

**Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn
Berlin – Kostrzyn nad Odrą (Küstrin) zur Direktanbindung der
Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg nach Polen und Osteuropa
Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Berlin - Kostrzyn**



OSTBAHN – Ausbau jetzt!

02.11.2023

Guido Noack

Treść analizy

Leistungsfähigkeits- und Kapazitätsuntersuchung

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

Kostenschätzungen für die Ausbauvarianten

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

Analiza ruchu i przepustowości

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

Koszty budowy dla różnych wariantów modernizacji

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

Obszar analizy



Ostbahn Kolej wschodnia

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

Weitere DE-PL Strecken **Inne korytarze**

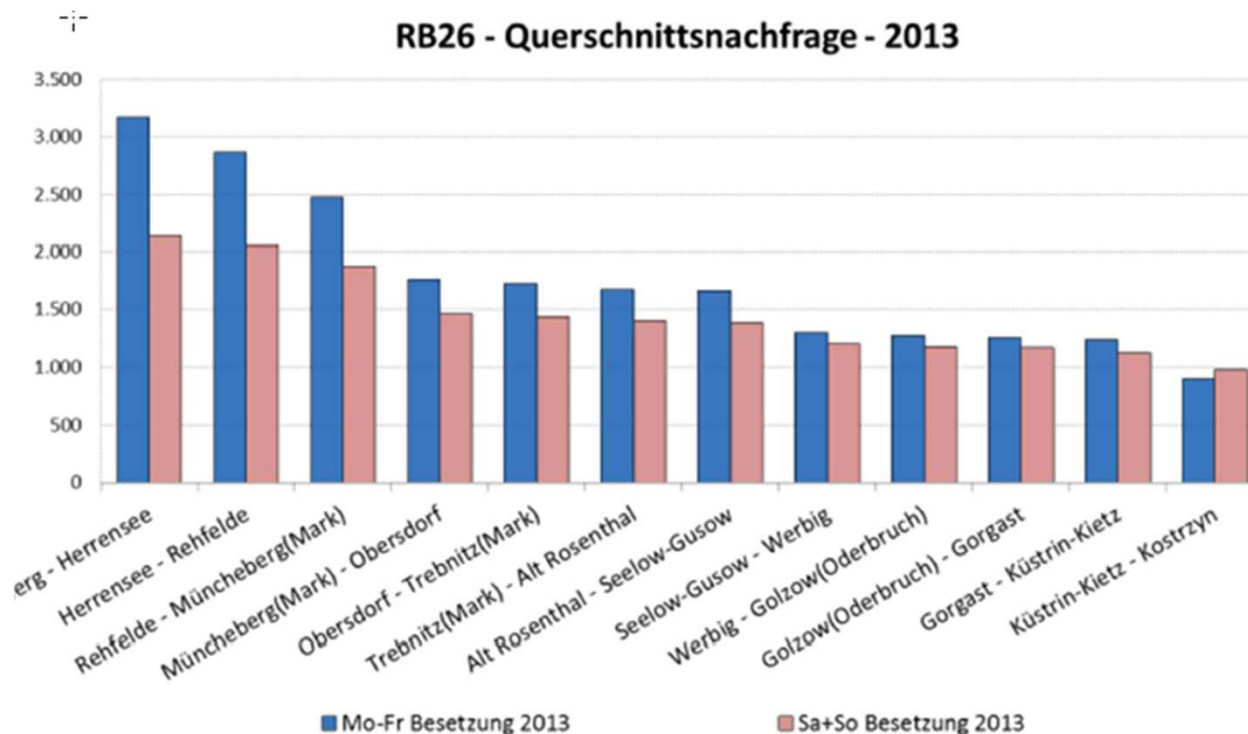
- Berlin – Szczecin – Gdańsk
- Berlin – Frankfurt
- Poznań – Warszawa
- Zielona Góra – Wrocław
- Berlin – Cottbus / Leipzig
- Horka - Wrocław

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

**BVWP 2030 prezentują liczby pociągów
w przedziałach liczbowych (wszystkie pociągi)**

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

Nateżenie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)

