluiten van de economische centra Brainportregio Eindhoven en Aken. Daarom zet ik mij, samen met provincie Limburg, provincie Noord-Brabant, Go Rheinland, vervoerders en infrabeheerders in op het realiseren van deze ambitie. Dit doen we in een gefaseerde aanpak met als eerste stap een frequentieverhoging van de sneltrein naar Maastricht – Heerlen - Aken en als tweede stap de introductie van een IC Aken op de langere termijn. Recent is hier een tussenstap op geïntroduceerd: een IC Eindhoven-Aken in de randen van de dag. Samen met de betrokken regionale overheden zet ik de schouders onder de uitvoering van de gefaseerde aanpak. Hierbij hebben we afgesproken dat het Rijk procesregie heeft op de structurele IC Aken en de provincie Limburg op de uitwerking van de IC in de dagranden. In deze beantwoording ga ik specifiek in op de voorgenomen tussenstap: de IC Eindhoven Aken in de randen van de dag.

Het aanbieden van een IC Eindhoven – Aken in de randen van de dag per december 2024 is zeer ambitieus. Onlangs heb ik hierover ook de Tweede Kamer geïnformeerd<sup>1</sup>, deze brief heb ik toegevoegd in de bijlage. Om deze dienst mogelijk te maken wordt onder leiding van de provincie Limburg samen met mijn departement een voorstel tot decentralisatie van de dienst uitgewerkt volgens het uitgangspuntenkader decentralisatie<sup>2</sup>. Op dit moment kristalliseren zich de te doorlopen stappen meer uit en wordt ook het tijdspad scherper.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023 – 2024, 2023Z16699

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 299184 nr. 1001

De komende tijd zijn verschillende uitwerkingen gepland: de studie van ProRail naar de staat van de infrastructuur, de juridische toets op de voorkeursvariant voor decentralisatie en het uiteindelijke juridische financiële arrangement tussen Rijk en regio. Parallel hieraan zullen dit najaar gesprekken plaatsvinden met andere partijen zoals de betrokken vervoerders en de reizigersvereniging Rover voor inzicht in de operationele zaken en het effect van de mogelijke decentralisatie op de reiziger. Het staat buiten kijf dat de reizigers hierop vooruit moeten gaan.

In verband met de voorbereidingen van de dienstregeling, is de deadline voor de decentralisatie al in het voorjaar. Op 1 april moeten de vervoerders hun dienstregeling indienen bij ProRail voor het opstellen van de dienstregeling. Oftewel: de juridische en financiële overeenkomst tussen rijk en regio moeten voor 1 april rond zijn. Hetzelfde geldt voor de operationele afspraken tussen vervoerders.

Kortom, het introduceren van de IC Eindhoven - Aken aan de randen van de dag en het weekend is een tussenstap, waar we ons voor inzetten. Maar tegelijkertijd is de uitvoering van dit plan voor de streefdatum van december 2024 zeer ambitieus. Zowel vanuit de provincie Limburg als vanuit het ministerie van IenW maken we hier tijd en capaciteit voor vrij om stappen te ondernemen. Ondertussen werken we ook verder aan de eerder afgesproken stappen uit de gefaseerde aanpak, met in december 2024 een belangrijke mijlpaal: de introductie van de tweede sneltrein per uur tussen Maastricht – Heerlen – Aken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen



Abo

# Ausbau der Ostbahn dauert bis 2050 und kostet bis zu 1,3 Milliarden Euro

Sie ist eine wichtige Verbindung von Berlin Richtung Polen, aber sie ist nur eingleisig. Nun haben Gutachter kalkuliert, was der Ausbau der Ostbahn kosten würde.



**Peter Neumann**

07.11.2023 | 18:29 Uhr



Startklar für die Fahrt auf der Ostbahn: ein Zug der Niederbarnimer Eisenbahn auf der Regionalbahnlinie RB26 im Bahnhof Lichtenberg.

Emanuele Contini

**D**ie ersten Reaktionen in den sozialen Medien waren nicht besonders erfreut. „27 Jahre für wat? 84 Kilometer?“ So lautete ein Eintrag bei Facebook. Anlass war die Vorstellung des jüngsten Gutachtens zum Ausbau der Ostbahn, die von Berlin vorbei an Strausberg, Müncheberg und Seelow nach Polen führt. Demnach wird das Projekt – für das sich Politiker, Verbandsvertreter, viele Bürger und eine Interessengemeinschaft einsetzen – nicht nur lange dauern. Die Arbeiten an der traditionsreichen Strecke, auf der Pendler aus Polen und Brandenburg sowie viele Berliner unterwegs sind, werden auch viel Geld kosten. Für den Zielzustand wären 1,2 Milliarden bis 1,3 Milliarden Euro aufzuwenden.



[Abo](#)

---

Der Gutachter hatte es schon geahnt. „Eine recht hohe Zahl steht im Raum“, gestand Ralf Jugelt vom Beratungsunternehmen Ramboll ein. Das sei sicherlich „ernüchternd“. Der Bahnexperte war ins Bürgerhaus Neuenhagen gekommen, um die vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) vor einem Jahr in Auftrag gegebene Expertise zum stufenweisen Ausbau der Strecke vorzustellen. Immer wieder unterbrochen von den Geräuschen der S-Bahnen und Regionalzüge, die auf der Ostbahn vorüberrollten, stellte Jugelt das erhebliche Arbeitspensum vor, das dort ansteht.

