

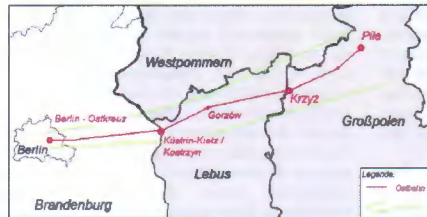
Eisenbahninfrastruktur der Strecke Berlin - Pila

Einführung

Geschichte

Bei der Bahnstrecke Berlin - Gorzów Wlkp. - Pila handelt es sich um einen Teillabschnitt der ca. 740 km langen ehemals Königlich Preussischen Ostbahn, die die preussische Hauptstadt Berlin mit dem ostpreussischen Königsberg und dem Eisenbahnnetz des Russischen Reiches verband. Ab 1836 kam es, vorwiegend aus militärischen Kreisen, zu ersten Forderungen nach einer Eisenbahn von Berlin nach Osten. Erstmals wurde der Bau aus staatlichen Mitteln sowie zusätzlicher Staatsanleihen finanziert; somit wurde die Ostbahn zur ersten Staatsbahn. Der erste Abschnitt wurde 1851 in Betrieb genommen (Krzyż - Pila - Bydgoszcz). Im Oktober 1857 war die durchgehende Verbindung von Berlin nach Königsberg hergestellt. Der Abschnitt Berlin-Ostbf - Strausberg - Küstrin-Kietz wurde 1867 fertig gestellt. Bis 1945 galt die Ostbahn als wichtigster Transportweg des preussischen Ostens und Magistrale des europäischen Ost-West-Verkehrs und diente der Erschließung der strukturschwachen pommerischen und ostpreussischen Gebiete. Die Entstehung der Bahnlinie bewirkte eine beschleunigte wirtschaftliche und industrielle Entwicklung der vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Region in ihrem Einzugsgebiet. Während beider Weltkriege hatte die Ostbahn große strategische Bedeutung und bot taktische Vorteile.

Nach 1945 verlor sie, aufgrund der Verschiebung des polnischen Staatsgebiets, stark an Bedeutung. Der letzte Zug von Königsberg nach Berlin fuhr im Januar 1945, seitdem gibt es keinen durchgehenden Eisenbahnverkehr mehr auf dieser Strecke.



Modellkorridorregion von Berlin bis Pila

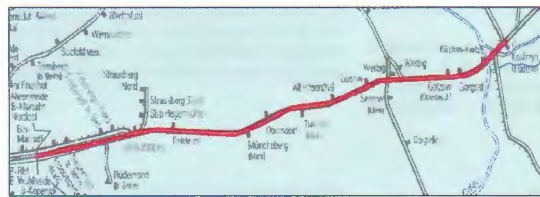
Institutionen

Durch die Wiederbelebung der Ostbahn in der deutsch-polnischen Grenzregion werden an der Strecke gelegenen Orten zwischen Berlin und Gorzów Wlkp. neue Perspektiven gegeben. In den vergangenen Jahren wurde mit der

Bündelung der Interessen von grenzüberschreitenden Verbindungen die IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin - Gorzów EWIV geschaffen. Die Anfang Juni 2006 nach Europäischen Recht gegründete Interessengemeinschaft "Ostbahn" (IGOB) ist eine Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV) und setzt sich mit ihren Mitgliedern, kooperativen Mitgliedern sowie Anhängern für die Stärkung der traditionsreichen Eisenbahnstrecke ein. Ziel der IGOB ist es, den Personen- und Güterverkehr auf der 243 km langen Teilstrecke der Ostbahn von Berlin, über Kostrzyn, bis nach Pila zu fördern sowie die wirtschaftliche Entwicklung zu forcieren. Für die Umsetzung der Ziele der IGOB gilt es sehr komplexe Aufgaben zu lösen. Dies gelingt nur mit einem auf Basis der vorhandenen Strukturen der IGOB aufgebautem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ). Dieses Europäische Instrument soll grenzüberschreitende Zusammenarbeit erleichtern sowie die Mobilität für Personen und Güter fördern. „Eurodistrikt TransOderana EVTZ“ steht für die Entwicklung einer Modellkorridorregion um die Eisenbahnstrecke von Berlin nach Pila und umfasst ein Gebiet von ca. 7.000 km² Fläche. Unter Beachtung sozioökonomischer und regionalökonomischer Faktoren soll sich der EVTZ bis zum Jahr 2025 vollständig entwickelt haben.