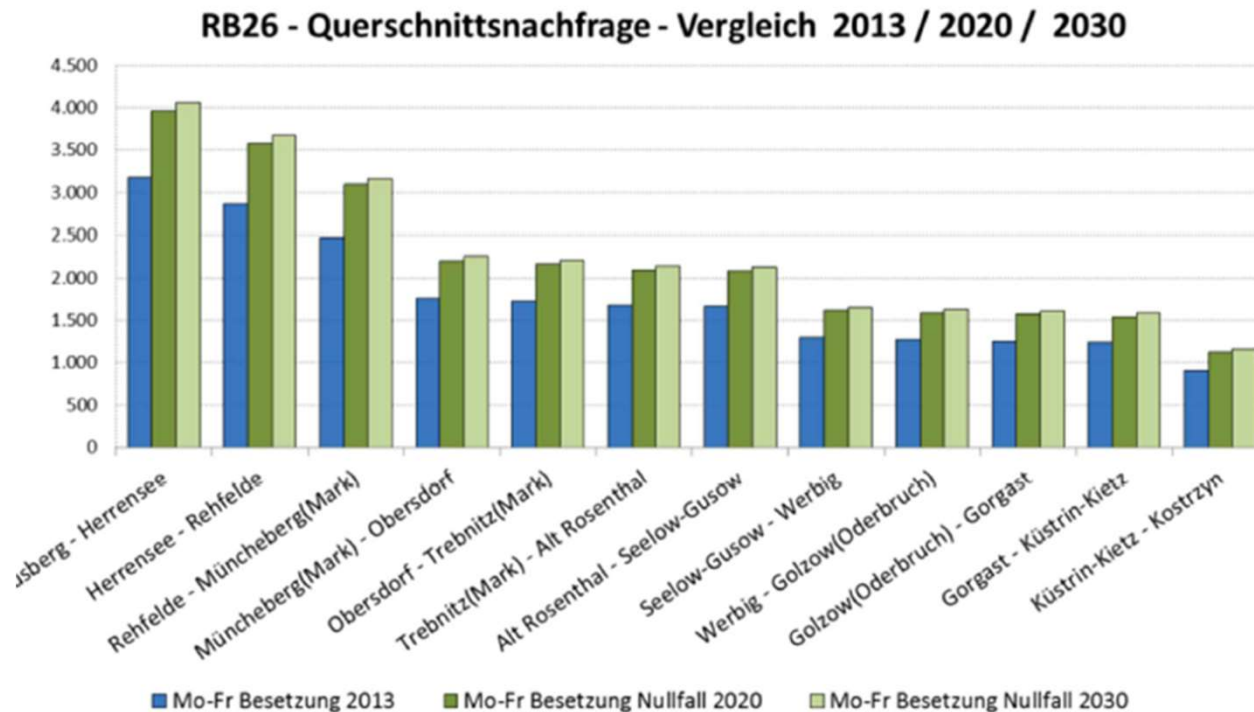


- Werktäglicher Pendelverkehr auf dem deutschen Teilabschnitt dominant, insbesondere zwischen Berlin und Müncheberg
- Im Grenzüberschreitenden Abschnitt überwiegt Wochenend-(Pendel-) Verkehr
- Na odcinku Berlin – Müncheberg głównie dojeżdżający do pracy
- W odcinku przygranicznym ruch weekendowy (wracający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

Quelle: VBB

Źródło: VBB

Nateżenie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)



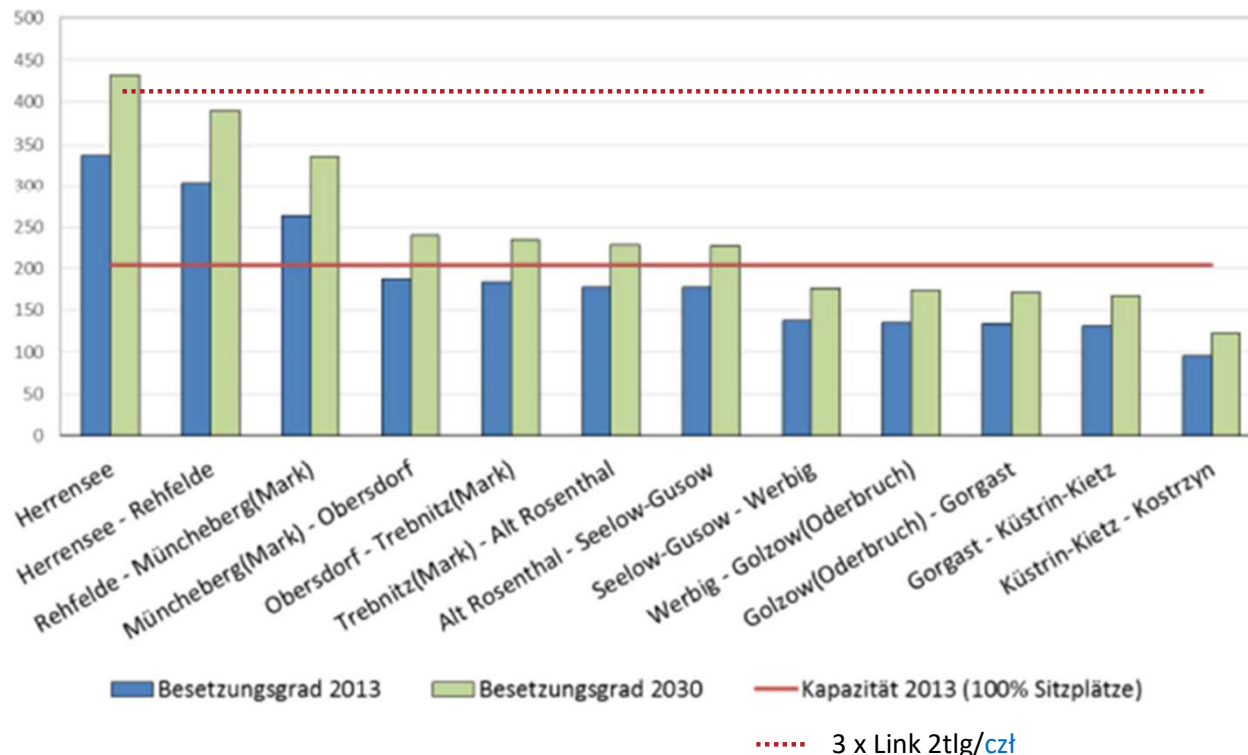
Quelle: VBB

Źródło: VBB

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

Nateżenie ruchu (VBB - Analiza korytarzy transportowych, 2015)

