

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz – IV E 1 –
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Landesamt für Bauen und Verkehr
Dezernat 21, Anhörung/Planfeststellung Straßen und Eisenbahnen
(Geschäftszeichen 2110-31202/6501/004)
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben „Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn Berlin Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde, Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969“ im Bezirk Pankow von Berlin sowie Abschnitt Land Brandenburg, Bahn-km 5,969 bis Bahn-km 13,965 in der Gemeinde Mühlenbecker Land im Landkreis Oberhavel des Landes Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir zu den **Berliner und Brandenburger Planfeststellungsabschnitten** – wegen der Zusammenhänge gemeinsam – folgende Einwendungen:

1.0 Gesamte Strecke

Die gesamte Planung (z.B. Gleiskonfiguration, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik) ist auf **Zukunftssicherheit** auszulegen. Dies bedeutet Ermöglichung von dichtem Taktverkehr einschl. Sonderzug-, Dienst- und Güterverkehrsfahrten durch genügende **zweigleisige** Abschnitte und Ausweichmöglichkeiten, auch für verspätete Zugfahrten.

Zudem entsteht der volle Verkehrserfolg bei der Heidekrautbahn erst mit der Verlängerung der Zugfahrten über Berlin-Wilhelmsruh hinaus nach **Berlin-Gesundbrunnen** und weiter auf den Berliner Innenring und/oder in den Nord-Süd-Tunnel. Hierzu ist bereits jetzt die Planung aufzuzeigen, sowie darzulegen, wie die möglichst schnelle Realisierung dieser Verlängerung umgesetzt wird.

Für den **Güterverkehr** sind bereits jetzt mögliche Umschlagpunkte zu identifizieren, mindestens planerisch vorzubereiten, und hinreichend lange Betriebs-, Ausweich- und Abstellgleise vorzusehen. Die Zeiten, dass betriebserleichternde Ausweichgleise eingespart oder sogar rückgebaut werden, sollten vorbei sein.

Sollte jetzt der optimale Zustand noch nicht herstellbar sein, ist er aber planerisch und gfs. mittels Grunderwerb sowie **Vorleistungen**, die sicherstellen, dass bei späterer Erstellung verlorene Kosten vermieden werden, zu berücksichtigen.

Die Planung für $v_{\max} = 80 \text{ km/h}$ ist nicht zeitgemäß. Im Sinn der Verkehrswende sollten **120 km/h** angesetzt werden. Zum Vergleich: Auf Landstraßen darf die automobiler Konkurrenz 100 km/h fahren. Moderne Regionalfahrzeuge sind mindestens für 120 km/h ausgelegt, zum Großteil sogar für 160 km/h. Bei der Berliner Gleichstrom-S-Bahn, die überwiegend kürzere Bahnhofsabstände hat als die Heidekrautbahn, werden 100 km/h angesetzt. Wegen der relativ kurzen Stationsabstände auf der Stammstrecke der Heidekrautbahn

Berlin-Wilhelmsruh – Awanst Schönwalde sind 120 km/h vertretbar. Auch bei den übrigen Streckenästen der Heidekrautbahn sind Geschwindigkeitserhöhungen notwendig.

Zum Betrieb auf der Heidekrautbahn wird vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) die Zuggattung "**Regio-S-Bahn**" vorgeschlagen, ein Produkt, das zwischen Regional-Express und Gleichstrom-S-Bahn angesiedelt ist.

Als nachhaltigster und sparsamster Antrieb für die Schienenfahrzeuge wird allgemein die **Elektrifizierung** mit Wechselstrom-Oberleitung angesehen. Sollte die komplette Elektrifizierung des NEB-Netzes zeitnah nicht möglich sein, wäre der Einsatz von Batteriezügen mit Stromabnehmern, Battery Electric Multiple Units (**BEMUs**), und Einrichtung von Fahrdrachtsinseln am zweckmäßigsten. Dieser Zwischenzustand für die Energieversorgung sowie der Endzustand sind beim jetzigen Wiederaufbau der Heidekrautbahn zu berücksichtigen.

1.1 Forderung nach zweigleisigem Ausbau

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn wird **die erste Schienenanbindung** des östlichen Teils **der Großwohnsiedlung Märkisches Viertel** (insgesamt 45.000 Einwohner!) sein. Für das im östlichen Teil des Märkisches Viertels vorhandene Potenzial von Tausenden von Wohnenden/Besuchenden ist eine S-Bahn-ähnliche Anbindung von Anfang an angezeigt. Für derartige Stadtschnellbahnen wird in der Metropole Berlin grundsätzlich mindestens ein 10-Minuten-Takt angesetzt (vgl. Nahverkehrsplan). Da im weiteren nördlichen Verlauf der Äste der Heidekrautbahn die Verkehrspotenziale jedoch abnehmen, erscheint auf der Stammstrecke ein 15-Minuten-Takt gerade noch vertretbar. Diese Zugfolge wird im von den Mitgliedsverbänden einstimmig beschlossenen Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)¹ als Ziel aufgeführt.

Im Sinne der von den Ländern Berlin und Brandenburg zur Abhilfe des Klimanotstands energisch eingeleiteten Verkehrswende ist es angezeigt, die Heidekrautbahn sofort zweigleisig auszubauen. Sollte dies aufgrund der aktuellen finanziellen Restriktionen noch nicht möglich sein, wäre aber beim eingleisigen Ausbau die spätere Zweigleisigkeit planerisch vollständig zu berücksichtigen und möglichst weitgehend auch schon vorzubereiten. Dies betrifft zum Beispiel Lage des jetzt aufzubauenden Gleises, bereits ausreichenden Grundstückserwerb auch für die Zweigleisigkeit, Zielplanung der Haltepunkte mit Unterführungen, Planung der Straßenunterführungen statt Bahnübergängen. Auch hinsichtlich der Leit- und Zugsicherungstechnik ist die Aufrüstbarkeit, z.B. durch entsprechende Größe der technischen Gebäude, für den 15-Minuten-Takt bereits jetzt vorzusehen.

1.2 Einzelne Bereiche der freien Strecke

An der Kreuzung der Heidekrautbahn mit der **Quickborner Straße** ist die künftige niveaufreie Kreuzung mit der Straßenbahn Rosenthal – Märkisches Viertel – Wittenau, die u.a. gemäß Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn hier entlang verlaufen soll, planerisch zu berücksichtigen bzw. vorzubereiten.

Zwischen Mühlenbeck und Schönwalde soll der neue **Ausweichbahnhof Mühlenbecker See** ohne Verkehrsstation entstehen. Zu vermuten ist, dass nach knapp 15 min Fahrzeit ab Rosenthal hier im 30-min-Takt die nächste Zugbegegnung stattfinden soll. Diese (oder eine andere) Begründung fehlt im Erläuterungsbericht. Mit 360 m Baulänge kann der Bahnhof abzüglich Weichenlängen, Durchrutschweg und Signalsicht kaum mehr als die 140 m langen Züge (wie aus den geplanten Bahnsteiglängen hervorgeht) aufnehmen. Einer der sich begegnenden Züge muss also einen reisezeitverlängernden Betriebshalt einlegen. Die Lage des Bahnhofs auf freiem Feld würde ohne weiteres einen längeren Begegnungsabschnitt ermöglichen, so dass sich die Züge während der Fahrt begegnen können.

Die Lichte Höhe unter dem **Kreuzungsbauwerk** mit dem **Außenring** beträgt 4,80 m und soll nicht verändert werden. Für den zunächst geplanten Betrieb mit Wasserstoff-Fahrzeugen reicht das aus. Bereits heute absehbar ist aber die deutliche Nachteiligkeit dieser Technolo-

¹ vgl. https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2021/03/210228_Zielkonzept-BSBB_Langf-m-Anh-1-bis-5.pdf

gie: Sie ist unwirtschaftlich und erlaubt keine Direktverbindungen in den Nord-Süd-Tunnel. Für die absehbare Elektrifizierung der Strecke muss bereits jetzt das Gleisbett so weit abgesenkt werden, dass 5,70 m Lichte Höhe erreicht werden. Die jetzige Planung ist nicht zukunftsgerichtet und erfordert später einen Umbau mit Streckensperrung.

2.1 Haltepunkte/Bahnhöfe allgemein

Für sämtliche Bahnsteige ist eine Nutzlänge von 145 m vorgesehen. Dies ist im Hinblick auf verstärktes Verkehrsaufkommen, Sonderfahrten und Veranstaltungsverkehr nicht ausreichend. Wir fordern daher die Herstellung von 210 m, zumindest aber planerische Berücksichtigung der künftigen Herstellung dieser Länge. In Berlin und Brandenburg sind leider in den letzten Jahrzehnten immer wieder zu kurze Bahnsteige realisiert worden, die äußerst teure (einschließlich "verlorener" Kosten) und langwierige Baumaßnahmen unter Betrieb notwendig machten.

Bei den aktuell geplanten Bahnsteigen erscheint die Breite mit 2,50 m zu schmal in Fällen, wo Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhl-NutzerInnen oder Gruppen von Fahrradfahrenden auf den Zug warten.

