

Wiederaufbau der Nordbahn Berlin-Gesundbrunnen – Wilhelmsruh – Birkenwerder

1. Handlungsbedarf

Die Deutsche Bahn AG (DB) wird aufgefordert, bei der Errichtung der Abstell- und Behandlungsanlage Schönholz und der Brückenerneuerung Wollankstraße die Strecke bis Schönholz von vornherein zweigleisig auszubauen und die Trasse der durchgehenden Hauptgleise der Nordbahn neben der Abstellanlage freizuhalten.

Die DB und die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg werden aufgefordert, die ersten Planungsstufen für den vollständigen zweigleisig elektrifizierten Wiederaufbau der Nordbahn unverzüglich einzuleiten und vorzufinanzieren. Die Kapazität der weiterführenden Teilstrecke Birkenwerder – Löwenberg ist zu erhöhen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die DB werden aufgefordert, den Lückenschluss der Nordbahn konkret als Projekt zu definieren und im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans sowie im Deutschlandtakt zu platzieren.

2. Anlass

Der vollständige zweigleisig elektrifizierte Wiederaufbau der Nordbahn Berlin-Gesundbrunnen – Schönholz – Hohen Neuendorf ist wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung seit langem Bestandteil der Länderplanungen und des mit dem Bund verabredeten Pilzkonzepts. Er ist im Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vom März 2021 enthalten. Auch der Fahrgastverband Pro Bahn forderte, zuletzt in der Presseerklärung vom 06.12.2023, die Reaktivierung dieser wichtigen, 1952 stillgelegten Fernbahn-Achse. Als erste Teilstrecke wird Gesundbrunnen – Wilhelmsruh benötigt, um die Heidekrautbahn über ihre Stammstrecke bis Gesundbrunnen zu führen.

Zur Durchbindung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen ist oder war vorgesehen, die Nordbahn-Teilstrecke Schönholz – Wilhelmsruh eingleisig ohne Elektrifizierung wiederaufzubauen. Selbst dies wird als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung jetzt wieder in Frage gestellt. Der Tagesspiegel – Newsletter Pankow – berichtete am 04.06.2024 unter Berufung auf den Brandenburger Verkehrsminister und den Geschäftsführer der Niederbarnimer Eisenbahn:

- Die Anbindung der Heidekrautbahn von Wilhelmsruh über die Nordbahn an den Fernbahnhof und ÖPNV-Knoten Gesundbrunnen ist aktuell unwahrscheinlich.
- Grund dafür ist ein nicht ausreichendes Ergebnis der ersten (vorläufigen) Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für diesen Abschnitt.

Die gleichzeitig gegebene Information, dass die DB das letzte vorhandene durchgehende Hauptgleis der Nordbahn als Einfahrgleis in die Abstellanlage nutzen will, wurde später widerrufen.

Die Anfrage nach den Stellschrauben zur Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses beantwortete der Senat am 23.08.2024 nicht; stattdessen verwies er auf die bekannten Regeln und den Gutachter.

Auf dem Fahrgastsprechttag am 21.10.2024 wurde bekanntgegeben, dass die Strecke Birkenwerder – Karower Kreuz – Gesundbrunnen als „überlasteter Schienenweg“ eingestuft

werden soll oder schon wurde. Die nahe liegende Lösung mittels Entlastung durch die Nordbahn wurde dabei noch nicht genannt.

3. Verkehrsaufgaben und Ausbauziele

Die Nordbahn Berlin – Neustrelitz – Stralsund einschließlich der Lloydbahn Neustrelitz – Rostock, von der hier nur der Berliner und Brandenburger Teil Gesundbrunnen – Löwenberg betrachtet wird, wird fünf verschiedene Verkehrsaufgaben und komplexe Zielstellungen zu erfüllen haben.

3.1 Überregionale Bedeutung

Die Nordbahn hat **überregionale Bedeutung für den Fernverkehr** nach Rostock / Skandinavien und Stralsund sowie zu **Zielen nördlich von Oranienburg im Regionalverkehr**. Sie stellt den direkten und kürzesten Weg von Berlin (Gesundbrunnen) nach Oranienburg dar.

