

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28170**

**vom 14.07.2021 über Heidekrautbahn-Stammstrecke –  
Wiederaufbau verbessern**

*Rot kursiv eingefügt ⇒ Kommentare des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB), 16.09.2021*

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist in die Beantwortung eingeflossen.

Frage 1:

Auf welcher Grundlage und anhand welcher Kriterien fiel die Entscheidung zum Wiederaufbau der Bahnstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf?

Antwort zu 1:

Grundlage zur Planung des Wiederaufbaus der Strecke waren die in den vergangenen Jahren erstellten Untersuchungen zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn. Beispielhaft sind die Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) aus dem Jahr 2009, die Untersuchungen zum ÖPNV-Konzept 2030 und die Zielstellungen in den Nahverkehrsplänen von Berlin und Brandenburg sowie im Stadtentwicklungsplan Verkehr [Vorgänger des aktuellen Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)] zu nennen. Auf Grundlage der vertieften Planungen wurde die Aktualisierung der NKU beauftragt, die die Grundlage für die Entscheidung der Förderung des Investitionsvorhabens darstellen wird.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, dass auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke fast alle Bahnhöfe mehrere Gleise hatten und somit Zugbegegnungen und einen dichten Fahrplan, einschließlich Verkehr von Güterzügen, erlaubten?

Was bewog die Länder Berlin und Brandenburg dazu – obwohl die Planfeststellung der Strecke und der Bahnhöfe nie aufgehoben wurde –, jetzt nur eine äußerste Sparvariante planen und umsetzen zu lassen, die lediglich einen 60-Minuten-Takt erlaubt?

Antwort zu 2:

Der frühere Zustand ist dem Senat bekannt. Allerdings lässt sich allein mit dem Wiederaufbau der ehemals vorhandenen Anlagen eine den aktuellen Anforderungen entsprechende Angebotsgestaltung nicht realisieren. Dies ist etwa sowohl bedingt durch eine notwendige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit als auch durch sicherungstechnische Erfordernisse, z. B. bei der Sicherung von vorhandenen Bahnübergängen.

*Kommentar BSBB: Mit den vorhandenen Anlagen wären mit relativ geringen Anpassungen des Spurplans und der geplanten Sicherungstechnik dichter Takt und höhere Geschwindigkeit möglich.*

In Voruntersuchungen wurde zunächst festgestellt, dass ein Ein-Stunden-Takt verkehrlich grundsätzlich ausreichend ist.

*Wie wurde das untersucht? Das Ergebnis erscheint nicht plausibel. Allein das Tangieren des Märkischen Viertels würde einen dichteren Takt rechtfertigen.*

Im Rahmen der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU), die im Rahmen des Projektes i2030 in Zusammenarbeit mit DB Netz als Grundlage der Infrastrukturplanungen durchgeführt wurden, wurde dann abweichend von einem geplanten Zielzustand mit Durchbindung im Halbstundentakt bis zum Bahnhof Berlin Gesundbrunnen ausgegangen.

*Ein Zielzustand mit nur einem Halbstundentakt auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke ist für eine konsequente Verkehrswende völlig unzureichend. Das BSBB sieht in seinem Konzept »2035« auf dem Streckenast von Basdorf über Wilhelmsruh nach Gesundbrunnen 4 Züge pro Stunde und Richtung vor, um auf diesem Korridor 50 % der Pendlerströme über die Schiene abzuwickeln.*

Für die erste Baustufe bis zum Bahnhof Wilhelmsruh sind bei einem vorgesehenen Stundentakt insofern noch nicht alle Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Diese werden in der zweiten Baustufe dann errichtet. Engpässe in der Infrastruktur im Bereich Gesundbrunnen erlauben über den Zielzustand keine weitere Verdichtung des Taktes.

*Dann müssen eben in Gesundbrunnen Anpassungen, insbes. zusätzliche Blockabschnitte, besonders in den Einfahr-, Bahnsteig- und Ausfahrbereichen, gleichzeitige Ein- und Ausfahrten an benachbarten Bahnsteiggleisen, Nachrücksignale und Teilfahrstraßenauflösungen, bald später auch Umstellung auf ETCS, vorgenommen werden.*

Aber über die Route über Karow werden zwei weitere Fahrten der NEB nach Gesundbrunnen geführt, sodass im Zielzustand vier Fahrten pro Stunde durch die NEB nach Basdorf angeboten werden.

Frage 3:

Warum wird das bereits bestehende Angebot der sogenannten Verstärkerfahrten der RB 27 ohne Halt in Karow nicht auch weiter ausgebaut, um die Strecke für Pendler\*innen aus dem Umland attraktiver zu machen?

