

Anforderungsmerkmale Korridor Nordbahn Berlin-Gesundbrunnen – Löwenberg

Stand 02.08.2021

Das Projekt i2030 enthält nicht die gesamte Nordbahn, sondern nur Teile davon, nämlich den Umbau des Bahnhofs Birkenwerder zur Entflechtung der Stromsysteme und den Ausbau Gesundbrunnen – Wilhelmsruh zur Einbindung der Heidekrautbahn (sowie zur Anbindung der Kremmener Bahn und der Abstellanlage Schönholz). Beide Projektteile werden ausdrücklich unterstützt.

Das Zielkonzept 2025/2030/2035 des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) enthält Angebotsplanungen und daraus abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen für die gesamte Nordbahnstrecke. Die im Projekt **i2030** geplanten Maßnahmen können als **Erste Ausbaustufe** angesehen werden. Daran müssen sich weitere Ausbaustufen anschließen.

Bereits in der Ersten Ausbaustufe darf nicht versäumt werden, den Platz für eine durchgehend zweigleisige elektrifizierte Strecke und den Regionalbahnsteig Wollankstraße freizuhalten.

Zweite Ausbaustufe

Der notwendige ständige stabile 10-min-Takt der S-Bahn bis Oranienburg erfordert das zweite S-Bahn-Gleis Frohnau – Hohen Neuendorf und Lehnitz – Oranienburg.

Der Wiederaufbau der Streckenlücke Gesundbrunnen – Birkenwerder ist notwendig, um den Fernverkehr Berlin – Rostock zu beschleunigen, den 30-min-Takt des RE 5 (und 60-min-Takt einer RB-Linie nach Rheinsberg und Templin, die in Löwenberg geflügelt wird) zu ermöglichen, den nördlichen Außenring zur Aufnahme von Güterverkehr sowie die Stettiner Bahn und das Karower Kreuz zu entlasten.

Da für zwei Fernbahngleise stellenweise die S-Bahn-Gleise verschwenkt werden müssen, sollte zunächst durchgehend ein Fernbahngleis errichtet werden und das zweite von Gesundbrunnen bis zur Abzweigung der Heidekrautbahn in Wilhelmsruh sowie an anderen Stellen, wo es problemlos möglich ist. Die Strecke soll für 160 km/h ausgelegt, elektrifiziert und mit dichter Blockteilung versehen werden. Platz für den Regionalbahnsteig Wittenau ist freizuhalten.

Eine Beifahranlage in Löwenberg ermöglicht geflügelte Direktverbindungen von Rheinsberg und Templin nach Berlin mit rationeller Nutzung der Fahrplantrassen.

Dritte Ausbaustufe

In einer weiteren Ausbaustufe ist die vollständige elektrifizierte Zweigleisigkeit Gesundbrunnen – Birkenwerder notwendig. In Wittenau und Wollankstraße sind Regionalbahnsteige zu errichten, um diese zu Umsteigeknoten zur U-Bahn und zur Straßenbahn zu entwickeln.

Mit steigendem Verkehr auf der Nordbahn und der Heidekrautbahn wird die niveaufreie Einfädelung beider Strecken in Wilhelmsruh erforderlich werden.

Die Tangentialverbindungen (mit Regio-S-Bahn und Regionalbahn jeweils im 30-min-Takt) zum östlichen und westlichen Außenring sollen von Oranienburg bis Sachsenhausen verlängert werden, um auch das dortige Fahrgastpotenzial zu erschließen. Dort sind ein Mittelbahnsteig und zwei Wendegleise erforderlich.