Die Fern- und Regionalzüge müssen zurzeit den Umweg über die Stettiner Bahn, die eingleisige Verbindungskurve am Karower Kreuz mit niveaugleichen Abzweigen und den nördlichen Außenring nach Birkenwerder nehmen. Das bedeutet Fahrzeitverlängerung und Behinderungen mit Fern- und Regionalverkehr auf der Stettiner Bahn sowie mit dem Güterverkehr auf dem Außenring.

Mit einer weitaus höheren Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Aufnahmefähigkeit für wesentlich dichteren Zugverkehr zum Erreichen der politischen Vorgaben im Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz im Großknoten Berlin
- Kürzere Fahrzeit der Fernzüge nach Rostock und der Regionalzüge nach Neustrelitz – Rostock / Stralsund
- 30-min-Takt des RE mindestens bis Neustrelitz
- Direktverbindungen und Taktverdichtung nach Templin und Rheinsberg
- Kurze Übergangszeiten zwischen den Regionallinien in Oranienburg mithilfe von dichter Blockteilung auf der Strecke davor und danach.

3.2 Zugang der Heidekrautbahn zum Zentrum Berlins

Aufnahme der Züge der Heidekrautbahn von der Stammstrecke ab Wilhelmsruh bis Gesundbrunnen, um den Umsteigezwang in Wilhelmsruh zu vermeiden und die Fahrzeiten von den Bahnstationen der Stammstrecke in die Berliner Innenstadt zu reduzieren.

3.3 Zugang für den Prignitz-Express zum Zentrum Berlins

Nach der Entscheidung, die **Kremmener Bahn** in Berlin vorerst nicht wieder für den Regionalverkehr und den Prignitz-Express zu nutzen, kann nur die Nordbahn eine schnelle Verbindung aus der Prignitz nach Berlin herstellen.

Um den Umweg des Prignitz-Expresses über Falkensee – Spandau zu verkürzen, wird im i2030-Projekt geplant, die Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz aufzubauen. Für den zunächst vorgesehenen 60-min-Takt und sogar für den im BSBB-Zielkonzept verankerten 30-min-Takt kann sie mit leistungsfähiger Blockteilung und Sicherungstechnik eingleisig ausgeführt und niveaugleich in den Außenring eingebunden werden. Trasse und Brückenwiderlager sind aus unvollendeter Planung der 1950er Jahre bereits vorhanden.

Dann würde aber noch der Umweg über den stark mit Güterverkehr belasteten nördlichen Außenring, das begrenzt leistungsfähige Karower Kreuz und die Stettiner Bahn verbleiben. Nach Wiederaufbau der Nordbahn zwischen Gesundbrunnen/Abzweig Bornholmer Straße und dem Hohen Neuendorfer Kreuz/Birkenwerder kann der Prignitz-Express aufgenommen

werden, um schneller und betrieblich unabhängiger Gesundbrunnen und die Nord-Süd-Verbindung zu erreichen.

3.4 Entlastung der Stettiner Bahn und des Außenrings

Mit der Aufnahme des Prignitz-Expresses trägt die Nordbahn dazu bei, Fahrwegkapazitäten auf der Stettiner Bahn, im Karower Kreuz und auf dem nördlichen Außenring für die dort notwendigen Fern-, Regional- und Güterzüge freizusetzen.

3.5 Ausweichstrecke bei Bauarbeiten und Störungen

Bauarbeiten und Störungen im Großraum Berlin aufgrund fehlender Redundanz des Schienennetzes sind ein Dauer-Hindernis beim Ziel, ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot vorzuhalten. Zum Beispiel ist eine weiträumige Umfahrung des Raums Spandau oder Pankow sinnvoll und notwendig, um nicht bei kleineren Störungen die komplette Anbindung aus den jeweiligen Strecken nach Berlin aufgeben zu müssen. Mehr Redundanz ist bei aktuellen Großvorhaben des Bahnausbaus ein zunehmend wichtiges Thema.

