



Anforderungsmerkmale Korridor Kremmener Bahn

Berlin Gesundbrunnen – Neuruppin – Wittenberge (Prignitz-Express)
S-Bahn Berlin-Schönholz – Velten

Stand 02.08.2021

Die Ziele und Maßnahmen des Projekts i2030 für die Kremmener Bahn (Direktfahrt des RE 6 (Prignitz-Express) von Hennigsdorf nach Gesundbrunnen mit Halt in Tegel, zwei Zugpaare pro Stunde bis Neuruppin, Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten, 10-min-Takt der S-Bahn von Schönholz bis Hennigsdorf) werden im Prinzip unterstützt. In manchen Details enthält das Zielkonzept 2025/2030/2035 des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) aber abweichende Angebotsplanungen und daraus abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen.

Erste Ausbaustufe

Als erste Ausbaustufe halten wir wegen des vorhandenen Verkehrsbedarfs die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn Hennigsdorf – Velten im 20-min-Takt für notwendig. Das setzt den Wieder-Umbau des Bahnhofs Hennigsdorf zu einem Durchgangsbahnhof der S-Bahn voraus. Damit die Systeme S-Bahn und Regionalbahn eine hohe Qualität in Fahrplan und Betriebsführung erreichen, ist ein eigenes Gleis für die S-Bahn zweckmäßiger als der angeordnete Mischbetrieb.

Wir unterstützen das i2030-Vorhaben, die RB 55 als zweites Zugpaar je Stunde bis Neuruppin West zu verlängern und dafür Begegnungsgleise in Kremmen und nördlich davon sowie in Wustrau-Radensleben aufzubauen.

Diese beiden Maßnahmenkomplexe eröffnen die Möglichkeit, die baulich unproblematische Nord-Ost-Kurve im Kreuz Hennigsdorf Nord wieder aufzubauen und den RE 6 vorübergehend über diese, den nordöstlichen Außenring und die Stettiner Bahn nach Gesundbrunnen zu führen. Auf diesem Weg könnte die Fahrzeit des Prignitz-Expresses etliche Jahre früher verkürzt werden als mit dem angestrebten Ausbau über Tegel. Fahrgäste könnten in Velten in die S-Bahn umsteigen. Die S-Bahn-Strecke könnte nördlich von Hennigsdorf Nord oberleitungslos (zunächst mit Diesel-, später mit Akkufahrzeugen) niveaugleich gekreuzt werden.

Eine weitere recht einfache Maßnahme sollte geprüft werden: die Reaktivierung Neuruppin West – Werder bei Neuruppin für den Personenverkehr und Verlängerung der RB 55 dorthin.

Zwischenetappe 2028

Der Verkehrsvertrag für den Prignitz-Express mit Dieselfahrzeugen läuft bis Dezember 2028. Dies ist der geeignete, nicht zu verpassende Zeitpunkt für die Umstellung auf elektrischen Betrieb, wobei nicht die gesamte Strecke mit Oberleitung ausgerüstet werden muss, sondern nur „elektrifizierte Inseln“. Zum Einsatz sollen Akku-Fahrzeuge kommen, die während der Fahrt unter Oberleitung aufgeladen werden.

Die Studie der Innoverse GmbH „Prignitz-Express – ab Dezember 2028 elektrisch!“ vom Dezember 2020 zeigt auf, wo sinnvollerweise Oberleitungsinseln zu errichten sind: 1 km in Wittenberge, 10 km in Liebenthal, 9 km in Neuruppin, nach beiden Seiten verlängert, 1 km in

Hennigsdorf. Wittenberge schließt an die elektrifizierte Strecke Berlin – Hamburg an, in Liebenthal befindet sich ein Umformerwerk. Neuruppin als Standort des Betriebswerks muss ohnehin elektrifiziert werden, die Stromzuführung ist einfach zu lösen. In Hennigsdorf (Richtung Spandau) oder an der Abzweigstelle Hennigsdorf Ost (Richtung östlicher Außenring) werden elektrifizierte Strecken erreicht.

Zweite Ausbaustufe

Die zweite Ausbaustufe des BSBB-Zielkonzepts sieht den 10-min-Takt auf der S 25 bis Hennigsdorf vor. Dafür ist das zweite S-Bahn-Gleis Schönholz – Tegel zu errichten. Außerdem sollen in Borsigwalde und Reinickendorf Ost neue Haltepunkte eingefügt und Alt-Reinickendorf nach Westen verlegt werden.

Dritte Ausbaustufe

In der dritten Ausbaustufe muss schließlich die direkte Linienführung des Regionalverkehrs im 30-min-Takt von Hennigsdorf über Tegel nach Gesundbrunnen erreicht werden. Dafür ist ein eigenes Regionalbahngleis Hennigsdorf – Schönholz und abschnittsweise ein zweites zum Begegnen während der Fahrt erforderlich, außerdem eine Regionalbahnstation in Tegel und die niveaufreie Kreuzung der Gorkistraße in Tegel.

Mischbetrieb mit der S-Bahn ist im Interesse der betrieblichen Unabhängigkeit beider Systeme nicht sinnvoll und weitgehend zu vermeiden. Er könnte jedoch auf einem kurzen Abschnitt erforderlich werden, weil S-Bahn und Regionalbahn die Seiten wechseln müssen; dies ließe sich in Tegel bei entsprechender Bahnhofsgestaltung ganz gut organisieren und mit bahnsteiggleichem Umsteigen zur S-Bahn verbinden. Die Regionalbahnstrecke Hennigsdorf – Schönholz sollte – mit Ausnahme des Mischbetriebsabschnitts in Tegel – weitgehend mit Oberleitung ausgerüstet werden; sie hätte an beiden Enden Anschluss an bestehende bzw. bis dann errichtete Oberleitungsstrecken.

Das BSBB-Zielkonzept sieht die Durchbindung der Regionalzüge der Kremmener Bahn durch den Nord-Süd-Tunnel zur Anhalter Bahn vor; das ist mit Akku-Zügen möglich.