Auch ist die Ausstattung mit jeweils nur einem Wartehäuschen pro Bahnsteig, auf dem u.a. während des Berufsverkehrs durchaus mit stärkerem Fahrgastandrang zu rechnen ist, zu gering.

Fahrzielanzeigen, Ticketautomaten und Lautsprecher sind auf der Stammstrecke der Heidekrautbahn (wie auch im übrigen Netz) obligatorisch vorzusehen, da die Stammstrecke hier die Funktion einer Stadtschnellbahn hat und die entsprechenden Qualitätsparameter einzuhalten sind.

Zur maximierten Nutzung des Umweltverbundes, ein erklärtes Ziel der Landesregierungen Berlins und Brandenburgs im Hinblick auf die Verkehrswende zur Abwendung des Klimanotstands (vgl. hierzu aktuell die geplante 9-Euro-Ticket-Nachfolgeregelung sowie stark steigende Benzinpreise), sind an allen Stationen optimale Bedingungen für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und mit Bussen ankommende Bahnkunden zu schaffen. Bei sämtlichen der Heidekrautbahn tangierenden Buslinien sind die Bus-Haltestellen zum optimalen Umsteigen direkt an die Stationszugänge der Heidekrautbahn zu legen.

Eine auch künftig genügende Anzahl überdachter Fahrradabstellplätze ist vorzusehen. An den Bahnhöfen Rosenthal – wegen verkehrsstarkem Einzugsbereich –, und Blankenfelde (*Pankow*), hier zur guten Anbindung auch weiter entfernter Quellen/Ziele, sind zusätzlich abschließbare E-Bike-Boxen erforderlich.

In den Einzugsbereichen aller Bahnhöfe sind zudem jeweils für optimale Fahrgastlenkung und -information eine hinreichende Anzahl von Fernhinweisen zu errichten.

2.2 Zu den einzelnen Haltepunkten/Bahnhöfen

Die Lage des Haltepunkts **Pankow Park** nördlich der Lessingstraße ist optimal, jedoch ist auch ein nördlicher Zugang zum dortigen Berliner Mauerweg und zur Südostspitze der Großsiedlung Märkisches Viertel anzulegen.

Die Lage der beiden Seitenbahnsteige des Bahnhofs **Rosenthal** (Arbeitstitel; besser: **Märkisches Viertel/Rosenthal Nord**) zwischen Quickborner Straße und Wilhelmsruher Damm kann akzeptiert werden. Bei einer Lage südwestlich vom Wilhelmsruher Damm befänden sich zwar mehr Hochhäuser des Märkischen Viertels im fußläufigen Einzugsgebiet, der Südostbereich der Großsiedlung Märkisches Viertel ist mittels nördlichen Zugangs des Haltepunkts Pankow Park zu erschließen (siehe Absatz zuvor). Andererseits wird an der Quickborner Straße die Straßenbahnlinie M 1 gut erreicht. Auf dem Wilhelmsruher Damm verkehren mehrere Omnibuslinien – ein äußerst wichtiger Umsteigepunkt.

Der Haltepunkt **Mühlenbeck** wird zwar etwa 400 m weiter nach Süden gerückt, ist aber immer noch 600 m vom Berliner Außenring entfernt, so dass sich ein Laufweg von ca. 1 km bis zum S-Bahnhof **Mühlenbeck-Mönchmühle** ergibt. Das übergeordnete Ziel der Verkehrsplanung, Strecken und Linien der Verkehrsträger zu einem Netz zu verknüpfen, wird damit verfehlt. Die Heidekrautbahn müsste im Rahmen des Neuaufbaus ihrerseits die Vorausset-

zung für eine **Verknüpfungsstation** schaffen, indem ein Haltepunkt direkt **am Außenring** eingerichtet wird (und Mühlenbeck in angemessenem Abstand weiter nördlich angeordnet wird). Der Laufweg zum S-Bahn-Haltepunkt würde sich auf etwa 400 m verkürzen; später könnte die S-Bahn-Station an den Kreuzungspunkt mit der Heidekrautbahn verlegt werden.

2.3 Bahnhofsbezeichnungen

Die Bahnhofsbezeichnung Rosenthal ist im Sinne der optimalen Fahrgastinformation zu ändern in **Märkisches Viertel/Rosenthal Nord**. Das Haupteinzugsgebiet des Bahnhofs ist eben der östliche Teil der Großsiedlung Märkisches Viertel, während östlich der Heidekrautbahn der nördliche Teil des Berliner Ortsteils Rosenthal liegt. Daher sollten beide Bezeichnungen im Bahnhofsamen, also durch Benennung mit einem Doppelnamen, auftauchen. Der Name Wilhelmsruher Damm wäre hingegen nicht geeignet, da er nur einen kleinen Teil des Einzugsgebiets betrifft. (Der Damm führt zudem nicht nach Wilhelmsruh, dieser Name könnte also zu Missverständnissen führen.)

Weiterhin ist der Station **Berlin-Blankenfelde** der Untertitel (**Pankow**) beizufügen, da es einen weiteren R- und S-Bf Blankenfelde im Schnellbahnnetz des Großraums Berlin gibt. Dieser zweite Bahnhof Blankenfelde, an der Dresdener Bahn, sollte den Untertitel (**Kr Teltow-Fläming**) erhalten.

Uns ist bewusst, dass Bahnhofsnamen nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt werden, daher werden wir der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, ÖPNV-Referat, sowie dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Abteilung 4 Verkehr, unsere Vorschläge unterbreiten, damit sie nach Abstimmung mit den Beteiligten von dort möglichst schon vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt werden.

3.0 Schlusswort

Wir bedauern, dass entgegen den Absichtserklärungen für den forcierteren Bahn-Ausbau in der Region Berlin-Brandenburg für den Wiederaufbau der Heidekrautbahn nur eine rudimentäre Sparlösung verwirklicht werden soll, die den Anforderungen der Metropolregion in keins-ter Weise gerecht wird. Hinsichtlich des Gleisplans wird sogar hinter den früheren Zustand, als jeder Bahnhof mindestens zweigleisig war und z.T. umfangreiche Güterverkehrsanlagen aufwies, zurückgefallen.

Die Variantenabwägung und Entscheidung für die Konfiguration der Heidekrautbahn im Prozess "i2030" lief leider vollkommen intransparent ab; Abgeordnetenhaus, Landtag, Verbände und Öffentlichkeit wurden bisher nicht beteiligt.

Ein Schreiben des BSBB an die NEB, in dem wir rechtzeitig eine zeitgemäße Planung für die Heidekrautbahn forderten, half ebenso wenig wie unser ausführlicher Beitrag im Oktoberheft 2021 der verkehrspolitischen Zeitschrift für Berlin und Deutschland SIGNAL über den unzu-reichend geplanten Wiederaufbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn (Seiten 8 – 17), den wir dieser Einwendung beifügen.

Mit freundlichen Grüßen

Koordinationsteam des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg

Wieder über die Stammstrecke der Heidekrautbahn – aber erst in 3 ½ Jahren

Die Planungen müssen verbessert und
weitere Ausbaustufen bereits jetzt berücksichtigt werden

1. Rückblick

Vor 120 Jahren, am 20. Mai 1901, wurde nach 15 Monaten Bauzeit die Heidekrautbahn mit ihren Strecken Berlin-Wilhelmsruh—Basdorf—Liebenwalde (36,3 km) und Basdorf—Groß Schönebeck (24,1 km) eröffnet.

In den letzten 25 Jahren des 19. Jahrhunderts war der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes überwiegend von Aktiengesellschaften auf den Staat übergegangen – viele wichtige Hauptbahnen wurden verstaatlicht, viele weitere neu angelegt. Und mit Schaffung des preußischen Kleinbahngesetzes 1892 wurde die vermehrte Erschließung auch dünner besiedelter Regionen ermöglicht.

Bei den nordöstlich von Berlin liegenden Gebieten, in Richtung Barnim/Schorfheide, war der preußische Staat jedoch zögerlich. Da die wirtschaftlichen Prognosen für eine Bahnverbindung mit Berlin positiv waren, entschlossen sich im Jahr 1900 die dortigen Gemeinden, selber eine Aktiengesellschaft zu gründen: die „Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn AG“ für den Bau und Betrieb einer Vollbahnstrecke.

Wirtschaftlicher Güter- und Personenverkehr

Nach Betriebsaufnahme zeigte sich, dass die Prognosen zuträfen. So wurden nicht nur Bauholz, Ziegel und landwirtschaftliche Produkte verladen und die Niederbarnimer Arbeiter fuhren zu den ständig zunehmenden Reinickendorfer Fabriken, sondern auch die Berliner nutzten die (in

Berlin nur noch so genannte) „Heidekrautbahn“ für Ausflüge.

Insbesondere die Gebiete um Wandlitzsee, Lottschensee und Werbellinsee waren beliebte Ziele. So mussten schon bald zusätzliche Waggon und Lokomotiven beschafft werden, 1905 bis 1907 wurden über 60 zusätzliche Güterwagen erworben.

