

Ostbahn

**Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
als Beitrag für eine notwendige Verkehrswende**



Ausbau der Ostbahn



Die Ziele gemäß Koalitionsvertrag der Bundesregierung vom 12. März 2018 sind u. a.:

„Bis zum Jahr 2030 sollen doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewonnen werden.“

„Es soll mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden.“ (jedoch ohne Nennung eines Zielwerts!)

**Eine konkrete Festlegung zum SGV erfolgte aber im Masterplan Schienenverkehr vom Juni 2020:
Marktanteilsziel mind. 25% bis 2030 (in 2019 knapp 19%).**

Ausbau der Ostbahn



Das Zusammenwachsen Europas: Auf der Schiene vielfach mit Hindernissen!

Beispiel „Europastadt“ Görlitz/Zgorzelec:
Die Oberleitung endet seit Ende 2019 auf
polnischer Seite des Neiße-Viaduktes – kurz
vor dem Bahnhof Görlitz!

Die weitere Elektrifizierung bis in den Görlitzer
Bahnhof bzw. Umsteigeknoten erfolgt
voraussichtlich erst 2026 – *für rund 1 km!*
(Elektrifizierung hier mit 3kV Gleichstrom)



Ausbau der Ostbahn



Wiederholt sich die Situation in Görlitz nun an der deutsch-polnischen Grenze zwischen Kostrzyn (Küstrin) und Küstrin-Kietz?

Die aktuellen und erfreulichen Planungen auf polnischer Seite lassen dies leider befürchten!

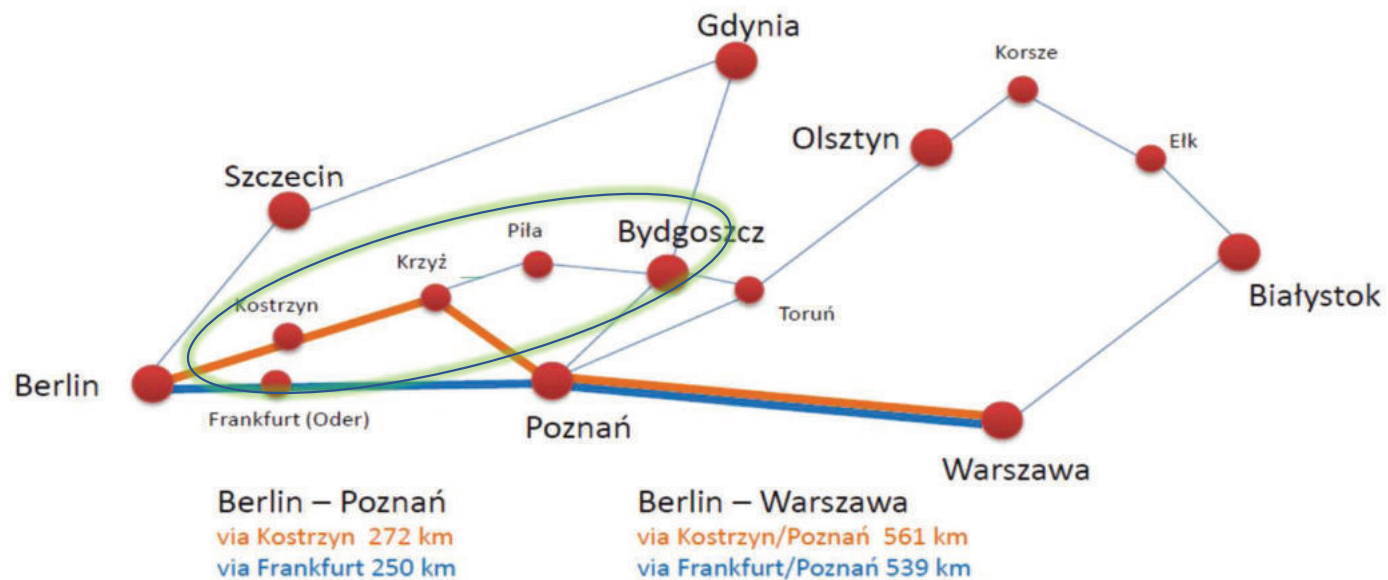


Ausbau der Ostbahn



Im polnischen Abschnitt der Ostbahn wird gehandelt:

DER AUSBAU IST FEST GEPLANT UND WIRD REALISIERT!



