

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: ZWEGLEISIGER 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
Węglińiec	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:

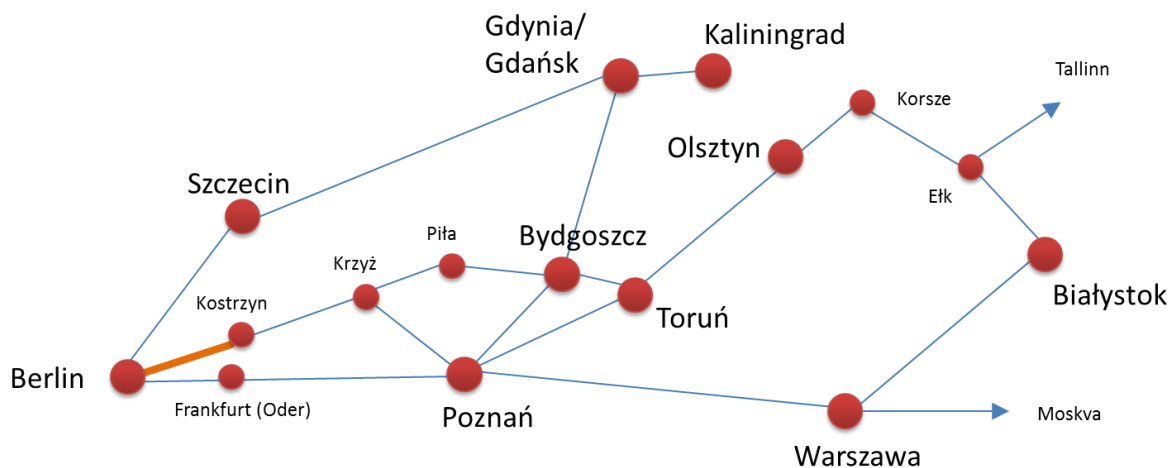


Abbildung 1 Schematische Übersicht der Eisenbahnstrecke Berlin – Kostrzyn und Einbindung ins großräumige Bahnnetz

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) zu meist Schienenersatzverkehr und kein Umleitungsverkehr über Kostrzyn eingerichtet.

Seit einiger Zeit kann durch den zunehmenden Stadt-Umland-Verkehr in Berlin-Brandenburg und die zunehmende europäische Integration¹ 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 gegeben².

Diese laufende Machbarkeitsstudie ist aber bisher in keiner Weise mit der deutschen Seite abgestimmt. So werden beispielsweise bisher die vorgesehenen Maßnahmen des Landes Brandenburg zur Taktverdichtung zwischen Berlin und Müncheberg³ ab 12/2022 nicht berücksichtigt, ebenso die bereits ab 12/2018 realisierte Linienerweiterung 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 angelegten 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.

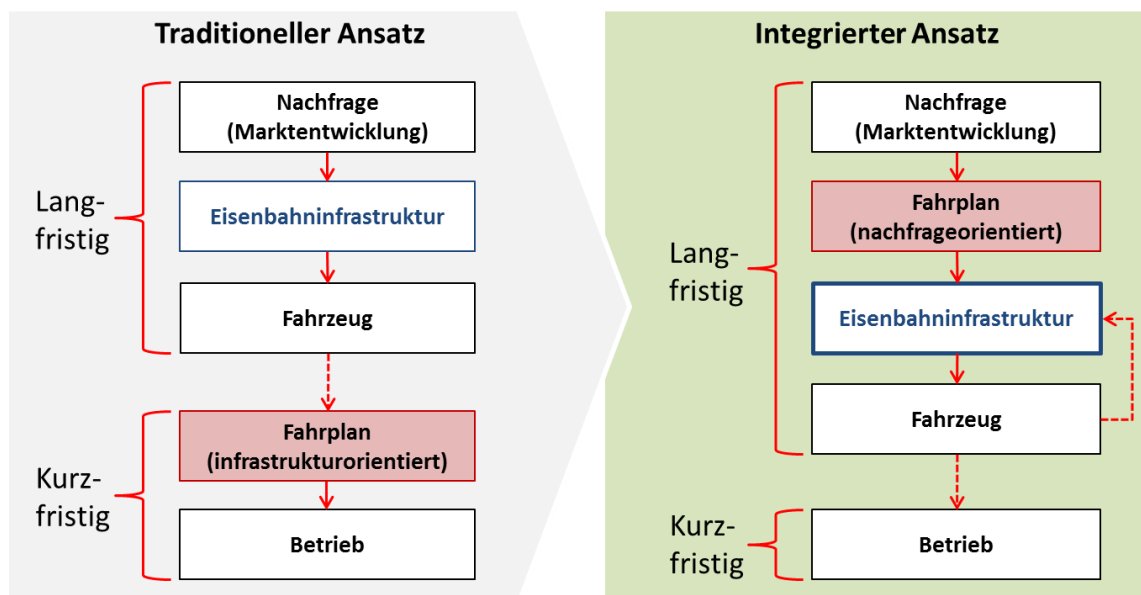


Abbildung 2 Integrierter Planungsansatz (Angebot und Infrastruktur)⁴

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 Bestandteil 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 – i2030⁵“. 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.

