

# Beratung zur regionalen Entwicklungsstrategie

Themenfeld Mobilität

Verstärkung & Verbesserung der Schienenverkehrsinfrastruktur



IGOB Interessengemeinschaft ostbahn

## Im Strategischen Gesamtrahmen stehen folgende Handlungsfelder im Fokus:

- Achsenentwicklung
- Siedlungsentwicklung und Wohnungsmarkt
- Mobilität
- Wirtschaft, Fachkräfte, Energie und Klimaschutz
- Ehrenamtliches Engagement, Medien und Demokratieförderung
- Natürliche Lebensgrundlagen und Lebensqualität (insbesondere Gesundheit, soziale und
- grüne Infrastruktur, Wasserver- und -entsorgung sowie Kriminalitätsbekämpfung)
- Digitale Transformation
- Wissenschaft, Forschung, Kultur und Bildung
- Weltoffenheit, internationale Vernetzung und Zusammenarbeit mit Polen



Euroregion PRO EUROPA VIADRINA



Regionale Planungsgemeinschaft  
**Oderland-Spree** 



Ohne Grenzen. Bez granic.





476 Um die Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt zu erhöhen, werden wir den Ausbau und die  
479 Elektrifizierung weiterer Infrastrukturprojekte angehen.

480  
481 Darüber hinaus wird die Koalition ein Reaktivierungsprogramm für weitere Schienenstrecken  
482 erarbeiten. Zunächst wollen wir dazu gemeinsam mit den Kommunen Strecken sichern und  
483 Potenzialanalysen durchführen.

484  
485 Um den für den Klimaschutz notwendigen Ausbau zu schaffen, nutzen wir alle Möglichkeiten  
486 der Planungsbeschleunigung. Brandenburg wird sich auf Bundesebene dafür einsetzen, durch  
487 ein „Investitions-Vorrang-Gesetz“ die zur Verkehrswende notwendige Modernisierung und  
488 Elektrifizierung der Schienenwege als geringfügige Änderungen zu behandeln und von  
489 planungsrechtlichen Hürden zu befreien.

490  
491 Die Elektrifizierung und der Ausbau von Bahnstrecken in Brandenburg sind wichtige  
492 Bestandteile der Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Dies betrifft beispielsweise die  
493 Hamburger Bahn, die Strecke Falkenberg-Jüterbog, die Anhalter Bahn, die Lehrter Bahn und  
494 die **Ostbahn** sowie den Abschnitt von Cottbus in Richtung Leipzig.

495  
496 Bei allen Projekten zum Ausbau der Bahninfrastruktur ist der Bedarf für die Beseitigung von  
497 Bahnübergängen zu prüfen.

498  
499 Wir setzen uns für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenverbindungen in unser  
500 Nachbarland Polen ein. Besondere Bedeutung haben hier die Bahnstrecken Berlin-Stettin,  
501 Berlin-Cottbus-Breslau und Berlin-Küstrin-Gorzow.

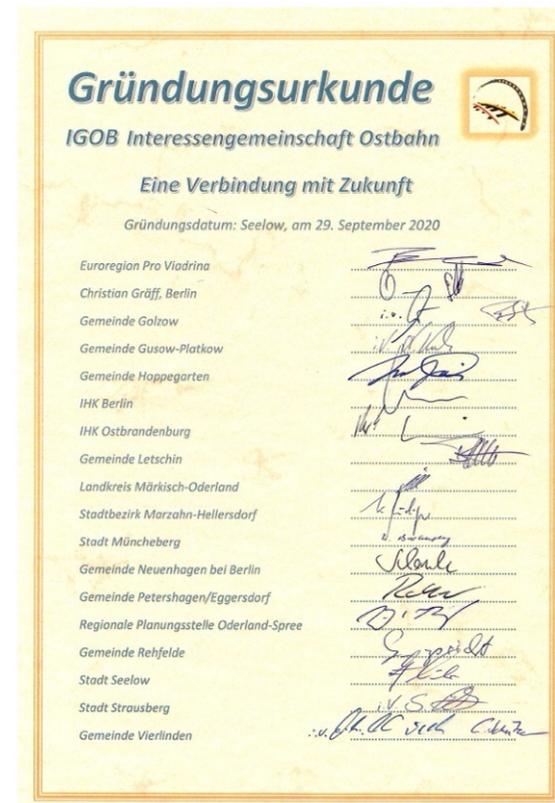
502  
503 Durch die Elektrifizierung der Strecken, technologieoffene eigenelektrische Antriebe der  
504 Fahrzeuge sowie die Versorgung durch 100 Prozent erneuerbare Energien wollen wir die  
505 Emissionen des ÖPNV deutlich senken.