Die Personenzüge hatten ihren Start-/Endpunkt am ebenen Gelände Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh. Für den Übergang vor allem von Güterzügen in das Staatsbahnnetz wurde dort ein Anschlussgleis zum Güterbahnhof Berlin-Schönholz neben der 1910 hochgelegten Nordbahn angelegt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wiederum wichtige Verkehrsaufgaben

Am Ende des Zweiten Weltkriegs erlitt die Heidekrautbahn schwere Schäden. Die größten Brücken wurden von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt, die eingleisigen Strecken jedoch anschließend nicht als Reparationen abgebaut.

Bereits ab 13. Juni 1945 verkehrte einmal wöchentlich (!) ein Zugpaar zwischen Wilhelmsruh und Basdorf. Bis 1949 war das Netz, zum Teil mit Hilfsbrücken, wiederhergestellt. 1946 wurde das Vermögen der (seit 1927 so genannten) Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft enteignet. Zunächst übernahm eine neu gegründete „Vereinigung Volkseigener Betriebe Landesbahnen Brandenburg“ Betriebsvermögen und Betriebszuständigkeit, 1949 dann die Deutschen Reichsbahn.

Sonderfahrt auf der Stammstrecke der Heidekrautbahn, hier auf der Brücke über das Tegeler Fließ. Foto: André Casper, 2018

Nach der Grenzschießung Umlenkung des Verkehrs

Hart getroffen wurde die Bahn durch den Mauerbau ab 13. August 1961: Da die sog. Stammstrecke auf 3,25 Kilometern, zwischen Kreuzungsbauwerk mit der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde (eröffnet 1908, ab 1925 ebenfalls der Niederbarnimer Eisenbahn AG gehörend) und dem Bahnhof Wilhelmsruh, unmittelbar an der Sektorengrenze (auf östlicher Seite) verlief, wurde hier sofort der Personenverkehr eingestellt. Lediglich die Güterverkehrsbedienungen des VEB Bergmann-Borsig (Fabrik seit 1908, Hersteller u. a. von Kraftwerksanlagen, heute Gewerbegebiet PankowPark, u. a. mit dem Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler Rail) wurde unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen der DDR-Grenztruppen auf der Stammstrecke aufrechterhalten.

Der Bahnhof Wilhelmsruh wurde vom Streckengleis abgetrennt und 1962 schließlich abgebaut, da er sich im Grenzstreifen befand.

Der Verkehr zwischen dem nordöstlichen Umland und Ost-Berlin wurde nunmehr über eine 1950 gebaute Verbindungsstrecke von „Schönwalde Abzweig“ nach Berlin-Blankenburg (provisorischer Holzbahnsteig; an der Stettiner Bahn), ab 1974 zum S-Bahnhof Berlin-Karow, geführt. Auf



Foto eines „Heidekrautzugs“, aufgenommen von der Industriebahn-Trasse, die die Stammbahn in Hochlage kreuzt. Blickrichtung Süden, mit Siedlung Rosenthal und Rosenthaler Wasserturm (gesprengt 1958). Ganz rechts die Verbindungskurve ITF—Stammbahn. Die Länge des Personenzuges zeigt den damaligen Verkehrsbedarf zumindest in der Hauptverkehrszeit.

Foto (1950er Jahre): Lothar Idziak/Archiv Michael Idziak

der Stammstrecke gab es noch bis zum 28. Mai 1983 einen „Stummelverkehr“ Basdorf—Schildow—Berlin-Blankenfelde (im Berliner Bezirk Pankow gelegen).

2. Neustart nach der Grenzöffnung

Die – juristisch nie erloschene – Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) nahm nach der Grenzöffnung ihre Geschäfte schnell wieder auf. 1991 erhielt sie zunächst das nicht-betriebsnotwendige Vermögen (Grundstücke, Immobilien) zurück. 1998 wurden der NEB ihre Strecken rückübertragen. Die von der DR gebauten Verbindungsstrecken Ab-

zweig Schönwalde—Karow und der Abschnitt Wensickendorf—Schmachtenhagen, die zum ursprünglichen Güteraußenring gehörten, kamen 2000 hinzu.

Unverständlich ist, dass die NEB auf die Übernahme des vom Güterverkehr genutzten Abschnitts Wensickendorf—Fichtengrund verzichtete, der als weitere Anbindung ihres Netzes an das der DB AG sicher interessant gewesen wäre.

1993 nahm die NEB den Güterverkehr auf der Stammstrecke zwischen Schönwalde Abzweig und PankowPark wieder auf, bereits vorher hatte man Personenverkehrs-

konzepte auch für die Stammstrecke entwickelt.

Einen Rückschlag gab es im November 1997 mit der Einstellung des Zugverkehrs auf dem Abschnitt zwischen Wensickendorf und Liebenwalde, nachdem die Brücke über den Oder-Havel-Kanal bei Kreuzbruch gesperrt werden musste, für deren Erneuerung durch die NEB eine Verkehrsbestellung durch das Land Brandenburg erforderlich wäre.

Heute ist die NEB Eigentümerin von 68 km SPNV-Infrastruktur im nördlichen Berliner Umland.



Ein interner Plan der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahr 1961 bei noch offener Grenze zeigt u. a. die Stammstrecke der Heidekrautbahn, die 1950 errichtete Strecke Fichtengrund/Oranienburg (an der Nordbahn)—Schmachtenhagen—(Wensickendorf—Basdorf)—Berlin-Karow (an der Stettiner Bahn) und den neugebauten Berliner Außenring (BAR).

Plan: Archiv BSBB



In der VBB-Übersicht von Mai 2021 ist die – nicht täglich verkehrende – Verlängerung von Wensickendorf nach Schmachtenhagen enthalten.

Karte: VBB GmbH



Der Plan des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg für 2035 sieht für die Heidekrautbahn den Betrieb als Regio-S-Bahn vor, bis Wandlitzsee oder Klosterfelde im 150-Min-Takt und nach Groß Schönebeck im 30-Min-Takt. Die Strecken zwischen Liebenwalde bzw. Schmachtenhagen und Berlin-Karow werden nach diesem Konzept im Stundentakt bedient, was aber je nach Nachfrageentwicklung geändert werden kann. Grafik: BSBB

STAMMSTRECKE: QUERUNGEN IN BERLIN

- ✖ Technisch gesichert
- ✖ Umlaufsperrung für Fußgänger und Radfahrer
- ✖ Derzeit in Abstimmung
- ⌈ Straßenüberführung



Darstellung der grundhaft zu erneuernden bzw. neu aufzubauenen Stammstrecke mit Haltepunkten und ausgewählten Kreuzungen mit anderen Verkehrsträgern. Grafik: NEB



2004 erfolgte die Gründung der NEB Betriebsgesellschaft mbH (BG). Die NEB BG erbringt aktuell im Auftrag der Länder SPNV-Leistungen auf 11 Linien in Brandenburg und Berlin, u. a. auf der Heidekrautbahn, und hat den Zuschlag für das Netz Ostbrandenburg erhalten (siehe Artikel Seite 6).

NEB legte Konzepte vor, aber Senat und Ministerium waren desinteressiert

Im deutschen Einigungsprozess nach der Öffnung der Berliner Mauer am 9. November 1989 galt im Verkehrssektor das Augenmerk den Lückenschlüssen der bei der Teilung getrennten Straßen und Bahntrassen.

Obwohl die NEB gut begründete Infrastruktur- und Betriebskonzepte vorlegte, in Grundsatzpapieren der zuständigen Ministerien für den ÖPNV die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke nun immer genannt war, Parlamentarier in Berlin und Brandenburg mehrheitlich für die Reaktivierung stimmten und sich die Landkreise Oberhavel und Barnim sowie die Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) „Region Heidekrautbahn“ dafür einsetzten, blieben konkrete Planungsschritte aus. (Näheres dazu in den Artikeln „Der vergessene Lückenschluss“, SIGNAL 2/2006, Seiten 15

Bahnsteig Wilhelmsruh mit einem Zug, der vermutlich in Basdorf zu den Zielen Groß Schönebeck und Liebenwalde geflügelt wird, in den frühen 1950er Jahren.

Foto: Archiv BEF

Parameter der Stammstrecke Berlin-Wilhelmsruh-Abzw Schönwalde

Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr: Dez. 2024

Länge der Stammstrecke Berlin-Wilhelmsruh—Abzw Schönwalde 13,8 km, davon echter Neubau 1 km

Eingleisige Strecke, mit Kreuzungsmöglichkeit für den Eisenbahnverkehr von und nach PankowPark zwischen Wilhelmsruher Damm und Quickborner Straße

Künftig 8 Stationen

Fahrzeit Berlin-Wilhelmsruh—Basdorf 24 Minuten

Durchgängige Streckengeschwindigkeit 80 m/h

Streckenklasse C4

Die Strecke soll mit einem technisch unterstützten Zugleitbetrieb (TuZ) ausgerüstet werden. Für den Anschluss an die Strecke Basdorf—Karow wird ein Elektronisches Stellwerk – Außeneinheit (ESTW-A) errichtet, das an die ESTW-Zentrale (ESTW-Z) in Basdorf angeschlossen wird. Für die technische Ausrüstung sind umfangreiche Oberbau- und Tiefbaumaßnahmen (Leit- und Signaltechnik, Telekommunikationsanlagen, 50-Hz-Stromversorgung) erforderlich.