RB26 - Kapazität zur Tagesspitzenstunde Mo-Fr

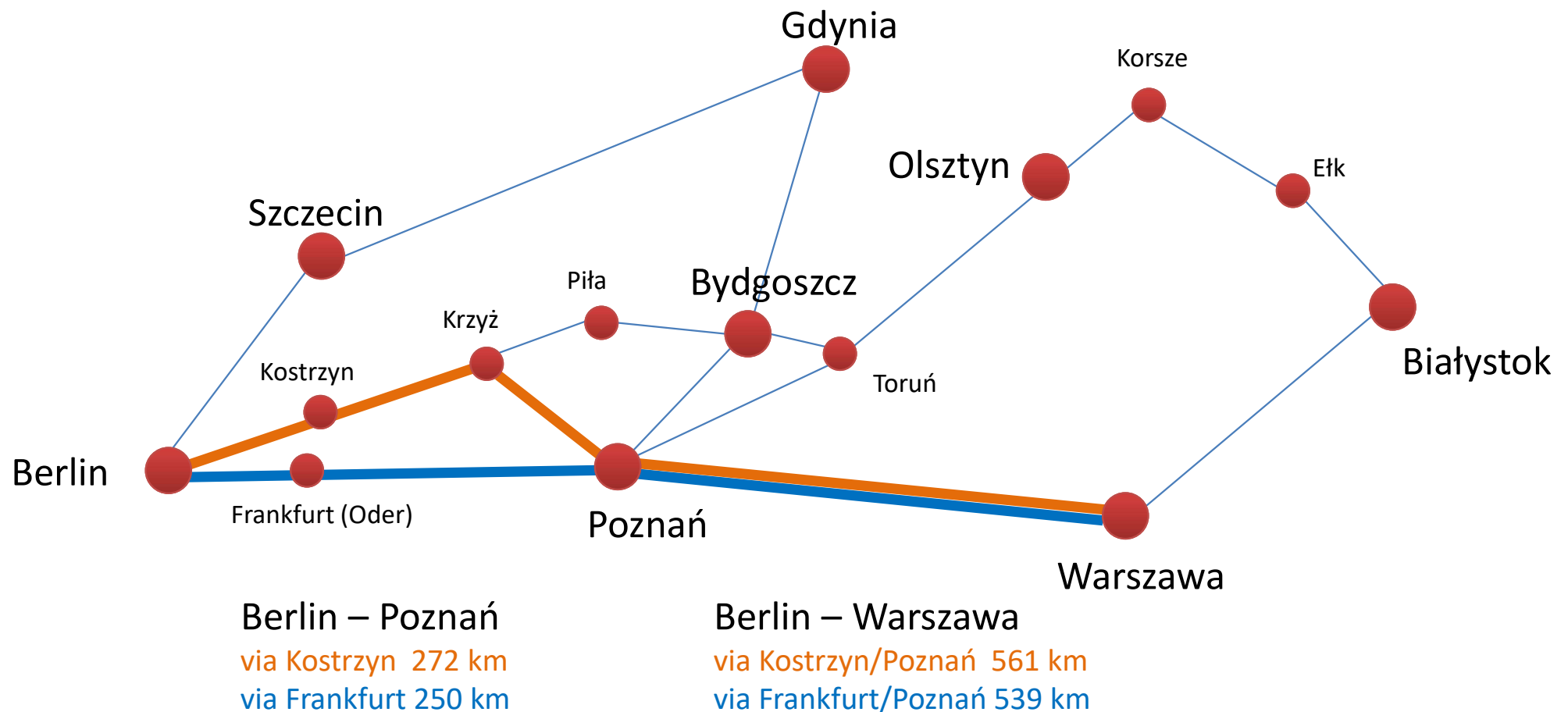


Quelle: VBB

Źródło: VBB

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

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



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

Berlin – Ełk (Rail Baltica)

via Kostrzyn/Olsztyn 826 km

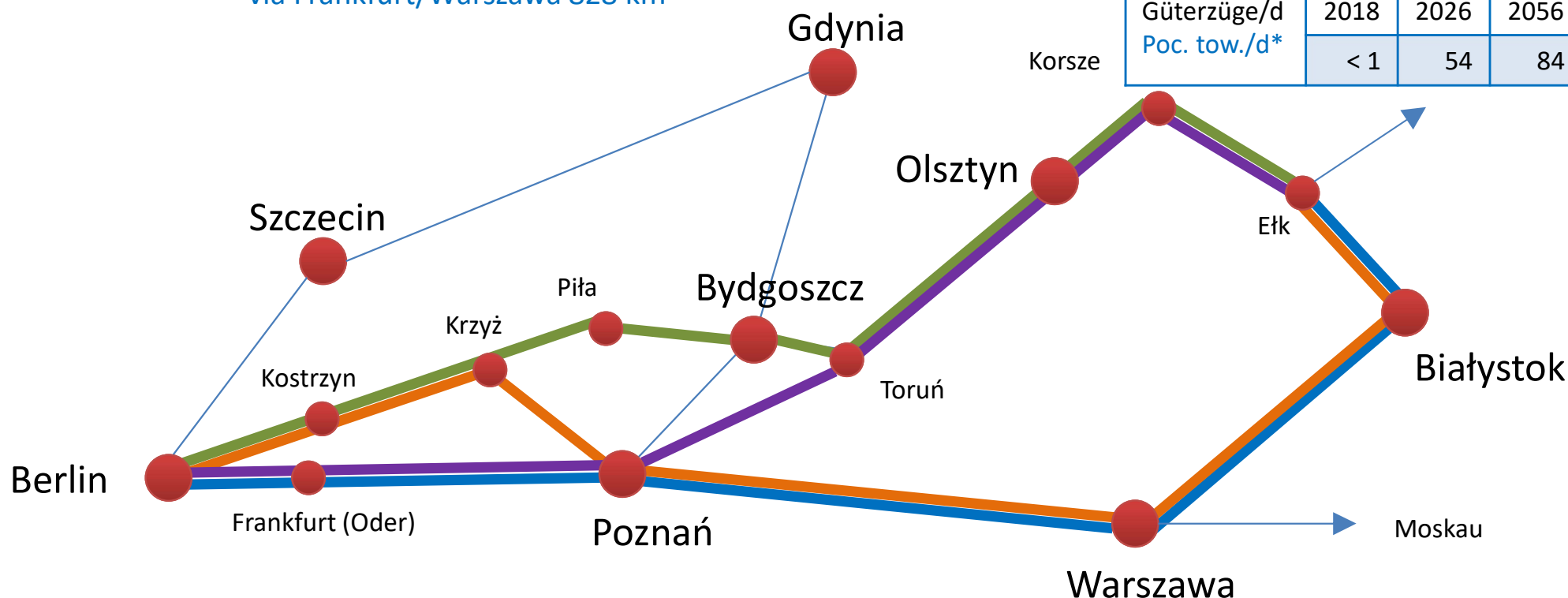
via Kostrzyn/Warszawa 850 km

via Frankfurt/Olsztyn 841 km

via Frankfurt/Warszawa 828 km



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



Berlin – Poznań

via Kostrzyn 272 km

via Frankfurt 250 km

Berlin – Warszawa

via Kostrzyn/Poznań 561 km

via Frankfurt/Poznań 539 km

*Quelle [Źródło](#): RB Rail AS

- CBA (EY)

- Operational Plan (ETC)