### **Kapazität zu gering: Für Güterzüge ist tagsüber fast kein Platz**

Für die Region hat die Ostbahn eine wachsende Bedeutung. Die Zahl der Fahrgäste wächst, auf der Regionalbahnlinie RB26 zwischen Berlin und Küstrin-Kietz sind die Züge oft voll. Doch mögliche Reisezeitvorteile können nicht realisiert werden, sagte Jugelt. Weil die Strecke meist nur ein Gleis hat, müssen Züge aufeinander warten. Für Güterzüge ist tagsüber fast kein Platz. Auch das Höchsttempo, vielfach zwischen 100 und 120 Kilometer pro Stunde, liege unter den Potenzialen. Dabei ist die Trasse meist schnurgerade.



---

- Anzeige -

Abo



### MEISTGELESENE ARTIKEL

- 1**  **Thomas Gottschalk: „Ich will nicht, dass da so ein alter Trottel an ihrer Seite rumhängt“**  
Panorama • gestern
- 2** **Pipeline-Leck in der Ostsee: Auch ein russisches Kabel wurde beschädigt**  
News 06.11.2023
- 3**  **Ben Becker spricht von „Zigeunern“ und „Wanderzirkus“: Aufregung um WDR-Talk**  
Panorama • gestern
- 4** **„Vermutungsregelung“ und Schornsteinfeger: So will der Staat neue Heizungen kontrollieren**  
Wirtschaft gestern
- 5** **Sex-Löcher an der Uni: HU-Studenten fordern „Gloryholes“**  
gestern



 **Ostbahn: Bleibt die wichtige Strecke nach Berlin noch länger unterbrochen?**

Berlin 06.11.2023



[Abo](#)

gestern



Das Ramboll-Konzept sieht vor, bis 2030 zwischen Mahlsdorf und Neuenhagen sowie zwischen Werbig und Golzow ein zweites Gleis zu verlegen. Dann wäre dort Tempo 120 möglich. In der nächsten Stufe ist vorgesehen, die Ostbahn auch zwischen Rehfelde und Müncheberg sowie zwischen Golzow und Gorgast zweigleisig auszubauen. In den Bahnhöfen Müncheberg, Seelow-Gusow und Küstrin-Kietz kommen Gleise hinzu. Ein weiteres wichtiges Teilprojekt wäre die Elektrifizierung des gesamten Abschnitts bis Polen. Dann würde die Route für den überregionalen Güterverkehr attraktiv. Zur To-do-Liste gehört zudem, Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen zu ersetzen.

- Anzeige -

### Künftig zweimal pro Stunde von Berlin nach Müncheberg

Bis 2050 soll dann der Zielzustand hergestellt werden, so Jugelt: durchgehend zwei Gleise von Berlin bis Polen sowie 160 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit. Dann wären zwei Güterzüge pro Stunde und sogar einzelne Fernverkehrszüge möglich – soweit sich Betreiber finden. Aber auch die Fahrgäste des

Abo



Die neue Oderbrücke für die Bahn: Schaulustige beobachten, wie der Überbau eingeschoben wird. Die Verbindung zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn soll laut DB ab März 2024 befahrbar sein.

Patrick Pleul/dpa

- Anzeige -

[Abo](#)

---

Bereits absehbar ist, dass der Verkehr auf dem Teilstück zwischen Berlin und Müncheberg Ende 2024 während der Hauptverkehrszeiten montags bis freitags verdoppelt wird – auf zwei Fahrten pro Stunde und Richtung. Der Bahnsteig in Müncheberg hat sein zweites Gleis zurückbekommen, das in den Nullerjahren abgeklemmt wurde. Allerdings muss es noch an die Signaltechnik angeschlossen werden.

Obersdorf, Alt Rosenthal, Gorgast: Das sind einige Orte an der Trasse, die zunächst seltener per Bahn zu erreichen sein sollen. Das Ramboll-Gutachten sieht für den durchgehenden Regionalzugverkehr, der nach der Inbetriebnahme der neuen Oderbrücke 2024 wieder einmal pro Stunde Berlin und Kostrzyn (Küstrin) verbinden soll, kurzfristig Änderungen vor.

Regionalbahnen (RB), die an allen Stationen Stopps zum Ein- und Aussteigen einlegen, sollen während der Zwischenstufen des Ausbaus zweistündlich verkehren. Jeweils zu den anderen Stunden fahren Regionalexpresszüge (RE), die zwischen Müncheberg und Kostrzyn nur in Seelow-Gusow sowie Küstrin-Kietz halten – ebenfalls zweistündlich.

---

- Anzeige -

---

[Abo](#)

Berlin 25.10.2022

**Ostbahn: Warum die Strecke nach Berlin schon wieder gesperrt wird**

Berlin 03.11.2023



### Nach Gorzów – perspektivisch auch nach Gesundbrunnen und Potsdam

Die RE sollen zum Teil nach Gorzów (Landsberg) weiterfahren. „Perspektivische Durchbindungen“ im Westen könnten in Zukunft zum Gesundbrunnen oder über Südkreuz nach [Potsdam](#) führen. Ein Regionalzughalt in Hoppegarten sei als Option berücksichtigt, so Jungelt. Im Zielzustand sollen dann RB und RE zum Teil im Stundentakt verkehren, hieß es. Unterm Strich ein sehr attraktives Angebot.