Im Bestand sind ca. 20 BÜ ohne technische Sicherung vorhanden.

12 BÜ erhalten technische Sicherung mit Lichtzeichen u. Halbschranken; Pfeifsignal nicht mehr erforderlich.

5 BÜ für Fußgänger und Radfahrer erhalten Umlaufsperrungen.

bis 17, und „Morgen statt 2030 – neue alte Wege nach Basdorf“, SIGNAL 5-6/2018, Seiten 17 bis 20)

In den Jahren 2010/2011 wurde schließlich ein Standardisiertes Bewertungsverfahren durchgeführt, das im Ergebnis eine Steigerung der Fahrgastzahlen um über 40 Prozent auf mehr als 6000 Fahrgäste werktags auf der Heidekrautbahn bei einem 1-Stunden-Takt prognostizierte und einen

NEB-Streckenlängen

Berlin-Karow—	13 km
Abzw Schönwalde—Basdorf	
Berlin-Wilhelmsruh—	17 km
Abzw Schönwalde—Basdorf	
Basdorf—Wandlitz—	24 km
Groß Schönebeck	
Basdorf—Wensickendorf—	19 km
Liebenwalde	
Wensickendorf—Schmachtenha-	11 km
gen—Fichtengrund *	

* Abschnitt Schmachtenhagen—Fichtengrund im Eigentum der DB AG

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn erhält acht Stationen (Neubau/Wiederaufbau)

(1)	km 0,0	Berlin-Wilhelmsruh Gelegen im Ortsteil Wilhelmsruh, Bezirk Berlin-Pankow, direkt an der Grenze zum Bezirk Berlin-Reinickendorf	Vom Haltepunkt Wilhelmsruh wird fußläufig das Gewerbegebiet Flottenstraße/Lengeder Straße und der südliche Teil von Wilhelmsruh erreicht, sowie die Verknüpfung zu den S-Bahn-Linien S 1 und S 26 und dem städtischen Busverkehr hergestellt. Die S-Bahn-Linien übernehmen das Aufkommen der Heidekrautbahn und verteilen dies – analog der S 2 in Berlin-Karow – innerhalb Berlins.
(2)	km 1,1	PankowPark Ortsteil Wilhelmsruh, Bezirk Berlin-Pankow	Dieser Haltepunkt soll zwischen dem Zugang zum Gewerbegebiet PankowPark an der Lessingstraße und der Bahn-Überführung über den Nordgraben errichtet werden. Damit werden das Gewerbegebiet, ein südöstlicher Bereich des Märkischen Viertels und der nördliche Teil von Wilhelmsruh direkt erschlossen.
(3)	km 2,3	Wilhelmsruher Damm * Ortsteil Rosenthal, Bezirk Berlin-Pankow	Der Haltepunkt wird verkehrsgünstig zwischen dem Wilhelmsruher Damm am östlichen Rand des Märkischen Viertel (insgesamt 40 000 Einwohner) und der Quickborner Straße angeordnet; er bedient neben dem östlichen Teil des Wohngebietes Märkisches Viertel auch Rosenthal, und bietet Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn (M 1, Rosenthal Nord—Mitte, Am Kupfergraben) und zum städtischen Busverkehr.
(4)	km 4,5	Blankenfelde Ortsteil von Berlin-Pankow	Der Haltepunkt dient der Erschließung des Berliner Ortsteils Blankenfelde im Bezirk Pankow (nicht zu verwechseln mit der Umlandgemeinde Mahlow-Blankenfelde an der Dresdener Bahn). Verknüpfungen mit dem Busverkehr Richtungen Lübars und Blankenfelde/Arkenberge/Buchholz sind zu prüfen.
(5)	km 6,9	Schildow Gemeinde Mühlenbecker Land	Der Haltepunkt Schildow wird an der ehemaligen Lage (Bahnhofstraße) wiedereröffnet. Eine Verknüpfungsmöglichkeit zum Busverkehr ist gegeben. Seine zentrale Lage bildet für den Ortsteil Schildow hervorragende Erschließungsmöglichkeiten.
(6)	km 8,1	Schildow Nord Gemeinde Mühlenbecker Land	Die ausgedehnte Siedlung Schildow Nord erhält einen Bahnsteig am Bahnübergang Mühlenbecker Straße, in der heute die Buslinien 806 und 810 verkehren. Mit 10 Min. Fußweg ist auch der Ortsteil Mönchmühle erreichbar, sowie das Erholungsgebiet Schildow Kiessee.
(7)	km 10,1	Mühlenbeck Gemeinde Mühlenbecker Land	Dieser Haltepunkt befindet sich neu an der Kreuzung mit der Kastanienallee. Dadurch wird zusätzlich zum Ort auch das Mühlenbecker Berufsförderungswerk Berlin-Brandenburg gut angebunden.
(8)	km 13,1	Schönwalde West Gemeinde Wandlitz	Der Haltepunkt Schönwalde West (ehemaliger Name Schönwalde, zu unterscheiden vom Haltepunkt Schönwalde (Barnim), der am 24.12.1961 an der Verbindungsstrecke von Schönwalde Abzweig nach Berlin-Karow eröffnet wurde) liegt im Ortskern und bietet zudem Anschluss an die Buslinie 891. Damit wird Schönwalde, das heute zur Gemeinde Wandlitz im Landkreis Barnim gehört, künftig wieder zwei Bahnstationen aufweisen.

Die Bahnhöfe (1), (3) und (4) erschließen auch die Fahrradrouten „Berliner Mauerweg“ und das sog. „Grüne Band“ mit seinen Fuß- und Radwegen, das perspektivisch die nördliche Berliner Innenstadt mit dem Naturpark Barnim verbinden wird.

* Anmerkung: Das BSBB hält für den Haltepunkt (4) den Namen „Wilhelmsruher Damm“ für irreführend: Der Bahnhof liegt nicht in Wilhelmsruh, und der Damm führt auch nicht dorthin, sondern nach Wittenau. Wir empfehlen im Sinne einer optimalen Fahrgast-Orientierung den Doppelnamen „Märkisches Viertel/Rosenthal Nord“.

überaus positiven Wert von größer als 2 erzielte.

Dennoch erfolgten auch jetzt keine weiteren Schritte zum Ausbau/Wiederaufbau. Nur den Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh plante die NEB in Eigeninitiative – jetzt für den Anschluss an die Nordbahn in Hochlage – neu, und erhielt dafür den Planfeststellungsbeschluss, der Ende 2020 nach 10 Jahren zu verfallen drohte.

3. Endlich echter Planungsbeginn 2017 (Planungsprozess „i2030“)

Mitte der 2010er Jahre wurden aufgrund der starken Bevölkerungszunahme in Berlin und in den Umlandgemeinden und des sich immer deutlicher abzeichnenden Klimanotstands Forderungen nach einer Verkehrswende unüberhörbar.

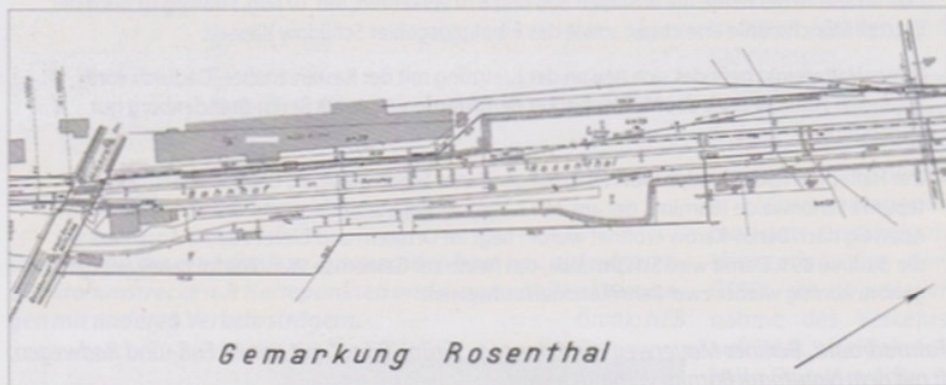
2017 kam auf Drängen der Brandenburgischen Verkehrsministerin Kathrin Schneider Bewegung in acht planerisch vernachlässigte Bahnkorridore zwischen Berlin und Brandenburg, darin war im Nord-Ost-Korridor auch die Heidekrautbahn enthalten. Eine



Das Tor zum Stadler-Anschluss 2015. Links auf dem Fußpfad wird die Stammstrecke der Heidekrautbahn wieder aufgebaut werden. Blick nach Südwesten. Foto: BSBB



Visualisierung des künftigen Bahnsteigs Berlin-Wilhelmsruh der Heidekrautbahn mit behindertenfreundlicher Zugangsrampe. Auch wenn es hier nicht so aussieht – der Bahnsteig wird soweit von der S-Bahn abgerückt gebaut werden, dass lt. aktueller Aussage der DB AG die zweigleisige elektrifizierte Nordbahn dazwischenpasst. Der Lageplan gemäß Planfeststellungsunterlage war im SIGNAL 5-6/2018 auf Seite 18 abgebildet. Grafik: NEB



Historischer Plan S-Bahnhof Rosenthal, der Zugkreuzungen, Ladetätigkeit für Güter und Bereitstellung/Abholung für Gleisanschlüsse ermöglichte. Die Kreuzung mit der Quickborner Straße war mit Schranken gesichert. Im Plan sind in der Quickborner Straße zwei Straßenbahngleise eingetragen. Historischer Plan: Archiv NEB

Arbeitsgruppe „i2030“ wurde ins Leben gerufen, in der das Brandenburger Verkehrsministerium, die Berliner Senatsverkehrsverwaltung, der VBB und die DB AG Planungen erarbeiten, bewerten und umsetzen sollen.