Ausbau der Ostbahn



Planungen im polnischen Teil:

Höchstgeschwindigkeiten (Personenverkehr):

- Bydgoszcz (Bromberg) – Piła (Schneidemühl): 200 km/h
- Piła – Kostrzyn: 160 km/h.

Höchstgeschwindigkeit (Güterverkehr): 120 km/h

Mindestlänge der Überholgleise in Bahnhöfen: 750m (d. h. europäische Standard-Zuglänge für den SGV)

Elektrifizierung der Gesamtstrecke (bzw. Modernisierung der vorhandenen Oberleitung zwischen Bydgoszcz und Piła).

Ausbau der Ostbahn



Und was ist auf dem deutschen Abschnitt geplant?

Der Ausbau des Abschnitts Berlin – Müncheberg (Mark) – Grenze Deutschland/Polen ist bereits in der Erstbewertung bei Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ausgeschieden.

Begründung:

„Aufgrund der geringen Nachfrage und vorteilhafterer Alternativstrecken in der Umgebung hat der geplante Ausbau keinen Nutzen für den SPFV und SGV.“

Ausbau der Ostbahn



Rahmenvereinbarung

über

das **Entwicklungskonzept** für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – „2030“

zwischen

dem **Land Berlin**, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

- nachstehend „Land Berlin“ genannt -
und

dem **Land Brandenburg**, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

- nachstehend „Land Brandenburg“ genannt -
und

der **Deutschen Bahn AG**, vertreten durch den Vorstand

- nachstehend „Deutsche Bahn“ genannt -

vom **04. Oktober 2017**

Wir planen den Ausbau der Hauptstadtregion

Die Hauptstadtregion wächst. Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wollen mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren.
Das attraktive Angebot aus modernen Fahrzeugen und schnellen, häufigen Verbindungen in Berlin und Brandenburg muss allerdings mit der steigenden Anzahl der Bevölkerung mitwachsen und sich weiterentwickeln.
Schneller, bequemer, verlässlicher – insbesondere für Pendler*innen soll das spürbar sein. Auch wenn sich in den letzten Jahren im Schienennetz viel getan hat, reichen die Kapazitäten für die Zukunft nicht aus. Deshalb wird in Berlin und Brandenburg in den kommenden Jahren an vielen Stellen kräftig in die Verbesserung der Infrastruktur investiert.
Die Länder Berlin und Brandenburg gehen die Herausforderung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) an. Gemeinsam modernisieren und erweitern sie im Projekt 2030 die Schieneninfrastruktur in acht definierten Korridoren und im S-Bahn-Netz.