506

# IGOB Interessen gemeinschaft ostbahn

Ein kommunal getragener Verein

## RB26 Berlin Ostkreuz Kostrzyn (PL)



## § 2 Ziele des Vereins gemäß Satzung

(1) Der Verein ist eine Gemeinschaft zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung und Zusammenarbeit einschließlich gutnachbarschaftlicher Beziehungen zum Nachbarland, der Republik Polen in der Region entlang des Korridors der Ostbahn. Ziel der Vereinsaktivitäten ist die Stärkung der Region als Siedlungs- und Wirtschaftsstandort.

(2) Zur Erreichung der Ziele werden alle Aktivitäten unterstützt, die folgende Inhalte haben:

- Elektrifizierung und Etablierung der Zweigleisigkeit der Ostbahntrasse,
- Ausbau der Infrastruktur zur Umsetzung eines konsequenten 10-Minuten-Taktes auf der Relation der S-Bahntrasse S5,
- Gestaltung der Straßen- und Schieneninfrastruktur zur Verbesserung des innergemeindlichen Verkehrsflusses,
- Ausgestaltung der Verknüpfung der Bahn mit dem kÖPNV und dem Individualverkehr und
- sonstige kommunale Projekte zur Erhöhung der Attraktivität des SPNV-Angebotes und der wirtschaftlichen Entwicklung der Region

# Öffentlicher Verkehr

## Differenz 2030 zu Status Quo

☞ Insgesamt starke Zuwächse im Korridor Berlin – Frankfurt (Oder) (RE1) durch Taktverdichtung und Tesla-Ansiedlung

☞ RE1:

☞ +29.500 Fahrgäste westlich von Fangschleuse

☞ +10.500 Fahrgäste östlich von Fangschleuse

☞ RB26:

☞ +3.900 Fahrgäste westlich von Strausberg

☞ +600 Fahrgäste östlich von Strausberg



# Öffentlicher Verkehr

## 2030 Tageswerte

☞ Insgesamt starke Zuwächse im Korridor Berlin – Frankfurt Oder (RE1) durch Taktverdichtung und Tesla Ansiedlung

☞ RE1:

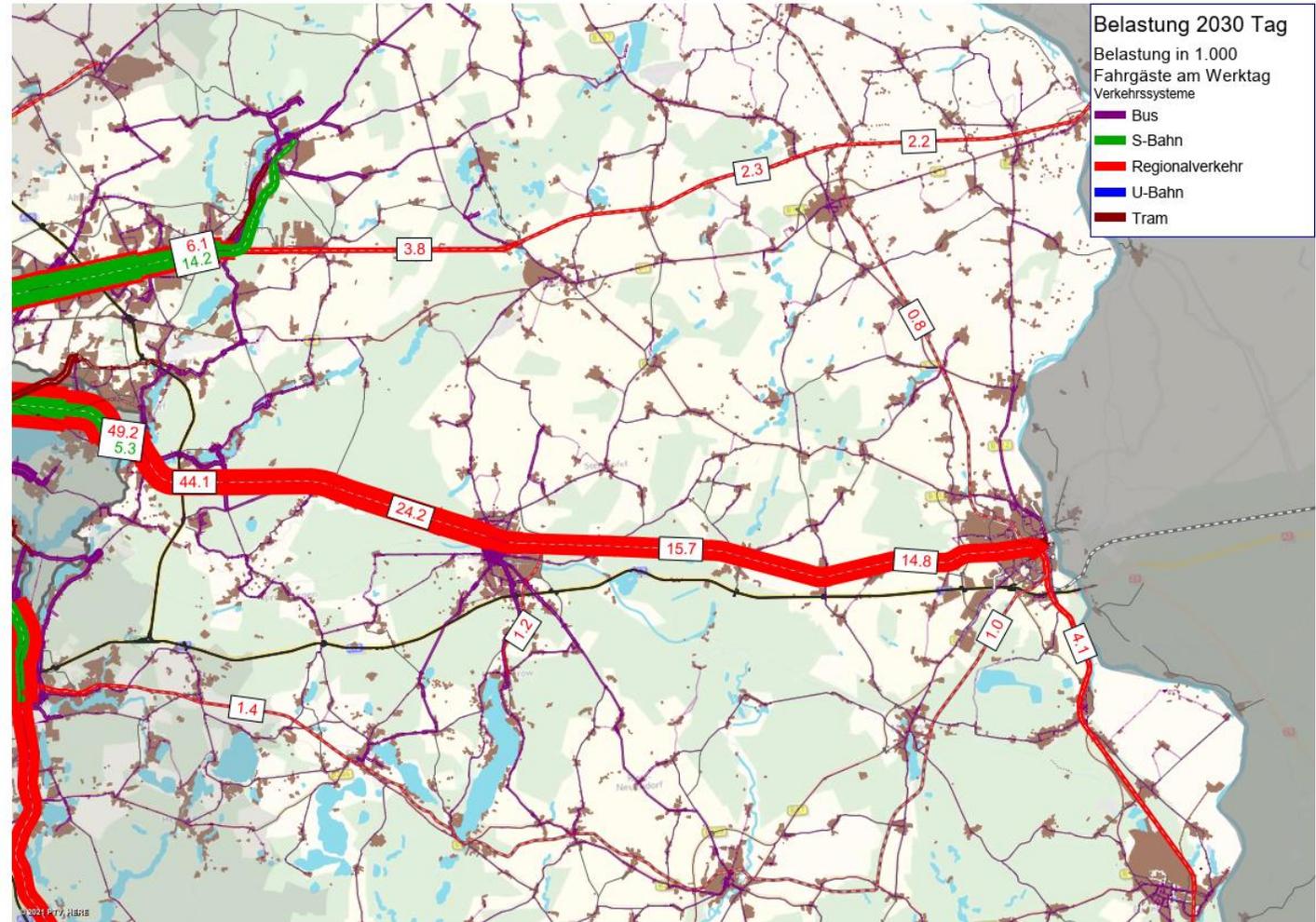
☞ 44.100 Fahrgäste westlich von Fangschleuse

☞ 24.200 Fahrgäste östlich von Fangschleuse

☞ RB26:

☞ 6.100 Fahrgäste westlich von Strausberg

☞ 3.800 Fahrgäste östlich von Strausberg

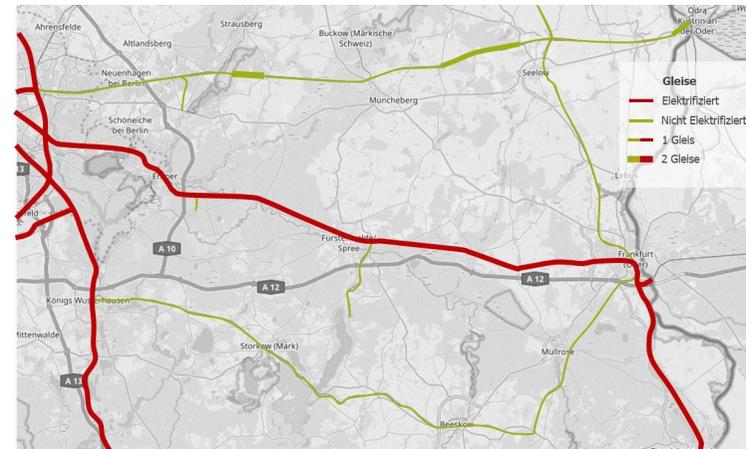


### Derzeitige Streckenbelastung

- 🌀 70 Güterzüge je Tag und
- 🌀 80 Personenzüge,
- 🌀 14 Fernverkehrszüge,
- 🌀 insgesamt 164 Fahrten (gemäß kleine Anfrage Landtag) auf Strecke Berlin – Frankfurt (Oder)
- 🌀 Geplante Angebotsausweitung RE1: Zusätzlich 16 Fahrten
- 🌀 damit 180 tägliche Fahrten

- 🌀 Restkapazität für Tesla: rund 24 Güterzüge je Tag möglich, gemäß Vorzugsvariante DB Netz,
- 🌀 keine weiteren Kapazitäten vorhanden