Aktueller Stand der Infrastruktur und der bahnbetrieblicher Bedingungen

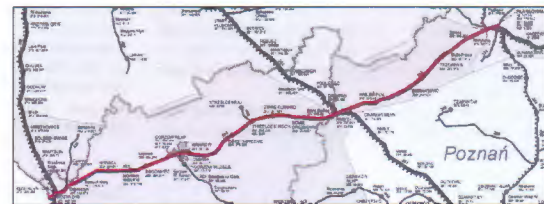
Strecke Berlin - Strausberg - Küstrin-Kietz - Grenze D/PL



Streckenverlauf 6078

Streckennummer	6078
betr. Streckenabschnitt	Berlin-Ostkreuz (km 2,139) bis Staatsgrenze D/PL (km 82,996)
Trassierung	auf geografisch kürzestem Weg, oft gradlinig & ortsfest, überwiegend in Dammlage, geringe Neigungen (Flachlandbahn)
Infrastrukturbetreiber	DB AG
max v	120 km/h
Traktionsart	nicht elektrifiziert
Anzahl der Gleise	eingleisig (Abschnitt Trebnitz - Gusow zweigleisig)
Verkehrart	Personen- und Güterverkehr
Spurweite	1435 mm
Belastbarkeit	Achsfahrmasse 22,5 t, Meterlast 8 t/m
Bremsweg	1.000 m (Abschnitt Berlin-Ostkreuz - Berlin-Kaulsdorf: 700 m)
maßgebende Neigung	6,146 ‰
Mindestbogenhalbmesser	1.246 m (im Bf: 975 m)
Zugfunk	analog (Abschnitt Berlin-Ostkreuz - Strausberg: digital, GSM-R)
Signale	Lichtsignale (KS-System)
Stellwerkstechnik	elektromechanisch und ESTW
Oberbau (Klammerwerte geben Altbestand an)	
Schienen:	S 54 (S 49), lückenlos
Schwellen:	B 70 (BS 65/66, Holz, Stahl)
Kleinsisen:	Oberbau W (Oberbau K)
Weichen	
(Zweiggleisradius):	Hauptgleise 1.200 m (500 m), Nebengleise 190 m
Bahnübergänge (BÜ)	Technik für 100 km/h ausgelegt rechnergesteuerte und elektrische BÜ-Sicherungsanlagen freie Strecke: zuggesichert (fernüberwacht, Ü-Signal) Bahnhöfe: hauptsignalabhängig Sicherung mit Halb- oder Vollschranken und Lichtzeichen, Fuß- und Radwege mit Vollschranken oder Umlaufsperrern Eisenbahn- und Straßenüberführungen, Fußgänger- und Kabelbrücken
Ingenieurbauwerke	keine Einschränkungen für Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Regellichtraumprofil G2) Lichterraum berücksichtigt Elektrifizierung der Strecke nicht
Höchstgeschwindigkeiten	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 30-50 km/h Brückenbauwerke zw. Küstrin-Kietz und Kostrzyn (weitere Geschwindigkeitseinschränkungen wegen Mängeln an Oberbau und Ingenieurbauwerken)
Einschränkung	Betriebsruhe im Stellwerksbezirk ESTW Küstrin-Kietz von 23:00 - 4:00 Uhr
Streckenauslastung	PV: 17 Zugpaare (SPNV) / Tag GV: 2 Zugpaare / Woche (Grenze D/PL - Berlin-NO), 3 Zugpaare / Tag (Berlin-NO - Zementwerk Rüdersdorf) 5 - 6 Sondertrassen / Arbeitstag