Als einer der ersten Beschlüsse des Lenkungsorgans „i2030“ wurde die Stammstrecke der Heidekrautbahn zum Wiederaufbau bestimmt. Somit wurden noch 2017 erste Planungs- und Vermessungsleistungen beauftragt, 2018 folgte die Beauftragung der Vorplanung für die Stammstrecke.

Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen für die Strecke

Damit sich der Bund an den Kosten der Stammstrecke beteiligt, die inzwischen auf deutlich mehr als 30 Mio Euro gestiegen sind (im Flyer der NEB von 2019 war noch von 20 Mio Euro die Rede), gab der Senat eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in Auftrag, die noch läuft. Diese zusätzliche Verfahrensstufe könnte das Projekt weiter verzögern. Die Finanzierung des Projekts wäre

aber auch aus Landesmitteln möglich, da Brandenburg und vor allem Berlin aufgrund mangelnden Planungsvorlaufs derzeit kaum Bahn-Infrastruktur neu bauen.

Am 10. Januar 2019 unterzeichneten die Länder Berlin und Brandenburg sowie die NEB eine Planungsvereinbarung über 760 000 Euro für die nächsten Planungsschritte zur Reaktivierung der Heidekrautbahn zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf sowie dafür notwendige Anpassungen im restlichen NEB-Streckennetz.

Erster Spatenstich

Am 11. Dezember 2020 erfolgte am Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh der erste Spatenstich – drei Jahrzehnte nach dem Mauerfall und knapp 10 Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss.

Für den weiteren Streckenabschnitt bis Schönwalde Abzweig müssen aber noch gesonderte Planfeststellungsverfahren (je eins in Berlin und Brandenburg) durchgeführt werden, um u. a. die Streckengeschwindigkeit

keit auf 80 km/h erhöhen und die geplanten Bahnsteige an neuer Stelle errichten zu können. Hier kommt es aktuell zu Zeitverzug, weil corona-bedingt Kapazitäten beim Auftragnehmer DB Engineering & Consulting (DB E&C) fehlten. Die geplante Betriebseröffnung wurde deshalb von Dezember 2023 auf Dezember 2024 verschoben.

Der Baubeginn für die Stammstrecke ist für Sommer 2022 geplant. Nach der Inbetriebnahme ist vorgesehen, zunächst einen Stundentakt anzubieten. Die Fahrzeit zwischen Wilhelmsruh und Basdorf wird 24 Minuten betragen. Die Strecke soll so ausgebaut werden, dass sie später ohne großen Aufwand für einen Halbstundentakt ertüchtigt werden kann, versichert die NEB.

Folgende Bahnhofsleistungen sind geplant: 140 m Bahnsteiglänge – das bietet genügend Reserve für nachfragestarke Verkehre und Sonderzüge wie z. B. von den Berliner Eisenbahnfreunden e. V., Bahnsteighöhe 76 cm, Blindenleitstreifen, Informationssysteme, Zugänglichkeit per Rampen, übrige Ausstattung wie bei den anderen Heidekrautbahnhöfen auch.

Auf Zugänge an beiden Bahnsteigenden (zur Erzielung möglichst großer Einzugsbereiche), komfortable Fahrradabstellanlagen (mit Überdachung und möglichst auch mit Fahrradboxen) für Fahrräder und E-Bikes sowie sorgfältige Wegweisungen im Umfeld ist unbedingt zu achten. Parallel ist Augenmerk auf die Entwicklung der Gastronomie entlang der Bahn zu richten (Wandlitz, Wandlitzsee, Lottschese, Zühlendorf). Ob P&R-Plätze im Brandenburger Abschnitt notwendig sind, sollte durch sorgfältige Untersuchungen ermittelt werden.

Selbstverständlich sind alle Belange des Schienengüterverkehrs zu beachten, um der politischen Vorgabe „Verdopplung des Schienenverkehrs bis 2030“ auch im Heidekrautbahnnetz gerecht werden zu können.

Erste Ausbaustufe mit begrenztem Nutzen und Provisorien

Betrachten wir den Nutzen und die Provisorien für die 1. Ausbaustufe der Stammstrecke Wilhelmsruh—Basdorf aus Sicht der Umland-Anwohner im Einzugsgebiet. Diese kommen über die zu reaktivierende Strecke der Berliner Innenstadt näher als jetzt via Berlin-Karow. Sie erreichen das Gewerbegebiet PankowPark, wenn sie dort ihre Arbeitsstelle haben. Sie können ab Station „Wilhelmsruher Damm“ (Arbeitstitel) mit der Straßenbahnlinie M1 Ziele in Pankow und Niederschönhausen erreichen, mit mehreren Buslinien das Märkische Viertel, Wittenau und andere Ortsteile des Bezirks Reinickendorf. Sie kommen mit der S-Bahn nach Gesundbrunnen, Friedrichstraße, Potsdamer Platz und zu weiteren Innenstadt-Zielen. Diese Vorteile nutzen vor allem den Anwohnern der neu angeschlossenen Orte Mühlenbeck, Schildow und Berlin-Blankenfelde.

Für die Bewohner von Schönwalde, Basdorf und den nördlich davon gelegenen Orten bleibt die Umsteigeverbindung mit der S-Bahn über Karow bestehen, so dass sie zeitlich versetzt zwei Möglichkeiten haben, Richtung Berliner Innenstadt weiterzukommen. In umgekehrter Richtung erreichen Berufspendler, Ausflügler und Gelegenheitsfahrer ihre Ziele auf direkterem und oft schnellerem Wege. Den Deutschlandtakt-Fahrplanentwurf, der gemäß Anmeldung des VBB zwischen Schildow und Gesundbrunnen nur einen einzigen Zwischenhalt vorsieht, kann man an dieser Stelle leider nicht ernst nehmen.

Das Verkehrsangebot auf der neuen Strecke wird Menschen veranlassen, von der täglichen Autofahrt zur täglichen Eisenbahnfahrt zu wechseln. Aber es werden zu wenige sein, denn die neue Verbindung bringt einige Hemmnisse mit sich.

Der größte Mangel ist, dass die Linie in Wilhelmsruh endet und nicht wenigstens bis Gesundbrunnen führt. Gesundbrunnen ist ein wichtiges Zwischenziel, von dem aus mit S-Bahn, U-Bahn und Regionalbahn Richtung Innenstadt, auf dem Ring und zu ferneren Zielen weitergefahren werden kann. Die Fahrgäste müssen also – bis die Lücke auf der Nordbahn von Schönholz bis Wilhelmsruh geschlossen wird – noch etliche Jahre in Wilhelmsruh umsteigen.

Doch während die Umsteiger in Karow heute nur auf die andere Bahnsteigseite wechseln, werden sie in Wilhelmsruh einen 250 m langen Fußweg zurücklegen und Treppen steigen müssen – oder sich am Aufzug anstellen. Die körperliche Bewegung beim Umsteigen ist für die meisten sicher kein Problem, aber der Zeitmehrbedarf, vor allem auf dem Weg zur Arbeit oder nachhause, und die Unsicherheit, den Anschlusszug zu erreichen, stellen Widerstände dar.

Ursache dafür ist die Anordnung des Bahnsteigs der Heidekrautbahn nicht direkt neben dem S-Bahnsteig, sondern nach Norden versetzt. Dies ist dem Kostensparwahn zu verdanken, um einen zusätzlichen Brückenüberbau über die Kopenhagener Straße zu vermeiden.

Im späteren Zustand, wenn weniger Fahrgäste umsteigen (und mehr nach Gesundbrunnen durchfahren), ist das zu verkraften, aber in der Zwischenzeit ein erhebliches Hindernis. Umso mehr muss der Zwischenzustand so kurz wie möglich bleiben und die Nordbahn zwischen Wilhelmsruh und Schönholz schnellstens befahrbar gemacht werden.