Antwort zu 3:

Die RB 27 verkehrt schon heute im Halbstundentakt von und nach Berlin-Karow. Die Verstärkerfahrten ergänzen das Angebot für die Pendlerinnen/Pendler zu den nachfragestarken Zeiten zu drei Fahrten in der Stunde und bieten damit zusätzliche Kapazitäten von und nach Berlin-Gesundbrunnen, jedoch infrastrukturbedingt ohne Halt in Berlin-Karow, an. Zu den nachfrageschwächeren Zeiten wird die Beibehaltung der Bedienung von Berlin-Karow als

vorteilhaft angesehen, da dort auch Umsteigebeziehungen von und nach Berlin-Blankenburg, Pankow, Buch und Bernau (bei Berlin) angeboten werden können. Eine weitere Verdichtung des Angebotes wird aufgrund äußerer Fixpunkte, wie den eng verzahnten Fahrplanknoten mit anderen Linien und der vorhandenen Infrastruktur derzeit nicht umgesetzt.

*Dann müssen eben bei den "äußeren Fixpunkten" die notwendigen Anpassungen vorgenommen werden.*

Im Rahmen des perspektivischen Ausbaus des Karower Kreuzes wird die Situation hinsichtlich Halten und Linienführung der Züge aus und nach Gesundbrunnen in diesem Bereich neu untersucht und bewertet werden.

*Warum erst perspektivisch untersuchen und bewerten und nicht jetzt schon?*

Frage 4:

Was bewog die Entscheider dazu, bei dieser relativ gerade trassierten Strecke lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h planen zu lassen, obwohl die künftigen Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichen?

Antwort zu 4:

Aufgrund der kurzen Halteabstände würde eine höhere Geschwindigkeit kaum messbare Fahrzeitgewinne bewirken. Demgegenüber stünden deutlich höhere Kosten für die mit der Höchstgeschwindigkeit steigenden Anforderungen an den Infrastrukturausbau, die hierdurch nicht begründbar gewesen wären.

*Die Halteabstände entsprechen denen im Berliner S-Bahn-Netz – dort wurde aber eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h als zielführend ermittelt. Die Mehrkosten für 100 km/h (veränderte Einschaltpunkte, "schnellere" Weichen) halten wir für relativ gering.*

Frage 5:

Welche Längen und Höhen sollen die künftigen Bahnsteige erhalten? Wie wird der behindertengerechte Zugang zu den Bahnsteigen und der stufenfreie Eintritt in die Züge erreicht? Werden an allen Stationen genügend überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Die Bahnsteige sollen eine Länge von 140 m *Bisher waren 150 m genannt* und eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante erhalten. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über Rampen. Die aktuell eingesetzten Fahrzeuge sind bereits für den Halt an den 0,76 m hohen Bahnsteigen der NEB ausgerichtet.

Im Rahmen der Umfeldgestaltung der Bahnhöfe werden die erforderlichen Abstellanlagen mit betrachtet und entsprechend hergestellt.

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass auch bei weiter steigenden Fahrgastzahlen und einer hohen Auslastung der Strecken ein reibungsloses Ein- und Aussteigen (auch mit Fahrrädern) unter Einhaltung der Taktzeiten möglich ist?

Antwort zu 6:

Im Rahmen der Fahrplanerstellung und der EBWU wurden längere Haltezeiten gegenüber den heute üblichen Zeiten angesetzt, d. h. es wurde bereits „zur sicheren Seite hin“ geplant.

Frage 7:

Welche Kapazitäten zur Fahrradmitnahme sind auf der neuen und bestehenden Strecke der Heidekrautbahn geplant? Sind diese aus Sicht des Senats auch für eine weiter steigende Nachfrage ausreichend?

Antwort zu 7:

Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme wurden bereits mit Wirkung ab der Ausflugsaison 2021 auf der Bestandsstrecke durch den teilweisen Einsatz von längeren Zügen am Wochenende erhöht. Im Rahmen des Vergabeverfahrens Heidekrautbahn für die Verkehre ab Dezember 2024 wird eine weitere Ausweitung der Fahrradmitnahmekapazitäten angestrebt. Die konkrete Zahl der Stellplätze ist noch in Abstimmung.

Frage 8:

Welche Leit- und Sicherungstechnik wird auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke zum Einsatz kommen, und welche Zugfolgezeiten wird sie ermöglichen?

Frage 9:

Welche Baumaßnahmen wären notwendig, damit auf der Strecke im Hinblick auf die dringend notwendige Verkehrswende und das erklärte Ziel der Verdopplung des Schienenverkehrs ein 30-Minuten-Takt mit Option auf 15-Minuten-Takt ermöglicht wird? Was würden diese Maßnahmen grob geschätzt kosten?