Doch der Ostbahn-Ausbau hat seinen Preis. Für die ersten Abschnitte bis 2036 schätzen die Gutachter die Kosten auf 660 Millionen Euro. Um bis 2050 den Zielzustand zu erreichen, wären weitere 409 Millionen Euro zu investieren. Ansprechpartner wäre der Bund, aber auch die [EU](#) und das Land haben Fördertöpfe, die angezapft werden können.

- Anzeige -



[Abo](#)

2022 wurden hier Gleise erneuert. So sieht die Ostbahn am Stellwerk Müncheberg heute aus.

Peter Neumann/Berliner Zeitung

Wie berichtet, wurde das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen: als potenzieller Bedarf. Halbwegs realistische Chancen wird es aber erst dann haben, wenn es in die Rubrik vordringlicher Bedarf einsortiert wird – wofür sich das Land Brandenburg im Bundesrat einsetzt. Eine weitere Hürde wird die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sein. Damit Geld fließt, ist nachzuweisen, dass der errechnete Nutzen die Kosten übersteigt.

Brandenburg legt trotzdem los: Unterstützt von Berlin wird das Land die Deutsche Bahn mit der Grundlagenplanung beauftragen, der „Leistungsphase null“. „Die Hoffnung stirbt zuletzt“, sagte Detlef Höpfe vom Infrastrukturministerium.

[Abo](#)

---

Anzeige | Zum Weiterlesen scrollen

---

### Grünen-Verkehrspolitiker lobt „deutliches Bekenntnis zur Ostbahn“

Der Grünen-Verkehrspolitiker Stefan Gelbhaar, Bundestagsabgeordneter aus Berlin, sieht die Zukunft der Strecke zuversichtlich. „Die Ostbahn ist in die Liste der rasch umzusetzenden Projekte aufgenommen. Das ist ein deutliches Bekenntnis zur Ostbahn“, sagte Gelbhaar der Berliner Zeitung. „Zugleich erhält die Bahn in den nächsten Jahren deutlich mehr Mittel. Jetzt braucht es konsequente Arbeit am Projekt. Viele Bahnprojekte sind in den letzten Jahrzehnten auf die lange Bank geschoben worden, die Infrastruktur wurde auf Verschleiß gefahren. Diese verfehlte Politik wird jetzt ein Ende haben. Ab 2024 werden deutlich mehr Mittel für die Schiene zur Verfügung stehen, auch deutlich mehr als für die Straße.“

---

Anzeige | Zum Weiterlesen scrollen



Abo

### Das könnte Sie auch interessieren

Empfohlen von outbrain!



ANZEIGE

#### Wasserstoff ist effizienter als Elektr...

Anleger-Reports



ANZEIGE

#### [Bilder] Angeblicher Super-Jet stürzt bei...

Investing Magazin



ANZEIGE

#### Dit alarmsysteem is de hit van 2023 en kost...

Verisure

ANZEIGE

### Peugeot 308 Hybrid

De Peugeot 308 SW: de auto waar techniek en allure samenkomen.

Peugeot

ANZEIGE

#### Shapes and styles that stand the test of time.

Velasca

Openbank **OPEN BETAALREKENING**

**Word klant**



ANZEIGE

#### 25+ Perfect getimedede foto's

Investing Magazine



ANZEIGE

#### [Bilder] 25 Ehemalige Prominente, die wieder...

Investing Magazin

ANZEIGE

#### The fine tradition of Italian shoemaking.

Made in Italy.

Velasca

Abo



ANZEIGE

## In den 60ern ganz normal, heute unvorstellbar!

Investing Magazin



ANZEIGE

## Voorkom deze 11 pensioenblunders

Fisher Investments Nederland



ANZEIGE

## Ongelooflijk Budget Gadget Laat Nederlandse...

Smart New Gadgets



# Pressemitteilung

6. November 2023

## **Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn Gutachten abgeschlossen und Ergebnis vorgestellt**

**Die Länder Berlin und Brandenburg setzen sich gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für den Ausbau der Bahnstrecke von Berlin über Müncheberg (Mark) nach Kostrzyn ein. Sie soll aus Sicht der Länder im Zielzustand durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und für 160 km/h ausgebaut werden. Gemeinsam wurde die Initiative ergriffen und vorab eine Studie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden heute den regionalen Stakeholdern in Neuenhagen bei Berlin vorgestellt. Die Untersuchung spricht sich für einen Ausbau der Strecke in zwei Phasen aus.**

Aus Sicht der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) ist der derzeitige Infrastrukturzustand der bislang nicht elektrifizierten, abschnittsweise noch eingleisigen Strecke Berlin – Kostrzyn (RB26, „Ostbahn“) nicht ausreichend, um den künftigen Anforderungen für ein bedarfsgerechtes und zukunftsfähiges Verkehrsangebot gerecht zu werden. Insbesondere durch Industrieansiedlungen in Grünheide bei Berlin und das weitere Wachstum der grenzüberschreitenden Verkehre nach Polen wird die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) perspektivisch an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Der Ausbau der Strecke über Kostrzyn bietet sich vor allem für den Güterverkehr als Alternative ohne weite Umwege an. Zugleich kann auch die Region von einem schnelleren und stabileren Regionalverkehrsangebot profitieren.