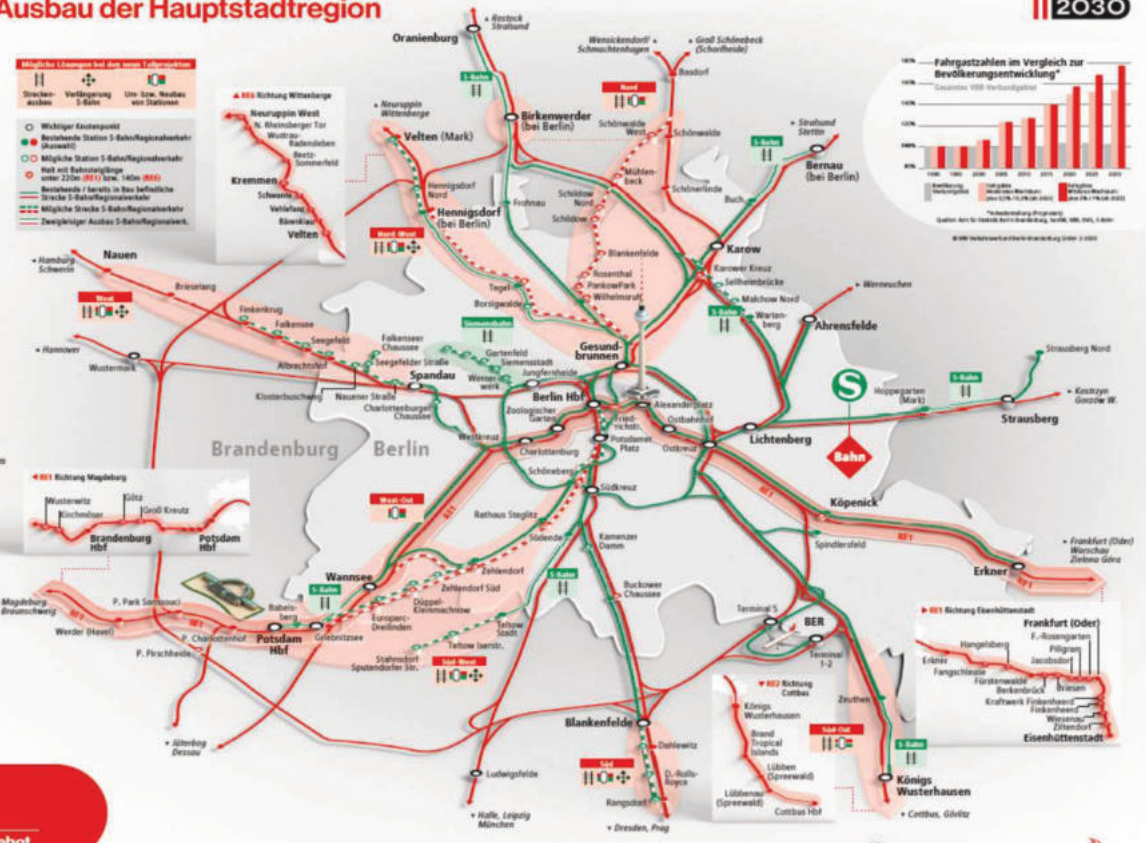
• **West:** Berlin-Spandau – Nauen
• **West-West:** Prignitzregion/Neuenhagen
• **West:** Nordbahn/Friedrichsbahn
• **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus/ Bahnhof Königs Wusterhausen
• **Süd:** Berlin – Dresden/Rangsdorf
• **Süd-West:** Potsdamer Sternendahn
• **West-Ost:** RE1 Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
• **Stammesbahn:** Jungfernheide – Gaterfeld
• **Berliner S-Bahn:** 35 Mehrspurparalele

Für die Fahrgäste bedeutet das ein attraktives und klimafreundliches Mobilitätsangebot der Zukunft.
Das ist 2030: Infrastruktur, Innovation und intelligente Lösungen.
2030 – mehr Schiene für Berlin und Brandenburg.

Mögliche Lösungen bei den neuen Tarifverträgen

- Strecken-Verlängerung
- S-Bahn
- Urs. bzw. Neubau von Stationen

Wichtiger Knotenpunkt
Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr
Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr
Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr mit voll Bahnhofsgröße
Bestehende / bereits in Bau befahrbare Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
Zweigliedriger Ausbau S-Bahn/Regionalverkehr



Schnelle Verbindungen, pünktliche Züge, mehr Platz in der Bahn:
Attraktiveres Bahnangebot



Ausbau der Ostbahn



Keine Berücksichtigung im Infrastrukturprojekt i2030:

=> dabei soll hiermit eine Verbesserung des S- und Regionalbahnverkehrs der Hauptstadtregion erreicht werden!

Und wie sieht es beim Güterverkehr aus?

Wir planen den Ausbau der Hauptstadtregion

Die Hauptstadtregion wächst. Innerhalb mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wobei mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren.

Das attraktive Angebot aus modernen Fahrzeugen und schnellen, häufigen Verbindungen in Berlin und Brandenburg muss allerdings mit der steigenden Anzahl der Bevölkerung mithalten und sich weiterentwickeln.

Schneller, bequemer, verlässlicher - insbesondere für Pendler*innen soll das spürbar sein. Auch werden sich in den letzten Jahren im Schienennetz viel getan hat, wenn die Kapazitäten für die Zukunft nicht aus.

Die Länder Berlin und Brandenburg gehen die Herausforderung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) an. Gemeinsam modernisieren und erweitern sie im Projekt i2030 die Schieneninfrastruktur in acht definierten Korridoren und im S-Bahn-Netz.

