

Anhang 2.4 des Zielkonzepts 2025/2030/2035

## **Anforderungsmerkmale Korridor Ostbahn**

Berlin Ostkreuz – Strausberg – Kostrzyn, Strausberg – Strausberg Nord

### **1. Aktuelle Entwicklungen**

Der VBB hat im Mai 2020 das „Netz Ostbrandenburg“, zu dem auch die auf der Ostbahn Berlin – Kostrzyn verkehrende Linie RB 26 gehört, ausgeschrieben und am 02. Juni 2021 an die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) vergeben. Der Verkehrsvertrag soll von Dezember 2024 bis Dezember 2036 laufen. Vorgegeben ist ein Rahmenfahrplan.

Die Ostbahn ist nicht Gegenstand des Investitionsprojekts i2030. DB Netz plant zurzeit nur kleine Maßnahmen zur Verkehrsverbesserung auf der Ostbahn als Bestandsnetzprojekt.

Die Länder Brandenburg und Berlin haben die Strecke für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet; das Bundesverkehrsministerium hat abgelehnt. Auch im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ wurde die Elektrifizierung der Ostbahn nicht berücksichtigt. Auf eine parlamentarische Anfrage teilte der Senat mit: „Die Länder verfolgen daher weitere Optionen der Finanzierung des Infrastrukturausbaus. Entsprechend den Prinzipien des Deutschlandtaktes wird ein fahrplanbasierter Ausbau der Ostbahn angestrebt, so dass die konkret erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aus dem Zielfahrplan abgeleitet werden. Zudem wird eine Elektrifizierung der Ostbahn angestrebt.“ Der vom VBB für den Deutschlandtakt angemeldete Zielfahrplan ist aber kein zukunftsfester Fahrplan, sondern nur der Ausschreibungsfahrplan ab Dezember 2024.

Im Auftrag der Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB), zu der vor allem die Kommunen entlang der Strecke gehören, hat das Ingenieurbüro „Bahnkonzept&Zimmermann Verkehrsingenieure (Bako Zim Vking)“ Vorschläge für den schrittweisen Ausbau zur durchgehend zweigleisigen elektrifizierten Strecke erarbeitet.

### **2. Zusammenfassung: Unmittelbarer Handlungsbedarf**

1. Bis zum Wirksamwerden des Verkehrsvertrags im Dezember 2024 sind es noch gut drei Jahre. Diese muss der Senat im Zusammenwirken mit dem MIL, dem VBB und der NEB nutzen, einen besseren als den ausgeschriebenen Fahrplan umzusetzen. Da der Senat Infrastrukturverbesserungen als nicht zu schaffen einschätzt, müssen beschleunigungsstärkere Fahrzeuge eingesetzt werden. Das sollten vorzugsweise Akkufahrzeuge sein, die zunächst auf der kurzen elektrifizierten Teilstrecke Lichtenberg – Biesdorfer Kreuz und während der Wendezeit in Lichtenberg aufgeladen werden.
2. Senat und DB sind gefordert, als Zwischenschritt zum vollständigen Ausbau umgehend die Planung für folgende Teilmaßnahmen einzuleiten und die Finanzierung zu sichern:
  - Bau eines zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Biesdorfer Kreuz und Mahlsdorf
  - Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Mahlsdorf und Herrensee auf möglichst 160 km/h oder wenigstens 120 km/h

- Bau einer zweiten parallelen Fahrmöglichkeit innerhalb des Bahnhofs Lichtenberg vom Bahnsteig bis Höhe Nöldnerplatz
- Elektrifizierung Lichtenberg – Ostkreuz, damit die Aufladestrecke für die Akkufahrzeuge verlängert wird.

3. Senat und DB sind gefordert, Vorsorgemaßnahmen für die Zweigleisigkeit und Elektrifizierung an den Kreuzungsbauwerken der Ostbahn auf Berliner Stadtgebiet nicht nur einzubringen, sondern tatsächlich umzusetzen.

### 3. Fahrplan 2021

Im gegenwärtigen Fahrplan 2021 besteht zwischen Lichtenberg und Müncheberg ein exakter 60-min-Takt mit Begegnung am Haltepunkt Herrensee, der im zweigleisigen Abschnitt (etwa 2,5 km lang) liegt.