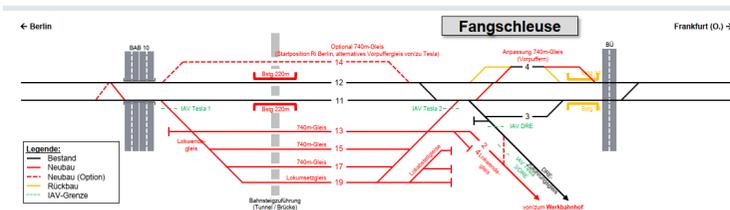
- 🌀 Bei Verlagerung des Neuverkehrs auf der A12 mit 7.000 Lkw ungefähr 140 Güterzüge bei 45-50 Lkw/Zug nötig



### Bisheriges Vorgehen der DB Netz AG



Entwicklung einer Vorzugsvariante mit Kapazitätsbetrachtung



- Die DB Netz AG hat eine **Vorzugsvariante für die Ziel-Infrastruktur erarbeitet**:
  - Berücksichtigung aller genannten Anforderungen
  - Variante wurde grob trassiert
- Die DB Netz AG hat die **Kapazität der Strecke und der Vorzugsvariante untersucht**:
  - Definition von zusätzlich ca. 24 Zugpaaren von/nach Fangschleuse/Tesla als Obergrenze
  - Höhere Werte erfordern zusätzlichen Anpassungsbedarf in Fangschleuse oder anderen Bereichen des Netzes (z. B. Wuhlheider Kreuz)

4 DB Netz AG | Infrastrukturentwicklung | I NM-O-E | 05.08.2020

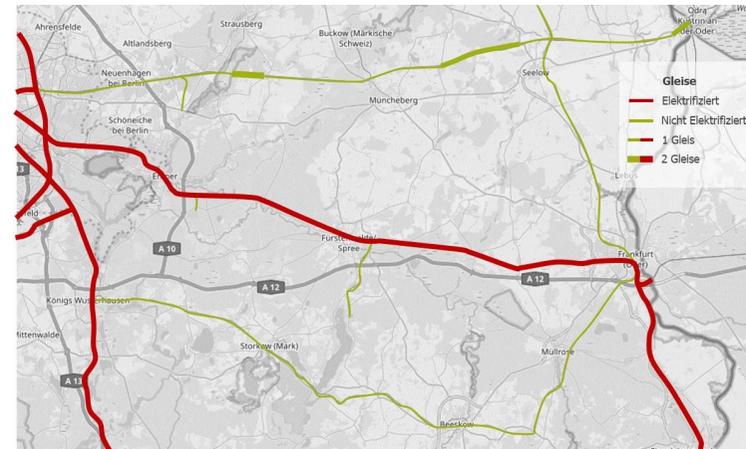
Quellen: DB AG

### Derzeitige Streckenbelastung

- 🌀 70 Güterzüge je Tag und
- 🌀 80 Personenzüge,
- 🌀 14 Fernverkehrszüge,
- 🌀 insgesamt 164 Fahrten (gemäß kleine Anfrage Landtag) auf Strecke Berlin – Frankfurt (Oder)
- 🌀 Geplante Angebotsausweitung RE1: Zusätzlich 16 Fahrten
- 🌀 damit 180 tägliche Fahrten

- 🌀 Restkapazität für Tesla: rund 24 Güterzüge je Tag möglich, gemäß Vorzugsvariante DB Netz,
- 🌀 keine weiteren Kapazitäten vorhanden

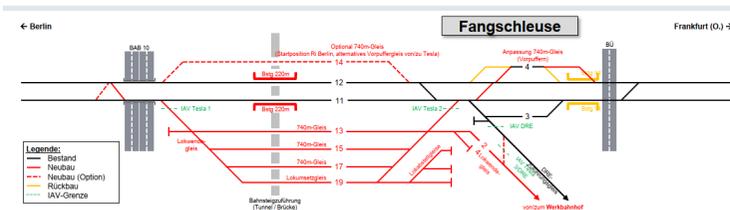
- 🌀 Bei Verlagerung des Neuverkehrs auf der A12 mit 7.000 Lkw ungefähr 140 Güterzüge bei 45-50 Lkw/Zug nötig



### Bisheriges Vorgehen der DB Netz AG



Entwicklung einer Vorzugsvariante mit Kapazitätsbetrachtung



- Die DB Netz AG hat eine **Vorzugsvariante für die Ziel-Infrastruktur erarbeitet**:
  - Berücksichtigung aller genannten Anforderungen
  - Variante wurde grob trassiert
- Die DB Netz AG hat die **Kapazität der Strecke und der Vorzugsvariante untersucht**:
  - Definition von zusätzlich ca. 24 Zugpaaren von/nach Fangschleuse/Tesla als Obergrenze
  - Höhere Werte erfordern zusätzlichen Anpassungsbedarf in Fangschleuse oder anderen Bereichen des Netzes (z. B. Wuhlheider Kreuz)

