

Kremmener Bahn / Prignitz-Express Teilausbau und Vollausbau

Das ursprüngliche Ausbauziel für das i2030-Projekt Kremmener Bahn hieß (noch im November 2021) Direkteinbindung des Regionalverkehrs nach Berlin. Im Juni 2022 entschieden sich die i2030-Projektpartner nach Abschluss der Planungsphase „Grundlagenermittlung“ für den abschließlichen S-Bahn-Ausbau der Strecke Schönholz – Hennigsdorf und gegen den gleichzeitigen Ausbau für den Regionalverkehr. Begründet wurde dies mit der sehr teuren Beseitigung des Bahnübergangs Gorkistraße in Tegel, wobei keine Einzelheiten bekanntgegeben wurden.

Planungsstand

Den i2030-Unterlagen vom Lenkungskreis am 14.11.2022 ist zu entnehmen:

- Der Ausbau Velten – Neuruppin beinhaltet Ausweichgleise in Kremmen und Wustrau-Radensleben, das zweite Gleis Kremmen – Beetz-Sommerfeld und Bahnsteigverlängerungen. Die Entwurfsplanung läuft. Geplanter Bauzeitraum ist 09/2024 bis 12/2025. Als zweites Zugpaar je Stunde soll die RB 55 Hennigsdorf – Kremmen bis Neuruppin verlängert werden.
- Schönholz – Hennigsdorf wird nicht für den Regionalverkehr hergerichtet. Dieser soll zunächst über Hennigsdorf – Karower Kreuz oder Hennigsdorf – Falkensee oder über beide Äste nach Berlin fahren.
- Aufbau der Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz (jetzt Kurve Hohenschöpping genannt) wird untersucht, zurzeit Grundlagenermittlung.
- Ausbau der S-Bahn Schönholz – Hennigsdorf für 10-min-Takt. Keine Aussage, ob durchgehend oder nur abschnittsweise zweigleisig. Neue Verkehrsstation Borsigwalde. Grundlagenermittlung läuft. Bauzeitraum 2032 bis 2035.
- Wiederaufbau der eingleisigen S-Bahn-Strecke Hennigsdorf – Velten für 20-min-Takt. Wiederinbetriebnahme der Verkehrsstation Hennigsdorf Nord wird geprüft. Grundlagenermittlung läuft. Bauzeitraum 2032 bis 2035.
- Elektrifizierung Hennigsdorf – Wittenberge. Zurzeit Projektdefinition, wahrscheinlich Teil-elektrifizierung und teilweise Akkubetrieb. Bau 2030 bis 2032.
- Das Beibehalten einer Linie Hennigsdorf – Falkensee – Spandau scheint unstrittig zu sein.

Gerüchte von Anfang Dezember 2022, nach denen die S-Bahn-Strecke nicht bis Velten verlängert werden und bis Hennigsdorf weiterhin nur im 20-min-Takt fahren sollen, klingen dermaßen absurd, sind in sich widersprüchlich und würden das Ende dieses i2030-Projekts bedeuten, dass sie erst nach genaueren Informationen sachgerecht kommentiert werden können.

Zielerreichung

Welche Ziele bestanden (aus Sicht BSBB)? Wie können sie mit der oben genannten Entscheidung erreicht werden?

| | 2026 | 2035 | Mit Nordostkurve |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Fahrzeitverkürzung von allen Stationen im Umland (von der Prignitz bis Velten) umsteigefrei nach Berlin (Gesundbrunnen und Nord-Süd-Verbindung) | | Nein* | Ja* |
| 30-min-Takt Regionalverkehr Neuruppin – Berlin | Nein, nur Neuruppin – Hennigsdorf | Nein, nur Neuruppin – Hennigsdorf | ungewiss |
| 20-min-Takt S-Bahn Velten – Berlin | | ja | |
| 10-min-Takt S-Bahn Hennigsdorf – Berlin | | ja | |
| Fahrzeitverkürzung Hennigsdorf – Berlin | | ja** | nein** |
| Tegel als fahrgastfreundlicher Verknüpfungspunkt der Regional- und S-Bahn zu zahlreichen Buslinien | | nein | |
| Neue S-Bahn-Station Borsigwalde | | ja | |
| Neue S-Bahn-Station Hennigsdorf Nord | | ja | |
| Entlastung des nördlichen Außenrings und anderer Radialstrecken*** | | nein | nein |

*Velten – Spandau – Gesundbrunnen heute 64 min (mit 6 min Wendezeit in Hennigsdorf), direkt 20 min (bei 100 km/h über Tegel), über NO-Kurve 18 min (mit 140 km/h auf BAR und Stettiner Bahn). Fahrzeitverkürzung ist also ein schwaches Argument für die Direktverbindung, nur für Hennigsdorf zutreffend.