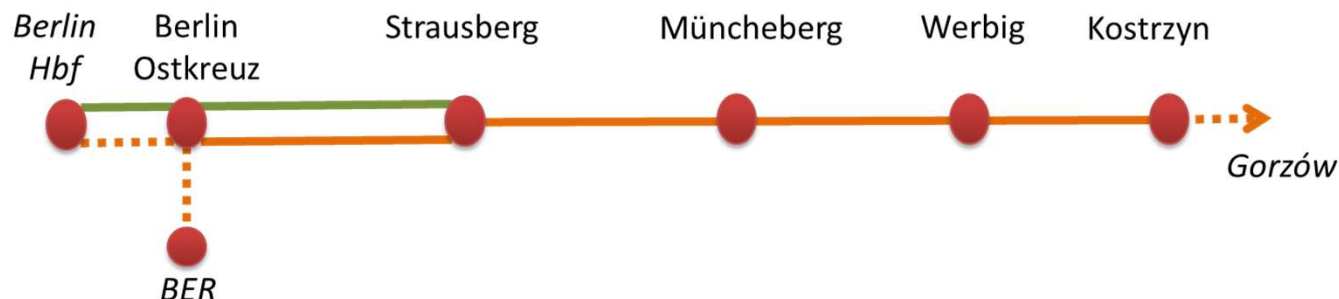
Wnioski dotyczące rozwoju relacji Berlin - Kostrzyn

■ Stufenweise Verbesserung des Verkehrsangebotes

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

■ Stopniowa poprawa oferty transportowej

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



Wnioski dotyczące rozwoju relacji Berlin - Bydgoszcz

- Abgestimmtes Konzept zur Entwicklung der deutsch-polnischen Bahnstrecken
 - 0) Berücksichtigung Kostrzyn - Berlin in MBS Bydgoszcz – Kostrzyn
 - 1) Abgestimmte Verkehrsprognose und Aufteilung auf allen DE-PL Bahnstrecken (2026/2030 – 2050) incl. passender Angebotskonzepte
 - 2) Ableitung des Infrastrukturbedarfs auf der Ostbahn
- Harmonijna koncepcja rozwoju tras kolejowych między Niemcami i Polską
 - 0) Uwzględnienie planów na trasie Kostrzyn - Berlin w studium wykonalności Bydgoszcz – Kostrzyn
 - 1) Porozumienie w sprawie prognoz transportowych i rozkład na wszystkie niemiecko-polskie korytarze transportowe (2026/2030 – 2050) oraz dostosowany do potrzeb zapotrzebowania rozkład jazdy
 - 2) Wyciągnięcie wniosków w odniesieniu do rozwoju infrastruktury Kolei Wschodniej



Scenariusze rozwoju infrastruktury Kolei Wschodniej

Infrastrukturszenarien Berlin – Kostrzyn
(drei aufeinander aufbauende Stufen)

- 0) *Status quo: Eingleisig und keine Elektrifizierung, incl. laufende Maßnahmen (Inbetriebnahme 12/2018)*
- 1) Stellenweiser Ausbau zur Einrichtung eines 30-Minuten-Takts zwischen Berlin und Müncheberg in der HVZ
 - 1a) Ohne Güterverkehr in der HVZ
 - 1b) Mit Güterverkehr in der HVZ
- 2) Wie 1b) zuzüglich Elektrifizierung
- 3) Durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

und deren Fortführung in Polen → PLK

- 1) *Status quo – Existierende zweigleisig Strecke ohne Elektrifizierung*
- 2) *Elektrifizierung im jetzigen Ausbauzustand*
- 3) *Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau*

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

- 0) *Status quo: jednotorowa i niezelektryfikowana, z uwzględnieniem bieżących robót (oddanie do eksploatacji 12/2018)*
- 1) Punktowa rozbudowa w celu uzyskania taktu 30-minutowego między Berlinem i Müncheberg w godzinach szczytu
 - 1a) bez transportu towarowego w godz. szczytu
 - 1b) z transportem towarowym w godz. szczytu
- 2) Jak 1b) dodatkowo elektryfikacja
- 3) Linia dwutorowa i zelektryfikowana na całej trasie

i kontynuacja w Polsce → PLK

- 1) *Status quo – istniejąca linia dwutorowa niezelektryfikowana*
- 2) *Elektryfikacja stanu obecnego*
- 3) *Elektryfikacja i rozbudowa linii dwutorowej*

Wnioski i kolejne kroki (I)

- Die vorgesehene Angebotsausweitung auf der Ostbahn mit einem **Halbstundentakt Berlin Ostkreuz – Müncheberg** in der HVZ ist mit einem (moderaten) Infrastrukturausbau möglich.
→ Start steht bevor
- Durch eine systematische **Verlängerung der RB 26** bis Gorzów und Flughafen BER bzw. Berlin Hbf können weitere Potenziale im Personenverkehr erschlossen werden.
→ Kurzfristig: Zweistundentakt
Berlin-Ostkreuz – Gorzów
→ Mittelfristig: Verlängerung bis BER bzw. Hbf (Fahrzeuge/Infrastruktur?) und Einbindung in das gesamte SPNV-Netz
- **Przewidziany od 2022 roku rozwój oferty przewozowej – takt 30-minutowy między Berlin Ostkreuz i Müncheberg** jest możliwy tylko pod warunkiem (umiarkowanej) rozbudowy infrastruktury → **Planowanie inwestycji** powinno rozpocząć się **niezwłocznie**
- **Dzięki przedłużeniu linii RB 26 do Gorzowa i lotniska BER** względnie Dworca Głównego w Berlinie możliwe zwiększenie liczby pasażerów
→ krótkoterminowo: takt 2-godzinny
Berlin-Ostkreuz – Gorzów
→ średnioterminowo: przedłużenie do BER względnie Dworca Głównego w Berlinie (pojazdy/infrasturktura?) i włączenie się w ruch całego systemu kolei regionalnych

Wnioski i kolejne kroki (II)

- Das **langfristige Betriebs- und Infrastrukturkonzept** für alle DE-PL Bahnstrecken und Lastenverteilungen zwischen den Strecken ist dringend zwischen der deutschen und polnischen Seite abzustimmen.
- Dabei ist eine **großräumigere Betrachtung** aller wichtiger Korridore und Verkehrsarten erforderlich, bisherige Untersuchungen und Konzepte sind zu kleinräumig (Bsp. MBS Bydgoszcz – Kostrzyn, i2030, Rail Baltica...)
- Festlegung des Verkehrsangebots und **Ableitung des Infrastrukturkonzepts für die Ostbahn** Berlin – Bydgoszcz
- Pilnie do ustalenia między stronami PL i DE jest **długoterminowa koncepcja rozwoju oferty przewozowej i infrastruktury** dla wszystkich linii kolejowych między państwami oraz ustalenie obciążeń korytarzy transportowych.
- Konieczne jest uwzględnienie **wszystkich ważnych korytarzy** i gałęzi transportowych w szerszym zakresie terytorialnym. Dotychczasowe analizy i koncepcje obejmują za wąski zasięg terytorialny (np. Studium wykonalności Bydgoszcz – Kostrzyn, i2030, Rail Baltica...)
- Ustalenie oferty przewozowej i wyciągnięcie wniosków w odniesieniu do **rozwoju infrastruktury** Kolei Wschodniej Berlin – Bydgoszcz

