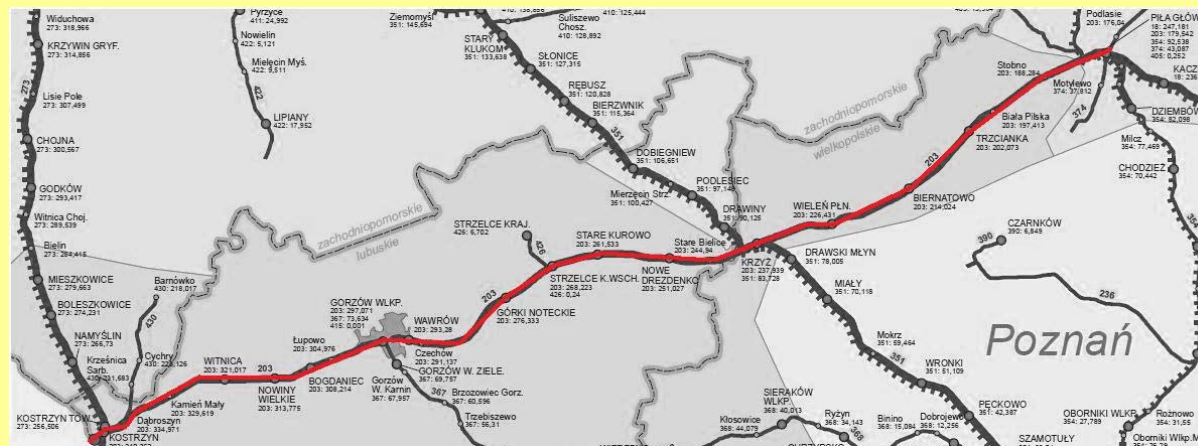


- Aktueller Stand der Infrastruktur
- Aktuelle bahnbetriebliche Bedingungen
- Personenverkehr auf den Strecken 6078 und 203
- Güterverkehr auf den Strecken 6078 und 203
- Geplante Zustandsänderungen und Visionen
- Zusammenfassung

# Aktueller Stand der Infrastruktur

➤ Trassierung:

- geografisch kürzester Weg → gradliniger & oft ortsferner Streckenverlauf
- überwiegend in Dammlage
- Flachlandbahn



➤ Grundinformationen zu den Strecken 6078 und 203:

- Strecke 6078 von Berlin-Ostkreuz (km 2,139) bis Staatsgrenze D/PL (km 82,996)
- Strecke 203 von Staatsgrenze D/PL (km 342,453) bis Piła Gł. (km 179,614)

Infrastrukturbetreiber	DB AG	PKP PLK S.A.
max v	120 km/h	100 km/h
Traktionsart	nicht elektrifiziert	nicht elektrifiziert
Anzahl der Gleise	eingleisig (Abschnitt Trebnitz - Gusow zweigleisig)	zweigleisig (Abschnitt Gorzów - Wawrów eingleisig)
Verkehrsart	PV und GV	PV und GV
Spurweite	1435 mm	1435 mm
Belastbarkeit	22,5 t und 8 t/m	22,5 t
Bremsweg	1.000 m (700 m)	1.000 m (700 m)
maßgebende Neigung	6,146 ‰	6,8 ‰
Mindestbogenhalbmesser	1.246 m (975 m)	340 m
Zugfunk	analog (digital)	analog
Signale	Lichtsignale (KS-System)	Licht- und Formsignale
Stellwerkstechnik	elektromech. und ESTW	mech. und elektromech.