**VBB**  
Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
GmbH

Stralauer Platz 29  
10243 Berlin

Telefon 0 30-25 41 40  
info@vbb.de  
vbb.de

*Bahn- und Busanbindung:  
Ostbahnhof*

**Presse:**

**Joachim Radünz**

Tel.: 030 - 25 414 - 125  
joachim.raduenz@vbb.de

Die Länder Berlin und Brandenburg haben lange Zeit intensiv für die von EU-Gremien befürwortete Aufnahme der Strecke in den Bedarfsplan Schiene des Bundes und in das TEN-V-Netz der EU geworben. Ein erster Schritt konnte nun erreicht werden. Der Bundestag hat im Oktober im Zusammenhang mit dem Maßnahmenpaket zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich beschlossen, die Ausbaustrecke Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL in den potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufzunehmen.

Außerdem hat der VBB bereits Anfang 2022 eine Studie zum Ausbau der Strecke in Auftrag gegeben.

<https://www.vbb.de/presse/ausbau-der-bahnstrecke-rb26-soll-stufenweise-vorangetrieben-werden/>

Damit sind die Länder Berlin und Brandenburg in Vorleistung gegangen. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit des Ausbaus und zeigen, wie ein schrittweiser Ausbau hin zu einer zweigleisig vollelektrifizierten Trasse erfolgen kann. Die Untersuchung wurde mit der DB Netz AG abgestimmt. Dabei wurden die Planungen des i2030-Projektes S5 Richtung Strausberg berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Studie sprechen eindeutig für einen gesamthaften Ausbau der Strecke, der technisch machbar und verkehrlich sinnvoll ist. Zudem wurden im Rahmen eines Stufenkonzeptes Teilmaßnahmen erarbeitet, die bei Bedarf und kurzfristig gesicherter Finanzierung bereits vor Fertigstellung des Gesamtausbaus verkehrliche und betriebliche Vorteile entfalten können. So können in allen Ausbaustufen weiterhin bereits umgesetzte Maßnahmen genutzt werden, Provisorien sind so nicht notwendig. Alle Ausbaustufen bringen Vorteile für die Fahrgäste. Die Reisezeiten können im Zielzustand um bis zu 20 Minuten merklich verkürzt werden. Der Güterverkehr würde ebenso von zusätzlichen Kapazitäten profitieren.

Die Studie schlägt vor, den Infrastrukturausbau in zwei Phasen einzuteilen:

Phase 1 (bis 2036 zur Betriebsaufnahme des nächsten Verkehrsvertrages):

- Elektrifizierung Gesamtstrecke
- Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte Berlin-Mahlsdorf – Neuenhagen, Rehfelde – Müncheberg und Werbig – Golzow, sowie Spurplananpassungen in den davon betroffenen Bahnhöfen
- eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h auf der Gesamtstrecke, ggf. 160 km/h für den Abschnitt Müncheberg – Seelow-Gusow

Phase 2 (ab 2036, bei gesicherter Finanzierung auch früher):

- Ausbau der Strecke auf den verbleibenden Abschnitten bis hin zum Zielzustand

Die Studie schätzt die Kosten für den Ausbau bis zum Zielzustand auf rund 1,2 – 1,3 Milliarden Euro.

Die Studie hat weiterhin ergeben, dass ein Betreiben der Strecke mit batteriebetriebenen Zügen nach heutigem Stand der Technik nicht sinnvoll umsetzbar ist. Von einer durchgehenden Elektrifizierung der Strecke würde zudem nicht nur der Regionalverkehr, sondern auch der Güterverkehr und ggf. der bedarfsweise umzuleitende Fernverkehr profitieren.

Weitere Planungsschritte, insbesondere die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung), werden nun zwischen den Ländern, der Deutschen Bahn AG und dem VBB konkret besprochen und umgesetzt. Die Länder und der VBB werden auch auf Grundlage der nun erfolgten Aufnahme in den potenziellen Bedarf des BVWP weiterhin auf einen zeitnahen, bundesfinanzierten Ausbau der Strecke hinwirken. Sehr erfreulich ist auch, dass sich der Landkreis, die Kommunen und Verbände in der Interessensgemeinschaft Ostbahn (IGOB) zusammengeschlossen haben und den Ausbau der Strecke schon seit Jahren offensiv unterstützen.

Eine Kurzversion des Abschlussberichtes steht in deutscher und polnischer Sprache zum Download auf [vbb.de](http://vbb.de) zur Verfügung.



Die Fahrgäste der RB26 werden bereits kurzfristig ab Ende nächsten Jahres von Verbesserungen des Verkehrsangebotes zwischen Berlin und Müncheberg profitieren. Hierzu wurde in diesem Sommer ein zweites Bahnsteiggleis in Müncheberg im Auftrag des Landes Brandenburg reaktiviert, so dass ab Dezember 2024 von Montag bis Freitag ganztägig zwei Züge pro Stunde zwischen Berlin und Müncheberg angeboten und dadurch die Kapazitäten erhöht werden können.



Adressat

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Dokumententyp

Bericht (Kurzfassung)

Datum

06. November 2023

# „Umsetzungsfahrplan“ für den zukunftsfähigen Infrastrukturausbau der Ostbahn



## 1. Ausgangssituation

Vor dem zweiten Weltkrieg war die Bahnlinie Berlin – Küstrin-Kietz – Gorzów Wielkopolski – **Krzyż** Bestandteil der bedeutenden Fernverkehrskorridors Berlin – Königsberg (Kaliningrad) – Litauen – Russland (sog. preußische Ostbahn) und war daher durchgehend zweigleisig ausgebaut. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das zweite Streckengleis auf deutscher Seite als Reparationsleistung abgebaut.