Strecke Grenze D/PL - Kostrzyn - Gorzów Wlkp. - Pila



Streckenverlauf 203

Streckennummer	203
betr. Streckenabschnitt	Staatsgrenze D/PL (km 342,453) bis Pila Gl. (km 179,614)
Trassierung	auf geografisch kürzestem Weg, oft gradlinig & ortsfest, überwiegend in Dammlage, geringe Neigungen (Flachlandbahn)
Infrastrukturbetreiber	PKP PLK S.A.
max v	100 km/h
Traktionsart	nicht elektrifiziert
Anzahl der Gleise	zweigleisig (Abschnitt Gorzów - Wawrow eingleisig)
Verkehrart	Personen- und Güterverkehr
Spurweite	1435 mm
Belastbarkeit	Achsfahrmasse 22,5 t
Bremsweg	1.000 m (Abschnitt Grenze D/PL - Kostrzyn: 700 m)
maßgebende Neigung	6,8 ‰
Mindestbogenhalbmesser	340 m
Zugfunk	analog
Signale	Licht- und Fornsignale
Stellwerkstechnik	mechanisch und elektromechanisch
Oberbau (Klammerwerte geben Altbestand an)	
Schienen:	S 49, lückenlos (in Bf teilweise geschraubte Schienenstöße)
Schwellen:	INBK-7/8 (Holz, BL 3, BS 65)
Kleinsisen:	Klemmbügel (Oberbau K)
Weichen	
(Zweiggleisradius):	Hauptgleise 500 m, Nebengleise: 190 m
Bahnübergänge (BÜ)	auf freier Strecke überwiegend ohne Schranken gesichert im Bf Sicherung mit Vollschranken (Neubau mit Lichtzeichen) wärter-/stellwerkbedient
Ingenieurbauwerke	Eisenbahn- und Straßenüberführungen, Fußgänger- und Kabelbrücken
Höchstgeschwindigkeiten	Lichterraum berücksichtigt Elektrifizierung der Strecke nicht 100 km/h Triebzüge 80 - 100 km/h lokbespannte Wagenzüge 70 km/h Güterzüge 30-60 km/h Brückenbauwerke zw. Küstrin-Kietz und Kostrzyn (weitere Geschwindigkeitseinschränkungen wegen Mängeln an Oberbau und Ingenieurbauwerken, schlechte Sichtverhältnisse, Unzulänglichkeiten bei Leit- und Sicherungstechnik)
Streckenauslastung	PV: SPVF 1 Zugpaar / Tag (Gorzów Wlkp. - Bydgoszcz Gl.) 1 Zugpaar / Tag (Kostrzyn - Poznań) SPNV 8 Zugpaare / Tag (Kostrzyn - Krzyż) 7 Zugpaare / Tag (Krzyż - Pila Gl.) GV: 6 - 10 Züge / Tag (Grenze D/PL - Gorzów Wlkp.) 8 Züge / Tag (Erdöl/ Erdgas) 2 Züge / Tag (Krzyż - Kostrzyn) 2 - 3 Bedarfs-Zugpaare / Tag

Eisenbahninfrastruktur der Strecke Berlin - Pila

Zustandsänderungen

An dem deutschen Streckenabschnitt werden hauptsächlich bestandserhaltende Maßnahmen durchgeführt. Außerdem sind Zustandsänderungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke vorgesehen. Der Bereich Berlin-Biesdorfer Kreuz bis Strausberg soll bis 2016 in ESTW-Technik mit einer 'Unterzentrale Lichtenberg' eingebaut werden. Bis Ende 2015 soll die Reaktivierung des Streckenabschnitts Wriezener Gbf - Berlin-Lichtenberg abgeschlossen sein und die Züge des SPNV bis zum Bahnhof Berlin-Ostkreuz verlängert werden. Dies führt zu einer verbesserten Anbindung an das Berliner Zentrum und den Flughafen BBI. Naheliegende Ziele sind weiterhin ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Strausberg - Rehfeldle zu einem Begegnungsabschnitt sowie die Entflechtung von S- und Fernbahn im Bahnhof Strausberg. Um Visionen handelt es sich bei Ideen wie dem zweigleisigen Ausbau, der Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h und der Elektrifizierung des deutschen Streckenabschnitts. Weiterhin werden die Einrichtung eines weiteren Regionalbahnhofs in Berlin-Mahlsdorf oder Hoppegarten sowie eine Direktanbindung an den Flughafen BBI erwogen.