# Aktueller Stand der Infrastruktur

## ➤ Oberbau:

Schiene	S 54 (S 49) lückenlos	S 49 lückenlos (Bf z.T. geschraubt)
Schwellen	B 70 (BS 65/66, Holz, Stahl)	INBK-7/-8 (Holz, BL 3, BS 65)
Kleineisen	Oberbau W (Oberbau K)	Klemmbügel (Oberbau K)
Weichen	HG: 1.200 m (500 m)	HG: 500 m
(Zweiggleisradius)	NG: 190 m, 300 m	NG: 190 m





➤ Bahnübergänge (BÜ):

Strecke 6078:

- Technik für 100 km/h ausgelegt
- rechnergesteuerte und elektrische Bahnübergangssicherungsanlagen
- auf freier Strecke zuggesichert (fernüberwacht oder mit Überwachungssignal)
- im Bahnhof hauptsignalabhängig
- Sicherung mit Halb- oder Vollschränke und Lichtzeichen
- Sicherung von Fuß- und Radwegen mit Vollschränken oder Umlaufsperrern

Strecke 203:

- Einteilung in 5 Kategorien, abhängig von Stärke der Verkehrsbelastung auf der Straße und der Eisenbahnstrecke → Art der BÜ-Sicherungsanlage

Kategorie A	Vollschränke, Neubau: Lichtzeichen
Kategorie B	zuggesteuerte Halbschränken- und Lichtsignalanlagen
Kategorie C	zuggesteuerte bzw. wärter-/stellwerkbedient Haltlichtanlagen
Kategorie D	Andreaskreuz, keine technische Sicherung
Kategorie E	Fußgängerüberwege mit Umlaufsperr
Kategorie F	Übergang eines Privatweges mit verschlossener Vollschränke (Anrufschränke)

- auf freier Strecke überwiegend ohne Schranken gesichert
- im Bahnhof hauptsächlich Kategorie A, wärter-/stellwerkbedient

# Aktueller Stand der Infrastruktur

- Ingenieurbauwerke:
  - Eisenbahn- und Straßenüberführungen, Fußgänger- und Kabelbrücken
  - D: keine Einschränkungen für Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Regellichtraumprofil G2)
  - keine Berücksichtigung einer Elektrifizierung bei Bauwerken über die Strecke



- Höchstgeschwindigkeiten
  - Strecke 6078:
    - 60 km/h Berlin-Ostkreuz - Berlin-Biesdorfer Kreuz
    - 100 km/h Berlin-Biesdorfer Kreuz - Gorgast
    - 120 km/h Gorgast - Küstrin-Kietz
    - 100 km/h Küstrin-Kietz - Staatsgrenze
  - Strecke 203:
    - 100 km/h Triebzüge
    - 80 - 100 km/h lokbespannte Wagenzüge
    - 70 km/h Güterzüge
- Langsamfahrstellen
  - 30-60 km/h Brückenbauwerke zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn
  - weitere Geschwindigkeitseinschränkungen auf beiden Teilen der Strecke
  - Gründe: Mängel an Oberbau und Ingenieurbauwerken, schlechte Sichtverhältnisse, Unzulänglichkeiten bei Leit- und Sicherungstechnik
- Bedeutung: regional und überregional insbesondere als Umleiterstrecke
- Einschränkung: Betriebsruhe im Stellwerksbezirk ESTW Küstrin-Kietz von 23:00 - 4:00 Uhr



➤ Fahrgastnachfrage:



➤ Verkehrsangebot (Fahrplan 2011/ 2012):

- Streckenabschnitt Berlin-Kostrzyn:
  - stündlich verkehrende Züge der NEB zwischen Berlin-Lichtenberg und Kostrzyn
  - Fahrzeit: 68 - 78 Minuten
- Streckenabschnitt Kostrzyn - Gorzów - Krzyż - Piła:
  - unregelmäßig verkehrender SPNV auf Abschnitten Kostrzyn - Krzyż (8 Zugpaare/ Tag) und Krzyż - Piła (7 Zugpaare/ Tag)
  - Fahrzeiten: 1:36 Std. Abschnitt Kostrzyn - Krzyż  
52 Min. Abschnitt Krzyż - Piła
  - Wartezeiten (Anschluss): teilweise > 2 Std.
  - täglich 1 Fernzugpaar auf den Strecken Gorzów - Krzyż - Piła und Kostrzyn - Gorzów - Krzyż
- Grenzüberschreitender Verkehr:
  - keine umsteigefreie Direktverbindung zwischen Berlin-Brandenburg und Westpolen auf dieser Relation
  - Anschluss zwischen deutschem und polnischem Verkehrsangebot: zumeist kein direkter Anschluss, Wartezeiten ø 30 Min. bis max. 1 Std.