**Die S-Bahn braucht bis Gesundbrunnen 26 min. Der RE direkt bräuchte 13 min, mit NO-Kurve gäbe es keinen RE.

***Die Streckenkapazität des nördlichen Außenrings wird vor allem für den Güterverkehr gebraucht. Radialverkehr sollte nicht über eine Tangente umgeleitet werden und dort Kapazität verbrauchen, sondern direkt radial ins Zentrum geführt werden, damit Radial- und Tangentialverkehr sich nicht behindern und Angebotsverdichtungen auf den anderen Radialstrecken (Hamburger, Stettiner und Nordbahn) nicht eingeschränkt werden. Die niveaugleiche eingleisige Verbindungskurve am Karower Kreuz stellt zusammen mit den von der Nordbahn umgeleiteten Zügen (wegen der fehlenden Teilstrecke Nordkreuz – Hohen Neuendorf) einen sehr einschneidenden Zwangspunkt für Fahrplankonstruktion und Betriebsführung dar.

Einflüsse auf die noch ausstehende Nutzen-Kosten-Untersuchung

Im Vergleich zum separaten eingleisigen Regionalverkehr Schönholz – Tegel und Mischbetrieb Tegel – Hennigsdorf (frühere Absicht von DB Netz):

Vermiedener Aufwand

- Drittes Gleis Schönholz – Tegel
- Eventuell Ersatz des BÜ Gorkistraße durch Absenkung der Gleise und SÜ, falls der Knotenpunkt mit dem 10-min-Takt der S-Bahn nicht ohnehin überlastet sein wird
- Umbau des Bahnhofs Tegel (mit „Verschiebung“ Richtung Gorkistraße) zum Umsteigepunkt R-Bahn/S-Bahn und Verknüpfungspunkt mit Buslinien
- Durchgehend zweites Gleis Tegel – Hennigsdorf

- Umbau Hennigsdorf zum Durchgangsbahnhof für Regionalverkehr
- Ausrüstung der Mischbetriebsstrecke mit zwei Zugsicherungssystemen (ZBS und PZB) und Ausrüstung der Regionalverkehrsfahrzeuge mit ZBS

(Falls kein Mischbetrieb, dann stattdessen drittes Gleis Tegel – Hennigsdorf).

Vermiedene Risiken

- Probleme mit Geländeerwerb Schönholz – Tegel zur evtl. Verbreiterung des Bahnkörpers
- Anwohnerklagen Schönholz – Tegel wegen Lärm.

Nicht ausgeschöpftes Fahrgastpotenzial

- Weniger Fahrgäste wegen Umsteigewiderstand in Hennigsdorf
- 30-min-Takt auf ganzer Strecke fraglich wegen Fahrplanzwängen an den eingleisigen niveaugleichen Verbindungskurven an den Kreuzen Hennigsdorf und Karow oder Falkenhagen
- Tegel von Stationen nördlich Velten nicht direkt erreichbar
- Tegel weiterhin unattraktiv für umsteigende Fahrgäste S-Bahn – Bus
- Ohne Nordostkurve:
Bei Laufweg über Spandau keine Fahrzeitverkürzung.
Bei Fahrt über Karower Kreuz 36 min Fahrzeitverkürzung (falls keine Wartezeiten die Fahrzeit verlängern) statt 44 min bei Direktfahrt.
- Mit Nordostkurve:
Keine Fahrzeitverkürzung Hennigsdorf – Berlin.
Weniger Züge erreichen Hennigsdorf von Stationen nördlich Velten.

Handlungsoptionen, Folgen und Empfehlung

| | | |
|--|---|--------|
| Generelle Umplanung fordern | Große Kraftanstrengung, vermutlich vergeblich; Risiko weiterer Verzögerung | nein |
| Nordostkurve am Kreuz Hennigsdorf unterstützen | Die Projektpartner bestärken, die Prüfung positiv abzuschließen | ja |
| Mängelreduzierung am BÜ Gorkistraße fordern | Kraftanstrengung, die vielleicht erfolgreich sein könnte; Verzögerung möglich, je nach Haltung der Projektpartner; Verkehrliche Ziele nur zum Teil erreichbar | ja |
| Vorsorge für Nachrüstung der Direktverbindung fordern | Große Kraftanstrengung mit wenig Erfolgsaussichten, trotzdem versuchen | ja |
| Forderung, weiteres Projekt für die Direkt-Einbindung aufzulegen | | später |
| Nichts tun | Verkehrliche Ziele werden auf lange Sicht nicht vollständig erreicht; spätere Nachrüstung erfordert erneuten Umbau mit erheblichen zusätzlichen Kosten | nein |

Die geplanten Maßnahmen ohne direkte Regionalbahnverbindung stellen nur eine Teilausbau und damit nur eine Zwischenstufe dar. Der Vollausbau muss später folgen.

Mängelreduzierung ohne Ausbau

Einige Mängel, die heute an der S-Bahn-Station Tegel mit dem Bahnübergang Gorkistraße bestehen und in der Zwischenstufe verstärkt hervortreten würden, lassen sich bereits heute abmildern.