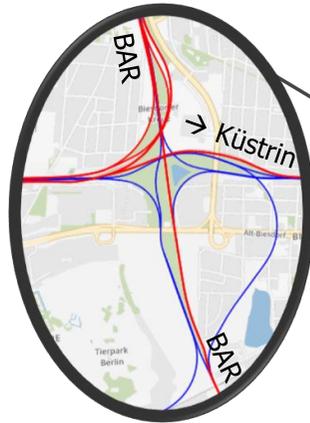
4 DB Netz AG | Infrastrukturentwicklung | I NM-O-E | 05.08.2020

Quellen: DB AG

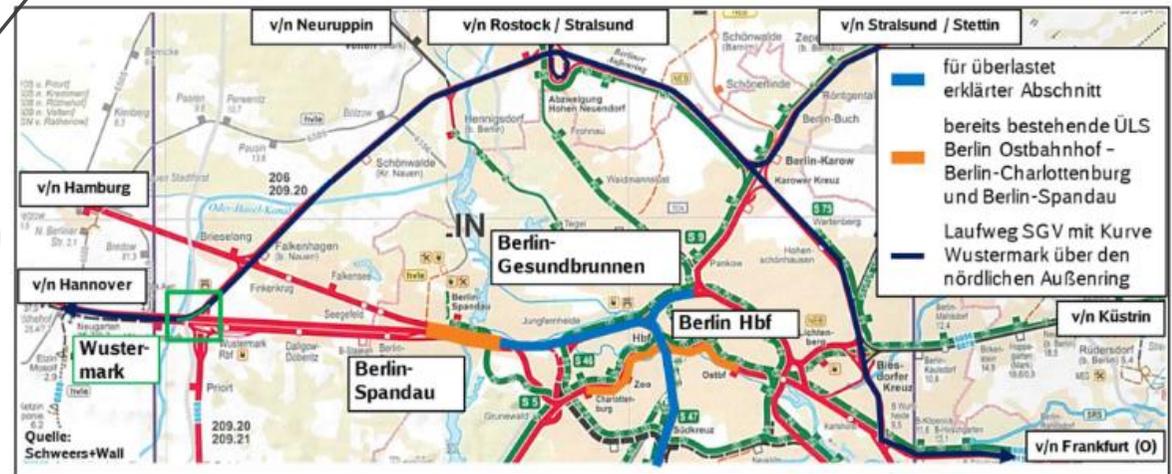
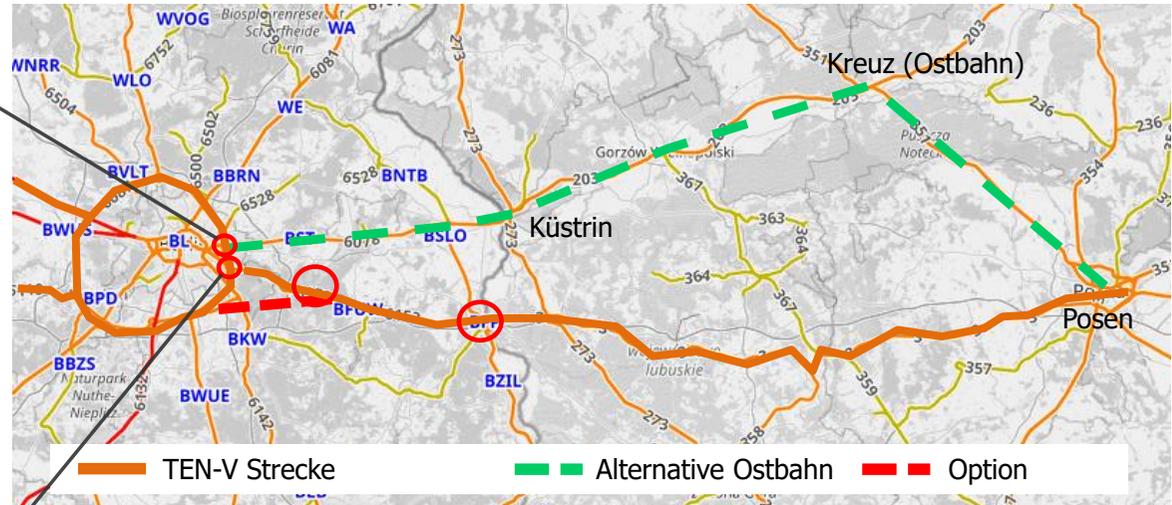
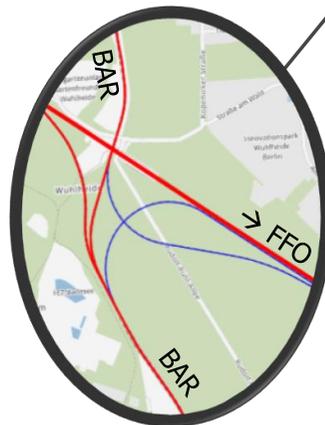
# Bahnverkehr