Mit dem gegenwärtigen Ausbauzustand der Ostbahn, (auf deutscher Seite überwiegend eingleisige Strecke, fehlende Elektrifizierung, Höchstgeschwindigkeit größtenteils 100-120 km/h) wird das regionale Nachfragepotenzial zwar grundsätzlich erschlossen. Weitere Verkehrsverlagerungen, auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr, und ein emissionsfreier Betrieb als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele sind mit dem vorliegenden Ausbauzustand der Strecke auf deutscher und polnischer Seite jedoch nicht erreichbar.

Die Strecke ist vor diesem Hintergrund Bestandteil des derzeitigen Antragsentwurfes des europäischen Parlamentes zur Überarbeitung des TEN-V Netzes. Eine Verabschiedung der Überarbeitung wird noch für 2023 angestrebt. Im Entwurf des europäischen Parlamentes wird dazu eine Aufnahme in das erweiterte Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V vorgeschlagen. Dies würde bedeuten, dass ein Ausbau für Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h, die Schaffung von Kapazitäten für Güterzüge mit Zuglängen bis 740m und eine Elektrifizierung der Strecke bis 2040 umzusetzen sind, um das EU-Ziel zu erreichen.

## 2. Anliegen der Studie und verkehrliche Ziele

Anliegen der vorliegenden Studie ist das Aufzeigen eines konsistenten Entwicklungspfades (Stufenkonzept) zur Umsetzung des langfristigen Entwicklungsziels:

*Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke nach TEN-V Standard für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h.*

Die Studie bestätigt erneut, dass ein weiterer Ausbau der Ostbahn anzustreben ist, weil

- innerhalb des Betrachtungszeitraums die Leistungsgrenzen der bestehenden Infrastruktur der Magistrale Berlin – Frankfurt (Oder) in Teilbereichen erreicht werden,
- sich der Korridor Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – **Krzyż** aufgrund seiner Linienführung und Lage im Netz als Alternative für den Güterverkehr und als Umleitungsstrecke für den SPFV in Richtung **Poznań** und Warszawa anbietet (vgl. Abbildung 1),
- die Nutzung der Strecke als grenzüberschreitender Umleitungs- und Entlastungskorridor einen interoperablen Ausbau der Gesamtstrecke mit Elektrifizierung voraussetzt,
- mit einer Elektrifizierung und schrittweisen Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit deutliche Reisezeitgewinne im Personenverkehr erzielbar sind (vgl. Abbildung 2, rechts).



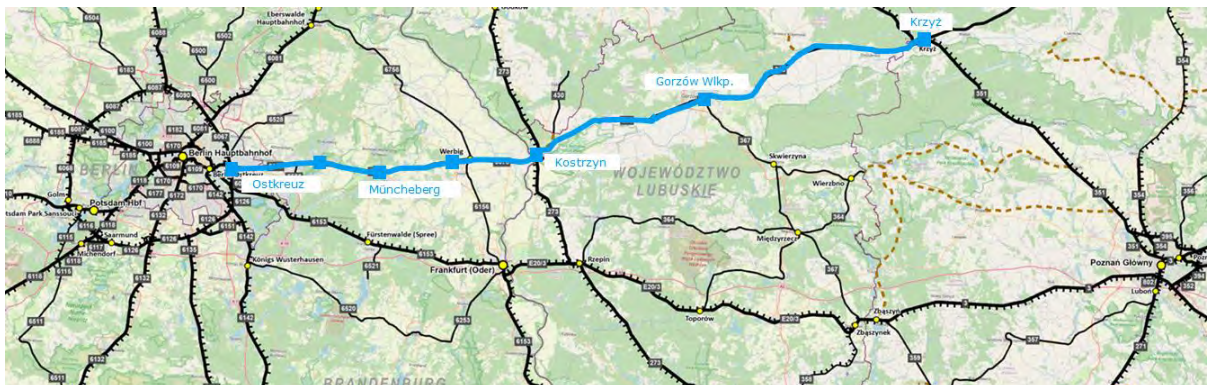


Abbildung 1: Lage des Korridors im Eisenbahnnetz<sup>1</sup>

Neben regionalen Nutzeffekten dieser Reisezeitgewinne für Pendler aus dem Landkreis Märkisch Oderland und den Ausflugsverkehr in das Berliner Umland (z. B. Märkische Schweiz) wird damit insbesondere die überregionale bzw. grenzüberschreitende Verbindungsfunktion der Strecke deutlich gestärkt. Perspektivisch würde die Strecke darüber hinaus auch für zusätzliche SPNV-Angebote (Alternativroute für Nachtzugverkehre in Richtung Warszawa/Baltikum, Verbindung in Richtung der Oberzentren Bydgoszcz – **Toruń** / **Gdańsk**) interessant.

Eine wesentliche Ursache für die wachsende Dringlichkeit der Entlastung des Korridors Berlin – Frankfurt (Oder) sind u.a. die durch die Ansiedlung der Tesla Gigafactory induzierten Mehrverkehre (SPNV und SGV), die in den bisherigen Prognosen des Bundes zum BVWP 2030 noch nicht berücksichtigt sind. Im neuen Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2023 - 2027 sind die SPNV-Angebotsmehrunen (15-Minuten-Takt) im Perspektivnetz bereits hinterlegt.