Güterverkehr

Güterverkehr auf der Strecke 6078

Im Regelverkehr verkehren hauptsächlich zwei Zugpaare in der Woche von Küstrin-Kietz-Grenze nach Berlin-Nordost bzw. Rbf Seddin, drei Zugpaare pro Tag von Berlin-Nordost nach Luckenwalde Gbf zum Rüdersdorfer Zementwerk und außerdem sind fünf bis sechs Sondertrassen pro Arbeitstag bestellt. In Berlin-Nordost befindet sich ein Zugbildungsbahnhof mit einem Ablaufberg und Rangiertechnik. Hier finden Zugumschläge statt und es werden Abstell- und Zugbildungsarbeiten getätigt. Entlang der Strecke befinden sich im Berliner Stadtgebiet zwischen Berlin-Ostkreuz und Stadtgrenze keine industriellen Anschlüsse.

Verkehrsangebot

Im Fahrplan 2011/2012 gibt es keine umsteigefreien Direktverbindungen zwischen Berlin - Brandenburg und Westpolen auf dieser Relation. Auf dem Streckenabschnitt Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn verkehren stündlich die Züge der NEB Betriebsgesellschaft mbH. Die Fahrzeit beträgt dabei zwischen 1:08 Std. und 1:18 Std., da die Hälfte der 13 Verkehrshalte nur jede zweite Stunde angefahren wird. Die Strecke Kostrzyn - Gorzów Wlkp. - Krzyż - Pila ist durch unregelmäßig verkehrende Züge des SPNV geprägt. Es gibt keinen durchgehenden SPNV zwischen den Wojewodschaften Lubuskie und Wielkopolskie. Auf dem Abschnitt Kostrzyn - Krzyż verkehren tägl. 8 Zugpaare (Fahrzeit ca. 1:36 Std.), auf dem Abschnitt Krzyż - Pila 7 Zugpaare (Fahrzeit ca. 0:52 Std.). Die Wartezeit am Umsteigebahnhof Krzyż beträgt bei 4 von 8 Anschlüssen mehr als 2 Stunden. Ergänzt wird das Angebot des SPNV durch ein Fernzugpaar pro Tag auf den Strecken Gorzów - Krzyż - Pila und Kostrzyn - Gorzów - Krzyż. Der Anschlussbahnhof zwischen dem deutschen und polnischen Verkehrsangebot ist der Bf Kostrzyn. Dort beträgt die Wartezeit durchschnittlich 30 Minuten und maximal 1 Stunde.

Fahrzeugkonfiguration

Der SPNV auf dem Streckenabschnitt Berlin-Lichtenberg - Kostrzyn wird, bis zur nächsten Betriebsausschreibung zum Fahrplanwechsel 2014, durch die NEB Betriebsgesellschaft mbH übernommen. Es kommen moderne dreigliedrige Niederflurtriebwagen vom Typ TALENT (Bombardier) zum Einsatz. Diese sind doppel- und mehrachsentraktionsfähig. Die Zugbildung erfolgt derzeit in Küstrin-Kietz auf dem NEB-eigenen Eisenbahninfrastrukturanschluss, der über 2 Abstellgleise und eine Tankanlage verfügt. Im Bahnhof Müncheberg ist ein 169 m langes Stumpfgleis zur Stärkung bzw. Schwächung der Züge vorhanden. Eingeschränkt werden die Wagenzuglängen durch die nutzbaren Bahnsteiglängen, wobei die Bahnsteige in Gorgast und Küstrin-Kietz mit 93 m maßgebend sind. Die Bahnsteighöhen (über SO) sind zumeist < 30 cm. Ausschließlich die Bahnsteige in Berlin-Lichtenberg, Müncheberg und Seelow-Gusow weisen die europäische Regelhöhe von 55 cm auf. Der SPNV auf dem polnischen Streckenabschnitt wird durch das Eisenbahnunternehmen Przewozy Regionalne (PR) bedient. Seit 2004 verkehren auf der Strecke 203 größtenteils zweitellige Schienenbusse (Niederflurtriebwagen) der Serien SA 105, SA 108 und SA 133 der Firma PESA Bydgoszcz SA.