## ➤ Fahrzeugkonfiguration

- Strecke 6078:
  - Verkehrsleistung des SPNV auf der Strecke Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn wird ausgeschrieben (bis 2014 NEB Betriebsgesellschaft mbH)
  - Fahrzeuge: dreigliedrige TALENT- Niederflurtriebwagen (Bombardier; doppel- / mehrfachtraktionsfähig)
  - Zugbildung: Bf Berlin-Lichtenberg oder Bf Küstrin-Kietz
  - Möglichkeit zur Stärkung/ Schwächung der Züge im Bahnhof Müncheberg (Abstellgleis, Nutzlänge: 169 m)
  - min. Bahnsteiglänge: 93 m → Einschränkung der Zuglänge
  - Bahnsteighöhen (Höhe über SO): zumeist  $\leq 30$  cm
- Strecke 203:
  - SPNV durch EVU Przewozy Regionalne bedient
  - größtenteils zweiteilige Schienenbusse der Serie SA 105, SA 108 und SA 133 (PESA Bydgoszcz SA)



## ➤ Infrastruktur der Bahnhöfe und Haltepunkte

- Infrastruktur der Stationen spiegelt strukturelle Unterschiede der Einzugsgebiete wieder



### • Strecke 6078:

- EG: leerstehend, verschlossen, kein Nutzen für Reisende
- Service-/Verkaufseinrichtungen nur in Berlin & Strbg.
- Haus- oder Außenbahnsteige
- Standardausstattung: statische Informationsträger für Wegeleitung & Kundeninformation, Aushänge, (z.T. dyn. Schriftanzeiger), Wetterschutzhäuschen, Sitzgelegenheiten, Mülleimer, Beleuchtung
- „P+R“ & „B+R“ z.T. angelegt, innerhalb Wegekette





# Personenverkehr



- Strecke 203:
  - EG: Wartehalle, Fahrkartenschalter, WC, Stellwerk, Wohnungen
  - weitere Service-/Verkaufseinrichtungen nur in Städten
  - Haus- und Zwischenbahnsteig an durchgehenden Hauptgleisen
  - Bahnsteigzugang: durch EG oder seitlich, schienengleiche Überwege
  - Standardausstattung: statische Informationsträger mit Bahnhofsnamen + Bahnsteigbezeichnung, Beleuchtung, z.T. Unterstände, Sitzgelegenheiten, Mülleimer
  - Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln zufriedenstellend oder nicht gegeben



➤ Deutschland:

- Regelverkehr: 2 Zugpaare / Woche (Küstrin-Kietz-Grenze - Berlin-Nordost)  
3 Zugpaare / Tag (Berlin-Nordost - Zementwerk Rüdersdorf)
- 5 - 6 Sondertrassen / Arbeitstag
- Stadtgebiet Berlin keine industriellen Anschließer; Anschluss Innen- und Außenring
- Anschlüsse in MOL: Fredersdorf - Zementwerk in Rüdersdorf, Hoppegarten, Müncheberg und Gorgast → kein erhebliches Verkehrsaufkommen
- Hoppegarten:
  - 50Hertz Transmission GmbH: Anschlussgleis & Umladestelle Großtransformatoren, alle 5 Jahre, letzte Umsetzungen 2x in 2005 und 1x in 2009
  - Hoppegarten Park Property GmbH & Co.KG: Hauptanschluss (& Nebenanschießer), i. d. Regel 2 Nebenanschießer an 2-3 Werktagen/Woche bedient (313 Wagen in 2010, 227 Wagen in 2011)