## Infrastruktur

- ❏ Fehlende Kapazitäten auf Strecke Berlin – Frankfurt (Oder)
- ❏ Restliche Strecken größtenteils eingleisig mit Ausweichen an den Bahnhöfen
- ❏ Korridore aus Osten länger denken, Ostbahn nutzen
- ❏ Engstellen beseitigen
  - ❏ Wuhlheider Kreuz (BAR): eingleisig, niveaugleich
  - ❏ Wuhlheider Kreuz (BAR): eingleisig, niveaugleich
  - ❏ Grenzbahnhof FFO
- ❏ Planung Elektrifizierung in Polen zw. Kreuz (Ostbahn) und Küstrin vorhanden
- ❏ Ausbaubedarf Ostbahn auf deutscher Seite
- ❏ PEK-Untersuchung der DB AG zur Entlastung der Stadtbahn sieht Nordumfahrung (BAR) vor → erhöhte Last Wuhlheide



— eingleisig  
— zweigleisig



Quelle: DB AG, OpenRailwayMap

## Lösungsansätze - erarbeitet durch die IGOB

- Grundforderung der IGOB zum zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung
  - Kreuzungsverkehre (Straße - Schiene )
  - BÜ Birkenstein ( Anstoß zur Auflassung eines BÜ durch ein Ersatzbauwerk )

Als einen weiteren wichtigen Tenor werde ich noch auf die Intention der S5 Gemeinden eingehen  
„ Eine gute Verbindung in das Umland entlastet uns im Zuzug “

- Seelower Kurve
  - Entlastung der RE1 - Strecke
  - Verbesserung der Gewerbegebietsanschlüsse per Schiene
- Konzeption zum Bahnhofpunkt Müncheberg
  - Abzweig zum ZALF und in die Stadt Müncheberg

Ausgewählte Fahrplanvarianten:  
Gegenüberstellung  
Auswahl aus insgesamt 16 Fahrplanvarianten:

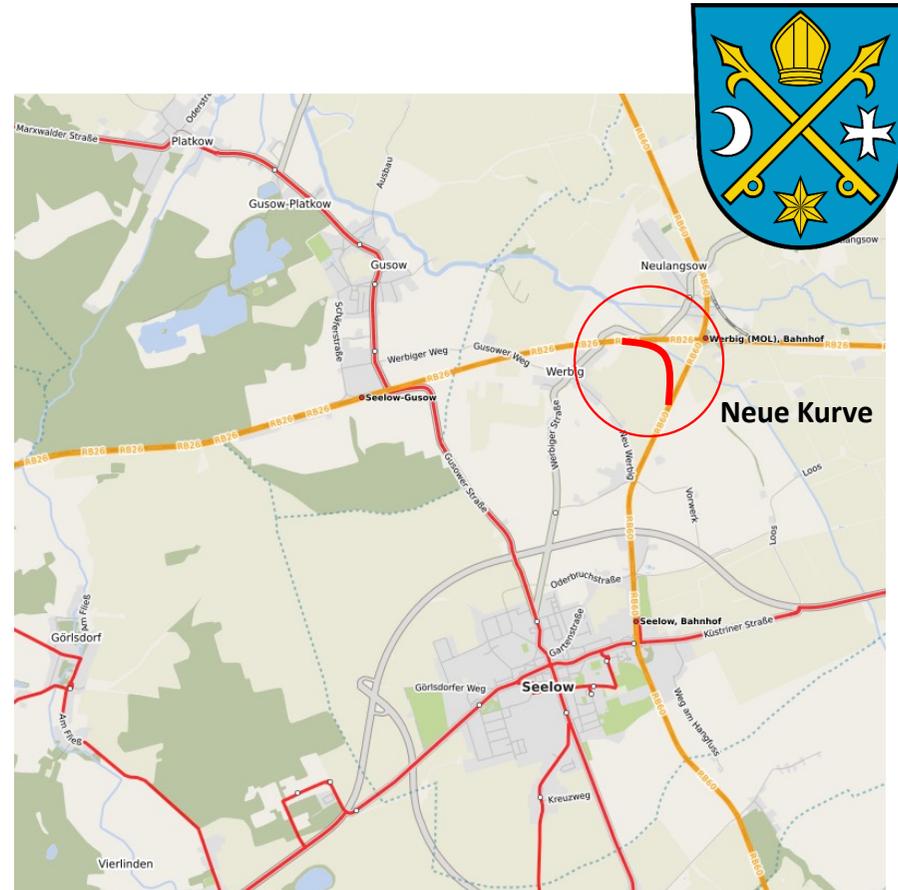
Ausbaukriterium und Zielgeschwindigkeit	<i>Bestand 120 (Variante Diesel)</i>	Elektrisch 160
Fahrzeit Bln-Ostkreuz - Kostrzyn	<i>63 min</i>	<b>47 min</b>
Fahrzeit Bln-Ostkreuz - Müncheberg	<i>32 min</i>	<b>26 min</b>