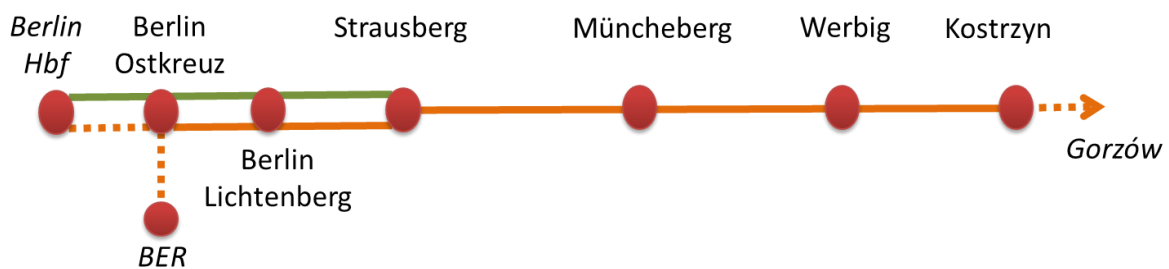


Abbildung 4 Schematischer Streckenverlauf zwischen Berlin und Kostrzyn

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 Eisenbahnverkehr⁶ 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 aktualisiert⁷. In dieser Aktualisierung wurde die geplante Einführung des Deutschland-Takts zwar bereits erwähnt, jedoch erst anschließend konkretisiert und im Oktober 2018 öffentlich vorgestellt⁸. 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 ermöglichen⁹

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.

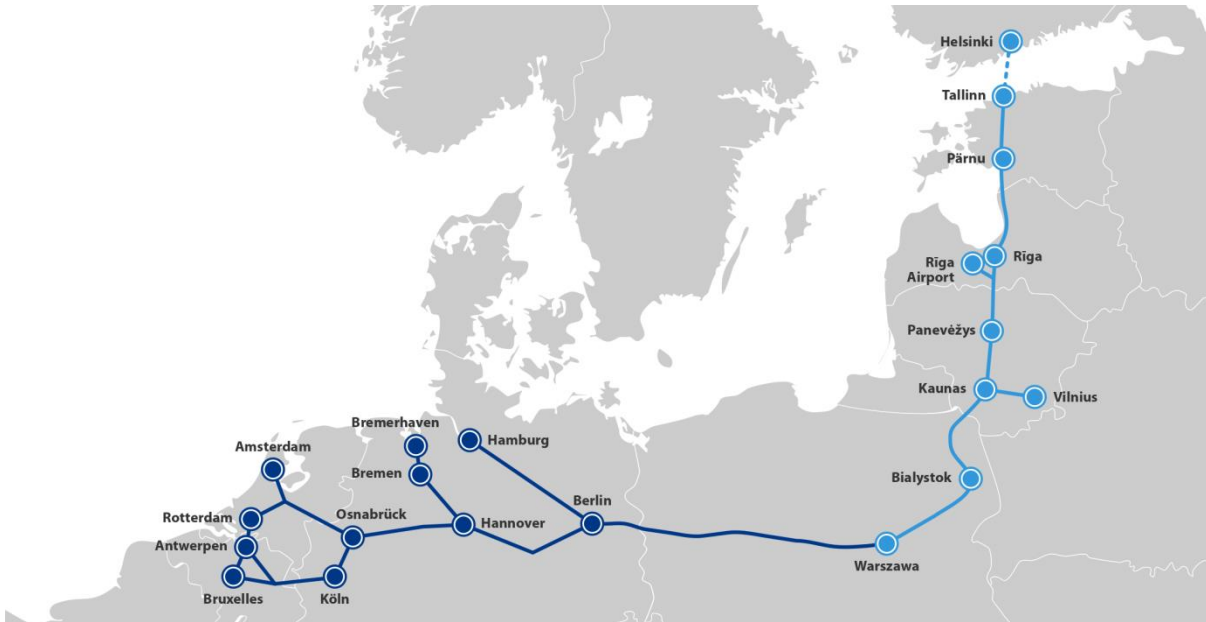


Abbildung 5 Rail Baltica als Bestandteil des TEN-T Kernnetzkorridors North Sea-Baltic¹⁰

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 Etk 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:

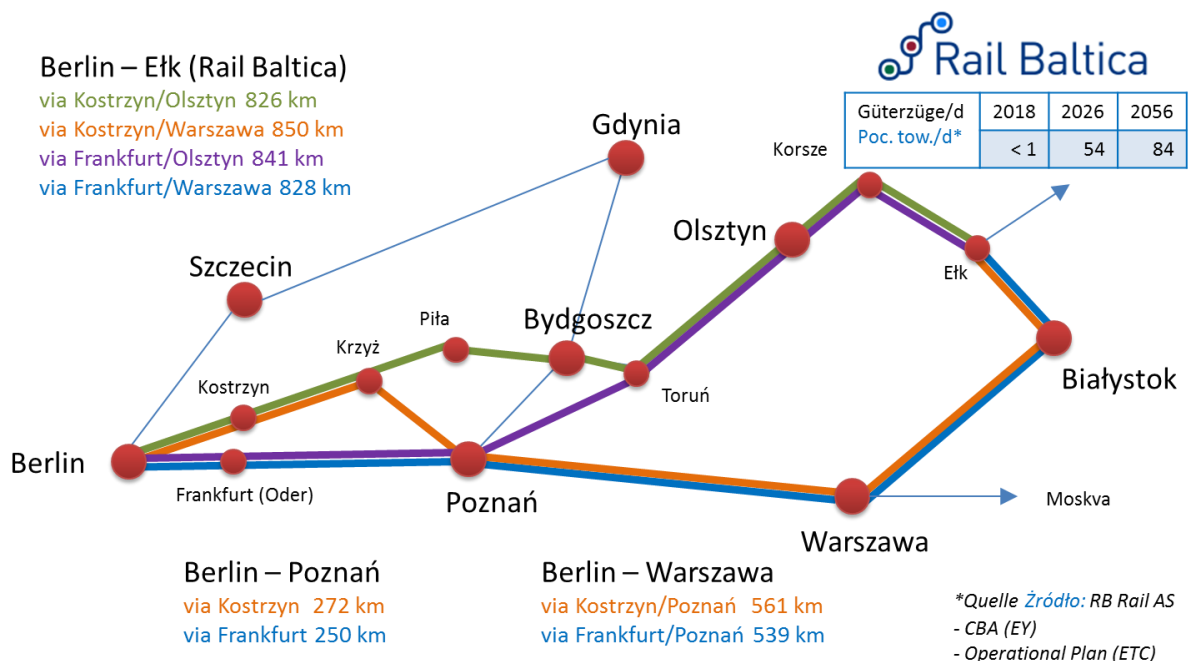


Abbildung 6 Mögliche Verknüpfung der Ostbahn mit der Rail Baltica (Quelle: Eigene Darstellung)

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 Kernnetz-korridor 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-Stubice. 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:

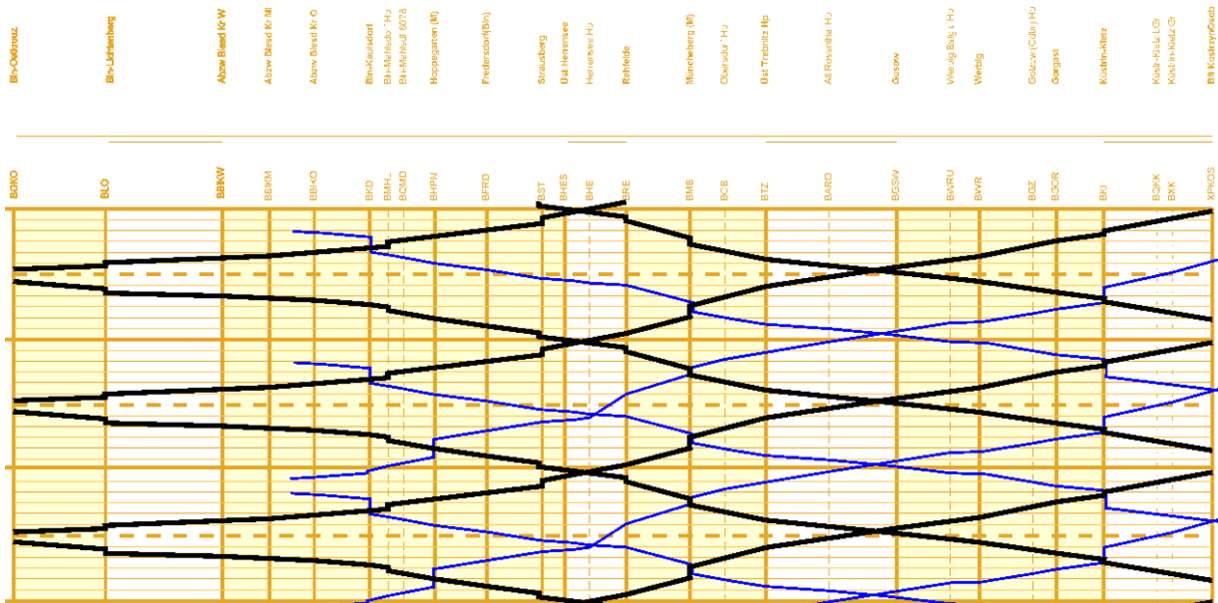


Abbildung 7 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) während der Verkehrszeit der RB 26