4. Planungsgeschichte

Die „Nordanbindung Berlin“ war als Teil der Ausbaustrecke Berlin – Rostock Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 1992 und des Pilzkonzeptes als eine Fortsetzung der Nord-Süd-Verbindung. Im BVWP 2003 war die ABS Berlin – Rostock nicht näher definiert, in einer Karte aber nicht ab Gesundbrunnen, sondern ab Birkenwerder dargestellt, könnte aber zu dem dort aufgeführten Projekt „Knoten Berlin“ gehört haben. Im BVWP 2030, der 2016 beschlossen wurde, gibt es ein Projekt „Berlin – Neustrelitz – Stralsund“. Für das Teilprojekt ABS Berlin – Birkenwerder sind der zweigleisige Wiederaufbau, Geschwindigkeitserhöhung und ggf. kapazitätssteigernde Maßnahmen genannt, allerdings nur als potenzieller Bedarf.

Das Projekt i2030, das im Oktober 2017 medienwirksam gestartet wurde, enthielt den Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn in der Ausdehnung von Gesundbrunnen über Wilhelmsruh bis Oranienburg und Basdorf (und über Karow nach Basdorf). Als „zu betrachtende Infrastrukturmaßnahme“ ist „Reaktivierung Nordbahn“, als aktueller Stand „Nordbahn im potentiellen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ und als nächster Schritt „Klärung Status Nordbahn im Bedarfsplan des Bundes“ genannt.

Im Juli 2018 berichtete der Berliner Senat an das Abgeordnetenhaus: „Im Arbeitsprogramm i2030 sind die Korridore ... Nordbahn/Heidekrautbahn enthalten“. Der Werbeflyer vom August 2018 zeigt jedoch nur noch den Abschnitt Gesundbrunnen – Wilhelmsruh (und weiter zur Heidekrautbahn) sowie den Bahnhof Birkenwerder. Der Projektsteckbrief vom Oktober 2018 beinhaltet als Ziel nur noch die Direkteinbindung von Basdorf nach Gesundbrunnen, nicht mehr von Birkenwerder, und als Projektkenndaten nur den zweigleisigen Streckenaufbau bis Schönholz und eingleisig weiter bis Wilhelmsruh; außerdem Untersuchungsvarianten mit und ohne Elektrifizierung. Dieses Bild vermitteln auch die Projektsteckbriefe und Berichte von Mai 2019 bis November 2022. Für die Vorplanung des Bahnhofs Birkenwerder wurden im August 2024 Planungsvertrag und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen.

Außerhalb von i2030 plant die DB seit Januar 2022 eine neue Abstell- und Behandlungsanlage für den Fernverkehr in Schönholz und die nur eingleisige Elektrifizierung Abzweig Bornholmer Straße – Schönholz. Bis zur Beräumung des Geländes lag noch das östliche der beiden durchgehenden Nordbahngleise, die Achse des westlichen ist ohne Gleis. Die DB hat zugesichert, dass beide Gleisachsen für die durchgehenden Gleise der Nordbahn freigehalten werden.

Der Berliner Senat bestätigte dem Abgeordnetenhaus am 23.08.2024, dass die Nordbahn sich im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene befindet. Der Abschnitt Berlin – Birkenwerder sei „allerdings nicht im Detail bewertet worden“. Weiter heißt es dort: „Die Länder

Berlin und Brandenburg haben den Bund um eine eigene Bewertung für den Abschnitt Gesundbrunnen – Birkenwerder ... im Rahmen der ABS Berlin – Stralsund gebeten.“ Sie wollen sich „unabhängig von den Ergebnissen zur Durchbindung der Stammstrecke der Heidekrautbahn“ mit dem Bundesverkehrsministerium „zu weiteren Gesprächen“ zusammensetzen, „um eine gesamthafte Lösung abzustimmen und den Wiederaufbau der Nordbahn gesamthaft zu betrachten“.