Zwischen Müncheberg und Küstrin-Kietz besteht ein 120-min-Takt, in dem alle Halte bedient werden, und ein 120-min-Takt mit Halt nur in Seelow-Gusow. Die Züge des langsamen Taktes begegnen sich zwischen Alt-Rosenthal und Seelow-Gusow im zweigleisigen Abschnitt (etwa 9,5 km lang). Die Züge des schnellen Taktes begegnen sich in Werbig Bbf mit 4 min Betriebshalt in Richtung Berlin.

Die Fahrzeit von Herrensee bis Müncheberg beträgt 12 min bei 100 km/h Streckengeschwindigkeit. Für den Verdichterzug würden im 30-min-Takt 36 min Wendezeit verbleiben.

Die Fahrzeit von Mahlsdorf (im eingleisigen Abschnitt) bis Herrensee beträgt 15 Minuten bei 100 km/h. Die Fahrzeit von Biesdorfer Kreuz West (Übergang in die Eingleisigkeit) bis Mahlsdorf beträgt 5 min bei 100 km/h; in Mahlsdorf ist 1 min Haltezeit eingeplant.

### 4. Fahrplan des VBB ab Dezember 2024

Der Ausschreibungsfahrplan enthält nur Zeitangaben für Ostkreuz, Lichtenberg, Seelow-Gusow, Küstrin-Kietz und Kostrzyn. In jeder Stunde sollen alle Halte bedient werden; der schnellere Zuglauf in jeder zweiten Stunde ist zunächst nicht eingeplant. Der Verdichterzug ist nur von Montag bis Freitag vorgesehen.

Nachstehend ein Fahrzeitvergleich, zur Vereinfachung ohne die Endabschnitte Ostkreuz – Lichtenberg (3 min + 1 min Halt) und Küstrin-Kietz – Kostrzyn (6 min).

	2021 schnell	2021 langsam	VBB Grundtakt	VBB Verdichter
	min	min	min	min
Lichtenberg – Müncheberg	35	35	39	vormittags 45 nachm. 42
Lichtenberg – Seelow-Gusow	48	52	56	
Lichtenberg – Küstrin-Kietz	<b>60</b>	69	<b>74</b>	
Müncheberg – Seelow-Gusow	12	16	16	
Müncheberg – Küstrin-Kietz	24	33	34	
Seelow-Gusow – Küstrin-Kietz	12	16	17	
Müncheberg – Lichtenberg	35	35	40	vormittags 38 nachm. 41
Seelow-Gusow – Lichtenberg	48	56	58	
Küstrin-Kietz – Lichtenberg	<b>66</b>	73	<b>75</b>	
Seelow-Gusow – Müncheberg	12	16	17	
Küstrin-Kietz – Müncheberg	30	33	34	
Küstrin-Kietz – Seelow-Gusow	18	16	16	

Die vom VBB geplanten Fahrzeiten zwischen Müncheberg und Küstrin-Kietz sind 1 min länger als der heutige langsame Zuglauf. Zwischen Lichtenberg und Müncheberg verlängern sich die Fahrzeiten jedoch im langlaufenden Grundtakt um 4 bis 5 min, im Verdichtertakt um 3 bis 10 Minuten. Für die Gesamtstrecke Lichtenberg – Küstrin-Kietz soll man künftig 14 min bzw. 9 min länger unterwegs sein als heute mit dem schnellen Zug.

Aus den Minutenangaben im Ausschreibungsfahrplan lässt sich ableiten, dass sich die Züge des Grundtakts in Strausberg und im zweigleisigen Abschnitt Trebnitz – Seelow-Gusow begegnen sollen. Da in Strausberg nur eine Bahnsteigkante vorhanden ist, muss der ausweichende Zug außerhalb des Bahnsteigs einen Betriebshalt einlegen.

Die Verdichtierzüge sollen sich vermutlich im zweigleisigen Abschnitt bei Herrensee begegnen. In Lastrichtung sind jeweils um 3 min kürzere Fahrzeiten angesetzt.

Die Begegnungen des Grundtakts mit dem Verdichter sollen offenbar in Hoppegarten stattfinden, wobei einer der Züge auf dem Ausweichgleis warten muss. In Müncheberg soll der Grundtakt Richtung Berlin 1 bis 5 min nach Ankunft des Verdichters abfahren. Der Verdichter soll nach 40 min Wendezeit zurückfahren, und zwar 6 bis 9 min nach Ankunft des Grundtakts aus Berlin.