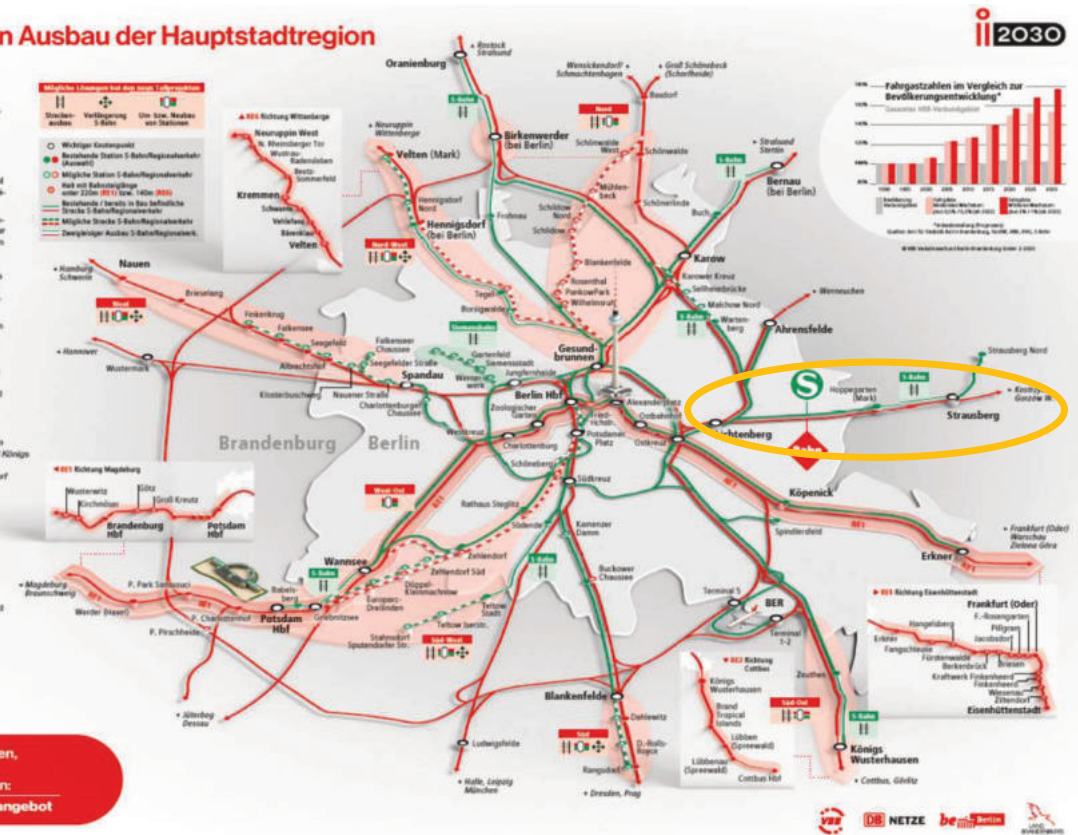
- **West:** Berlin-Spandau - Nauen
- **Nord-West:** Pignitz/Zeppel/Weihen
- **Nord:** Nordbahn/Neckar/Alte Berlin - Cottbus/Brand/Alte Potsdamer Stammbahn
- **Süd-Ost:** Berlin - Dresden/Rangsdorf
- **Süd:** Potsdamer Stammbahn
- **Süd-West:** RE1 Magdeburg - Berlin - Eisenhüttenstadt
- **West-Ost:** RE1 Magdeburg - Berlin - Eisenhüttenstadt
- **Südwestbahn:** Jungfernheide - Garlitz
- **S-Bahn:** 35 Maßnahmenpunkte

Für die Fahrgäste bedeutet das ein attraktives und klimafreundliches Mobilitätsangebot der Zukunft.

Das ist i2030 Infrastruktur, Innovation und intelligente Lösungen.

i2030 - mehr Schiene für Berlin und Brandenburg.

Schnelle Verbindungen, pünktliche Züge, mehr Platz in der Bahn: Attraktiveres Bahnangebot



Ausbau der Ostbahn



=> Überlastung u. a. BAB 12 (Berliner Ring – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL)

=> Überlastung auch der Umleitungsstrecken, wie z. B. Bundesstraßen

Fazit: Eine Verlagerung auf die Schiene ist als Beitrag zur Verkehrswende NOTWENDIG, z. B. durch Ausweitung des Kombinierten Verkehrs (KV)

Aber:

Ist die Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) die „vorteilhaftere Strecke in der Umgebung“?

NEIN, die Kapazitäten der Schiene sind u. a. auf diesem Ost-West-Korridor für ein Verlagerungsszenario ungenügend!



Ausbau der Ostbahn



Die Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) stößt zunehmend an Kapazitätsgrenzen!