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:

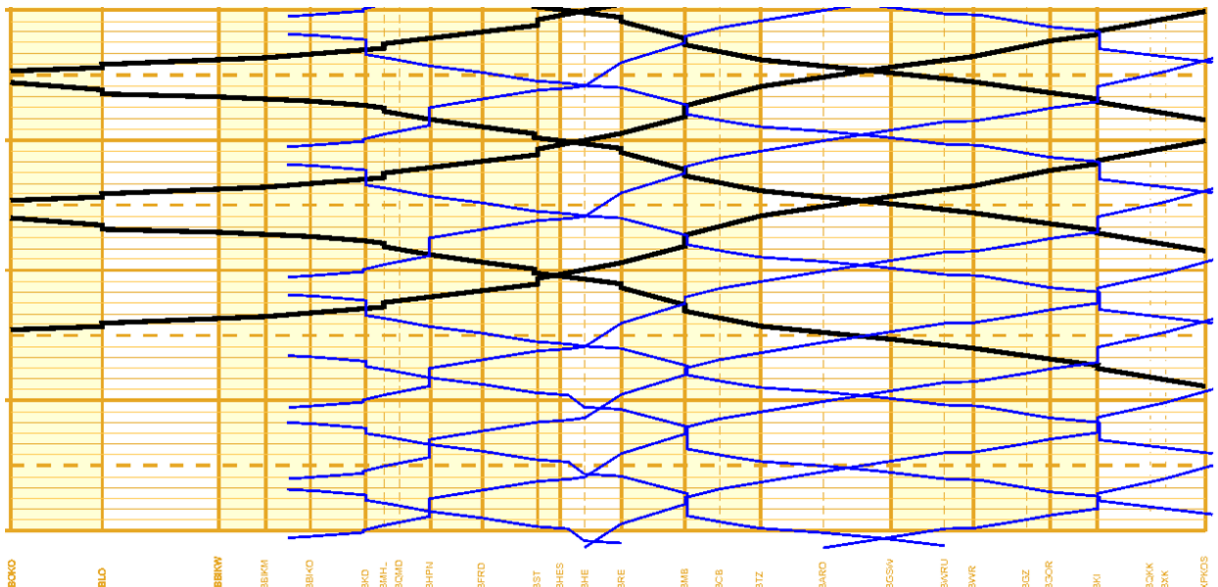


Abbildung 8 Bildfahrplan Stufe 0 (Fahrplan 2018/2019) außerhalb der Verkehrszeit der RB 26

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).

