

Zielkonzept Nordbahn

Wiederaufbau Schönholz – Birkenwerder und Ausbau Birkenwerder – Löwenberg

PRO BAHN fordert die DB und die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg auf,

- die ersten Planungsstufen für den Wiederaufbau und Ausbau der Nordbahn unverzüglich anzuschließen und ggf. vorzufinanzieren
- den Bund zu veranlassen, den Lückenschluss der Nordbahn als Projekt zu definieren und im Bundesverkehrswegeplan und im Deutschlandtakt zu platzieren.

1. Ausgangslage

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

Die Ferngleise Schönholz – Birkenwerder wurden Mitte der 1950er Jahre unterbrochen und abgebaut. Seitdem müssen die Fern- und Regionalzüge den Umweg über die Stettiner Bahn, eine eingleisige niveaugleiche Verbindungskurve am Karower Kreuz und den nördlichen Außenring nach Birkenwerder nehmen. Das bedeutet Fahrzeitverlängerung und Behinderungen mit Fern- und Regionalverkehr auf der Stettiner Bahn und mit dem Güterverkehr auf dem Außenring.

Die S-Bahn-Gleise wurden in den 1980er und 1990er Jahren kurzfristig 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.

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.

2. Planungsstand

Außerhalb von i2030 plant die DB eine neue Abstellanlage in Schönholz für den Fernverkehr und die eingleisige Elektrifizierung Nordkreuz (Bornholmer Straße) – Schönholz.

Das Projekt i2030 enthält nur den Umbau des Bahnhofs Birkenwerder (Entflechtung, aber keine weiteren Ausbaumaßnahmen. Die Entflechtung Regionalverkehr / S-Bahn durch einen eigenen Regionalbahnsteig verbessert die Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und den Regionallinien nach Berlin (Gesundbrunnen, Hohenschönhausen) und Hennigsdorf – Potsdam.

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn (Wilhelmsruh – Schönwalde) wird nur eingleisig und ohne Oberleitung geplant. Vorgesehen ist der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen. Zur Durchbindung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen sollte die Teilstrecke Schönholz – Wilhelmsruh eingleisig ohne Elektrifizierung wieder aufgebaut werden. Dies wird als Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung jetzt wieder in Frage gestellt.

Die i2030-Projektpartner haben entschieden, die Kremmener Bahn Schönholz – Hennigsdorf demnächst nur für die S-Bahn auszubauen, nicht für den Regionalverkehr. Um den Umweg des Prignitz-Expresses über Falkensee – Spandau zu verkürzen, wird der Aufbau der

Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz geprüft. Dann verbleibt aber noch der Umweg über das Karower Kreuz mit den gleichen Nachteilen wie bei den Zügen der Nordbahn.

3. Verkehrsaufgaben und Ziele

- 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
- 10-min-Takt der S-Bahn bis Oranienburg
- Nach der Negativ-Entscheidung zur Kremmener Bahn auch Aufnahme der Züge des Prignitz-Expresses
- Ausweichstrecke bei Bauarbeiten und Störungen im Großraum Berlin (Redundanz, zum Beispiel weiträumige Umfahrung des Raums Spandau oder Pankow).

4. Fehlende Planungen und Entscheidungen

Schönholz - Birkenwerder

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

Die Nordbahn Schönholz – Birkenwerder trägt dazu bei, Kapazitäten auf der Stettiner Bahn, im Karower Kreuz und auf dem nördlichen Außenring für die dort notwendigen Fern-, Regional- und Güterzüge freizusetzen.

Aus der Negativ-Entscheidung zur Kremmener Bahn resultiert als weiterer Grund für den Wiederaufbau Schönholz – Birkenwerder, den Prignitz-Express aufzunehmen, damit er mit geringerem Umweg schneller die Nord-Süd-Verbindung erreicht, den Außenring, das Karower Kreuz und die Stettiner Bahn nicht unnötig belastet.

In Wittenau und Wollankstraße sind Regionalbahnsteige zu errichten, um diese zu Umsteigeknoten zur S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn zu entwickeln und das dortige Verkehrspotenzial zu erschließen. Zumindest ist beim Streckenausbau zunächst der Platz dafür freizuhalten.

Birkenwerder - Löwenberg

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, auch in Birkenwerder die Möglichkeit zum Flügeln in die drei Südrichtungen zu schaffen.

S-Bahn

Für den 10-min-Takt der S-Bahn bis Oranienburg ist das zweite Gleis Frohnau – Hohen Neuendorf zu errichten, für einen stabilen Betrieb auch das zweite Gleis Lehnitz – Oranienburg.

Folgen aus dem Nicht-Ausbau der Kremmener Bahn (Schönholz – Hennigsdorf)

Um den Prignitz-Express schneller nach Berlin hineinzuführen, muss die **Nordostkurve am Kreuz Hennigsdorf** schnellstmöglich geplant und gebaut werden. Für den 30-min-Takt kann sie mit leistungsfähiger Blockteilung und Sicherungstechnik eingleisig niveaugleich ausgeführt werden. Trasse und Brückenwiderlager sind aus unvollendeter Planung der 1950er Jahre bereits vorhanden.

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. 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 mit 3 Kreuzungsbauwerken, die Gesamtstrecke vom Abzweig auf dem Außenring gemäß Variante a etwa 7 km.

In der Variante a wäre der Neubauabschnitt länger, die Gesamtstrecke kürzer, aber die Umsteigestation Hohen Neuendorf West würde nicht angefahren werden.

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.

5. 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 entgegengesetzt 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 der 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 – Tegel der RE Wittenberge – Neuruppin – Berlin (Prignitz-Express) 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.

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.