Der Bereich zwischen der U-Bahn-Station Alt-Tegel und der S-Bahn-Station Tegel stellt eines der örtlichen Zentren des Bezirks Reinickendorf dar. Für die 4 Buslinien mit 21 Fahrtenpaaren pro Stunde ist ein zukunftsgerechter fahrgastfreundlicher Verknüpfungspunkt mit kurzen Wegen zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen notwendig. Die Schrankenschließzeiten verdoppeln sich mit dem 10-min-Takt der S-Bahn zum Nachteil für den verbleibenden Busverkehr.

Ein Verkehrsknotenpunkt, der sich in das städtische Umfeld einpasst und eine gute Aufenthaltsqualität besitzt, muss vom Kfz-Verkehr befreit werden. Dieser kann über den etwa 600 m weiter nördlich verlaufenden, gut ausgebauten Waidmannsluster Damm, der die Eisenbahnstrecke und die Autobahn unterquert, sowie Ziekowstraße und Buddestraße geleitet werden. Der Bahnübergang hätte dann zwei Busspuren und die obligatorischen Fuß- und Radwege. Eine geschickte Fahrplangestaltung für Bahnen und Busse könnte die Wartezeiten minimieren.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Wiederherstellen des Bahnhofsvorplatzes Tegel westlich des Bahnsteigs mit Konzentration der Bushaltestellen und kurzem Umsteigeweg zur S-Bahn.
- Führen der Buslinien vom Bahnübergang Gorkistraße über den Bahnhofsvorplatz (Buddeplatz) und Brunowstraße / Grußdorfstraße zur Berliner Straße, wie heute die Linie 133 (Heiligensee – Haselhorst).
- Den Bahnübergang Gorkistraße für den Kfz-Verkehr sperren, gegebenenfalls technisch gesichert. Den Kfz-Verkehr über den Waidmannsluster Damm leiten.
- Reduzieren des Busverkehrs über den Bahnübergang Gorkistraße durch Linienänderungen. Zum Beispiel könnte die Linie 222 die Eisenbahnstrecke auf dem Waidmannsluster Damm unterqueren und in einer Schleife am Bahnhofsvorplatz Tegel vorbeiführen. Die Linie 220 könnte die Ziekowallee bedienen und über den Waidmannsluster Damm zur neuen Endhaltestelle am Bahnhof Tegel gelangen. Den Bahnübergang passieren dann nur noch die Linien 124 (Heiligensee – Tegel – Wittenau – Französisch Buchholz) und 125 (Frohnau – Hermsdorf – Tegel – Wedding).

Vorsorge für späteren vollständigen Ausbau

Die unverändert bestehenden verkehrlichen Ziele können erst erreicht werden mit

- Ausbau Schönholz – Velten für 30-min-Takt Regionalverkehr direkt ins Berliner Zentrum und
- Umbau des Bahnhofs Tegel zum fahrgastfreundlichen Verkehrsknotenpunkt Regionalbahn / S-Bahn / Bus mit niveaufreier Kreuzung der Gorkistraße.

Unter der Annahme der Elektrifizierung oder Teilelektrifizierung nördlich von Hennigsdorf oder Velten und Akkubetrieb von Schönholz bis Hennigsdorf oder Velten müssen bereits beim Teilausbau Vorsorgemaßnahmen für den späteren vollständigen Ausbau getroffen werden:

- Flächen für das dritte Gleis Schönholz – Tegel freihalten; wo möglich für das vierte Gleis (zum Beispiel in den Bahnhöfen Reinickendorf und Tegel)

- Flächen für den Umbau des Bahnhofs Tegel einschließlich Regionalbahnsteigen freihalten
- Bei der Umgestaltung des Bahnhofs Hennigsdorf den späteren durchgehenden Regionalverkehr mit Einfädelung in die S-Bahn-Mischbetriebsstrecke berücksichtigen.

Der Umbau des Bahnhofs Tegel ist auch unter Beachtung der baulichen Zwangspunkte mit vertretbarem Aufwand möglich:

- Östlich parallel zur Eisenbahn verläuft die Autobahn A 111 in der Ebene -1 im Tunnel. Eine niveaufreie Kreuzung zwischen Eisenbahn / Autobahn und Gorkistraße erfordert die Tieferlegung der Eisenbahn etwa in die Ebene -1. Für Rampen nördlich der Kreuzung und südlich der Bahnsteige ist ausreichende Länge vorhanden.
- Das nach Norden schmaler werdende Bahngelände und die vorhandene Bebauung südlich der Gorkistraße zwischen Buddestraße und Bahngelände erfordern und erlauben die Anordnung der Bahnsteige zwischen Gorkistraße mit neuen nördlichen Zugängen von dieser und dem heutigen Zugang, der dann der südliche wird.
- Zwischen dem heutigen Bahnübergang und der Buddestraße stehen für Rampen nur etwa 20 bis 30 m zur Verfügung, so dass die Gorkistraße höchstens um einen Meter angehoben werden kann, um den Aushub für die Bahnanlagen zu verringern.
- Auf der Straßenüberführung genügen zwei Busspuren mit Haltestellen und eine Überholspur für beide Richtungen. Mit den obligatorischen Fuß- und Radwegen wird die Straßenüberführung breit genug sein können, gegebenenfalls mit Auskragungen.