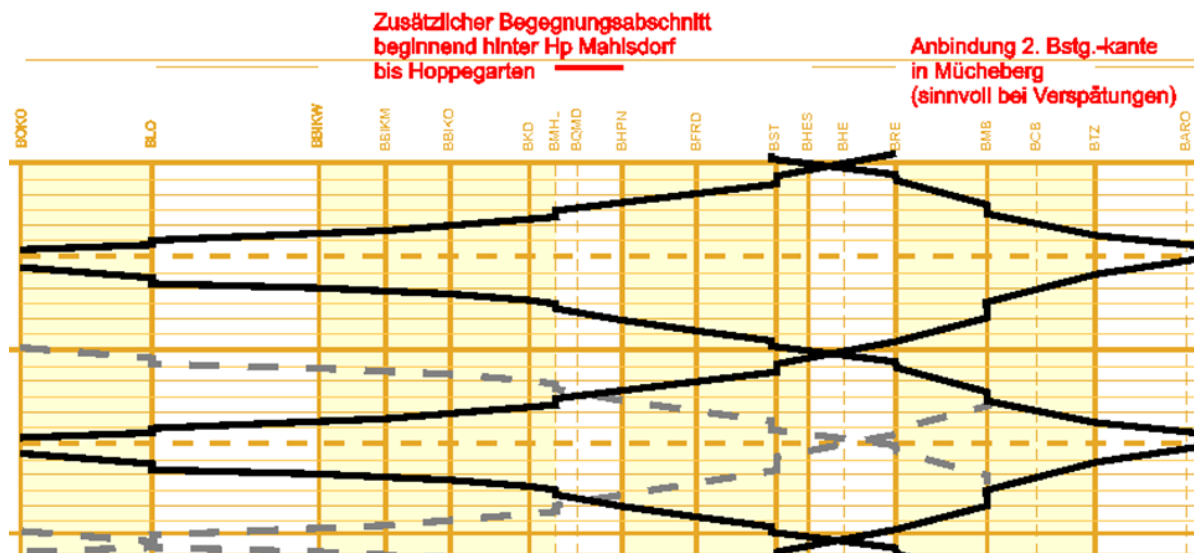


Abbildung 9 Bildfahrplan Stufe 1a (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg ohne Güterverkehr in der HVZ)

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.

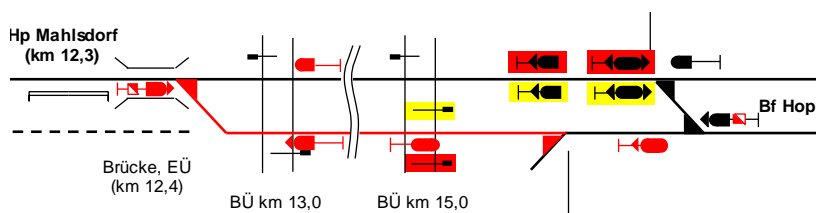


Abbildung 10 Begegnungsabschnitt Mahlsdorf (a) – Hoppegarten (Stufe 1a)

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

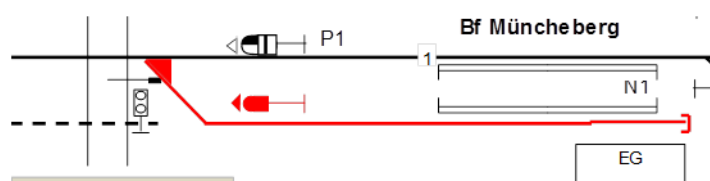


Abbildung 11 2. Bahnsteigkante im Bahnhof Müncheberg (Stufe 1a)

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 dargestellt¹¹:

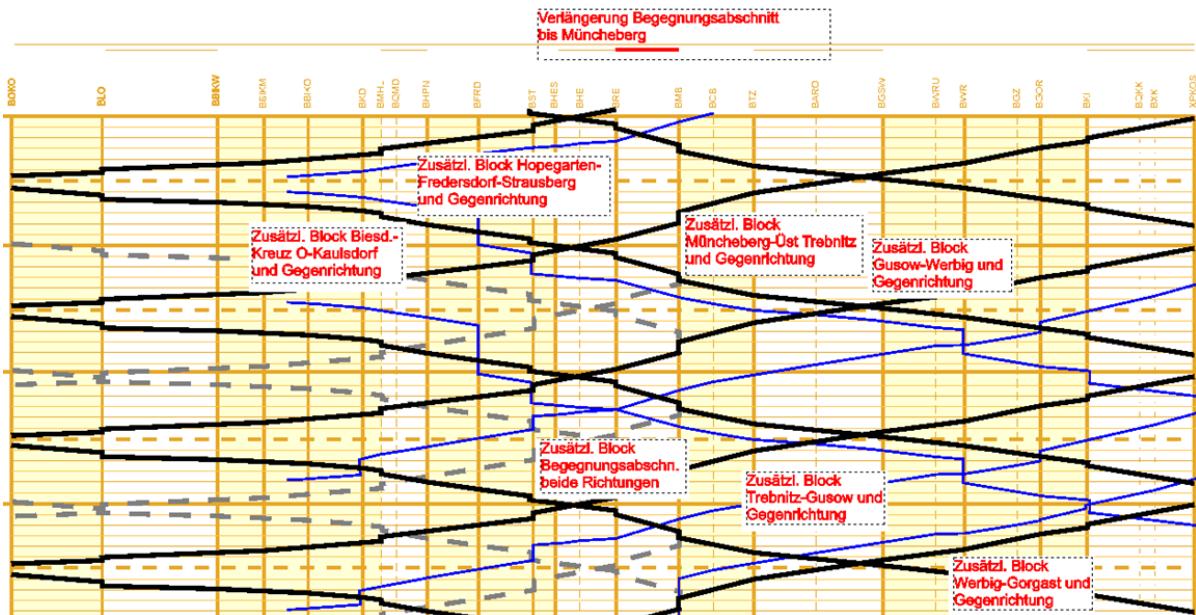


Abbildung 12 Bildfahrplan Stufe 1b (Halbstundentakt Berlin – Müncheberg mit Güterverkehr in der HVZ)

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:

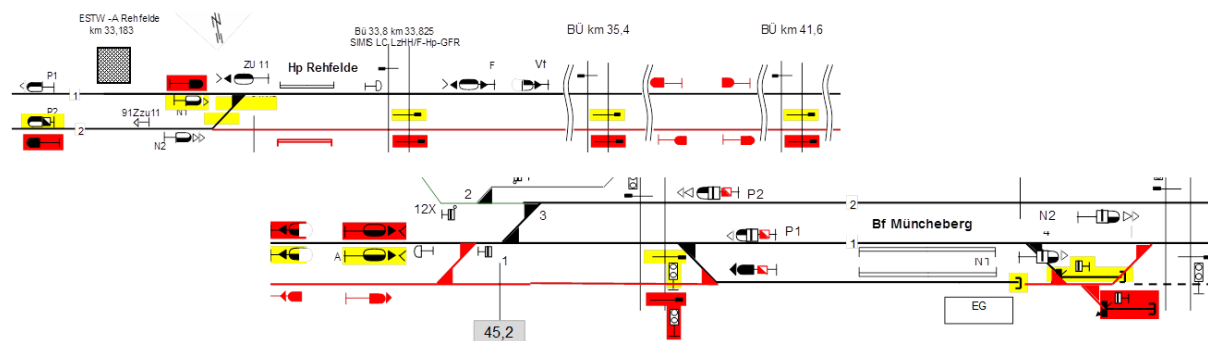


Abbildung 13 Begegnungsabschnitt Herrensee – Rehfelde – Müncheberg mit Blockverdichtung (Stufe 1b)

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:

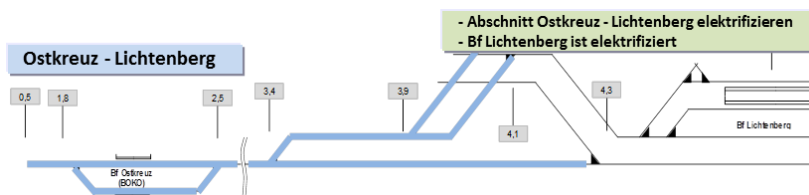


Abbildung 14 Elektrifizierung – Beispiel Berlin Ostkreuz (unten) – Lichtenberg (Stufe 2)

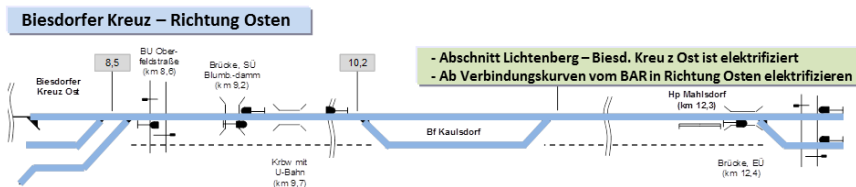


Abbildung 15 Elektrifizierung – Beispiel Biesdorfer Kreuz – Mahlsdorf (Stufe 2)

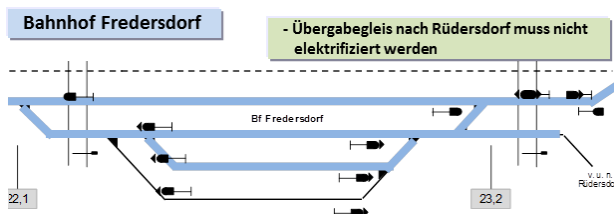


Abbildung 16 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Fredersdorf (Stufe 2)

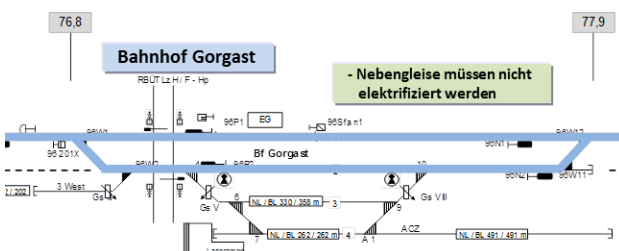


Abbildung 17 Elektrifizierung – Beispiel Bahnhof Gorgast (Stufe 2)

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:

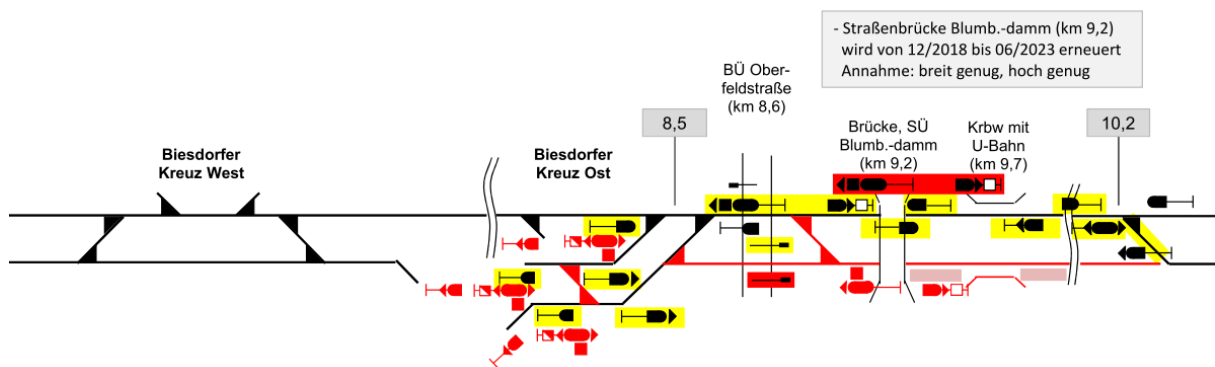


Abbildung 18 Eingleisiger Abschnitt im Bereich des Biesdorfer Kreuzes (Stufe 3)

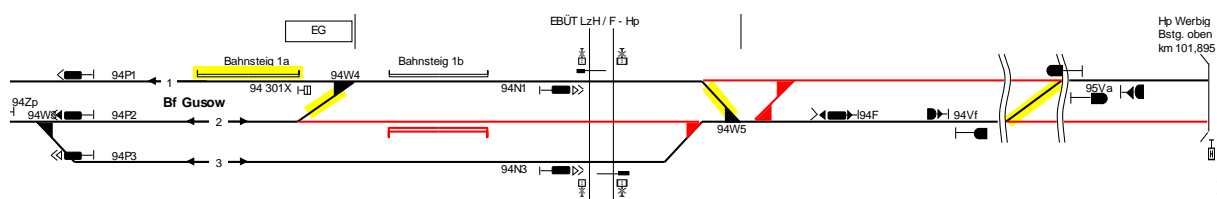


Abbildung 19 Beispielhafter zweigleisiger Ausbau im Bereich Gusow (Stufe 3)

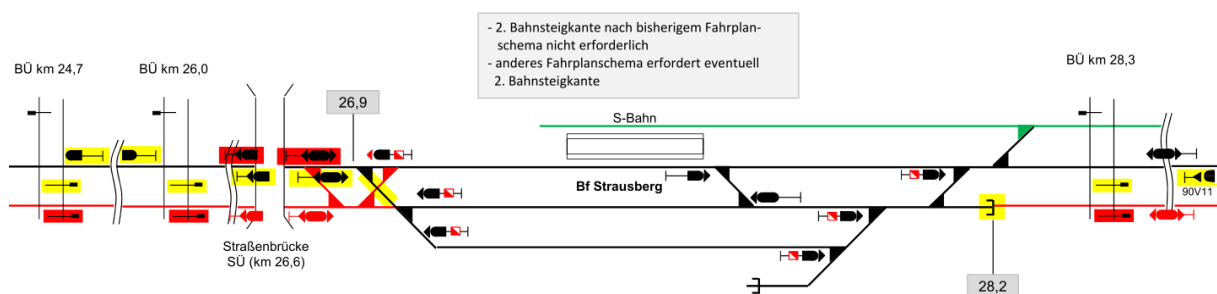


Abbildung 20 Beispielhafter Ausbau im Bereich Strausberg – ohne 2. Bahnsteig (Stufe 3)

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 €		

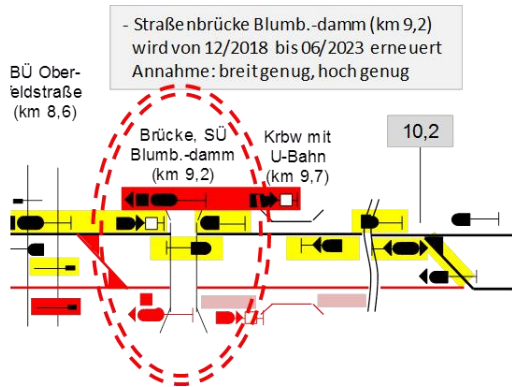
Tabelle 1 Kostenschätzung für den stufenweise Ausbau der Ostbahn (Preisstand 2018)

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.