Das in der Studie unterstellte SPNV-Angebotskonzept für die Ostbahn baut auf den bereits in Umsetzung befindlichen Planungen auf (2 Zugpaare pro Stunde im Abschnitt Berlin - Müncheberg ganztägig ab 12/2024, Stundentakt östlich Müncheberg, ca. 8 Zugpaare täglich durchgebunden bis Gorzów Wielkopolski). Weitere Mehrverkehre im SPNV sind erst gegen Ende des Umsetzungszeitraums realistisch und werden daher nur für das Zielkonzept unterstellt. Für die SPNV-Bedienung des Korridors wird dabei ein RE/RB-Mischkonzept angestrebt, um attraktive Reisezeiten für die Aufkommensschwerpunkte in Deutschland und Polen zu garantieren. Dabei werden für den Stadt-Umland Verkehr im Abschnitt Berlin und Müncheberg alle Unterwegshalte bedient, östlich Müncheberg halten die RE-Züge nur in Seelow-Gusow, Werbig und Küstrin-Kietz, während die RB-Züge alle Halte bedienen.

Darüber hinaus ist perspektivisch eine Durchbindung der Personenverkehre zu einem Berliner Fernbahnhof denkbar, z.B. bei entsprechender Reaktivierung in Richtung der Potsdamer Stammbahn über den südlichen Berliner Innenring an den Bahnhof Berlin Südkreuz. Damit würde die Erreichbarkeit der Anliegergemeinden weiter verbessert und die überregionale Verbindungsfunktion der Strecke gestärkt.

Für den Schienengüterverkehr muss die Strecke so ertüchtigt werden, dass grenzüberschreitende Ferngüterzüge ganztägig möglichst hinderungsfrei und interoperabel verkehren können (perspektivisch mindestens 2 Zugpaare pro Stunde, Zuglänge bis 740 m).

<sup>1</sup> Kartengrundlage: Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal, Eisenbahninfrastruktur im deutsch-polnischen Verflechtungsraum.  
<https://www.kooperation-ohne-grenzen.de/de/instrumente-der-kooperation/eisenbahnkarten/>

### 3. Stufenkonzept zum schrittweisen Infrastrukturausbau der Ostbahn auf deutscher Seite

Im Rahmen der Studie wurde ein Stufenkonzept zum schrittweisen Ausbau des Abschnittes Biesdorfer Kreuz West – Küstrin-Kietz Grenze entwickelt. Zum schrittweisen Erreichen des Zielzustandes wurden fünf Umsetzungsstufen in zwei Ausbauphasen definiert (vgl. Abbildung 2, linke Seite).



Abbildung 2: Umsetzungsstufen zum Infrastrukturausbau und erzielbare Reisezeitgewinne im SPNV

**Phase I (Zielhorizont 2036)** beinhaltet den aufwärtskompatiblen Ausbau für den SPNV, die Elektrifizierung und die Bereitstellung der Infrastruktur für eine grenzüberschreitende Güterzugtrasse pro Stunde und Richtung tagsüber. Hierzu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Elektrifizierung der Gesamtstrecke,
- Zweigleisige Begegnungsabschnitte Berlin-Mahlsdorf – Neuenhagen und Werbig Pbf – Golzow West zur Verringerung der Reisezeiten und zur Verbesserung der Pünktlichkeit im SPNV
- Zweigleisiger Ausbau Rehfelde – Müncheberg für den Schienengüterverkehr und zur Umsetzung eines attraktiveren Fahrplankonzeptes für den SPNV,
- Spurplananpassungen in den Bahnhöfen Küstrin-Kietz, Müncheberg, Seelow-Gusow und Werbig für die Einbindung des zweiten Gleises und den grenzüberschreitenden Güterverkehr,
- eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h auf der Gesamtstrecke, ggf. 160 km/h für dem Abschnitt Müncheberg – Seelow-Gusow.

Mit Umsetzung der genannten Maßnahmen werden die Reisezeiten im SPNV bereits deutlich reduziert (vgl. Abbildung 2, rechts).

Weiteres Ziel der Ausbaumaßnahmen ist die Sicherstellung des Verkehrs mit emissionsfreien Antrieben. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass dieses Ziel im grenzüberschreitenden SPNV mit einer Teilelektrifizierung und BEMU-Fahrzeugen nicht oder nur schwer erreichbar ist. Für die Etablierung der Strecke als grenzüberschreitender Entlastungskorridor ist eine Elektrifizierung auf deutscher und polnischer Seite unerlässlich. Dies beinhaltet auch eine Elektrifizierung des Abschnittes Berlin Ostkreuz (unten) – Berlin-Lichtenberg.

**Phase II (Zielhorizont 2050)** umfasst im ersten Schritt den weiteren Teilausbau der Strecke zur abermaligen Kapazitätssteigerung für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr (2 Güterzugpaare pro Stunde plus Verkehre nach Rüdersdorf) mit den Maßnahmen:

- zweigleisiger Ausbau Fredersdorf – Strausberg,
- zweigleisiger Ausbau Strausberg – Müncheberg,
- zweigleisiger Ausbau Golzow – Gorgast.