Die Polnische Staatsbahn PKP PLK S.A. setzt ihre Prioritäten bei der Sanierung und Erhöhung der Infrastruktur der Strecke 203 auf den Erhalt der Zweigleisigkeit der gesamten Strecke sowie in den Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h. Die Maßnahmen zur Instandsetzung und Modernisierung des Streckenabschnitts Kostrzyn - Gorzów Wlkp., soll in den kommenden Jahren auf den Abschnitt Gorzów Wlkp. - Krzyż ausgedehnt werden. Weiterhin hat die Herstellung der uneingeschränkten Nutzungsfähigkeit des Viadukt in Gorzów und der Fußgängerbrücke in Krzyż oberste Priorität. Bis 2017 wird die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Gorzów Wlkp. - Pila angestrebt. Sowohl für den polnischen als auch für den deutschen Streckenabschnitt sind Grundmeyerungen der Bahnsteige geplant. Es sind Anpassungen an europäische Regelwerte vorgesehen, wobei eine barrierefreie Gestaltung mit einheitlichen Bahnsteighöhen von 55 cm und einer Länge von 200 m bei den polnischen Bahnsteigen und von 140 m bei deutschen Bahnsteigen angestrebt werden.

Ferner ist die Strecke sowohl an den nördlichen Berliner Innen- als auch Außenring angeschlossen, sodass die Ostbahnstrecke in und aus allen Richtungen sowie zu allen verfügbaren Quell- und Zielpunkten der landesweiten Eisenbahninfrastruktur erreichbar ist. Über Berlin-Lichtenberg erfolgt der Anschluss auf den Innenring Berlins und auf den Berliner Außenring gelangen die Züge über Berlin-Biesdorfer Kreuz. Bedeutsamer Anschluss im Landkreis Märkisch-Oderland ist das Zementwerk Rüdersdorf bei Frederdorf. Weitere Anschlüsse befinden sich in Hoppegarten, Müncheberg und Gorgast, welche jedoch kein erhebliches Verkehrsaufkommen haben.

Tarife und Fahrgastinformation

Der Streckenabschnitt Kostrzyn - Gorzów Wlkp. ist seit 2008 durch einen Additionstarif vollständig in den VBB-Tarif integriert (inkl. Stadtverkehr in Berlin und Gorzów). Fahrkarten können sowohl in den Zügen der NEB, als auch bei der polnischen Eisenbahn PR erworben werden. Informationen zu Tarifen und Verbindungen gibt das Online-Portal des VBB. Dieses ist ganzheitlich angelegt und enthält Informationen zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Verbundgebiet. Elektronische Auskunftssysteme gibt es in Polen derzeit nur für die Bahn (PKP Intercity und PR) und für größere Städte. Weitere Informationen werden über Printmedien vermittelt. Wichtig wäre die Realisierung von grenzüberschreitenden Informationssystemen.

Weiterhin werden durch beide Länder gemeinschaftlich betriebliche Ziele verfolgt. So prüft die Brandenburgische Landesregierung derzeit einen Vorschlag des Warschauer Verkehrsministeriums bis Mitte 2012 einen schnellen Regionalexpress von Pila nach Berlin einzurichten. Bis 2014 soll eine durchgehende SPNV-Verbindung zwischen Berlin und Gorzów (evtl. Pila) mit Zügeinheiten, die alle Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke im Stundentakt bedienen, eingerichtet werden. Ein weiteres Ziel ist es, wieder internationalen Fernverkehr anzubieten. Beispielsweise gibt es Bestrebungen, die Fernzugverbindung von Berlin nach Warszawa, die mit dem Fahrplanwechsel 2009/2010 vom Eisenbahnkorridor Berlin - Kostrzyn - Gorzów Wlkp. auf den Korridor Berlin - Frankfurt (Oder) - Poznań verlegt wurde, wieder über die Ostbahn zu führen. Für den deutschen Streckenabschnitt gibt es zur besseren Anbindung am Abend und in der Nacht zwischen dem Berliner Umland und der Metropole derzeit Ideen für die Einführung eines sogenannten „Kulturzugs“.