Antwort zu 8 und 9:

Die Strecke wird entsprechend der bestehenden Infrastruktur mit Signalen und Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgestattet. **Als "Start-"Ausrüstung akzeptabel. Aufrüstbarkeit auf ETCS muss vorbereitet sein.** Die Zugfolge ergibt sich auf der eingleisigen Strecke im Wesentlichen aus den Abständen der Begegnungsstellen, also zweigleisigen Stellen, an denen Züge aneinander vorbeifahren können und die in der Regel in den Bahnhöfen verortet sind (Kreuzungsbahnhöfe). **Dies ist bekannt.** Diese sind so angeordnet, dass im Zielzustand ein 30-Minuten-Takt **Nicht ausreichend!! Mindestens 15-Min-Takt ist verkehrlich erforderlich, d.h. Gleispläne und Sicherungstechnik müssen für zusätzliche (z.B. Betriebs-)Fahrten und Verspätungsausgleich auf 7,5 min ausgelegt sein!** erreicht und zusätzlich ein ergänzender Güterzug verkehren kann. Dieser 30-Minuten-Takt wurde aufgrund der Fahrgastprognosen und der Infrastrukturengpässe **Müssen behoben werden!** im Knoten Gesundbrunnen in der EBWU (siehe Antwort zu der Frage 2) als Zielzustand nach Gesundbrunnen angenommen. Die Infrastrukturplanung, etwa die Herstellung potenzieller Kreuzungsbahnhöfe in den Bereichen Rosenthal, Schildow oder Mühlenbeck geht daher von dieser Annahme aus. Ein 15-Minuten-Takt wurde daher nicht weiter untersucht. **In Zeiten absolut notwendiger Verkehrswende ein dringend zu behebendes Versäumnis!** Hierfür erforderliche Ausbauten können weder benannt noch finanziell abgeschätzt werden.

Frage 10:

Warum werden diese notwendigen Maßnahmen für dichteren Taktverkehr jetzt nicht umgesetzt, da doch ein späterer Umbau erhebliche verlorene Kosten nach sich ziehen würde? Wird wenigstens jetzt sichergestellt, dass ein späteres Nachrüsten der Strecke für dichteren Takt und Einsatz elektrischer Fahrzeuge (abschnittsweise oder komplett mit Oberleitung) kostengünstig möglich ist?

Antwort zu 10:

Wie zu der Frage 9 ausgeführt, ist von einem Zielzustand im 30-Minuten-Takt **Kritik daran siehe vorstehend** nach Berlin Gesundbrunnen auszugehen. Infrastrukturmaßnahmen für einen dichteren Zugtakt sind nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

folglich nicht zu rechtfertigen. *Wegen falscher Annahme falsche Schlussfolgerung.* Als Ersatz für die heutigen Dieselfahrzeuge wird aktuell der Einsatz von Wasserstofffahrzeugen vorbereitet.

*Frage zur Oberleitung wurde nicht beantwortet.*

Frage 11:

Wird beim Bau des neuen Bahnsteigs der Heidekrautbahn in Wilhelmsruh genügend Platz für den späteren zweigleisigen elektrifizierten Wiederaufbau der Nordbahn Wilhelmsruh – Hohen Neuendorf gelassen?

Antwort zu 11:

Der Bahnsteig in Berlin-Wilhelmsruh wird entsprechend der bereits vorliegenden Planfeststellung realisiert. Diese hat die Fläche der Nordbahn in Richtung Hohen Neuendorf berücksichtigt. *Wenigstens das ist also "amtlich".* Die konkreten Anforderungen für den Wiederaufbau der Nordbahn sind auf Grundlage der dann geltenden Rechtsgrundlagen zu prüfen. *Warum nochmals prüfen? Und was wäre bei negativem Prüfergebnis?*

Frage 12:

Welchen Stand haben die Planungen für den Wiederaufbau der Strecke Berlin-Gesundbrunnen – Wilhelmsruh, welche Planungsschritte sollen wann bis zur Wiederinbetriebnahme erfolgen? Wird diese Strecke gleich zweigleisig und mit Oberleitung versehen wieder aufgebaut? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Für den Abschnitt der Nordbahn bis Berlin-Wilhelmsruh ist die Grundlagenermittlung abgeschlossen. Die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung ist in Abstimmung. *Warum dauert das so lange? Dieser i2030-Korridor ist seit 2017 in Planung!* Unter Ansatz üblicher Planungszeiträume ergeben sich folgende, unverbindliche Zielstellungen für die nachstehenden Planungsschritte: Beginn der Planungsphase ab 2021, Beginn der Genehmigungsphase ab 2024, Beginn der Ausführung ab 2027, Inbetriebnahme ab 2030. *Bisher war davon die Rede, dass die Heidekrautbahn (Stammstrecke) ab 2028 bis Gesundbrunnen verkehren wird.*