5. S-Bahn

Die S-Bahn-Gleise wurden in den 1980er und 1990er Jahren stellenweise auf dem Planum der Ferngleise verlegt. Die Teilstrecke Frohnau – Hohen Neuendorf ist nur eingleisig, so dass der 10-min-Takt in Frohnau endet und Oranienburg nur im 20-min-Takt erreichbar ist.

Ziel ist der 10-min-Takt der S-Bahn bis Oranienburg. Dafür ist das zweite Gleis Frohnau – Hohen Neuendorf zu errichten. Zu prüfen ist, ob für einen stabilen Betrieb auch das zweite Gleis Lehnitz – Oranienburg erforderlich ist.

Die DB hat die Grundlagenermittlung mit einem ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikator abgeschlossen. Planungsvertrag und Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung wurden im August 2024 abgeschlossen. Die Realisierung soll sich jedoch bis 2038 hinziehen.

Südlich vom Bahnsteig Schönholz verlaufen die beiden S-Bahn-Gleise im Abstand der Bahnsteigbreite. Hier plant die DB, wieder Abstellgleise für die S-Bahn zu errichten.

Die Abstellgleise in Waidmannslust und Frohnau müssen aufgegeben werden, weil sie sich auf der Fernbahntrasse befinden. Für weitere neue Abstellgleise kommt Gelände nördlich von Frohnau und in Birkenwerder in Frage. Diese Standorte passen gut zu den Zielbahnhöfen des verdichteten Taktes.

6. Fehlende Planungen und Entscheidungen

6.1 Berliner Teil allgemein

Aus den Verkehrsaufgaben resultiert die Forderung nach Wiederaufbau der Ferngleise der Nordbahn Bornholmer Straße – Birkenwerder, zweigleisig und elektrifiziert, leistungsfähig und für 160 km/h, auch wenn zum Teil S-Bahn-Gleise verschwenkt und der Bahndamm oder Einschnitt verbreitert werden müssen.

An allen Stellen ist der Bahnkörper breit genug, um während der Bauarbeiten zu jeder Zeit den S-Bahnbetrieb zweigleisig oder abschnittsweise eingleisig aufrecht zu erhalten, von kurzzeitigen Sperrungen beim Umschwenken der Gleise abgesehen. Nach dem Vorbild der Dresdner Bahn können nach und nach die weiteren Gleise errichtet und in Betrieb genommen werden und kann die S-Bahn nötigenfalls vorübergehend die späteren Ferngleise benutzen.

Überwiegend dürfte der Platz beiderseits des Bahndamms oder Einschnitts ausreichen, diese auf das notwendige Maß zu verbreitern. Dass zahlreiche Bäume und Sträucher an und neben den Böschungen abgeholzt werden müssen, lässt sich nicht vermeiden. Vermutlich befindet sich ein Teil der neu beanspruchten Grundstücke in städtischem Eigentum oder ist Eisenbahnvorratsgelände. Wahrscheinlich müssen einige Eisenbahnüberführungen verbreitert oder zur Abstandswahrung seitlich verlegt werden.

6.2 Bornholmer Straße – Wilhelmsruh

Die Eisenbahnüberführung über die Wollankstraße wird zurzeit saniert und zur Aufnahme von zwei Ferngleisen vorbereitet. Dabei werden noch keine Vorleistungen für einen späteren Regionalbahnsteig getroffen. Platz dafür ist jedoch freizuhalten, um Wollankstraße zu

gegebener Zeit zum Umsteigeknoten zur S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn zu entwickeln und das dortige Verkehrspotenzial zu erschließen.

Nach der in Planung befindlichen Errichtung und eingleisigen Anbindung der Fernverkehrs-Behandlungsanlage Schönholz von Bornholmer Straße aus muss die nächste Ausbaustufe die Wiederherstellung der Strecke bis Wilhelmsruh sein, um die Züge der Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen durchbinden zu können. Damit diese sich dort begegnen können, muss die Strecke von vornherein zweigleisig werden.