Güterverkehr auf der Strecke 203

Kürzlich erschlossene Erdöl- und Erdgasvorkommen in der Wojewodschaft Lubuskie haben zur Entstehung von petrochemischen Betrieben geführt und somit werden neben den täglich sechs bis zehn Güterzügen aus dem deutschen Teil der Strecke über Kostrzyn nach Gorzów Wlkp. weitere acht Transportzüge mit Erdöl und Erdgas generiert. Außerdem verkehren zwischen Krzyż und Kostrzyn täglich zwei Züge sowie zwei bis drei Bedarfs-Zugpaare.

Infrastruktur der Verkehrsstationen

Die Bahnsteige (Bst.) der Strecke 6078 sind als Haus- oder AußenBst. angelegt und befinden sich im guten baulichen Zustand. Die Stationen der Strecke 203 verfügen zumeist über einen Haus- und einen Zwischenbahnsteig, der über schienenegleiche Übergänge zu erreichen ist. Die Bahnsteige sind beleuchtet, ihre Ausstattung ist standardisiert (vgl. Tabelle). Die Barrierefreiheit ist selten gewährleistet. Die Aufenthaltsqualität der Stationen ist vielerorts gering, da die EG insbesondere auf dem deutschen Streckenabschnitt leerstehen. Abgesehen von städtischen Bf sind keine Serviceeinrichtungen angesiedelt. Nachfolgende Tabelle fasst den Infrastrukturstand für 8 wichtige Stationen der betrachteten Eisenbahnstrecke zusammen.

