

Anforderungsmerkmale Korridor Heidekrautbahn

Berlin-Gesundbrunnen – Wilhelmsruh / Karow – Basdorf – Liebenwalde / Groß Schönebeck

Neufassung, Stand 22.08.2021

Ersetzt den Stand 20.06.2020

Erste Ausbaustufe

Ende 2024 soll die Stammstrecke der Heidekrautbahn Basdorf – Wilhelmsruh wieder in Betrieb gehen. Dafür sind 13 km vorhandener Strecke grundhaft zu sanieren und 1 km wieder aufzubauen. Über den Takt und die Streckengeschwindigkeit gab es in der Vergangenheit unterschiedliche Informationen: 30-min-Takt und 80 km/h in der Broschüre der NEB von 2019, 60-min-Takt und 100 km/h in anderen Meldungen. Im Juli 2021 beantwortete die Senatsverkehrsverwaltung die Frage mit 60-min-Takt und 80 km/h und deutete eine spätere zweite Baustufe mit 30-min-Takt an.

Im Zielkonzept 2025/2030/2035 des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg wird die Wiederherrichtung der Stammstrecke als 1. Ausbaustufe betrachtet, allerdings mit 30-min-Takt. Damit wird eine vielfältige Erschließungswirkung für Anwohner, Arbeitende und Pendler im Einzugsgebiet der neuen und der bisherigen Stationen erreicht.

Da die aktuellen Planungen im einzelnen nicht bekannt sind, nennen wir hier die Mindestanforderungen für die 1. Ausbaustufe:

- Bahnsteige mit barrierefreien Zugängen in Schönwalde West, Mühlenbeck, Schildow Nord, Schildow, Blankenfelde, Wilhelmsruher Damm und Pankow Park
- Ausweichbahnhöfe oder zweigleisige Abschnitte, die den 30-min-Takt ohne betriebliche Wartezeiten ermöglichen
- Streckengeschwindigkeit 100 km/h; lediglich von Wilhelmsruh bis Wilhelmsruher Damm genügen wegen der kurzen Stationsabstände 80 km/h
- keine Langsamfahrstellen an Bahnübergängen und keine Notwendigkeit zum Geben von Pfeifsignalen
- Punktförmige Zugbeeinflussung
- ausreichender Lärmschutz, aber dem Wohn- und Landschaftsumfeld angepasst, also nicht mit den herkömmlichen Lärmschutzwänden.

Zukunftsgerechter Ausbau bedeutet, bereits in der 1. Ausbaustufe den späteren zweigleisigen elektrifizierten Ausbau für den 15-min-Takt planerisch zu berücksichtigen, den Platz dafür freizuhalten und demzufolge jetzt nichts zu bauen, was späteren Gleisen, Bahnsteigen, Bahnsteigzugängen, Bahnübergängen oder anderen Anlagen im Wege steht.

Wegen des provisorischen Endpunkts in Wilhelmsruh und eventuell anderer Abstriche an den Mindestanforderungen ist der Nutzen der 1. Ausbaustufe begrenzt. Das wichtige Zwischenziel Gesundbrunnen wird nicht erreicht. Umsteigen in Wilhelmsruh kann man nicht wie heute in Karow durch Wechsel auf die andere Bahnsteigseite, sondern nur mit einem 250 m langen Fußweg und Treppensteigen oder Sich-am-Aufzug-Anstellen und dem daraus resultierenden Zeitmehrbedarf und der Anschluss-Unsicherheit.

Deshalb ist es erforderlich, noch vor der Inbetriebnahme der Stammstrecke die Direktverbindung über Schönerlinde nach Gesundbrunnen im Stundentakt (also jeden zweiten Zug) auf

den ganzen Tag auszudehnen. Versäumt wurde, die noch laufende Sanierung des Karower Kreuzes zu nutzen, die seit Jahrzehnten fehlende Weichenverbindung vom S-Bahnsteiggleis in Karow zum Regionalbahngleis zu bauen, damit die Durchläufer auch in Karow halten können.

Zweite Ausbaustufe

Die beschleunigte Fertigstellung des Turmbahnhofs Karower Kreuz ist auch für diesen Ast der Heidekrautbahn wichtig, um Anschluss Richtung Hohenschönhausen und Oranienburg und weiterhin an die S-Bahn zu bieten. Gebraucht werden jetzt und in fernerer Zukunft beide Äste, weil ihre Zwischenhalte unterschiedliche Verkehrsbedarfe abdecken und sie Richtung Gesundbrunnen und Innenstadt häufigere Fahrmöglichkeiten schaffen.

Der Zwischenzustand in Wilhelmsruh mit dem zeitaufwändigen unbequemen Umsteigen muss so kurz wie möglich bleiben und die Nordbahn zwischen Wilhelmsruh und Schönholz befahrbar gemacht werden.