Straßenbrücke Blumberger Damm



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 Damm Brücke

Straßen und Brücken für Berlin

Südliche Blumberger Damm Brücke

Planungsphase

- Südliche Blumberger Damm Brücke
- Marzahner Knoten
- Autobahndreieck Funkturm
- Molkenmarkt
- A 114
- A 115
- Dorfstraße Malchow (B 2)
- Tangentiale Verbindung Ost

Baubausführungsphase

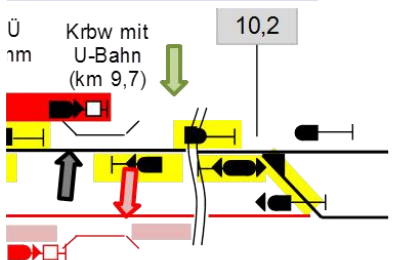
- Fertig gestellte Projekte
- Kontakt

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

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

Kreuzungsbauwerk mit U-Bahn



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

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



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/stressenbau/suedliche_blumberger_damm_bruেকে/index.shtml; abgerufen am 07.12.2018

¹³ Quelle (Luftbild): Google Earth Pro

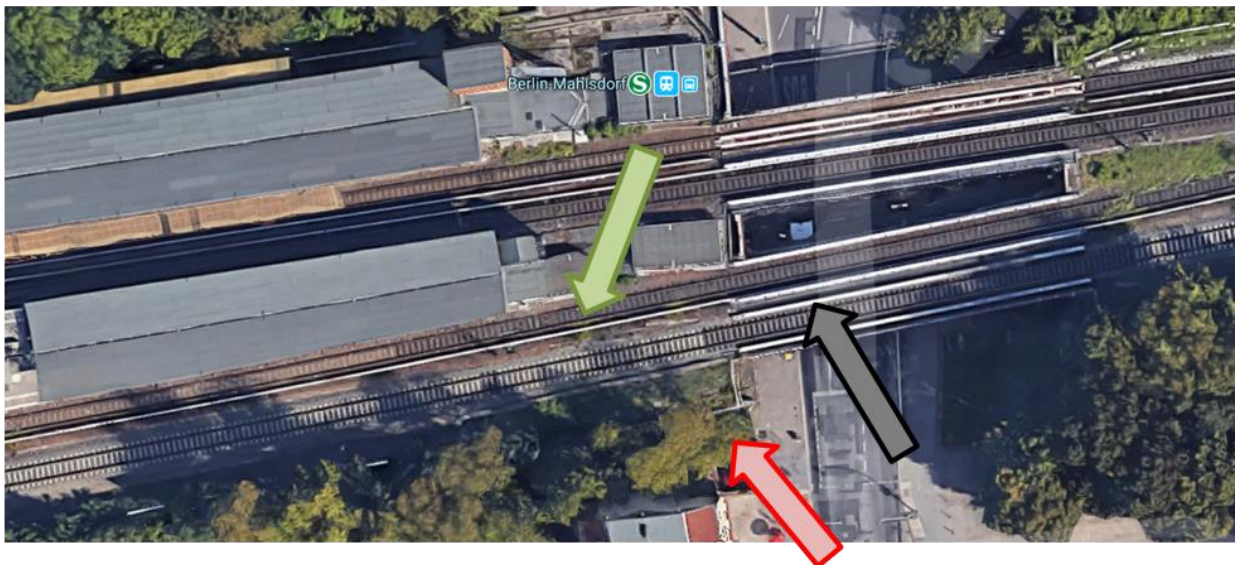
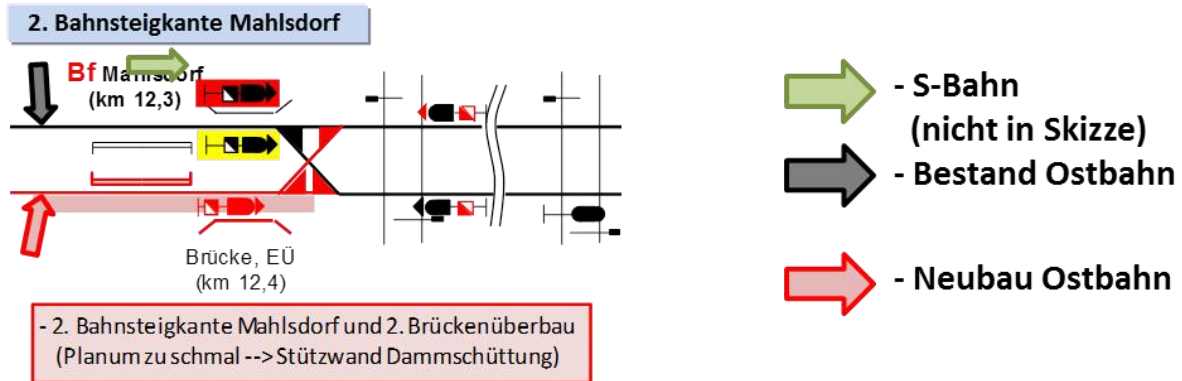


Abbildung 23 Erforderliche Vorsorgemaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau (Bsp. 2. Bahnsteigkante Mahlsdorf)¹⁴

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 Güterzugsparen/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