Personenverkehr

Bahnhof	B-Lichtenberg	Strausberg	Müncheberg	Seelow-Gusow	Kostrzyn	Gorzów Wlkp.	Krzyż Wlkp.	Pila Gl.
Bahnhofstyp	Durchgangsbf.	Durchgangsbf.	Durchgangsbf.	Durchgangsbf.	Turnbf.	Kreuzungsbf.	Kreuzungsbf.	Kreuzungsbf.
Bahnsteige	3 Inselbst.	Hausbst.	Inselbst. (1 Fk)	2 Hausbst. (Tandem-Bst.)	Strecke 203: Haus- & Inselbst.	Strecke 203: Haus- & Inselbst.	Strecke 203: Haus- & Inselbst.	Strecke 203: Haus- & Inselbst.
Bahnsteighöhe	alle: 55 cm ü SO	30 cm ü SO	55 cm ü SO	55 cm ü SO	ca. 55 cm ü SO	ca. 55 cm ü SO	ca. 36 cm ü SO	ca. 38 cm ü SO
Bahnsteiglänge	260 m - 424 m	250 m	140 m	100 m	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt
Bahnsteigzugang	Tunnel vom EG, barrierefrei über Rampen/ Aufzüge	niveaugleich, seitlich am EG vorbei			durch EG/ Tunnel vom EG, Treppen ohne Mobilitätshilfen	Tunnel vom EG, Treppen ohne Mobilitätshilfen	Brücke zu EG und Bst. (keine Aufzüge/ Rampen)	Tunnel (Treppen ohne Mobilitätshilfen), RÜ zw. Bst.
Fahrgastinformationssysteme	Wegweisersystem, Zugdienstanzeiger, Aushänge, dyn. Informationsstafel zu Zugfahrten	Wegweisersystem, stat. Richtungs- und Stadtbusse, -hinweise, Aushänge, tourist. Informationen	dyn. Schriftanzeiger, tourist. Informationen (einheitliche Info-Stellen der 1000-EWIV), sonstige Ausstattung: Info-Strasberg		statische Informationsstafel zu Zugabfahrten/-ankünften in der Wartehalle, sonst nur Bahnsteigbeschilderung	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt
Aufenthaltsqualität	Bst. z.T. überdacht, Sitzmöglichkeiten auf Bst. & in EG, WC, Imbiss, Shops	Bst. z.T. überdacht, Sitzmöglichkeiten auf Bst. & in EG, WC, Imbiss, DB Store	Bst. z.T. überdacht, Sitzmöglichkeiten auf Bst. & in EG, keine Serviceeinrichtg.	1 Wetterschutzhäuschen je Bst., Sitzmgl. auf Bst. & Vorplatz, keine Serviceeinrichtg.	Bst. z.T. überdacht, Sitzmöglichkeiten je Bst., Wartehalle, WC, Gastronomie, Shops			
Lage des EG	Seitenlage	Seitenlage	Seitenlage	Seitenlage	seitlich, im SO des Eisenbahnkreuzes	längst, nördlich der Strecke 203	inseilige, längs zur Strecke 203	inseilige, zw. nördl. & mittleren Bf-Teil
Baulicher Zustand des EG	sehr gut, sauber, videoüberwacht	sanfter, verschlossen, leer stehend	äußerlich gut, verschlossen	äußerlich gut, verschlossen	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt	zufriedenstellend, innen sauber
Verknüpfung ÖPNV	Bus	Busst., seitlich vom EG, ~200m	Anbindung an Regional- und Stadtbusse, ~100m vom Bst.	Vorplatz mit Busst., ~50m vom Bst., barrierefreie Zugewegung	unmittelbar vor EG, ~50m vom Bst.	nicht bekannt	Busst. ~200m westlich vom Bst., Busse ins Umland, Stationen unmittelbar vor EG, Verbindung ins Stadtzentrum	nicht bekannt
	Tram	nördl. des Bf, über Tunnel erreichbar, ausgeschildert	Strausberger Eisenbahn pendelt zw. Bf-Vorplatz & Stadtkern	-	-	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt
	Taxi	an Straße vor EG	auf Vorplatz	auf Vorplatz (Tadruf)	-	unmittelbar vor EG	~250m westl. vom Bf	nicht bekannt
Verknüpfung Individualverkehr	PKW	Kurzzeit- & Bf-Plätze unmittelbar vor EG, "PAR"-Anlage (500m)	186 Stellplätze auf Vorplatz, z.T. unmittelbar an Bst.	50-200m vom Bst., 100 Stellplätze (inkl. Kurzzeit, Bf)	50-150m vom Bst., 70 Stellplätze (inkl. Kurzzeit, Bf)	wenige Stellplätze seitlich des EG	gebührenpflichtige Parkbuchten an Bahnhofstr. (inkl. Bf)	wenige Stellplätze vor EG
	Fahrrad	auf Vorplatz, überdacht	186 Stellplätze auf Vorplatz, überdacht	48 Stellplätze auf Vorplatz, überdacht	20 Stellplätze auf Vorplatz, überdacht	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt
Touristische Ziele (Entfernung vom Bf.)	kleiner Ausgangspunkt für Berlin-Touren	"Clamp Up"-Gartenfeld (1 km); Altstadt, Straussee-Fähre, Heimatmuseum (8 km)	Stadtmuseum mit Tonwäckerhaus & Park, Tiergarten (3km); Kulturpark Buekow (8 km)	neugotisches Schloss mit Museum & Park (1,5 km); Gedenkstätte "Waldschloss" (3km); Seelow (5 km); Ostbruch	z.T. restaurierte Köhlerer Altstadt, Altstadtmuseum; Nationalpark "Warteminde"; Opern- Festival "Häselsteine Woodstock"	Altmarkt (St. Marien-Kathedrale, "Pawel" Brunnen, Festung; "Museum Lubuski"; Promenade am Ufer der Warta	zahlreiche gastronomische & kulturelle Einrichtungen; "Dornfelder" Nationalpark; Wasser- und Drahtseilbahn; Rad- & Kanuouten	Baumuseum, Steinlehn Staatz-Museum; 3 Kirchen aus dem 19./20. Jhd.; zahlreiche Wander-, Rad- & Kanuouten
Anmerkungen:	Inselbahnsteige verfügen üblicherweise über 2 Fahrkarten (Abweichungen sind vermerkt)							
Abkürzungen:	Fk...Fahrkarte, EG...Empfangsgebäude, ü SO...über Schlenoberkante, RÜ...höhengleiche Reisendenübergänge, SO...Südosten							