Nur ein Stundentakt

Ein weiterer Mangel zeichnet sich ab: Im November 2019 informierte die NEB zunächst in einer Broschüre, dass ein 30-Minuten-Takt geplant sei. Neuerdings will man nur einen Stundentakt anbieten. Grund dürften Einsparungen beim Streckenbau und eine fehlende Bestellzusage des VBB für den dichteren Takt sein. So muss später auf Berliner

Stadtgebiet technische Infrastruktur nachgerüstet werden, um den 30-Minuten- oder noch dichtere Takte zu ermöglichen.

Hier muss jetzt unbedingt nachgebessert werden, denn anderenfalls werden sich noch mehr Menschen genau überlegen, ob sie Züge dieser Strecke benutzen. Das politische Ziel der nachhaltigen Mobilität würde verfehlt.

Zur Streckengeschwindigkeit gibt es unterschiedliche Aussagen, aktuell werden 80 km/h angesetzt – vermutlich um bei der Signaltechnik Kosten einzusparen. Einige heute nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sollen Halbschrankenanlagen bekommen; dann sind 80 km/h zulässig.

Andere Übergänge für Fußgänger und Radfahrer sollen Umlaufsperrn erhalten. Offen ist, ob die Züge die Umlaufsperrn auch mit 80 km/h passieren dürfen oder hier Langsamfahrstellen eingerichtet werden, und ob die Züge Pfeifsignale geben müssen. Doch im dicht besiedelten Gebiet stören Pfeifsignale, und die Anwohner wehren sich verständlicherweise dagegen.

Wir setzen voraus, dass der Oberbau erneuert wird, dass neue Signaltechnik eingebaut wird und die Vorsignale 1000 m vor den Hauptsignalen stehen, so dass wir keinen Hinderungsgrund sehen, im Interesse kurzer Fahrzeiten 100 km/h Streckengeschwindigkeit zuzulassen – die vorgesehenen Fahrzeuge vom Typ Coradia iLint sind 140 km/h schnell.

Außerdem setzen wir voraus, dass die Wiederinbetriebnahme nur genehmigt wird, wenn die Sicherheitsstandards eingehalten werden. Dazu gehört unter anderem die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) – mit dieser wären 120 km/h zulässig. Die recht geradlinige Trassierung der Strecke müsste das überwiegend ermöglichen.

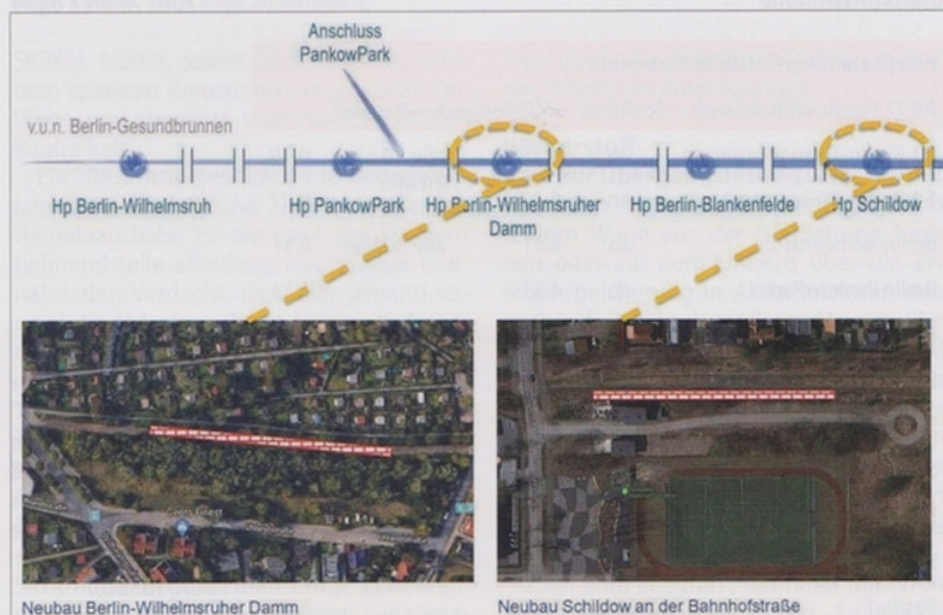
Auch ausreichender Lärm- und Erschütterungsschutz sollte selbstverständlich sein. Aber bitte nicht mit den herkömmlichen hohen Lärmschutzwänden, sondern dem Wohn- und Landschaftsumfeld angepasst!

Sollte der Stand der Planungen, die im Einzelnen nicht bekannt sind, eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllen, ist jetzt noch Zeit, diese nachzubessern.



Kreuzung der Stammstrecke mit dem Wilhelmsruher Damm in Berlin-Reinickendorf.

Foto: André Casper



Prinzipischnen zur Lage der Haltepunkte Berlin Wilhelmsruher Damm und Schildow.

Grafik: NEB



Berlin-Blankenfelde, Empfangsgebäude, heute privat genutzt.

Foto: BSBB



Bahnhof Schildow.

Foto: André Casper

Fahrplanentwurf, erste Betriebsstufe

RB 27 Berlin-Wilhelmsruh—Schildow—Mühlenbeck—Basdorf

S 1 Berlin-Gesundbrunnen	ab	4.19	alle 10 bis 20 Min	0.19
S 1 Berlin-Wilhelmsruh	an	4.27		0.27
Berlin-Wilhelmsruh	ab	4.31	alle 30 Min	0.31
Berlin PankowPark	ab	4.33		0.33
Berlin Wilhelmsruher Damm	ab	4.36		0.36
Berlin-Blankenfelde	ab	4.39		0.39
Schildow	ab	4.41		0.41
Schildow Nord	ab	4.43		0.43
Mühlenbeck	ab	4.46		0.46
Schönwalde West	ab	4.50		0.50
Basdorf	an	4.54		0.54

Entwurf BSBB

Fahrplan der Heidekrautbahn-Stammstrecke im Jahre 2024 gemäß Forderung des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).

Entwurf: BSBB, auf Grundlage eines Entwurfs der NEB

4. Der Streckenast Basdorf—Schönerlinde—Karow/Karower Kreuz

Eine bessere Direktverbindung nach Gesundbrunnen wäre allerdings auch heute schon über Schönerlinde möglich – nicht nur (wie jetzt) mit wenigen Durchläufern in den Spitzenstunden, sondern den ganzen Tag über im Stundentakt.

Weil Senat und DB sich seit Jahrzehnten dagegen sträuben, am Südkopf des Bahnhof Karow eine Weichenverbindung vom S-Bahnsteig-Gleis zum Regionalbahngleis zu bauen, können allerdings nur entweder Karow oder Gesundbrunnen angefahren werden; beides mit demselben Zug geht nicht.

Verwiesen wird neuerdings auf den geplanten Turmbahnhof Karower Kreuz. Dann würden die Züge der Heidekrautbahn nicht mehr in Karow, sondern in Karower Kreuz halten und weiterfahren bis Gesundbrunnen. In Karower Kreuz bestünde Anschluss Richtung Hohenschönhausen und Oranienburg und weiterhin an die S2 und die recht bald bis Buch zu verlängernde S85. Wann wird es endlich so weit sein? Wird dieser Ast der Heidekrautbahn schneller attraktiver gestaltet oder die Stammstrecke?

Gebraucht werden jetzt und in fernerer Zukunft beide Äste, weil ihre Zwischenhalte unterschiedliche Verkehrsbedarfe abdecken und sie Richtung Gesundbrunnen und Innenstadt häufigere Fahrmöglichkeiten schaffen.

5. Was wird aus Wensickendorf—Liebenwalde?

Die Stadt Liebenwalde stellte gemeinsam mit der NEB im Sommer 2019 eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Streckenastes nach Liebenwalde vor. Darin wird von Baukosten in Höhe von 25 Mio Euro ausgegangen, von denen etwa die Hälfte auf den Neubau der beiden Kanalbrücken entfallen. Der Bund hat signalisiert, dass er sich an den Kosten an einer der neuen Brücken (über die Oder-Havel-Wasserstraße) beteiligen würde. Täglich 470 Reisende würden nach vorsichtiger Schätzung in Liebenwalde ein- und aussteigen, bei energischem Vorantreiben der Verkehrswende sicherlich auch mehr. Auch gibt es neue Pläne für das frühere Funkamts Gelände nordwestlich des Bahnhofs Zehlendorf, auf dem bis 2017 bis zu 359 m hohe Sendemasten standen. Ein „Grüner Campus“ und soziale Projekte sind geplant, heißt es bei den Investoren, die rund 100 ha (4/5 der Fläche) gekauft haben. Die Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung von und nach Berlin würde nach Angaben der Beteiligten das Investitionsvorhaben sehr unterstützen.

Der Landkreis Oberhavel, die Städte Liebenwalde und Oranienburg sowie die NEB investieren gemeinsam mehr als 400.000 Euro in die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2), um die nötigen Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke zu ermitteln. Ziel ist

zunächst die Aufnahme in den neuen Landesverkehrsplan 2023.