- Städte, Ämter und Gemeinden sehen die Notwendigkeit gemeinsam für die Ostbahn zu werben
- Gründung einer Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB)
- Vorstandsvorsitzende Elke Stadeler, Bürgermeisterin der Stadt Strausberg
- Geschäftsführer Frank Schütz, Bürgermeister Gemeinde Golzow
- IGOB bringt sich aktiv ein bei der Landespolitik
- Hält den Kontakt nach Brüssel zur Aufnahme in das TEN-T Netz und Berlin zu Verkehrsminister Wissing zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan
- Miasta, urzędy i gminy dostrzegają potrzebę wspólnego promowania Kolei Wschodniej. Założenie
- Ugrupowania Interesów na rzecz Kolei Wschodniej (IGOB) z 17 członkami, obecnie 20 członków
- Przewodnicząca zarządu IGOB Elke Stadeler, burmistrz Strausberga, Dyrektor zarządzający Frank Schütz, burmistrz gminy Golzow
- IGOB aktywnie angażuje się w politykę Kraju Związkowego
- IGOB utrzymuje kontakt z Brukselą w celu włączenia do sieci TEN-T oraz z ministrem transportu Wissingiem w Berlinie w celu włączenia do Federalnego Planu Szlaków Komunikacyjnych.

P





MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Sekretarz Stanu

Rafał Weber

Znak sprawy: DST-3.40.5.2022

Warszawa, dnia 03 marca 2022 r.

Pan
prof. dr hab. Bogusław Liberadzki
Poseł do Parlamentu Europejskiego

Szanowny Panie Pośle,

w odpowiedzi na postulaty skierowane do Ministerstwa Infrastruktury w ramach konsultacji społecznych projektu dokumentu pn. *Wniosek Rozporządzenie PE i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) 1315/2013* (dalej: nowe rozporządzenie ws. sieci TEN-T) przekazuję następujące stanowisko.

W ramach prowadzonych obecnie prac nad nowym rozporządzeniem ws. sieci TEN-T Polska zgłosiła odcinek linii kolejowej nr 203 Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski – Krzyż do sieci kompleksowej pasażerskiej i towarowej TEN-T. Komisja Europejska pozytywnie odniosła się do polskiej propozycji i włączyła ten odcinek do projektu nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T.

Linia kolejowa z Krzyża i Gorzowa Wielkopolskiego do Berlina ma istotne znaczenie w szczególności dla połączeń pasażerskich. Ministerstwo Infrastruktury ma nadzieję, że modernizacja wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 203 z Kostrzyna nad Odrą przez Gorzów Wielkopolski i Krzyż do Pili oraz linii kolejowej nr 18 z Pili do Bydgoszczy nastąpi w perspektywie finansowej 2021-2027. Włączenie linii kolejowej nr 203 do sieci TEN-T może ułatwić pozyskanie finansowania dla modernizacji tego istotnego transgranicznego szlaku kolejowego.

Mając na uwadze zapewnienie dogodnego połączenia Gorzowa Wielkopolskiego, Bydgoszczy i Torunia z Berlinem, istotne byłoby również wpisanie do sieci TEN-T niemieckiego odcinka linii kolejowej 6078 Küstrin-Kietz – Berlin. Włączenie do sieci TEN-T linii kolejowej po niemieckiej stronie byłoby uzasadnione, mając na uwadze budowę nowego mostu przez Odrę w Kostrzynie przez stronę niemiecką.

Niemniej jednak w ramach prac nad nowym rozporządzeniem niemiecka część tej linii nie została włączona do sieci TEN-T. Propozycje modyfikacji sieci są zgłaszane przez poszczególne państwa członkowskie Komisji Europejskiej, a strona polska nie miała wpływu na działania podejmowane w tym zakresie przez rząd Republiki Federalnej Niemiec. Zapewniam jednak, że zagadnienia rewizji sieci TEN-T będą przedmiotem dyskusji podczas kolejnych spotkań między przedstawicielami polskiego i niemieckiego ministerstwa transportu oraz z KE.

niepodległa

KANCELARIA
STANOWISZA
RZĄDOWEGO

Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
www.mi.gov.pl, infolinia: 222 500 135, e-mail: kancelaria@mi.gov.pl, Twitter @MI_GOV_PL

Übersetzung in die deutsche Sprache

Warszawa, den 03. März 2022

/Kopfbogen/
INFRASTRUKTURMINISTERIUM
STAATSSSEKRETAR
Rafał Weber

Unser Zeichen: DST-3.40.5.2022

Herrn
Prof. Dr. hab. Bogusław Liberadzki
Abgeordneter
des Europäischen Parlamentes

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

in Bezug auf Ihre Anregungen, die im Rahmen der öffentlichen Konsultationen zum Entwurf des Dokuments mit dem Titel "Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013" (im Folgenden: neue TEN-T-Verordnung) an das Infrastrukturministerium gerichtet wurden, teile ich Ihnen folgende Stellungnahme mit.

Im Rahmen der laufenden Arbeiten an der neuen TEN-T-Verordnung hat Polen den Eisenbahnabschnitt Nr. 203 Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wielkopolski - Krzyż für die Aufnahme in das umfassende TEN-T-Netz für den Personen- und Güterverkehr angemeldet. Die Europäische Kommission reagierte positiv auf den polnischen Vorschlag und nahm diesen Abschnitt in den Entwurf der neuen TEN-T-Netzverordnung auf.