- Fredersdorf: Strecke 6533 (DB AG) + Anschluss CEMEX OstZement GmbH (Betreiber), Betriebsführer: Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH; Empfang: Kohle, Versand: Zement
- Müncheberg: Anschlussbahn Tief-, Straßenbau und Umwelt GmbH + Nebenanschluss Buckower Kleinbahn
- Gorgast: bis Ende 2011 Anschlussgleis Baustoffhandel Mühe  
in 2011: 4 Holztransporte PL/D LKW/Schiene; 2 Schüttguttransporte Bahn/LKW (D)

➤ Polen:

- 6 - 10 Züge / Tag aus D nach Gorzów  
+ 8 Züge (Erdöl und Erdgas)
- 2 Züge / Tag zwischen Krzyż und Kostrzyn  
+ 2 - 3 Bedarfs-Zugpaare
- in fast allen Stationen etliche Ausziehgleise mit Laderampen vorhanden aber augenscheinlich unbenutzt



- Beschränkung der Zuglängen durch unterschiedliche Gleisnutzlängen in Deutschland und Bahnübergänge in polnischen Bahnhöfen

## ➤ Deutschland

- Geplante Zustandsänderungen:
  - bestandserhaltende Maßnahmen
  - Modernisierung und Zentralisierung der Leit- und Sicherungstechnik
  - bis Ende 2015 Reaktivierung Wriezener Güterbahnhof - Lichtenberg
  - Verlängerung SPNV-Relation bis Berlin-Ostkreuz
  - zweigleisiger Ausbau zwischen Strausberg und Rehfelde zu Begegnungsabschnitt
  - Entflechtung Fern- und S-Bahn in Strausberg
  - bis 2017 Grunderneuerung der Bahnsteige → Anpassung an europäische Regelwerte für Bahnsteighöhen und -längen, barrierefreie Gestaltung
- Visionen:
  - zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h für gesamte Strecke
  - Elektrifizierung der Strecke
  - Direktanbindung an Flughafen BBI
  - Einrichtung Regionalbahnhalt in Berlin-Mahlsdorf oder Hoppegarten

## ➤ Polen

### • Geplante Zustandsänderungen:

- Sanierung und Ertüchtigung der Infrastruktur  
→ Zweigleisigkeit der gesamten Strecke und Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h
- Herstellung der uneingeschränkten Nutzungsfähigkeit des Viadukt in Gorzów und der Fußgängerbrücke in Krzyż
- Grunderneuerung der Bahnsteige → Anpassung an europäische Regelwerte für Bahnsteighöhen und -längen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Zugangsbedingungen
- bis 2017 Elektrifizierung des Streckenabschnitts Gorzów - Piła

## ➤ Gemeinschaftliche betriebliche Ziele

- bis Mitte 2012 Einrichtung eines schnellen Regionalexpress' von Piła nach Berlin
- bis 2014 durchgehende SPNV-Verbindung zwischen Berlin und Gorzów (evtl. Piła)
- internationaler Fernzug von Berlin nach Warszawa wieder über Ostbahn führen
- Einrichtung „Kulturzug“

- wichtige Lebensader für die Verbindung der Regionen
- Förderung des wirtschaftlichen, touristischen und kulturellen Austauschs
- Entlastung Straßennetz und Reduzierung von Emissionen des Straßenverkehr

## Personenverkehr:

- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch verbesserte Verzahnung der Infrastruktur und Abstimmung der Verkehrsangebote

## Güterverkehr:

- Aufheben der Beschränkung der Zuglängen
- höhere Flexibilität durch Nutzung der Strecke während der Betriebsruhe
- höhere Sicherheit und Minimierung Zeitverzug bei Lieferfristen



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit ...



## ... und auf Wiedersehen.