Nördlich der Abzweigung der eingleisigen Kremmener Bahn in Schönholz verlaufen die beiden Ferngleise der Nordbahn östlich der S-Bahn-Gleise bis Wilhelmsruh. Wegen der erforderlichen Gleisabstände muss der Bahndamm nach Osten verbreitert werden – Platz ist vorhanden – und eine neue Böschung oder Stützmauer erhalten. Die Kleingärten müssen geräumt und der Radweg verlegt werden. In Wilhelmsruh zweigt die Stammstrecke der Heidekrautbahn eingleisig niveaugleich ab und erhält einen Seitenbahnsteig.

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn (Wilhelmsruh – Schönwalde) wird nur eingleisig und ohne Oberleitung geplant. Vorgesehen ist der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen. Als erste Baustufe sollen die Züge der Heidekrautbahn an einem Bahnsteig neben der Nordbahn in Wilhelmsruh enden. Im Ergebnis der Anhörung zu den Planfeststellungsunterlagen werden diese zurzeit überarbeitet, vor allem bei den Bahnübergängen und -querungen sowie beim Schallschutz. 2025 sollen die Planfeststellungsunterlagen zum zweiten Mal ausgelegt werden.

6.3 Wilhelmsruh – Hohen Neuendorf

Zwischen Wilhelmsruh und Wittenau liegen die S-Bahn-Gleise zum Teil auf der Fernbahntrasse. Dazu heißt es bereits in der gemeinsamen Broschüre der Deutschen Reichsbahn und Deutschen Bundesbahn von 1993: „In Vorbereitung des Wiederaufbaus der Fernbahn muss in diesen Abschnitten der Damm geringfügig nach Westen verbreitert und die S-Bahn verlegt werden. Die dazu erforderlichen Erdbaumaßnahmen beanspruchen vorübergehend einen 5 bis 10 m breiten Streifen entlang des gegenwärtigen Dammfußes.“

Wittenau soll zum Umsteigeknoten zwischen Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn entwickelt werden und dafür einen Regionalbahnsteig erhalten. Falls dieser nicht gleich mit errichtet wird, ist die waldartige Brachfläche östlich des S-Bahnsteigs dafür freizuhalten.

Von Wittenau bis Waidmannslust einschließlich S-Bahnsteig verlaufen die beiden Ferngleise östlich der S-Bahn-Gleise. Wegen der erforderlichen Gleisabstände muss der Bahndamm verbreitert werden – Platz ist vorhanden – und eine neue Böschung oder Stützmauer erhalten.

Das langgestreckte S-Bahn-Abstellgleis nördlich von Waidmannslust, das mehrere S-Bahnzüge aufnehmen kann, aber auf der Fernbahntrasse liegt, muss aufgegeben werden. Hier und östlich neben dem S-Bahnsteig Hermsdorf ist Platz für zwei Ferngleise, erforderlichenfalls unter Inanspruchnahme waldartigen Brachgeländes. Der nördliche Bahnsteigzugang muss umgebaut werden, weil er in die Fernbahntrasse hineinragt.

Zwischen Hermsdorf und Frohnau sowie östlich neben dem S-Bahnsteig Frohnau sind der Bahndamm und der Einschnitt, in den er allmählich übergeht, ausreichend breit, um die Ferngleise einschließlich neuer Böschungen oder Stützmauern aufzunehmen. Zu prüfen ist, ob die Straßenüberführungen Loerkesteig, Fischgrundbrücke und Frohnauer Brücke aufgeweitet werden müssen.

Die nördlich des S-Bahnsteigs Frohnau auf der Fernbahntrasse hintereinander liegenden Abstellgleise müssen aufgegeben werden. Die neuen Ferngleise können hier um ein bis zwei Gleisachsen nach Osten verschwenkt werden, so dass Platz für neue Abstellgleise zwischen

den S-Bahn-Streckengleisen geschaffen wird. Für weitere hintereinander liegende S-Bahn-Abstellgleise bieten sich die schmalen Waldflächen westlich der S-Bahn-Strecke an.