Die Bahnstrecke von Krzyż und Gorzów Wielkopolski nach Berlin ist für den Personenverkehr besonders wichtig. Das Ministerium für Infrastruktur hofft, dass die Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Nr. 203 von Kostrzyn nad Odrą über Gorzów Wielkopolski und Krzyż nach Piła und der Eisenbahnlinie Nr. 18 von Piła nach Bydgoszcz innerhalb der EU-Förderperiode 2021-2027 erfolgen wird. Die Aufnahme der Eisenbahnlinie Nr. 203 in das TEN-T-Netz könnte die Finanzierung der Modernisierung dieser wichtigen grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke erleichtern.

Um eine bequeme Verbindung zwischen Gorzów Wielkopolski, Bydgoszcz und Toruń und Berlin zu gewährleisten, wäre es auch wichtig, den deutschen Abschnitt der Eisenbahnlinie 6078 Kustrin-Kietz - Berlin in das TEN-T-Netz aufzunehmen. Die Aufnahme der Eisenbahnstrecke auf deutscher Seite in das TEN-T-Netz wäre im Hinblick auf den Bau einer neuen Oderbrücke bei Kostrzyn durch die deutsche Seite gerechtfertigt.

Im Rahmen der Arbeiten an der neuen Verordnung wurde der deutsche Teil dieser Strecke jedoch nicht in das TEN-T-Netz aufgenommen. Vorschläge zur Änderung des Netzes werden von den einzelnen Mitgliedstaaten bei der Europäischen Kommission eingereicht, und die polnische Seite hatte keinen Einfluss auf die Maßnahmen, die die Regierung der Bundesrepublik Deutschland in dieser Hinsicht getroffen hat. Ich versichere Ihnen jedoch, dass die Fragen der Überarbeitung des TEN-T-Netzes bei weiteren Treffen zwischen Vertretern des polnischen und des deutschen Verkehrsministeriums sowie mit der Europäischen Kommission erörtert werden.

Gleichzeitig möchte ich betonen, dass jede Stimme im Rahmen der öffentlichen Konsultation wichtig ist, insbesondere die Positionen der Mitglieder des Europäischen Parlaments, die auch die endgültige Gestalt des TEN-T-Netzes beeinflussen können.

Mit freundlichen Grüßen

Dokument elektronisch unterzeichnet von:

Rafał Weber Staatssekretär

Infrastrukturministerium

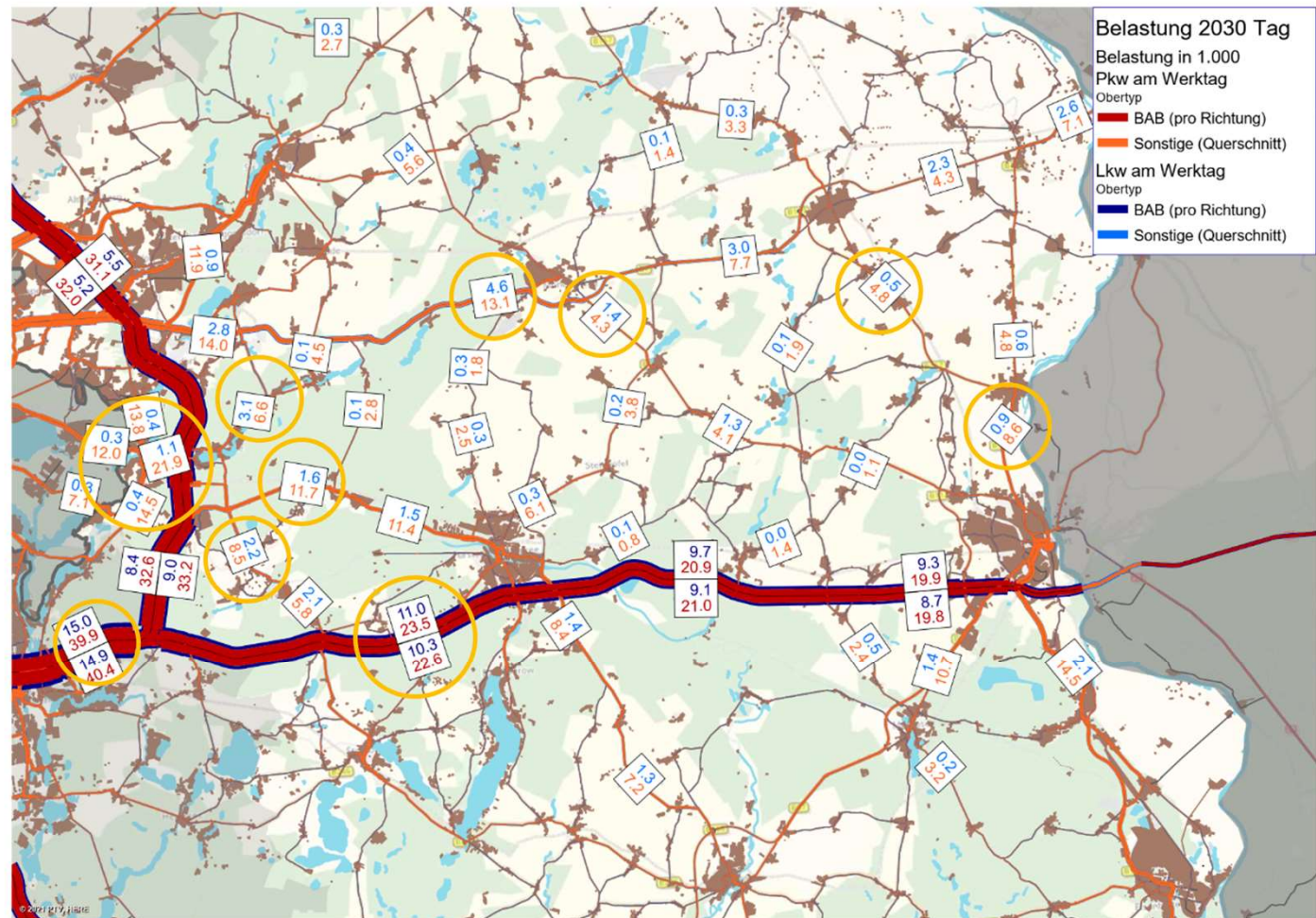
Übersetzt von Jacek Jeremicz – Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)

Straßenverkehr

2030 Tageswerte

Bis 2030 wird der Vollausbau des Tesla-Werkes sowie die damit verbundenen weiteren Ansiedlungen erwartet. Bis dahin wird von der Fertigstellung der Anschlussstelle Freienbrink (Nord) und der Verbindung zur L23 ausgegangen.

