

## Zusammenfassung der 8. Sitzung am 09.01.2025

18:00 bis 20:30 Uhr im Büro der Agentur BahnStadt in Berlin-Prenzlauer Berg  
Teilnehmer: Bernd Breitkopf, Reinhard Crome, Stephan Führ, Wolfram Müller, Martin Pogatzki (online, bis etwa 19:00), Robert Wähner, Michael Wedel, Sven Wroblewski, Axel Schwipps, Christoph Steinig, Andreas Schaack

### 1. Rückblick

Das Koordinierungsteam (A. Schaack und A. Schwipps) gab einen Überblick über Fortschritte *und Rückschritte* im Eisenbahnverkehr Berlin/Brandenburg und Aktivitäten des BSBB seit der 7. Sitzung am 25.04.2024:

- 29.04.2024 Reaktivierung Potsdam-Pirschheide oben mit 2 Seitenbahnsteigen
- 15.12.2024 Bahnsteig am Ausweichgleis Blumberg, RB 25 Mo-Fr 30-min-Takt bis Werneuchen, *aber nur ab Lichtenberg statt Ostkreuz*
- 15.12.2024 Bahnsteiggleis (Stumpfgleis) Müncheberg, RB 26 Mo-Fr 60-min-Takt Verstärker Ostkreuz – Müncheberg, *aber nach Kostrzyn nur ab Lichtenberg statt Ostkreuz*
- 15.12.2024 Einsatz von Akku-Fahrzeugen (Mireo) auf RB 25 und RB 35 Fürstenwalde – Bad Saarow-Pieskow (ohne Fahrgastnutzen)
- einige Finanzierungsvereinbarungen zu i2030-Vorhaben
- 08.10.2024 Gespräch des Koordinierungsteams mit Staatssekretär Wieczorek (Schwerpunkt Nordbahn und NVT Ost)
- Dezember 2024 Artikel im SIGNAL über die Nordbahn.

Diskussion dazu:

- In Pirschheide wäre Mittelbahnsteig zweckmäßiger und preisgünstiger gewesen (M. Wedel)
- In Müncheberg wäre ein durchgehendes Gleis sinnvoller, die Wendezeit könnte zur Fahrt nach Müncheberg Stadt genutzt werden (B. Breitkopf)
- Einige Wasserstoff-Fahrzeuge der NEB sind im Einsatz, Tanken umständlich (langer Anfahrweg, lange Tankzeit) und unzuverlässig, auch der geplante Elektrolyseur liefert nur grauen Wasserstoff.

### 2. Nordbahn

Grundlage ist der Entwurf des Positionspapiers vom 05.11.2024, übereinstimmend mit dem Artikel im SIGNAL Heft 6/2024. A. Schaack gab dazu noch einige Erläuterungen. Die gesamte Nordbahn Berlin – Stralsund / Rostock wurde im August 2024 in den potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgenommen, die Teilstrecke Gesundbrunnen – Birkenwerder allerdings nicht detailliert „bewertet“. Die Länder Berlin und Brandenburg haben den Bund darum gebeten, dies nachzuholen.

Diskussion:

- Der Text wird um Aussagen ergänzt, dass die Nordbahn ursprünglich Bestandteil des Bedarfsplans Schiene und von i2030 war und dann auf den Bahnhof Birkenwerder reduziert wurde. S. Wroblewski liefert entsprechende Formulierungen.
- Die notwendige Dammverbreiterung im Abschnitt Hermsdorf – Frohnau (wegen Abstandsvorgaben der Gleichstrom- und Wechselstromgleis, Maststandorten und Schallschutz) stößt bei bestimmten Personen auf massive Ablehnung. Das soll uns nicht abhalten, den Eisenbahnausbau als übergeordnetes Ziel weiterzuverfolgen.
- Eine gemeinsame Planung Nordbahn und Kremmener Bahn wäre zwar erstrebenswert, ist aber nach der Senatsentscheidung gegen die Kremmener Bahn derzeit nicht zielführend. Realistisch ist vorerst nur, die Nordbahn einschließlich Hohen Neuendorfer Kreuz auch für die Regionalzüge der Kremmener Bahn (u. a. Prignitz-Express) herzurichten.

- Eine abschnittsweise Eingleisigkeit wurde besprochen, wird aber angesichts der erwarteten Zugzahlen als nicht sinnvoll angesehen.
- Wilhelmsruh – Gesundbrunnen muss von Anfang an zweigleisig gebaut werden, weil sich dort die Züge der Heidekrautbahn begegnen sollen.
- Für die S-Bahn-Abstellgleise in Waidmannslust und Frohnau, die dem Fernbahnausbau weichen müssen, ist Ersatz zu schaffen. Hinweis im Positionspapier erforderlich.
- Das zweite S-Bahn-Gleis Lehnitz – Oranienburg ist nicht prioritär.

Der Textentwurf wird entsprechend ergänzt und auf die Webseite gestellt.  
R. Wähner hat allerdings nicht zugestimmt.