Die Beseitigung der verbleibenden Eingleisigkeiten und die Anhebung der Geschwindigkeiten auf 160 km/h wird im letzten Schritt (nach 2045) unterstellt. Dies beinhaltet u.a. den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte:

- Berlin Biesdorfer Kreuz – Berlin-Mahlsdorf,
- Neuenhagen – Fredersdorf,
- Strausberg – Herrensee,

- Seelow-Gusow - Werbig Pbf,
- Gorgast – Küstrin-Kietz.

Die Studie bestätigt die grundsätzliche technische Machbarkeit der dargestellten Ausbauschnitte bis hin zum Zielstand. Der Ausbau erfolgt bis auf kleine Ausnahmen weitgehend auf vorhandenem Bahngrund. Aufgrund der Situation in den bebauten Gebieten (Stadt Berlin und Umland) und der Querung von Schutzgebieten in den Abschnitten östlich Strausberg sind im Rahmen der Planfeststellung umfangreiche Abstimmungen mit Dritten erforderlich.

Im Stufenkonzept wurde der Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-Mahlsdorf – Biesdorfer Kreuz Ost bewusst spät gelegt, damit Eingriffe in den Bestand in diesem Bereich erst bei adäquaten Verkehrsmengen erfolgen. Die Ergebnisse der betrieblichen Untersuchungen zeigen aber auch, dass ein früherer Ausbau des Abschnittes erhebliche betriebliche Vorteile für den SPNV und den SGV bringt.

Im Abschnitt Berlin Biesdorfer Kreuz – Berlin-Mahlsdorf – Hoppegarten – Strausberg verläuft die Fernbahn parallel zur S-Bahn. Im Rahmen des Projektes i2030 wird derzeit ein zweigleisiger Teilausbau der S-Bahn-Strecke (Berlin-Mahlsdorf -) Hoppegarten – Strausberg geplant. Die Ergebnisse der Studie indizieren, dass die wenigen Konfliktpunkte zwischen zweigleisigem Ausbau der S-Bahn-Strecke und dem zweigleisigen Ausbau der Fernbahn mit vertretbarem Aufwand lösbar sind, sofern der Ausbau der Fernbahn bei den Planungen zum Ausbau der S-Bahn eingeplant wird.

#### 4. Investitionsbedarf und Fördermöglichkeiten

Insgesamt werden für einen Ausbau des Abschnittes Berlin Biesdorfer Kreuz – Küstrin-Kietz Grenze nach dem TEN-V-Standard (durchgängige Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit) ca. 1,2 – 1,3 Mrd. Euro kalkuliert. Die im Stufenkonzept hinterlegten Ziele für die Phase I führen zu einem Investitionsbedarf von ca. 660 Mio. Euro (Ausbau für SPNV und SGV) bzw. ca. 493 Mio. Euro (Ausbau nur für den SPNV). Davon entfallen ca. 217 Mio. Euro auf die Elektrifizierung und 190 Mio. Euro auf die Anpassung der Bestandsgleise für die Anhebung der Geschwindigkeiten. Der hohe Aufwand für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit ist im erforderlichen Austausch des Oberbaus der Bestandsgleise begründet. Die angegebenen Werte beinhalten Planungskosten und Unsicherheitszuschläge. Hinzu kommen noch die Aufwendungen für den Ersatz von Bahnübergängen durch höhenfreie Lösungen (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) und die für TEN-V-Korridore gemäß den EU-Richtlinien zum Ausbau des TEN-V-Netzes umzusetzende Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS.

Umsetzungsstufe			Investitionsbedarf in Mio. Euro (Preisstand 2022) <sup>2</sup>			
Phase	Zielhorizont	Inhalt	Spurplananpassungen	Geschwindigkeits-erhöhung	Elektrifizierung	Gesamt
I (SPNV)	Bis 2036	Zweigleisigkeit Mahlsdorf Ost-Neuenhagen Werbig – Golzow West Elektrifizierung Gesamtstrecke	90	191	212	493
I (SGV)	Bis 2036	Zweigleisigkeit Rehfelde – Müncheberg, Spurplananpassung Bahnhöfe für SGV	162	0	5	167
II	Bis 2050	Zweigleisiger Ausbau der restlichen Abschnitte für SGV und optionalen SPFV	312	52	45	409
Gesamtaufwand I + II			564	243	257	1069
Weiterer Aufwand (indikativ)		Ggf. Ersatz BÜ durch SU/SÜ (Biesdorfer Kreuz - Strausberg) <sup>3</sup>				234
		Ggf. Ersatz BÜ durch SU/SÜ (Strausberg - Staatsgrenze) <sup>4</sup>				110

Tabelle 1: Investitionsbedarf für den schrittweisen Ausbau der Ostbahn auf deutscher Seite

In der Studie wurden mögliche Förderinstrumente zur Finanzierung der stufenweisen Infrastrukturinvestitionen auf deutscher Seite analysiert. Im Ergebnis ist festzustellen, dass