- 60 - 70 Güterzüge pro Tag (neben dem Reisezugverkehr)
- TESLA-Ansiedlung in Grünheide mit zusätzlichen Verkehren im SGV
- Ab 2022 RE 1 mit drei Zügen pro Stunde und Richtung in der HVZ
- EC Berlin-Warschau: Erhöhung auf sieben Zugpaare pro Tag

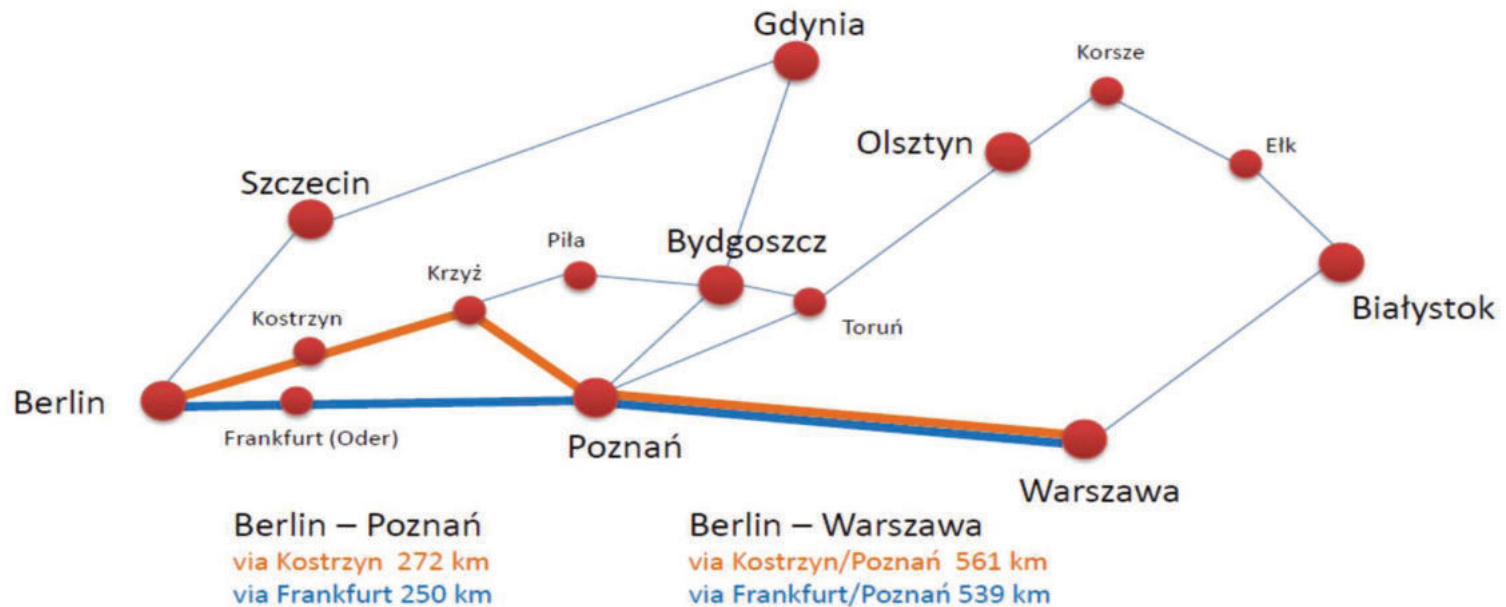
Wie soll eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene unter diesen Voraussetzungen in nennenswertem Umfang realisiert werden?

Trassenkonflikte sind somit unvermeidbar!

Ausbau der Ostbahn



Lösung: Zweigleisiger Ausbau incl. Elektrifizierung der Ostbahn und zwar auch im deutschen Abschnitt!



Ausbau der Ostbahn



Kombiniertes Verkehr (KV) - Chance einer wirkungsvollen, energieeffizienten Verkehrsverlagerung!

Hindernis: 85-90 % der Sattelaufleger in Europa sind nicht kranbar!

Lösung: Einsatz innovativer KV-Systeme; u. a. mit Megaswing, Cargobeamer oder NiKRASA sind bereits praxisbewerte Umschlagssysteme auf dem Markt.

Und: Einige Umschlagssysteme (z.B. Megaswing) benötigen nicht einmal eine aufwändige Terminalinfrastruktur!

Ausbau der Ostbahn



Beispiel NiKRASA der TX Logistik AG: Einfacher Umschlag nicht kranbarer Sattelaufleger mittels Transportplattform und Standard-Umschlaggeräten



Ausbau der Ostbahn



Beispiel Megaswing:

Die speziellen Taschenwagen verfügen über schwenkbare Aufnahmewannen zur Be- und Entladung.

