

**Frage 2. Welches Potential sehen Sie regional und überregional im Personen- und Güterverkehr für die Ostbahn?**

**SPD**

Bereits Ende des 19. Jahrhundert war die Ostbahn Teil der ersten „Rail Baltica“, auf der internationale Fernzüge aus Paris und Berlin bis nach Riga und St. Petersburg verkehrten. Die Ostbahn war für hohe Geschwindigkeiten trassiert. Nach 1989/90 ist die Ostbahn die erfolgreichste Bahnstrecke im grenzüberschreitenden, interregionalen Personenverkehr. Für die SPD ist die Ostbahn eine wichtige Regionalstrecke und Teil der europäischen Kernnetzkorridore. Eine Modernisierung der Strecke würde zu Verbesserungen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr führen und weitere Synergieeffekte auslösen.

**AFD**

Eine deutlich stärkere Erschließung des Fahrgastaufkommens für den ÖPNV/SPNV insbesondere in Märkisch-Oderland, Wiederbelebung einer Fernverkehrsverbindung nach Danzig und ganz Nordwestpolen. Entlastungstrasse für die überlasteten Gleise zwischen Berlin und der polnischen Grenze mit Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene (insbesondere B1 östlich von Berlin)

**CDU**

Die Zielvorstellung ist, die Strecke durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und für 160km/h auszubauen. Dafür muss schrittweise mit dem Ausbau begonnen werden. Bis zur Erreichung dieses Zielzustandes wird die RB26 einen Kompromisszustand darstellen, der mit der Bedienung der Zwischenhalte den Interessen aller Fahrgäste gerecht zu werden versucht. Es sind bereits einzelne verbesserte Verkehrsangebote entlang der Strecke ab dem Jahreswechsel 2024/25 geplant. Dazu gehört auch eine verbesserte Taktung. Der VBB bemüht sich sehr für die Strecke, um das Möglichste für die Fahrgäste herauszuholen.

**Bündnis 90/Grüne**

Nicht nur in Bezug auf die Bestellung von Personennahverkehr, sondern auch für Güterverkehr ist der baldige Ausbau der Ostbahn von transnationaler, wirtschaftlicher Bedeutung für die Region Märkisch-Oderland und darf nicht als rein regionale Strecke eingeordnet werden. Im November 2023 stellte der Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (VBB) die von ihm beauftragte Studie vor, die in einem Stufenkonzept die Ausbaumöglichkeit entsprechend den verkehrlichen Zielen ermittelt. Die Studie bestätigte die Wichtigkeit der Strecke als grenzüberschreitender Umleitungs- und Entlastungskorridor. Unbedingt erforderlich sei eine Elektrifizierung auf beiden Länderseiten, auch um die Streckenhöchstgeschwindigkeit anzuheben und Reisezeiten für den Personenverkehr zu verkürzen. Der Korridor Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż bietet sich laut Untersuchung aufgrund seiner Linienführung und Lage im Netz als Alternative für den Güterverkehr und als Umleitungsstrecke für den SPNV in Richtung Poznań und Warszawa an. Bündnis 90/Die Grünen setzt sich dafür ein, dass die Studienergebnisse und das 2-Phasen-Stufenkonzept im Rahmen des Streckenausbaus umgesetzt werden. Der Ausbau erfordert gemäß Standard des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN VStandard) einen prognostizierten Investitionsbedarf von insgesamt ca. 1,3 Mrd. Euro. Eine Aufnahme den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2040 ist für die langfristige Finanzierung entscheidend (s. ausführlich Frage 3). Zur Umsetzung von Schienenbauvorhaben in Brandenburg setzen wir uns zudem für einen Infrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz oder Österreichs ein, um die Finanzierung des Personen- und Güterverkehrs in Brandenburg langfristig abzusichern und (Förder-)Gelder unabhängig vom Haushaltsjahr projektbezogen zu verwalten.

**Die Linke**

Die Ostbahn hat das Potenzial, in Zukunft wieder die Funktion einer zweiten internationalen Eisenbahnmagistrale zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Osteuropa zu werden. Als solche wäre sie eine wichtige Ergänzung/Entlastung für die Bahnverbindung Berlin – Frankfurt/Oder. Sollen die Ziele der Landes- und Bundesregierung insbesondere hinsichtlich der massenhaften Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene erreicht werden, ist der Ausbau der Ostbahn dafür ein unentbehrlicher Infrastruktur-Baustein in Ostdeutschland. Zugleich wäre die Verbesserung der Eisenbahnanbindung an die Bundeshauptstadt sowie an die polnische Nachbarschaft für die Region ein bedeutender Entwicklungsanker.

**BVB/Freie Wähler**

Für das von BVB / FREIE WÄHLER erstellte SPNV/ÖPNV-Konzept, dem „Brandenburg-Takt 2040“, messen wir der RB26 einen hohen Stellenwert zu. Von 4 bis 24 Uhr in einem 30- Minuten-Takt sollte jeder hin- und zurückkommen, besonders natürlich die Pendler. Nur ein schneller und mit kurzen Umsteigezeiten angepasster SPNV und ÖPNV bietet sowohl Chancen für eine stabile Entwicklung der Region als auch die Erfüllung der Daseinsvorsorge besonders im ländlichen Raum.

Für den Güterverkehr ist es unerlässlich, die Strecke auf Zweigleisigkeit schneller auszubauen und die Elektrifizierung umzusetzen. Nur mit einer höheren Geschwindigkeit auf dem Gleis kann dem Bedarf im Personen- und Güterverkehr begegnet werden. Dies ist zwingend erforderlich mit Blick auf die Verkehrs- und Energiewende.

**FDP**

Regional bietet die Ostbahn enormes Potenzial zur Verbesserung des Nahverkehrs und zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung durch bessere Anbindung der Industriegebiete, insbesondere in Grünheide. Überregional wird die Ostbahn eine wichtige Rolle im internationalen Güterverkehr spielen, indem sie eine direkte und effiziente Verbindung zwischen Deutschland und Polen schafft. Dies wird nicht nur den Gütertransport erleichtern, sondern auch den internationalen Personenverkehr fördern und die Region zu einem attraktiven Standort für Unternehmen machen. Die Ostbahn ist mithin eine wichtige Säule des Verkehrsmix in und für Brandenburg.