- in jedem Falle eine Kombination mehrerer Förderinstrumente erforderlich ist, um den Zielzustand zu erreichen,
- der Ausbau der Strecke für den grenzüberschreitenden Güter- und Reiseverkehr mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz durch den Bund gefördert werden muss, dazu muss der Streckenausbau als vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden,
- vor allem für die Umsetzung von Maßnahmen der Phase I (Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke für den SPNV) kann neben der prioritär angestrebten Finanzierung aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz auch eine Förderung aus GVFG-Mitteln des Bundes in Betracht gezogen werden,
- bei erfolgreicher Aufnahme der Strecke in das TEN-V-Netz
  - auch eine Komplementärförderung aus EU-Mitteln zum Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (Connecting Europe Facility) möglich wäre (Anteil EU-Förderung derzeit 30-50% der Baukosten),
  - ggf. einzelne Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, wegen der strategischen Bedeutung der Strecke als Verbindungsachse in Richtung Baltikum, aus dem Military Mobility Envelope mitfinanziert werden könnten (z. B. Schaffung von Gleiskapazitäten zur Grenzübergabe, Überholungsgleise für 740 m Züge). Aufgrund der Lage der Strecke im Eisenbahnnetz bieten sich perspektivisch eine Aufnahme der Ostbahn in das militärische Grundnetz des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und (im Rahmen der Weiterentwicklung der Standortstrategie der Bundeswehr) ggf. auch die Schaffung von Verladeeinrichtungen im Einzugsbereich der Bahnlinie an.

<sup>2</sup> Gesamtwert für Baukosten, Planungskosten inkl. 50% Unsicherheitszuschlag

<sup>3</sup> Erste Abschätzung, Erfordernis und Maßnahmenumfang im Rahmen der weiteren Planungen zu ermitteln

<sup>4</sup> Erste Abschätzung, Erfordernis und Maßnahmenumfang im Rahmen der weiteren Planungen zu ermitteln

- zur Einwerbung der Fördermittel umfangreiche Abstimmungen mit dem Bund erforderlich sind.

Im Rahmen des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens zur Planungsbeschleunigung hat der Bundestag im Oktober 2023 einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf angenommen, welcher eine Aufnahme der Ostbahn als ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL als Vorhaben des Potenziellen Bedarfes in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorsieht.<sup>5</sup>

Voraussetzung für die Aufnahme der Strecke in den vordringlichen Bedarf des BVWP und die Investitionsförderung ist der Nachweis der Förderfähigkeit über Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Diese sollten optimalerweise auf aktualisierten und grenzüberschreitend abgestimmten Verkehrsprognosen für den Reise- und Güterverkehr aufsetzen.

## 5. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Um eine Elektrifizierung der Strecke bis 2036 erreichen zu können, sollten möglichst zeitnah die Weichen für die nächsten Planungsschritte gestellt werden. Dies betrifft:

- die Schaffung der Grundlagen für eine Nutzen-Kosten-Analyse. Hierzu gehören:
  - die Verkehrsprognose mit Prüfung der Nachfragewirkung der dargestellten Reisezeitverringerungen im SPNV,
  - der Nachweis der positiven Effekte einer Ertüchtigung der Strecke für den Schienengüterverkehr anhand einer netzweiten Verkehrsumlegung. Dies sollte unter Einbeziehung der polnischen Seite erfolgen. Die Methodik sollte sich an den Vorgaben des BVWP orientieren.
- die Ermittlung der Infrastrukturkosten anhand einer HOAI-Planung,
- darauf aufbauend: die Entscheidung der in Betracht zu ziehenden Förderinstrumente.

Vor dem Hintergrund des hohen Planungsaufwandes (Zeitbedarf und Kosten) böte sich ein mehrstufiges Vorgehen an, um erste Grundsatzentscheidungen möglichst schnell zu treffen:

1. Grobe Prüfung der Kosten-Nutzen-Treiber anhand der Ergebnisse der Verkehrsprognose – damit läge auch eine wichtige Argumentationshilfe für die Abstimmung mit weiteren Akteuren (z.B. Bund, polnische Seite) und für die Entwicklung des weiteren Vorgehens vor,
2. Vertiefte Prüfung der Förderfähigkeit der Elektrifizierung (vereinfachtes Verfahren Standardisierte Bewertung 2016+),
3. Vollständige NKU für weitere Infrastrukturmaßnahmen (unter Einbeziehung der Ergebnisse aus Schritt 2, Umfang ggf. optimiert in Abhängigkeit von Schritt 1) anhand einer belastbaren Vorplanung.

Wegen des erwartbaren Planfeststellungsaufwandes und zur Vermeidung von Trassierungskonflikten zwischen S- und Fernbahn ist zu prüfen, ob die Planungen zum Ausbau der Ostbahn im Abschnitt Berlin Biesdorfer Kreuz - Strausberg gemeinsam mit den Planungen zu i2030 (10-Minuten-Takt der S5 bis Strausberg) gebündelt werden können, um frühestmöglich eine tragfähige Gesamtlösung sicherzustellen. Ein vorgezogener Ausbau der Fernbahn gemeinsam mit der S-Bahn ermöglicht zudem ein straffes Baugeschehen mit Minimierung der negativen Auswirkungen für Anwohner und Fahrgäste.

Zur Sicherstellung des Ausbaus der Gesamtstrecke Berlin – Küstrin-Kietz – Gorzów Wielkopolski – **Krzyż** ist darüber hinaus die Abstimmung mit der polnischen Seite weiterhin essenziell. Ziel sollte sein, die weiteren Schritte auf polnischer und deutscher Seite möglichst gut zu synchronisieren.

---

<sup>5</sup> Beschluss des Bundestages zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187, BT-Drs. 20/8922 und 20/6879