Hydraulikstützen dienen der Stabilisierung beim Umschlag. Zusätzliche Umschlaggeräte sind nicht erforderlich.

Quelle: Kockums Industrier



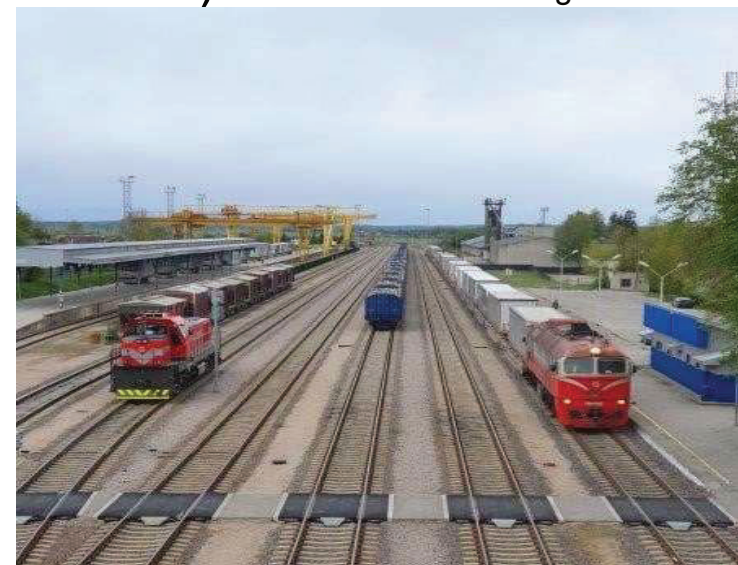
Ausbau der Ostbahn



Beispiel CargoBeamer:

Erfreulich: Im Mai 2020 erster Pilotzug der LG Cargo, PKP Cargo und der Leipziger CargoBeamer AG für Standard-Sattelaufleger auf der Rail Baltica (Transportstrecke rund 1600km)!

Quellen: CargoBeamer



Ausbau der Ostbahn



Die IHK Ostbrandenburg gab bereits eine Studie in Auftrag, um u. a. auch Kosten für verschiedene Ausbau-Szenarien des deutschen Abschnitts der Ostbahn zu ermitteln.

Ergebnis der Untersuchungen (Dezember 2018):

vollständiger zweigleisiger Ausbau incl. Elektrifizierung der Strecke Berlin – Kostrzyn: **rund 320 Mio. €**

➡ im Vergleich zu Neubaumaßnahmen, wie z.B. STUTTGART 21 ein durchaus überschaubarer Wert.

Ausbau der Ostbahn



Beispiele der Finanzierungsmöglichkeiten für den deutschen Abschnitt:

- Nutzung EU-Förderprogramm „Connecting Europe Facilities“ (CEF)

Voraussetzung: Aufnahme der Ostbahn als Ergänzungsstrecke zum Transeuropäischen Vorrangkorridor „North Sea Baltic“ („Rail Baltica“)

- 3. Gesetz zur Änderung Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): förderungsfähig sind nun u.a. auch Investitionen zur Kapazitätserhöhung von Schienenstrecken und Elektrifizierungen

Ausbau der Ostbahn



Finanzierungsmöglichkeiten für den deutschen Abschnitt:
Und: Der Bund ist bei der Realisierung bzw. Finanzierung von
Verkehrsinfrastrukturprojekten durchaus flexibel!

Beispiel: geplante Ortsumgehung Zirchow (B110) auf der Insel
Usedom

**Dieses Projekt ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrs-
wegeplans 2030 bzw. des Fernstraßenausbaugesetzes, soll nun
aber trotzdem finanziert und gebaut werden!**

Ausbau der Ostbahn



Fazit: Es müssen endlich Entscheidungen **für** den Ausbau der Ostbahn getroffen werden!

Der zweigleisige Ausbau bzw. Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Strausberg und Rehfelde darf nur ein Anfang für die weitere Entwicklung der Ostbahn sein!



Ausbau der Ostbahn

Dieses Bild darf sich zwischen
Kostrzyn und Küstrin-Kietz
nicht wiederholen!

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Quellen:
Alle Fotos ohne separate Angabe eigene Bilder

Stand: 09. September 2020

Christian Schultz

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Wilmsdorfer Straße 113/114
10627 Berlin