Die dann möglichen durchgehenden Züge über die Stammstrecke zunächst bis Gesundbrunnen führen zu erhöhter Fahrgastnachfrage, für die der Fahrplanentwurf des Deutschlandtaktes den 30-min-Takt vorsieht. Allerdings sollen danach die Linien Wensickendorf – Karower Kreuz und Klosterfelde – Wilhelmsruh in Basdorf eine Viertelstunde versetzt fahren, so dass Basdorf zwar 15-min-Takt nach Gesundbrunnen hat, aber von allen Stationen nördlich von Basdorf kein Anschluss zur jeweils anderen Linie besteht, sondern 15 min Wartezeit. In der weiteren Planung sollte geprüft werden, wie die Anschlüsse in Basdorf verbessert werden können.

Das BSBB-Zielkonzept sieht in Übereinstimmung mit dem Zielkonzept des Bündnisses Pro Straßenbahn vor, die Straßenbahn von Rosenthal über die Quickborner Straße durch das Märkische Viertel zum S- und U-Bahnhof Wittenau zu verlängern und an der Kreuzung mit der Heidekrautbahn an der Quickborner Straße eine niveaufreie Umsteigestation zu errichten.

Außerdem soll die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde reaktiviert und die Heidekrautbahn durch den Nord-Süd-Tunnel mit einem südlichen Linienast verknüpft werden. Der dann der Fahrgastnachfrage entsprechende 15-min-Takt soll sich bis Wandlitzsee oder Klosterfelde erstrecken.

Für einen guten Fahrplan und eine stabile Betriebsabwicklung ist der weitgehend zweigleisige Ausbau bis Basdorf als 2. Ausbaustufe notwendig. Um kurze Fahrzeiten zu ermöglichen, sollte die Streckengeschwindigkeit in der Regel 120 km/h betragen.

Übergangsweise mit Wasserstoff

Der von den Ländern und der NEB geplante Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen stellt einen Fortschritt bei der erforderlichen Ablösung der Dieseltraktion dar. Die mehrfache Energieumwandlung bis zum Erzeugen des Stroms in der Brennstoffzelle erbringt jedoch nur einen niedrigen Wirkungsgrad, verteuert diese Technologie und verschlingt erhebliche staatliche Zuschüsse. Deshalb kann Wasserstoff nur als zeitlich begrenzte Übergangslösung betrachtet werden. Nicht geklärt und langfristig fragwürdig ist, ob die Brennstoffzellenfahrzeuge den Nord-Süd-Tunnel befahren dürfen. Die Senatsverkehrsverwaltung antwortete auf diese Frage, dass „der Einsatz von Wasserstofffahrzeugen grundsätzlich möglich sein könnte“, aber „im Nord-Süd-Tunnel aus Kapazitätsgründen nicht sinnvoll“ sei. Offen ist auch, ob das Beschleunigungsvermögen dieser Fahrzeuge mit dem der Oberleitungsfahrzeuge mithalten kann. Die Strecke von Wilhelmsruh bis Gesundbrunnen oder gar bis in den Tunnel mit Wasserstoff unter Oberleitung zu befahren, ist unwirtschaftlich. Dies sind zusätzliche Gründe dafür, die Bedienung der Heidekrautbahn rechtzeitig auf

Oberleitungs- und Akkubetrieb umzustellen und nach Kapazitätserhöhung des Nord-Süd-Tunnels durch diesen zu verlängern.

Dritte Ausbaustufe mit Akku und Oberleitung

Die verkehrsplanerische und eisenbahntechnische Zukunft der Heidekrautbahn liegt in der Kombination aus teilweiser Vollelektrifizierung mit Oberleitung und teilweise Akkubetrieb. Die Verkehrsströme aus dem Einzugsgebiet der Heidekrautbahn enden nicht in Gesundbrunnen, sondern gehen weiter zum Hauptbahnhof und darüber hinaus und überlagern sich mit beginnenden Verkehrsströmen Richtung Süden. Dafür ist das Durchbindeprinzip ebenso sinnvoll wie für die Betriebsabwicklung.

Das BSBB-Zielkonzept sieht als 3. Baustufe die Elektrifizierung vor. Auf den Außenästen nach Groß Schönebeck und künftig nach Liebenwalde, für deren Verkehrsaufkommen der Stundentakt ausreicht, liefern die Akkus, die vorher bei der Fahrt unter Oberleitung aufgeladen wurden, den Fahrstrom. Die Oberleitung sollte sinnvollerweise von Wilhelmsruh und von Karow bis Basdorf reichen. Für Basdorf als Betriebsmittelpunkt sprechen die Aufladung der Akkus während der Nachtabstellung und die Notwendigkeit, in der Werkstatt Prüfungen und Reparaturen auch mit angelegtem Stromabnehmer durchführen zu können.

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Nordbahn sollte die Einfädelung der Heidekrautbahn in Wilhelmsruh niveaufrei umgebaut werden.

Die Heidekrautbahn als Regio-S-Bahn

Nach dem Zielkonzept des BSBB ist die Stammstrecke der Heidekrautbahn mit ihrer Fortsetzung durch den Nord-Süd-Tunnel und in einem südlichen Linienast eine der Berliner Regio-S-Bahnen. Deren Merkmal ist die Erschließung der Vorortbereiche in einem ganztägigen exakten verlässlichen 15- oder 30-min-Takt. Sie ist in der Produkthierarchie der Eisenbahn zwischen Regionalexpress und S-Bahn angesiedelt.