Die eingleisige S-Bahnstrecke Frohnau – Hohen Neuendorf verläuft in der Mitte des Bahnkörpers. Der Einschnitt und der Damm, in den er weiter nördlich übergeht, müssen und können verbreitert werden. Wenn zunächst auf einer Seite ein neues Gleis verlegt und genutzt wird und dann nacheinander die weiteren, kann während der Bauzeit eingleisiger S-Bahn-Betrieb aufrechterhalten werden.

6.4 Hohen Neuendorfer Kreuz

Damit der Regionalverkehr der Kremmener Bahn nicht den Umweg über das Karower Kreuz nehmen muss, sondern auf die Nordbahn geleitet werden kann, ist am Hohen Neuendorfer Kreuz eine Südwestkurve zu errichten. Mit dieser können auch bei Störungen oder Bauarbeiten im Raum Spandau Fernzüge von der Lehrter oder Hamburger Bahn schnell und einfach über Gesundbrunnen in den Nord-Süd-Tunnel einfahren.

Wegen der vorhandenen Bebauung unmittelbar am Kreuz kommen folgende Varianten infrage (siehe auch gesonderte Abbildung):

a) Westlich der Hennigsdorfer Straße etwa in Höhe der Hochspannungsleitung ausfädeln, durch Buschwald und über Wiesen südwestlich am Ortsrand von Hohen Neuendorf vorbeiführen, dabei die Straße nach Stolpe niveaufrei kreuzen, diagonal durch ein Waldstück die Frohnauer Invalidensiedlung umfahren und nach Unterquerung der S-Bahnstrecke Hohen Neuendorf – Frohnau und eines Nordbahn-Gleises etwa 500 m südlich des Staehlewegs niveaufrei in die Nordbahn einfädeln. Die Neubaustrecke wäre etwa 4 km lang, mit 3 oder 4 Kreuzungsbauwerken.

b) Am Abzweig Bergfelde Ost Richtung Südosten aus dem „Trompetengleis“ nach Birkenwerder (Strecke 6090) ausfädeln, durch ein Waldstück im Trog das „Trompetengleis“ von Birkenwerder (Strecke 6091), die S-Bahn-Strecke Hohen Neuendorf – Bergfelde und die Schönfließener Straße unterqueren, durch den Wald Richtung Südwesten das Gewerbegebiet tangieren, die Oranienburger Straße überqueren und nördlich des Staehlewegs niveaugleich in die Nordbahn einfädeln. Der Neubauabschnitt wäre etwa 2,5 km lang, 3 Kreuzungsbauwerke wären erforderlich.

In der Variante b wäre der Neubauabschnitt kürzer, die Umsteigestation Hohen Neuendorf West könnte bedient werden, der vergleichbare Weg wäre aber 3 km länger.

Für beide Varianten muss in einer Fahrplanstudie ermittelt werden, ob eine eingleisige Verbindungskurve und die niveaugleichen Abzweigungen mit der Eingleisigkeit der Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz verträglich sind.

6.5 Birkenwerder – Löwenberg

Die geplante Entflechtung Regionalverkehr / S-Bahn in Birkenwerder durch einen eigenen Regionalbahnsteig beseitigt die Abhängigkeiten zwischen S-Bahn und Fernbahn in der Stromversorgung, Fahrplankonstruktion und Betriebsführung. Sie stellt Umsteigemöglichkeiten zwischen der S-Bahn und den Regionallinien nach Berlin (Gesundbrunnen, Hohenschönhausen) und Hennigsdorf – Potsdam her.