Die zeitlichen Abstände der Züge sind sehr ungleichmäßig: Bei der Abfahrt in Lichtenberg 23 zu 37 min, bei der Ankunft in Müncheberg 29/31 bzw. 26/34 min, in der Gegenrichtung in Müncheberg 22/38 bzw. 25/35 und in Lichtenberg 24/36 min.

Ursache der Fahrplanmängel sind die eingeplanten Wartezeiten auf den Ausweichbahnhöfen. Beim exakten 30-min-Takt und gleichbleibender Streckengeschwindigkeit müsste eine Begegnung im eingleisigen Abschnitt bei Mahlsdorf stattfinden. Da das nicht geht, hat der VBB den Fahrplan mit ungleichmäßigen Abfahrzeiten und Begegnung an den vorhandenen Ausweichbahnhöfen vorgegeben.

Der Senat wies in seiner Antwort auf die entsprechende Anfrage darauf hin, dass die im Vergabeverfahren unterstellten Fahrpläne eine Kalkulationsgrundlage für die potenziellen Auftragnehmer darstellen. Im Rahmen der Abstimmung und Erstellung könnten sich noch Änderungen an den Fahrplanzeiten ergeben.

Ein Taktfahrplan mit gleichmäßig verteilten Abfahrzeiten und kurzen Fahrzeiten ist Voraussetzung für die angestrebte häufige Benutzung der Eisenbahn durch Pendler und andere Fahrgäste. Zum Bestätigen dieses allgemein anerkannten Grundsatzes konnte sich der Senat aber nicht durchringen, sondern nur zur allgemeinen Aussage, dass „eine gute Anbindung sichergestellt werden muss“. Die beiden Länder und der VBB sahen nur die Möglichkeit, zwei Züge pro Stunde auf der vorhandenen Infrastruktur anzubieten. „Das Zurückstellen der Angebotsverdichtung bis zum Abschluss weiterer Infrastrukturmaßnahmen hätte über viele Jahre die Beibehaltung des Stundentaktes erfordert.“ Der für einen Fahrplan ohne die beschriebenen Mängel notwendige „Infrastrukturausbau einschließlich der dafür erforderlichen Planungen und Planverfahren ist bis Dezember 2024 nicht umsetzbar.“ Konkrete Schritte, den Infrastrukturausbau nachzuholen, nennt der Senat nicht.

Den zweiten Zug pro Stunde auch sonnabends und sonntags bis Müncheberg zu fahren, lehnt der Senat ab. Er beruft sich auf Zählungen des VBB vor der Corona-Pandemie, die eine geringere Nachfrage ergeben haben. Richtig wäre allerdings, die Nachfrageerhöhung bei einem dichteren Verkehrsangebot zu ermitteln, vor allem die Wochenendausflügler in die Märkische Schweiz.

## **5. Fahrzeugeinsatz**

Die derzeit eingesetzten Diesellokomotiven 643 (Talent) können 120 km/h, die 632 (Pesa-Link) 140 km/h fahren. 11 vorhandene PESA-Link, die auch für den Verkehr in Polen technisch geeignet und zugelassen sind, sollen laut VBB weiterhin eingesetzt und 5 neue beschafft werden. Den weiteren Einsatz von Dieselfahrzeugen begründet der VBB so: „Die bundeseigene Infrastruktur, mit langen nicht elektrifizierten Streckenabschnitten auf dieser Linie, lassen ein Aufladen von Batteriezug nicht zu.“ Gemeint sind Akkutriebzüge (englisch Battery Electric Multiple Unit, BEMU), die auf den anderen neu vergebenen Strecken im „Netz Ostbrandenburg“ eingesetzt werden und die auch deutlich mehr Sitzplätze haben als heute. Auf der Ostbahn bleibt es bei etwa 120 Sitzplätzen je PESA-Triebzug.

Die Möglichkeit, den Ausschreibungsfahrplan zu verbessern, muss unbedingt aufgegriffen werden. Mit beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen muss wenigstens versucht werden, die Fahrzeiten gegenüber heute nicht zu verlängern.