Die Gutachter empfehlen:

- **kurzfristige** Realisierung der Bestandsoptimierung mit 120 km/h in Variante 3c und
- **mittelfristige** Realisierung der Elektrifizierung mit 160 km/h in Variante 3b.

## Seelower Kurve (1)

- Neue Verbindungskurve von Bf Seelow-Gusow nach Bf Seelow (Mark)
- Elektrifizierung
- 1,2 km Länge
- Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
  
- Anspruchslose Topografie, keine aufwendigen Ingenieurbauwerke
- Führung über landwirtschaftlich genutzte Flächen, keine bebauten Grundstücke



## Seelower Kurve (2)

- Züge von/nach Berlin können im Bf Seelow (Mark) halten
- Größeres Fahrgastpotential durch direktere Anbindung der Stadt
- Kein Umstieg in Bus nötig
- Bahnsteiggleicher Umstieg zur RB 60 (Frankfurt – Eberswalde) möglich
- In Verbindung mit der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) höhere Kapazitäten für Güterverkehre und Umfahrungsmöglichkeiten



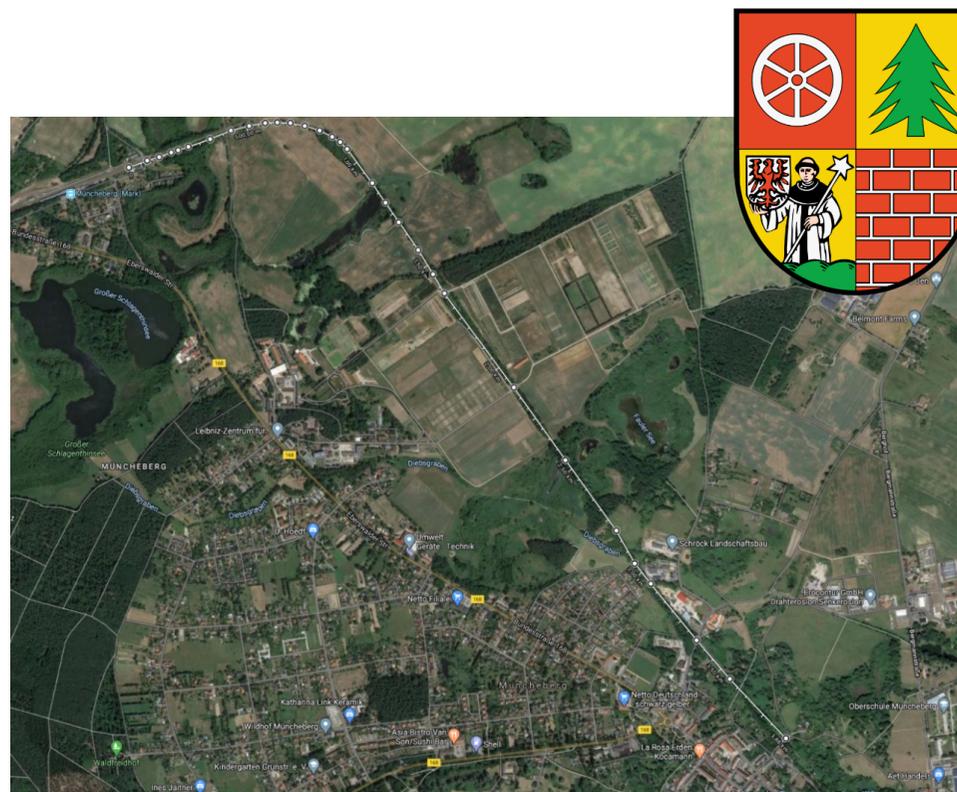
## Verbindung nach Müncheberg (Mark) Stadt