Entsprechend der Ergebnisse der EBWU soll der Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Schönholz zweigleisig *Gut!* und der Abschnitt Schönholz – Wilhelmsruh je nach Fahrplanvariante ein- oder zweigleisig *Was denn nun?* ausgebaut werden. Die Errichtung einer Oberleitung ist von Berlin-Gesundbrunnen bis Schönholz im Zusammenhang mit der Errichtung einer Abstellanlage für den Fernverkehr geplant. Im weiteren Verlauf bis Wilhelmsruh soll eine Oberleitung planerisch berücksichtigt werden *Gut!*, so dass eine Nachrüstung bei entsprechendem Bedarf *Der elektrifizierte Berliner Abschnitt der Nordbahn ist im Rahmen einer echten Verkehrswende zwingend erforderlich!* möglich wäre. Durch den angedachten Einsatz von Wasserstofffahrzeugen besteht hierfür aktuell kein Bedarf.

Frage 13:

Ist es zulässig, dass die für den Einsatz auf der Heidekrautbahn zunächst vorgesehenen Fahrzeuge, die mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betrieben werden, den Berliner Nord-Süd-Tunnel befahren?

Antwort zu 13:

Gemäß einer Studie im Raum Leipzig zum Einsatz von Wasserstoffzügen im City-Tunnel Leipzig könnte *Ein dringend zu behebendes Versäumnis, dass die Beteiligten Fahrzeuge bestellen, deren freizügiger Einsatz nicht gesichert ist.* ein Einsatz von Wasserstoffzügen in

Tunneln grundsätzlich möglich sein. Aufgrund der hohen Belastung des Berliner Nord-Süd-Tunnels – insbesondere nach Inbetriebnahme der Dresdener Bahn und des weiteren Ausbaus des Fernverkehrs gemäß Deutschlandtakt – ist ein planmäßiger Einsatz dieser Triebwagen im Nord-Süd-Tunnel aus Kapazitätsgründen allerdings nicht sinnvoll und daher auch nicht vorgesehen. *Doch, gemäß BSBB-Konzept ist er sinnvoll und – nach Verwirklichung von Linienführungen überwiegend nach dem "Strangkonzep<sup>1</sup>" – auch möglich.*

Frage 14:

Wie verläuft derzeit die Abstimmung zwischen der Niederbarnimer Eisenbahn und der Berliner S-Bahn? Wie plant der Senat, die Taktungen der Heidekrautbahn der (NEB) und der nördlichen S-Bahnlinie in Zukunft besser miteinander zu verschränken und die Kommunikation zwischen beiden Verkehrsunternehmen zu sichern, so dass beispielsweise bei geringfügigen Verspätungen ein zeitnahes Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln dennoch gewährleistet ist?

Antwort zu 14:

Die Koordinierung der Fahrpläne der jeweiligen Verkehrsunternehmen erfolgt im Rahmen der Bestellung der Jahresfahrpläne durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Dabei müssen auch die jeweiligen Anforderungen des Zugbetriebes mit beachtet werden, die keine beliebigen Zeitlagen ermöglichen. Schon heute werden möglichst gute Anschlüsse in Berlin-Karow angeboten. Künftig soll auch in Berlin-Wilhelmsruh eine Verknüpfung mit der S-Bahn erfolgen.

Operative Abstimmungen im täglichen Verkehr erfolgen direkt zwischen den Leitstellen der NEB und der S-Bahn Berlin. Dabei sind auch die möglichen Folgewirkungen auf die jeweiligen Netze zu berücksichtigen, da die Zugfahrten sowohl auf dem eingleisigen Netz der NEB als auch im eng verflochtenen Netz der Berliner S-Bahn erhebliche Auswirkungen auf andere Zugfahrten haben können.

Frage 15:

Wie stellt der Senat sicher, dass die NEB in Zukunft auch die Stammstrecke der Heidekrautbahn zuverlässig in der geplanten Taktung bedienen kann und Zugausfälle, etwa durch Personal- oder Fahrzeugmangel, vermieden werden?

Antwort zu 15:

Die Verkehrsverträge sehen Regelungen zur Minderung von Zahlungen bei Zugausfällen oder Verspätungen vor, so dass für die jeweils beauftragten Verkehrsunternehmen Anreize zur Sicherstellung eines zuverlässigen und pünktlichen Verkehrs bestehen.

Berlin, den 29.07.2021

In Vertretung  
Stefan Tidow

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

---

<sup>1</sup> Beim – vom BSBB entwickelten und vom Senat prinzipiell anerkannten – "Strangkonzep<sup>t</sup>" mit seiner kapazitäts- und qualitätsfördernden Wirkung sollen die Nahverkehrslinien in drei Hauptsträngen gebündelt werden, die sich aus den vorhandenen Fahrmöglichkeiten in der Berliner Nord-Süd-Achse und im Knoten Spandau ergeben, und zwischen denen sie möglichst wenig wechseln, um sich nicht gegenseitig zu stören.