Dass nochmals neue Dieselfahrzeuge beschafft werden sollen, ist nicht hinnehmbar. Wir unterstützen den Fahrgastverband PRO BAHN, der das Land Brandenburg und die NEB dazu aufgerufen hat, „die Umstellung auf elektrischen Betrieb baldmöglichst nachzuholen.“

## 6. Erste Ausbaustufe

Ziel des BSBB für den S-Bahn-Verkehr ist:

Ganztägiger 10-min-Takt Stadtbahn – Hoppegarten (auch in der Normal- und Schwachverkehrszeit und am Wochenende),

Ganztägiger 20-min-Takt bis Strausberg Nord (auch in der Normal- und Schwachverkehrszeit und am Wochenende),

In der Hauptverkehrszeit 5-min-Takt Ostbahnhof – Mahlsdorf (das heißt 10-min-Takt der Verstärkerzüge statt 20-min-Takt).

Dafür sind keine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Im Regionalverkehr sieht das BSBB folgendes Zugangebot für notwendig an, um den Verkehrsbedarf zu bewältigen:

Ganztägiger 30-min-Takt Ostkreuz – Müncheberg,

Jeder zweite Zug weiter Müncheberg – Kostrzyn und möglichst bis Gorzów, so dass zwischen Müncheberg und Kostrzyn ein 60-min-Takt besteht.

Laut BSBB-Liniengraphik 2025 soll der Langläufer (nach Kostrzyn und weiter) alle Halte bedienen, aber der Kurzläufer (nach Müncheberg) den Halt Herrensee auslassen. In Abhängigkeit von den Begegnungsgleisen und -zeiten wäre zu prüfen, ob stattdessen die Beschleunigung des Langläufers durch Verzicht auf die Halte Herrensee und Rehfelde sinnvoll ist. Die Kommunen östlich von Müncheberg wünschen, dass alle Züge im Stundentakt die Zwischenstationen bedienen.

DB Netz plant die Reaktivierung des zweiten Bahnsteiggleises in Müncheberg als Stumpfgleis und Beibehaltung des ebenerdigen Zugangs zu dem dann entstehenden Mittelbahnsteig.

Zwar sollen in einer Machbarkeitsstudie alle Potenziale der Strecke ermittelt werden oder ermittelt worden sein: Ausschöpfung aller Geschwindigkeitspotenziale, Zweigleisigkeit und Elektrifizierung. Die konkrete Lage einer Begegnungsstelle wurde aber nicht genannt. Als Ziel gibt DB Netz lediglich „Taktverdichtung“ an, nicht 30-min-Takt.

Das BSBB sieht als Mindest-Infrastrukturausbau an:

In Müncheberg genügt für den 30-min-Takt das von DB Netz geplante Bahnsteiggleis als Stumpfgleis. Allerdings handelt es sich beim Bahnsteigzugang und bei der Signaltechnik um

verlorene Investitionen, die der elektrifizierten durchgehenden Zweigleisigkeit der zweiten Ausbaustufe im Wege stehen.

Mit beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen können kürzere Fahrzeiten erreicht werden, aber die Wartezeiten beim Begegnen würden bleiben. Vollständig beseitigt werden können die Fahrplanmängel nur mit einem weiteren zweigleisigen Begegnungsabschnitt und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.

Ein eventueller zweigleisiger Ausbau Mahlsdorf (a) – Hoppegarten, wie er diskutiert wird, würde die schon heute zu geringe Streckengeschwindigkeit 100 km/h nicht ausschöpfen und die Fahrzeiten verlängern. Als Vorab-Maßnahme für den 30-min-Takt nach Müncheberg eignet sich dieser Abschnitt nicht.

Wird die Streckengeschwindigkeit zunächst wenigstens auf 120 km/h (besser auf 140 km/h) angehoben, wäre die Fahrzeit für rund 20 km um etwa 2 min (bzw. 3,5 min) kürzer, so dass die Begegnung in Kaulsdorf stattfinden könnte; nachteilig wäre aber die Wartezeit in einer Richtung. Um auch hier verlorene Investitionen und Umplanungen zu vermeiden, sollte die Geschwindigkeit dort, wo es mit geringem Aufwand möglich ist, gleich auf 160 km/h angehoben und Platz für das 2. Gleis und die Oberleitung geschaffen werden. Nach Einschätzung von DB Netz sind jedoch vertiefte Untersuchungen notwendig, um solche Möglichkeiten beurteilen zu können. Für solche Untersuchungen braucht DB Netz einen Auftrag des Bundes oder der Länder und eine Finanzierungszusage.