### **3. Nahverkehrstangente Ost**

#### Planungsablauf

Wie am 25.04.2024 vereinbart, haben das BSBB-Koordinierungsteam und mehrere Bündnispartner Einwendungen gegen die Planfeststellungsunterlagen zur TVO eingereicht, insbesondere wegen der geplanten Verdrängung und Behinderung der NVT Ost. R. Wähner berichtete über die Einwendung des DBV. Sämtliche Einwendungen wurden erst von der Planfeststellungsbehörde, dann von SenMVKU geprüft und befinden sich jetzt wieder bei der Planfeststellungsbehörde zur Auswertung.

Gefahr droht von den Bestrebungen, den § 23 AEG zurückzuändern, so dass Eisenbahnflächen wieder leicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden können. S. Führ berichtete über Aktivitäten der BI Wuhlheide, eine gemeinsame Planung der Bauvorhaben Straße und Eisenbahn auf der Grundlage des § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz zu erreichen.

Dem Systementscheid liegt die offensichtlich falsche Behauptung eines höheren Fahrgastpotenzials der Gleichstrom-S-Bahn gegenüber der Wechselstrom-Regio-S-Bahn zugrunde. Es soll versucht werden, auf der Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes Einsicht in die entsprechenden Berechnungen zu nehmen (S. Wroblewski), um diese nachvollziehen und eigene Einschätzungen entgegensetzen zu können.

#### Vorstellungen zur Ausgestaltung

Die Zeit, in der sich die verschiedenen Behörden mit den TVO-Planfeststellungsunterlagen, den Einwendungen, dem Entwidmungsbegehren und den Finanzierungsmöglichkeiten befassen, soll genutzt werden, eigene Vorstellungen zur baulichen Ausgestaltung der Gleis- und Stationsanlagen der NVT Ost zu erarbeiten. Den Entwurf des schematischen Gleisplans vom 05.01.2025 für Karower Kreuz, Springpfuhl, Biesdorfer Kreuz, Kreuz Wuhlheide bis zur Spreebrücke erläuterte A. Schaack. Nach Diskussion wurde er bestätigt.

Wesentliche Merkmale sind

- Mitnutzung der BAR-Gleise durch die Regio-S-Bahn von Karower Kreuz bis Hohenschönhausen (e)
- eigene NVT-Gleise von Hohenschönhausen (a) bis zur Spreebrücke
- bahnsteiggleiches Umsteigen S-Bahn / Regio-S-Bahn in Springpfuhl
- unbedingt zweigleisige Verbindungskurven Nordost am Karower Kreuz, Nordwest am Biesdorfer Kreuz und Südwest am Kreuz Wuhlheide, jeweils mit niveaufreier Abzweigung an einem Ende
- Wenn der Durchgangs-Güterverkehr den BAR in der Regel entgegen dem Uhrzeigersinn benutzt, können die Nordwestkurve am Karower Kreuz sowie die Nordostkurve und Südostkurve am Kreuz Wuhlheide eingleisig ausgeführt werden. Andernfalls müssen sie zweigleisig sein; der Platz dafür – einschließlich der Brückenwiderlager – ist auf jeden Fall freizuhalten.

- An den niveaugleichen Abzweigen werden Wartegleise angeordnet, auf denen abzweigende Züge das geradeausführende Gleis freigeben und entgegenkommende Züge vorbeilassen können.
- An mehreren Stellen werden Überleitverbindungen zwischen den parallel verlaufenden BAR-Gleisen und NVT-Gleisen angeordnet.

Für das Biesdorfer Kreuz wird nur noch die Variante Turmbahnhof am Schnittpunkt der Märkischen Allee mit der Ostbahn weiterverfolgt, nicht mehr die Ersatzvariante (NVT-Bahnsteige in Parallellage zur Ostbahn). Der Text vom 04.01.2025 wird entsprechend geändert.

Neubau von Wohnhäusern und Gewerbeeinrichtungen im Umfeld der neuen Verkehrsstationen ist sinnvoll, muss sich aber dem Platzbedarf und der Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen unterordnen.

#### Weiteres Vorgehen

Der Schematische Gleisplan und der zugehörige Text werden auf der BSBB-Webseite veröffentlicht. Um beides weiter bekanntzumachen, sind ein Artikel im SIGNAL und ein Gespräch mit der DB anzustreben.

Für den Abschnitt Spreebrücke bis Grünau werden Gleisplan und Beschreibung noch erarbeitet (A. Schaack). Die Trassierungsstudie des Senats für die Gleichstrom- und die Wechselstromvariante soll die Grundlage bilden. Sie wird über Harald Moritz beschafft (C. Steinig, A. Schwipps).

Die BI Wuhlheide beabsichtigt, am 24.05.2025 eine Informationsveranstaltung zu TVO und NVT Ost durchzuführen. BSBB wird sich mit einem Beitrag beteiligen.

#### **4. Sonstiges**

Hinweis auf eine Veranstaltungsreihe des DBV zu Baustellen und Projekten mit Ortsbegehungen (B. Breitkopf).

Nächstes Treffen der AG Zielkonzept: am 10.04.2025 am gleichen Ort.

Andreas Schaack