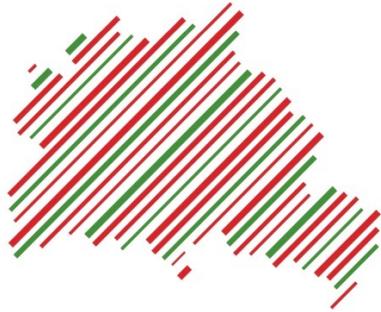
- Ehem. „Müncheberger Kleinbahn“  
Müncheberg (Mark) – Hasenfelde –  
(Fürstenwalde (Spree))
- Einstellung Personenverkehr 1965,  
Güterverkehr 1971
- Wiederaufbau ca. 4,2 km eingleisiger  
Strecke bis zum alten Stadtbahnhof
- Elektrifizierung
- Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
- Zusätzlicher Haltepunkt  
Müncheberg (Mark) ZALF möglich
- Strecke folgt ursprünglichem Verlauf
- Bahntrasse unbebaut/freigehalten



## Verbindung nach Müncheberg (Mark) Stadt

- Züge von/nach Berlin können in Müncheberg (Mark) Stadt halten (z.B. in Müncheberg endende Verstärker)
- Bessere Anbindung des ZALF aus Richtung Westen als wichtiger Pendlermagnet in der Region
- Größeres Fahrgastpotential durch direktere Anbindung der Stadt
- Kein Umstieg in Bus nötig





## Zukunftshauptstadt Berlin.

Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.

Entwurf zur Beschlussfassung  
des Koalitionsvertrages 2021–2026



09.12.21

Elektrifizierung des Berliner Südrings für den Regionalverkehr mit zusätzlichem Halt auf dem Südring einsetzen und die Aufnahme in i2030 vorschlagen.

Die Koalition setzt sich für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der **Ostbahn** sowie den Ausbau der Bahnstrecken nach Dresden, Stettin und an die Ostsee sowie für mehr Nachtzugangebote ab Berlin in europäische Metropolen ein. Zur Verbesserung der Umlandverbindungen werden Expressbusse eingeführt.

Die Koalition setzt sich im Bund für eine **Verlagerung innerdeutscher Flüge auf die Bahn** ein.

Damit der ÖPNV vermehrt genutzt wird, sollen **Fahrradparkplätze und -parkhäuser** an wichtigen ÖPNV-Stationen, besonders im äußeren Stadtgebiet, geschaffen werden. Die Koalition setzt sich für die Erarbeitung eines länderübergreifenden Konzepts mit dem Ziel einer Ausweitung von Park&Ride beziehungsweise Bike&Ride in Berliner Außenbezirken und Brandenburg ein. Die Koalition wird eine Erleichterung der Fahrradmitnahme im ÖPNV prüfen.

Die Koalition setzt sich dafür ein, den zweiten Bauabschnitt der **City-S-Bahn (S21)** noch in dieser Legislaturperiode in die Planfeststellung zu bringen. Die Planungen für den 3.

IGOB Interessengemeinschaft  
ostbahn

18

## Mehr Fortschritt wagen

Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit

Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD),  
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP)

1576

1577 Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines  
1578 Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und  
1579 europarechtskonform absichern.

1580

1581 Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten  
1582 Nachtzugangebote aufbauen. Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und  
1583 innovative Antriebstechnologien unterstützen. ~~Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken~~  
1584 werden wir prioritär vorantreiben. Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“  
1585 auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das  
1586 Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine  
1587 Beschleunigungskommission Schiene einsetzen. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung  
1588 wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse  
1589 setzen. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft  
1590 werden. KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern  
1591 vorantreiben und den Zu- und Ablauf bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.

1592

1593 Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen  
1594 Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und