Einen **sinnvollen** Zwischenschritt zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau für 160 km/h stellt ein **zweigleisiger Begegnungsabschnitt Biesdorfer Kreuz Ost – Mahlsdorf (a)** – das sind etwa 3,5 km – **und erhöhte Streckengeschwindigkeit** von Biesdorfer Kreuz Ost bis Herrensee dar. Die Eingleisigkeiten im Biesdorfer Kreuz (2,3 km) und im Haltepunkt Mahlsdorf würden in der ersten Ausbaustufe noch bestehen bleiben.

Unter der neu gebauten Straßenüberführung Rhinstraße reicht das Lichtraumprofil der Ostbahn für die Elektrifizierung aus. Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung der Strecke Frankfurter Allee – Rummelsburg wird dem Vernehen nach höher gelegt, so dass es ebenfalls ausreicht.

In den nächsten Jahren müssen auf Berliner Stadtgebiet noch ein weiteres Eisenbahn-Kreuzungsbauwerk (am Biesdorfer Kreuz), eine Eisenbahnüberführung (Hönowener Straße in Mahlsdorf), eine Straßenüberführung (Blumberger Damm) und ein Personentunnel (Nöldnerplatz) saniert oder erneuert werden. Auch hier sind Vorsorgemaßnahmen für das zweite Gleis und die Elektrifizierung (Gleisabstände, lichte Höhen, Tragfähigkeit, Maststandplätze) notwendig, damit der Endausbau nicht auf lange Zeit verhindert oder erschwert wird.

Der Senat teilte dazu ausweichend mit: „... werden im Rahmen der Abstimmungen zu anstehenden Erneuerungsmaßnahmen an Kreuzungsbauwerken und der Klärung der dafür zugrundezulegenden Anforderungen durch den für die Bahnplanung verantwortlichen Bereich der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung die Anforderungen für einen zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Strecke eingebracht.“ Das ist keine Zusage, dass die Bauwerke tatsächlich so ausgeführt werden. DB Netz verweist auch hier auf die Notwendigkeit eines Auftrags und einer Finanzierungszusage.

## 7. Zweite Ausbaustufe

Für die S-Bahn sieht das BSBB-Zielkonzept den 10-min-Takt Stadtbahn – Strausberg (also Verlängerung von Hoppegarten bis Strausberg), den 20-min-Takt bis Strausberg Nord und in der HVZ den 5-min-Takt Ostbahnhof – Mahlsdorf vor.

Dafür ist das zweite S-Bahn-Gleis Hoppegarten – Strausberg zu errichten.

Für den Regionalverkehr sieht das BSBB-Zielkonzept die Reaktivierung des Streckenabschnitts Ostkreuz – Warschauer Straße vor, von den heutigen Wendegleisen an der Modersohnbrücke bis zu neuen Wendegleisen westlich der Warschauer Straße. Die Strecke sollte elektrifiziert und möglichst zweigleisig sein. Am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße sind zwei barrierefrei zugängliche Bahnsteiggleise erforderlich. Die Verlängerung dient auch der Regionalverkehrslinie nach Wriezen (RB 25), schafft einen Verknüpfungspunkt zur U-Bahn (U1, U3) und zur Straßenbahn (M10, zukünftig bis Hermannplatz, M13) und entlastet den Verknüpfungspunkt Ostkreuz. Abweichend vom Text des Zielkonzepts enthält die Liniengraphik die Verlängerung nach Warschauer Straße erst in der dritten Ausbaustufe ab 2035.

Nützlich ist die Zweigleisigkeit von den Bahnsteiggleisen in Lichtenberg bis vor die Engstelle am Eisenbahnkreuzungsbauwerk Nöldnerplatz mit einigen veränderten und neuen Weichen. Sie ermöglicht größere Flexibilität in der Fahrplangestaltung und Betriebsdurchführung (Vorschlag von Bako Zim Vking).

Ziel ist, die etwa halbstündlichen Verbindungen von Warschauer Straße bis Seelow-Gusow auszudehnen. Laut BSBB-Liniengraphik 2030 soll der Langläufer (nach Kostrzyn und weiter) alle Halte bedienen, aber der Kurzläufer (nach Seelow-Gusow) die Halte Herrensee, Obersdorf, Trebnitz und Alt-Rosenthal auslassen. Zu prüfen wäre, ob stattdessen die Beschleunigung des Langläufers durch Verzicht auf die vorstehend genannten Halte und Rehfelde sinnvoll ist.