- 🌀 Steigende Belastungen auf Autobahnen
 - 🌀 46.100 Pkw, 21.300 Lkw (A12)
 - 🌀 80.300 Pkw, 29.900 Lkw (A10 Süd)
- 🌀 Bundes- und Landesstraßen
 - 🌀 B1 13.100, Pkw 4.600 Lkw (Brücke Küstlin geöffnet)
 - 🌀 B5 4.300 Pkw, 1.400 Lkw
 - 🌀 L23 8.500 Pkw, 2.200 Lkw
 - 🌀 L38 11.700 Pkw, 1.600 Lkw
 - 🌀 B112 8.600 Pkw, 900 Lkw
 - 🌀 B167 4.800 Pkw, 500 Lkw
 - 🌀 L30 14.500 Pkw, 400 Lkw



Straßenverkehr

Differenz prozentuale Zuwächse (Gesamtverkehr)



Dargestellt sind die prozentualen Änderungen von 2030 gegenüber 2019 für Pkw und Lkw.

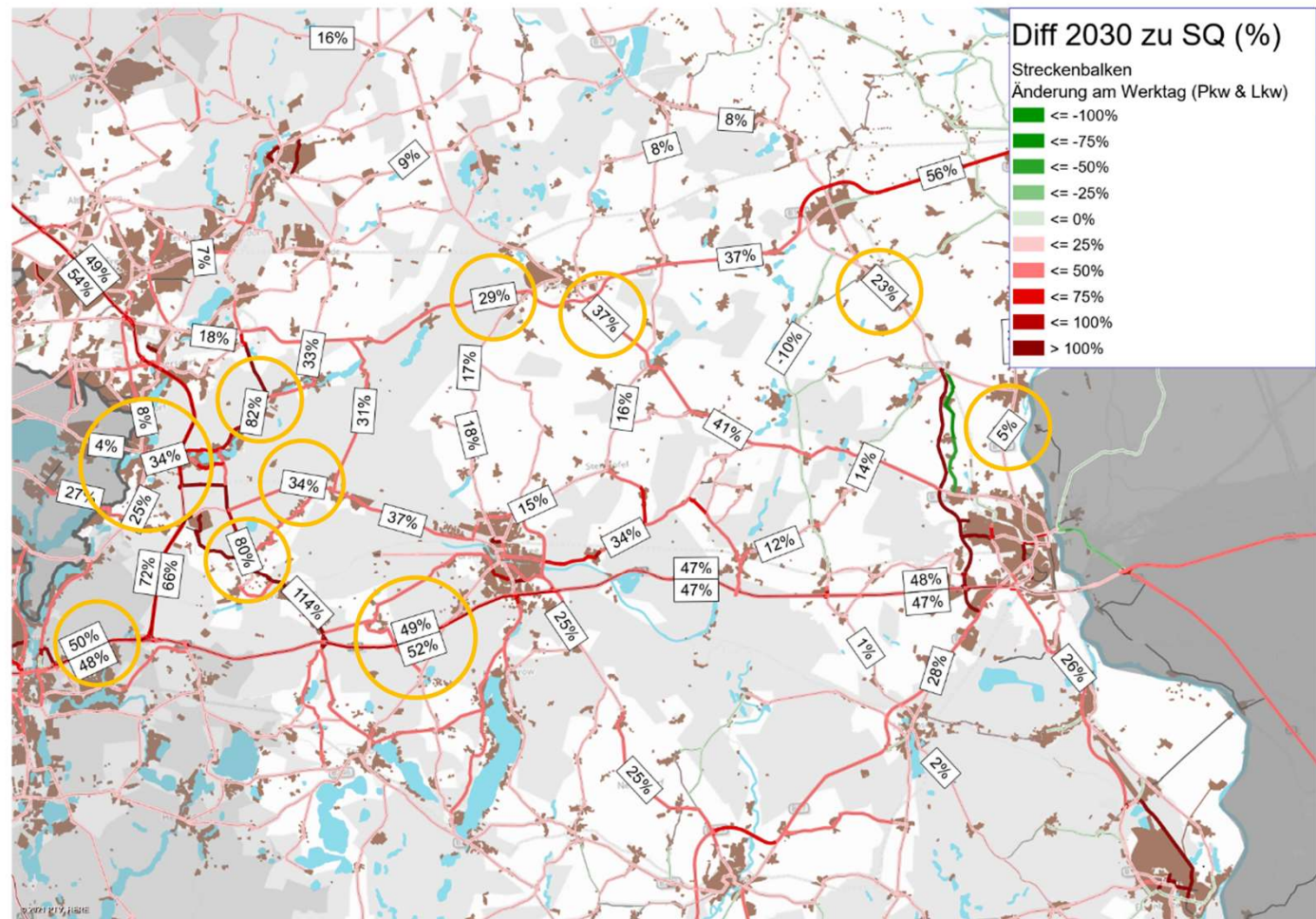
Entlastungswirkungen durch die Nutzung des Tesla-Gleisanschlusses sind bereits inbegriffen.

- Stärkste Zuwächse auf A12 und östlicher A10, Schwerverkehr nimmt überproportional zu