6. Zweite Ausbaustufe jetzt schon mitdenken

Sobald durchgehende Züge über die Stammstrecke zunächst bis Gesundbrunnen möglich sind, wird der Andrang auf die neue Bahnverbindung wachsen. Bald werden dann die Züge so voll sein, dass auch der für die Etappe Deutschlandtakt vorgesehene 30-Minuten-Takt nicht mehr ausreicht und der 15-Minuten-Takt bis Wandlitzsee oder Klosterfelde nötig wird.

Für einen guten Fahrplan und eine stabile Betriebsabwicklung ist allerdings der weitgehend zweigleisige Ausbau der Stammstrecke bis Basdorf als zweite Ausbaustufe notwendig. Dann werden auch die Bewohner des Märkischen Viertels die Direktverbindung zu schätzen wissen und die Züge entweder fußläufig oder über zwei oder drei Stationen mit der Straßenbahn erreichen. Notwendig ist es bereits jetzt, möglichst viele Vorleistungen für diesen Ausbau zu erbringen und keine verlorenen Kosten zu verursachen – die erste Ausbaustufe muss bereits die zweite Ausbaustufe bestmöglich berücksichtigen.

Verknüpfung mit der Straßenbahn

Das Bündnis Pro Straßenbahn hat ein Straßenbahn-Zielnetz konzipiert, das die Weiterführung der M1-Strecke ab Rosenthal Nord auf zwei Wegen durch das Märkische Viertel zum S- und U-Bahnhof Wittenau vorsieht (über Treuenbrietzen Straße—Wilhelmsruher Damm und über den Senftenberger Ring), die dort mit der Strecke vom Bahnhof Jungfernheide über Kurt-Schumacher-Platz verbunden werden soll. Die Straßenbahnstrecke soll die Heidekrautbahn nicht auf dem Wilhelmsruher Damm sondern auf der Quickborner Straße kreuzen, weil so die nördlichen Teile des Märkischen Viertels besser erreichbar sind (siehe Broschüre „Bündnis Pro Straßenbahn, Straßenbahn-Zielnetz 2050 für Berlin“, Seiten 10 bis 12).

Damit ist die Frage aufgeworfen, wie diese Kreuzung gestaltet werden soll. Der Streitpunkt, ob sich zwei Oberleitungen, die zu verschiedenen Stromsystemen gehören, technisch sicher kreuzen können und dürfen, kann hier ausgeblendet werden, weil sich 10-Minuten-Takt der Straßenbahn, 15-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn und Autoverkehr nicht niveaugleich bewältigen lassen. Eine niveaufreie Unterführung der Quickborner Straße mit Straßenbahn und Autoverkehr unter der Heidekrautbahn ist als Bestandteil der zweiten Ausbaustufe also unumgänglich. Natürlich wird dann ein Umsteigeknoten mit übereinanderliegenden Bahnsteigen und kurzen Umsteigewegen gebraucht.

Insofern ist es sehr weitsichtig, wie der Berliner Senat jetzt die Endhaltestelle der M1 am Bahnhof Rosenthal bauen will (siehe „Umbau der Straßenbahn nach Rosenthal“,



Bahnhof Mühlenbeck der Heidekrautbahn-Stammstrecke; Sonderfahrt mit dem Schienenbus VT 95 der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. am 2. Juni 2012.
Foto: Michael Idziak



Abzweig Schönwalde. Hier kommen Stammstrecke (Blick aus dem Zug) und „Umfahrung nach Karow“ (mit Zug) zusammen.
Foto: André Casper

SIGNAL 1/2021, Seiten 22 bis 24). Sie steht dem späteren Kreuzungsbauwerk nicht im Wege und gewährt straßenseitig völlige Baufreiheit.

Für die Umsteigesituation in den vielen Jahren zwischen 1. und 2. Ausbaustufe der Heidekrautbahn ist die Lage der Straßenbahnendstelle allerdings ein Mangel und nährt den Verdacht, dass hier jemand sowohl die M1 als auch die Heidekrautbahn nicht zu attraktiv machen will.

7. Die Fahrzeuge

Zurzeit betreibt die NEB die Strecken der Heidekrautbahn mit Dieseltriebzügen des Typs Talent. Eigentlich weiß jeder – außer bestimmten Entscheidern, die auf einigen nicht-elektrifizierten Strecken auf lange Sicht noch Dieseltriebfahrzeuge einsetzen wollen –, dass die Dieseltraktion aus klimaa- und umweltpolitischen Gründen so schnell wie möglich abgelöst werden muss, und

zwar durch die elektrische Traktion in einer der möglichen Ausprägungen.

Wasserstoff darf nur Übergangslösung sein

Nun kann man die Elektroenergie auf direktem Wege aus der Oberleitung beziehen oder auf dem Umweg über die Zwischenspeicherung in Akkumulatoren oder auch auf dem noch größeren Umweg über Wasserstofftanks, Brennstoffzellen und Akkumulatoren. Der Wasserstoff fällt bei der Heidekrautbahn aber nicht (wie an anderen Orten der Anwendung bei der Eisenbahn) als Abfallprodukt an, sondern soll im neu zu bauenden Wasserstoffwerk Wensickendorf/Schmachtenhagen/Zehlendorf eigens hergestellt werden.

Zwar wird er „grün“, das heißt mit Strom aus Windkraftanlagen und Solarzellen mittels Elektrolyse erzeugt, verdichtet und gespeichert. Auch soll er für Busse der ört-



Der neue Bahnhof Schönwalde (Barnim) am Streckenast Basdorf—Berlin-Karow. Der alte Bahnhof Schönwalde an der Stammstrecke wird nach Wiedereröffnung zur Unterscheidung von Schönwalde (Barnim) Schönwalde West heißen, eine richtige Entscheidung. Foto: BSBB



Wensickendorf 2015. Eine Schenck-Scheibe verdeutlicht: Endstation für die Heidekrautbahn. Foto: BSBB

lichen Verkehrsbetriebe und für Müllfahrzeuge verwendet werden. Aber die vielen energieaufwändigen Produktionsschritte und die mehrfache Energieumwandlung bis zum Erzeugen des Stroms in der Brennstoffzelle führen zu einem niedrigen Wirkungsgrad, verteuern diese Technologie und verschlingen erhebliche staatliche Zuschüsse, die an anderer Stelle für Taktverdichtungen und Linienerweiterungen sinnvoller einzusetzen wären.

Den Einwand, jede neue Technologie müsse praktisch ausprobiert werden, kann man vielleicht noch gelten lassen. Aber bei der Heidekrautbahn bitte nur als zeitlich begrenzte Übergangslösung, bis verkehrsplanerische und eisenbahntechnische Erwägungen voran gestellt werden und die Geldgeber sich von der Unwirtschaftlichkeit überzeugen konnten.

Bestellt von der NEB wurden Fahrzeuge vom Typ Coradia iLint (Baureihe 654) des französischen Herstellers Alstom S.A. – Ei-

genwerbung: „eine bahnbrechende Technologie“. Triebwagen dieses Typs laufen seit September 2018 im Linienbetrieb in Niedersachsen. Die Brennstoffzellen wandeln Umgebungsluft und Wasserstoff in Wasser um, wobei Strom entsteht, der Lithium-Ionen-Akkus im Fahrzeugboden auflädt. Diese Akkus treiben die Fahrmotoren (2 x 380 kW Drehstrom-Asynchronmotoren) an und speichern auch die Bremsenergie. Die Reichweite liegt laut Alstom bei bis zu 1000 Kilometern. Statt Diesel-Abgasen pustet der iLint lediglich Wasserdampf in die Luft.

Fahrzeuge mit weniger Plätzen und mehr Gewicht

Der Doppeltriebwagen bietet 138 Sitzplätze, 144 Stehplätze, 2 Rollstuhlstellplätze und 12 Fahrradstellplätze und ist mit Klimaanlage und WLAN ausgestattet. Er ist 54,3 m lang und wiegt 107 t. Zum Vergleich: Der gleichlange Lint 54 (180 + 204 Plätze, 50 % stärkere Motorisierung) wiegt 98 t.

Noch nicht geklärt und auch langfristig fragwürdig ist, ob die Brennstoffzellenfahrzeuge den Nord-Süd-Tunnel befahren dürfen. 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.

Bis zu drei Windkraftanlagen mit einer Nennleistung von 4,5 MW, bis zu 5 Hektar Photovoltaik, eine Betriebshalle von 40 m mal 20 m, ein Speicher und eine Gasleitung zur entstehenden Tankstelle am Bw Basdorf – die Kosten des Verbundvorhabens belaufen sich einschl. Fahrzeugen auf ca. 100 Mio. Euro – sollen mit erheblichen Fördergeldern des Bundes bis 2024 realisiert werden.

8. Zukunftspläne

Die verkehrsplanerische und eisenbahntechnische Zukunft der Heidekrautbahn liegt in der Kombination aus teilweiser Elektrifizierung mit Oberleitung und teilweisem Akkubetrieb.