Diese Ausbaustufe beinhaltet das Errichten des zweiten Regionalbahngleises Biesdorfer Kreuz Ost – Herrensee und Rehfelde – Trebnitz für 160 km/h und mit dichter Blockteilung, um auch mehr Güterverkehr aufnehmen zu können. Müncheberg muss zum zweigleisigen Durchgangsbahnhof umgebaut werden. Zu prüfen ist, ob das südliche der vier S-Bahngleise in Mahlsdorf zum Regionalbahngleis umfunktioniert werden kann; anderenfalls müsste eine weitere Bahnsteigkante gebaut werden. Beim zweigleisigen Ausbau in Fredersdorf ist die spätere Reaktivierung nach Rüdersdorf zu berücksichtigen.

## **8. Dritte Ausbaustufe**

Für die S-Bahn sind keine weiteren Änderungen vorgesehen.

Ziel ist, im Regionalverkehr die etwa halbstündlichen Verbindungen ab Warschauer Straße bis Kostrzyn auszudehnen. Das soll mit einem 60-min-Takt RE Warschauer Straße – Gorzów mit wenigen Halten und einem 60-min-Takt RB Warschauer Straße – Kostrzyn mit allen Halten erreicht werden.

Dafür ist das zweite Gleis Seelow-Gusow – Küstrin-Kietz für 160 km/h und mit dichter Blockteilung zu errichten, um auch den Güterverkehr zu bewältigen. Zu prüfen ist, ob die baulich engen und schwierigen Stellen Ostkreuz – Nöldnerplatz und Biesdorfer Kreuz West – Biesdorfer Kreuz Ost eingleisig bleiben können. Zum zweigleisigen Ausbau gehören weitere Bahnsteige und barrierefreie Bahnsteigzugänge an den Zwischenstationen. Die Gesamtstrecke Warschauer Straße – Kostrzyn ist mit Oberleitung und einer Systemwechselstelle an der Grenze zu Polen zu elektrifizieren.

Wir unterstützen den Vorschlag des Ingenieurbüros Bako Zim Vking, den 4,2 km langen Streckenabschnitt Müncheberg (Mark) – Müncheberg Stadt der ehemaligen Oderbruchbahn Müncheberg – Fürstenwalde zu reaktivieren und mit einem Flügelzug der Ostbahn zu bedienen. Damit entfällt für Reisende von und nach Müncheberg das lästige Umsteigen zum Zubringerbus.

Außerdem unterstützen wir den Vorschlag des Ingenieurbüros Bako Zim Vking, eine 1,2 km lange West-Süd-Kurve Seelow-Gusow – Seelow an Werbig vorbei zu bauen und mit einem weiteren Flügelzug der Ostbahn zu bedienen. Damit entfällt für Pendler von Seelow nach

Berlin das lästige Umsteigen in den Zubringerbus. Seelow kann als ITF-Knoten Anschlüsse Richtung Frankfurt (Oder) und Letschin – Wriezen bieten. Seelow eignet sich von der Fahrplanlage und baulich besser zum Umsteigeknoten als Werbig. Über die neue Verbindungskurve entsteht zusammen mit der Ostbahn-Teilstrecke Biesdorfer Kreuz – Seelow-Gusow eine Güterverkehrs-Entlastungsstrecke für die Frankfurter Bahn.

Zur Entlastung der Stettiner Bahn vom Güterverkehr könnte bei Werbig eine Nord-West-Verbindungskurve gebaut werden. Allerdings ist Eberswalde – Werbig – Berlin ein sehr großer Umweg, den man sicher auch durch Kapazitätserhöhung der Stettiner Bahn vermeiden könnte.

### **9. Prüfen für Vierte Ausbaustufe (nach 2035)**

Um auch die Verbindungen aus den Räumen Frankfurt (Oder) und Wriezen/Eberswalde nach Kostrzyn und weiter nach Polen hinein zu verbessern, bietet sich bei Werbig der Bau einer Süd-Ost-Verbindungskurve Seelow – Golzow an. Über Seelow könnte ab Frankfurt (Oder) direkt gefahren oder Anschluss von Süden und Norden hergestellt werden.

Um künftig auch Züge von der Ostbahn (von Kaliningrad und allen Zwischenorten) auf die Stadtbahn fahren zu können, muss nur zwischen den Abzweigstellen Biesdorfer Kreuz Mitte und Biesdorfer Kreuz Südwest eine Weichenverbindung zur VnK-Strecke (früher von Rummelsburg nach Kaulsdorf) gebaut werden.