- +50% auf A12
- +~70% auf A10

- Bundes- und Landesstraßen

- B1 +29%
- B5 +35%
- L23 +80%
- L38 +34%
- B112 +5%
- B167 +23%
- L30 +25%



Öffentlicher Verkehr

2030 Tageswerte



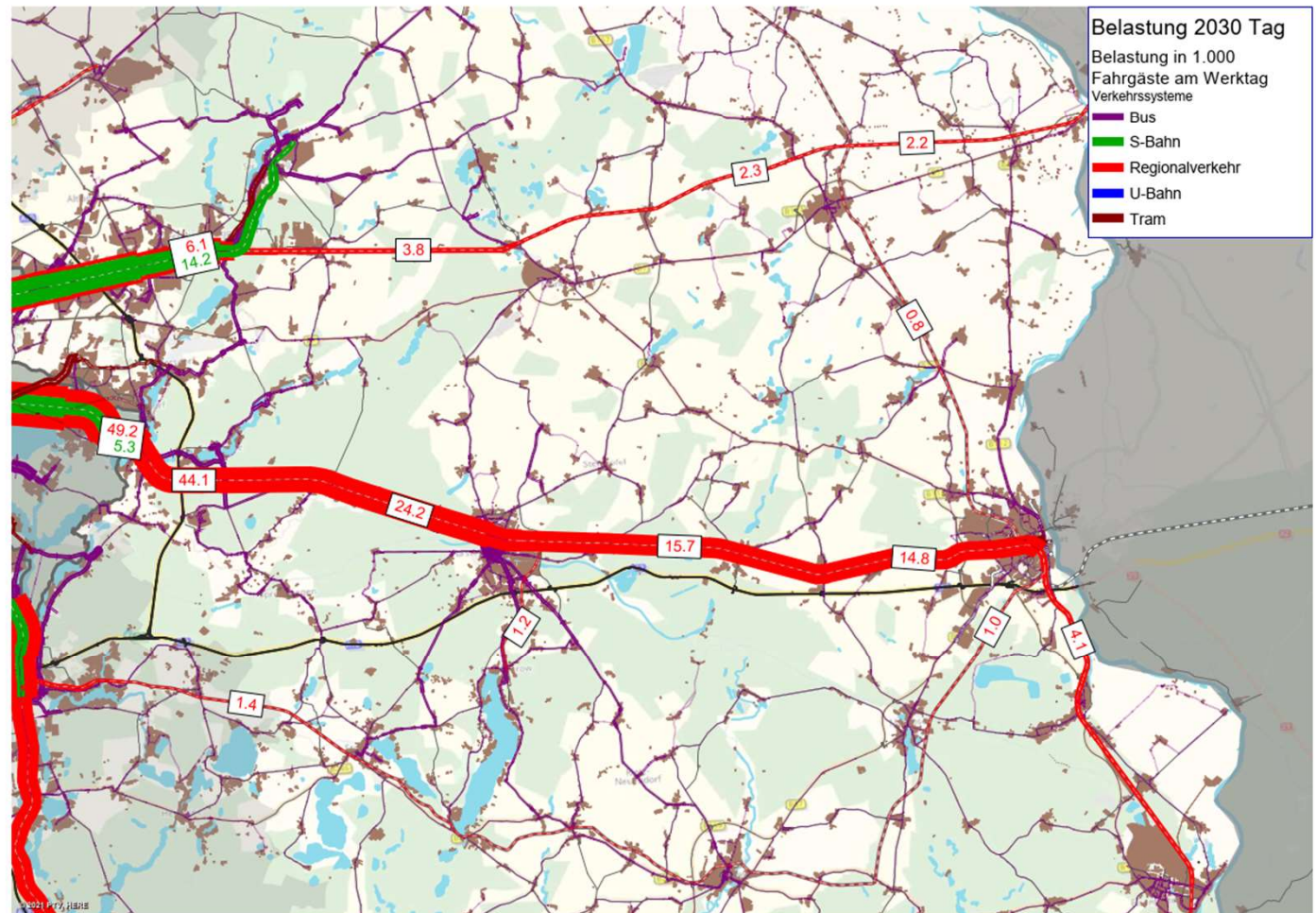
Im Jahr 2030 ist der Vollausbau des Tesla-Werkes und die induzierte Entwicklung nahezu abgeschlossen. Die Nachfrage auf dem RE1 steigt gegenüber 2027 nochmals an. Es kommt teilweise zu Kapazitätsengpässen. Von der hohen Auslastung sind insbesondere Pendler aus Erkner nach Berlin betroffen, da durch den Tesla-Feierabendverkehr zum morgendlichen Schichtwechsel die Züge bereits voll in Erkner ankommen.

RE1:

- 41.200 Fahrgäste westlich von Fangschleuse
- 21.900 Fahrgäste östlich von Fangschleuse

RB26:

- 5.900 Fahrgäste westlich von Strausberg
- 3.700 Fahrgäste östlich von Strausberg



Öffentlicher Verkehr

Differenz 2030 zu Status Quo



Dargestellt ist die Nachfrageänderung im öffentlichen Verkehr zwischen 2030 und 2019.

Insgesamt entstehend starke Zuwächse (grün) im Korridor Berlin – Frankfurt (Oder) (RE1) durch die Tesla-Ansiedlung und weitere Fahrgastgewinne durch ein ausgeweitetes Angebot (Verdichtung auf 3 Fahrten je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit)

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



- Auf der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) verkehren zurzeit ca. 70 Güter-, 86 Nahverkehrs- und 14 Fernverkehrszüge pro Tag, insgesamt also 180 Fahrten.
- Tesla fährt max. 24 Zugpaare pro Tag Güterverkehr. Seit 4. September Tesla 60 Fahrten täglich zwischen Erkner und Bahnhof Tesla
- Verkehr von ca. 7.000 Lkw der kommenden Jahre auf der A12 auf die Schiene verlagern, Kapazitätsbedarf von zusätzlichen 140 Güterzügen pro Tag.
- Neue Brücke über die Oder, Fertigstellung Dezember 2022 geplant, derzeit Mai 2024
- Na linii Berlin - Frankfurt nad Odrą kursuje obecnie około 70 pociągów towarowych, 80 lokalnych i 14 dalekobieżnych dziennie, tj. łącznie 164 kursów.
- Ze względu na rozszerzenie usług na lini kolejowej RE1, w ciągu najbliższych kilku lat będzie o 16 pociągów więcej. Według badania przeprowadzonego przez DB Netze na bocznicy Tesla można zrealizować maksymalnie 24 pary pociągów dziennie. Dalsze istotne wzrosty nie są zatem możliwe.
- Przeniesienie ruchu ok. 7 000 ciężarówek z A12 na kolej w nadchodzących latach, zapotrzebowanie na przepustowość dodatkowych 140 pociągów towarowych dziennie.

















Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Guido Noack
Referent Verkehr
IHK Ostbrandenburg

Telefon: 0335/5621-1329
E-Mail: noack@ihk-ostbrandenburg.de