Die Verkehrsströme aus dem Einzugsgebiet der Heidekrautbahn enden nicht in Gesundbrunnen, sondern gehen weiter in die Nord-Süd-Verbindung hinein zum Hauptbahnhof, zum Potsdamer Platz, zum Südkreuz und – natürlich immer schwächer werdend – darüber hinaus. Gleichzeitig beginnen im Märkischen Viertel, in Wilhelmsruh und Gesundbrunnen Verkehrsströme, die – von Station zu Station stärker werdend – nach Zielen im Süden von Berlin und südlich von Berlin streben.

Mit Akku und Oberleitung durch den Nord-Süd-Tunnel

Damit liegt auf der Hand, wie sinnvoll es für die Fahrgäste ist, durchgehende Linien durch Berlin zu knüpfen. Ebenso sinnvoll ist das Durchbindeprinzip für die Betriebsabwicklung, wenn nicht mitten im Verdichtungsraum der Großstadt geendet, Bahnsteiggleise bis zur Rückfahrt belegt oder in Abstellgleise rangiert und wieder in die Gegenrichtung gestartet werden muss, sondern diese Prozesse an den geringer belasteten Endpunkten außerhalb der Stadt abgewickelt werden. Das Linienkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) sieht die Weiterführung des Linienbündels über den BER nach Cottbus vor (siehe Signal 6/2020), aber über die südlichen Zielpunkte kann zu gegebener Zeit endgültig entschieden werden.

Mit dem durchgehenden Verkehr in den Nord-Süd-Tunnel, einem gut organisierten Umsteigepunkt Rosenthal zur Straßenbahn ins Märkische Viertel, weiterer Ansiedlung im Umfeld der Stationen in Blankenfelde,

Schildow und weiter außerhalb werden die Fahrgastzahlen nochmals steigen.

Das BSBB-Zielkonzept sieht als 3. Baustufe die Elektrifizierung vor. Die mit Oberleitung ausgerüsteten Strecken der Nord-Süd-Verbindung, künftig ab Wilhelmsruh, erfordern elektrische Fahrzeuge, die den Fahrstrom aus der Oberleitung aufnehmen.

Die Außenäste nach Groß Schönebeck und künftig nach Liebenwalde, für deren Verkehrsaufkommen der Stundentakt ausreicht, müssen nicht mit Oberleitung ausgerüstet werden. Hier liefern die Akkus, die vorher bei der Fahrt mit angelegtem Stromabnehmer aufgeladen wurden, den Fahrstrom.

Die Frage ist nun, wie weit die Oberleitung von Süden her reichen muss. Genügen Wilhelmsruh und Karow? Vielleicht anfangs. Aber mit steigender Taktdichte sieht das BSBB-Zielkonzept die Oberleitung von Wilhelmsruh und von Karow bis zum Betriebsmittelpunkt Basdorf vor. Wie die Bahnstromversorgung dorthin geschehen soll, muss noch untersucht werden. Für Basdorf sprechen auch die Aufladung der Akkus während der Nachtabstellung und die Notwendigkeit, in der Werkstatt Prüfungen und Reparaturen mit Stromabnehmer am Fahrdraht durchführen zu können.

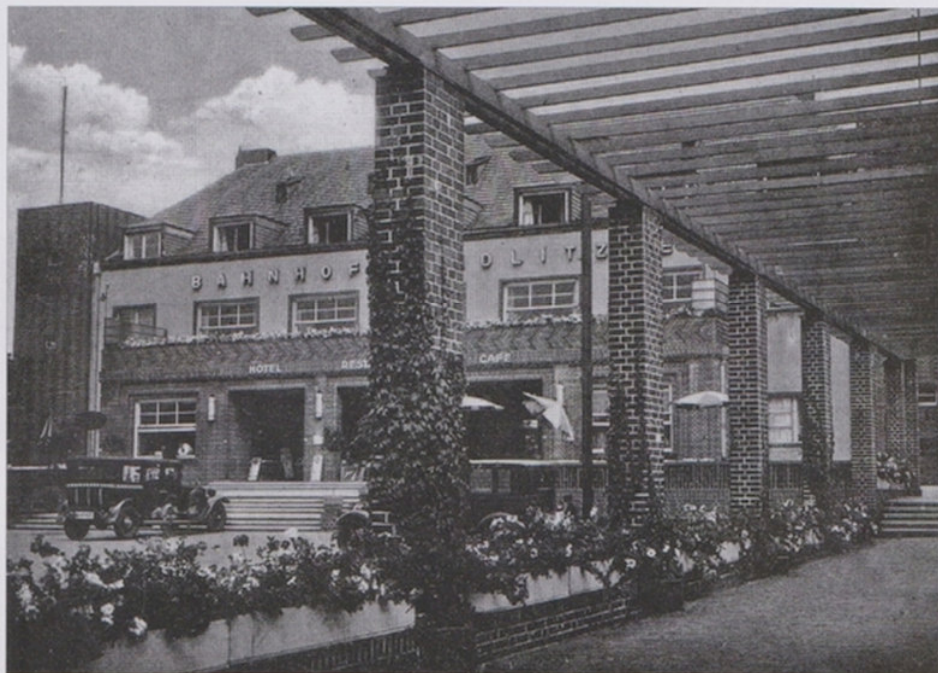
Die Heidekrautbahn als Regio-S-Bahn

Zukünftig werden die Streckenäste der Heidekrautbahn immer wichtiger. So erschließt z. B. die Stammstrecke wichtige Gewerbegebiete und Teile des Großwohngebiets Märkisches Viertel. Der Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) enthält eine neu festgelegte Siedlungsachse aus dem Nordosten Berlins nach Wandlitz, die unter dem Stichwort „Achsenentwicklungskonzept Pankow – Wandlitz“ interkommunal und länderübergreifend entwickelt werden soll. Bei dieser Entscheidung spielten die Bahn-Achsen Wandlitz–Basdorf–Schildow–Berlin–Wilhelmsruh und Basdorf–Schönerlinde–Berlin–Karow eine wesentliche Rolle.

Daher wird vom BSBB künftig der 15-Minuten-Takt als notwendig erachtet, er ist einem S-Bahn-Takt sehr ähnlich.

Warum dann nicht gleich als S-Bahn? Die Gleichstrom-S-Bahn hätte dann wohl in Basdorf ihren Endpunkt. Wir wollen aber den durchgehenden Verkehr auch von Wandlitz, Klosterfelde, Groß Schönebeck und Liebenwalde bis ins Berliner Zentrum ermöglichen. Wie das mit Oberleitung und Akku technisch möglich ist, wurde aufgezeigt. Und der Begriff oder das Qualitätsmerkmal S-Bahn ist keinesfalls – wie in Berlin immer noch manchmal gleichgesetzt wird – an die seitliche Stromschiene gebunden.

Die durchlaufenden Heidekrautzüge stellen im Berliner Stadtgebiet quasi eine S-Bahn (Stadtschnellbahn) dar und weiter außerhalb eine Regionalbahn. Deshalb haben wir im Zielkonzept des BSBB die Bezeichnung „Regio-S-Bahn“ geprägt, die nicht wir erfunden haben, sondern zu der uns andere Ballungs-



Der 1913 errichtete Bahnhof Wandlitzsee am Groß Schönebecker Streckenast dient seitdem vorrangig dem Ausflugsverkehr. Hier der Bahnhofsvorplatz 1938; ein Taxi wartet auf besser betuchte Reisende, üppiger Blumenschmuck verziert Balkon und Pergola – ein vorbildliches Erscheinungsbild.

Ansichtskarte: Atelier John, Falkenhain-Finkenkrug/Sammlung Axel Mauruszat

räume wie z. B. Bremen und Bern angeregt haben. Nach unserem Zielkonzept 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-Minuten-Takt. Sie ist in der Produkthierarchie der Eisenbahn zwischen Regionalexpress und S-Bahn angesiedelt.

Vorsorge für die 2. und 3. Ausbaustufe

Der zweigleisige Ausbau für den 15-Minuten-Takt wirft die Frage auf, welche Bahnübergänge dann bestehen bleiben können und welche durch niveaufreie Kreuzungen zumindest für Fußgänger und Radfahrer

und vielleicht auch für Autofahrer umgerüstet werden müssen.

Eventuell wird es später notwendig, die Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn oder Regionalbahn auf dem nördlichen Außenring zu verbessern. Auch die Bahnsteigzugänge werden bei mehrgleisigen Bahnhöfen verändert werden müssen.

Um die Stammstrecke endlich überhaupt wieder in Betrieb nehmen zu können, wurde dies vermutlich bisher nicht berücksichtigt. Zu hoffen bleibt, dass die Planer der 1. Ausbaustufe wenigstens so weitsichtig sind, Platz zu lassen für Gleise, Bahnsteige, Signale und sonstige Anlagen, die in der 2. und 3. Ausbaustufe benötigt werden, und dass sie nichts bauen, was dann wieder abgerissen werden muss.



Die Zukunft beginnt auf der NEB 2024 mit sechs Doppel-Triebwagen: Der Coradia iLint von Alstom (hier auf Probefahrt in Basdorf) ist der erste Regionaltriebzug weltweit, der mit Wasserstoff-Brennstoffzellen angetrieben wird. Die Brennstoffzellen sind auf dem Dach montiert.

Foto: André Casper