Die Strecke ab Birkenwerder nordwärts ist zwar teilweise mit 160 km/h befahrbar, hat aber wegen sehr langer Blockabschnitte eine zu geringe Kapazität. Nach Neustrelitz und Templin bestehen nur 60-min-Takte, mit schlechten Anschlüssen untereinander. Nach Rheinsberg fahren nur Einzelzüge, zu denen in Löwenberg umgestiegen werden muss. Die Streckenkapazität Birkenwerder – Löwenberg ist durch Blockverdichtung so zu erhöhen, dass kurze Zugfolgezeiten für die korrespondierenden Linienführungen von der Berliner Nord-Süd-

Verbindung und vom nordöstlichen Außenring nach Neustrelitz und nach Templin Stadt mit kurzen Übergangszeiten in Oranienburg möglich sind.

In Löwenberg muss die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Züge in alle drei Nordrichtungen geflügelt werden können, um die Fahrplantrassen im Großknoten Berlin rationell zu nutzen.

Sinnvoll wäre, im Interesse der Flexibilität auch in Birkenwerder die Möglichkeit zum Flügel in die drei Südrichtungen und aus diesen zu schaffen, dass zum Beispiel von Neustrelitz oder Templin ein Zugteil Richtung Gesundbrunnen und einer Richtung Hohenschönhausen weiterfährt und umgekehrt.

7. Zusammenhänge mit dem Außenring

Hauptaufgabe des Außenrings ist der **Durchgangs-Güterverkehr**. Dieser soll nicht mehr über den Innenring oder anderweitig durch das Stadtgebiet geleitet werden.

Damit an den Abzweigen zu den Radialstrecken möglichst wenig Behinderungen auftreten, ist es sinnvoll, die Güterzüge vorwiegend entgegen dem Uhrzeigersinn fahren zu lassen, auch wenn Fahrweg und Fahrzeit sich dadurch verlängern. Dann gibt es beim Ein- und Ausfädeln keine Konflikte mit Zügen der Gegenrichtung auf dem Außenring. Über kürzere Teilstrecken, zu bestimmten Zeiten oder in geeigneten Betriebssituationen ohne Behinderungen können die Güterzüge auch im Uhrzeigersinn fahren.

Die Teilstrecke **Hennigsdorfer Kreuz – Hohen Neuendorfer Kreuz** ist außerdem mit dem Regionalverkehr Oranienburg – Hennigsdorf – Priort – Potsdam, der nach den Vorschlägen des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg als Regio-S-Bahn im 30-min-Takt verkehren soll, belegt. Dazu kommt infolge der Negativ-Entscheidung zum Wiederaufbau Schönholz – Hennigsdorf der RE Wittenberge – Neuruppin – Berlin (Prignitz-Express) perspektivisch im 30-min-Takt.

Von Vorteil wäre ein drittes Gleis auf dieser Teilstrecke. Wenn Weichenverbindungen über alle drei Gleise in beide Richtungen an den Abzweigungen beider Kreuze die flexible Gleisnutzung ermöglichen und kurze Teilfahrstraßen zügig aufgelöst werden, müssten niveaugleiche Abzweige und eingleisige Verbindungskurven ausreichen.

Im Zusammenhang mit der Nahverkehrstangente Ost sollte nochmals geprüft werden, den S-Bahn-Verkehr zwischen **Hohen Neuendorfer Kreuz und Karower Kreuz** auf Regio-S-Bahn (RSB) unter Wechselstrom umzustellen. Unter Nutzung der jetzigen S-Bahn-Gleise könnte dann eine viergleisige Strecke mit Aufgabenteilung Güterverkehr / Regio-S-Bahn und flexibler Gleisnutzungsmöglichkeit eingerichtet werden. Die RSB würde die Halte Mühlenbeck-Mönchmühle, Schönfließ und Bergfelde bedienen und in Birkenwerder in die Nordbahn einfädeln. Für die RSB spricht auch die höhere Geschwindigkeit, mit der sie bei den langen Stationsabständen einige Minuten schneller unterwegs ist, und die Ausrüstung der Züge mit Toiletten.

Dann könnte die S-Bahn-Strecke in der „Trompete“ bei Hohen Neuendorf abgebaut werden, und die Variante b der neuen Verbindungskurve von Hohen Neuendorf West Richtung Frohnau könnte niveaugleich mit geringerem Bauaufwand ausgeführt werden.