

# Die Heidekrautbahn

Sonderheft zur Reaktivierung der Stammstrecke

Ausgabe 1, Dezember 2020



## Wilhelmsruh: Ein Bahnhof kehrt zurück

### WIEDERAUFBAU

Bauabschnitte, Ausstattung  
und Anbindung  
des neuen Bahnhofs  
*Seite 2-3*

### ZEITGESCHICHTE

Ein früherer  
Fahrdienstleiter aus  
Wilhelmsruh erzählt  
*Seite 6*

### INTERVIEW

Vorstand Detlef Bröcker  
zum Stand der Reaktivie-  
rung der Stammstrecke  
*Seite 7*

# EIN BAHNHOF FÜR DIE ZUKUNFT

**Mit dem Wiederaufbau des Regionalbahnhofs Berlin-Wilhelmsruh entsteht nicht nur der historische Start- und Zielpunkt der Heidekrautbahn neu. Die Verknüpfung der RB27 mit Wilhelmsruh über die Stammstrecke bietet eine Vielzahl von Vorteilen für Reisende und Anwohnende.**

Mit der Wiederherstellung der historischen Bahnverbindung vom Berliner Norden nach Oberhavel und Barnim erhalten die Wohngebiete Märkisches Viertel, Wilhelmsruh und Rosenthal für den Freizeitverkehr einen direkten Anschluss Richtung Schorfheide. Die Anrainergemeinden in Brandenburg (Mühlenbecker Land, Wandlitz) erhalten eine weitere SPNV-Verbindung in die Berliner City und das Gewerbegebiet PankowPark wird für den SPNV erschlossen.

Vom Regionalbahnhof Wilhelmsruh aus können Reisende in die S-Bahn-Linien S1 und S26, in die BVG-Buslinien 122, 155 und N3 sowie über Rosenthal in die Tram M1 umsteigen. Die vielfältigen Umsteigebeziehungen zum Berliner ÖPNV an der Stammstrecke bringen nicht nur für Pendelnde eine erhebliche Zeitersparnis gerade im Berufsverkehr mit sich, sie entlastet auch den bisherigen Streckenast der Heidekrautbahn (RB27) zwischen Wandlitz und Berlin-Karow. Die genannten Linien können das Fahrgast-Aufkommen der Heidekrautbahn aufnehmen und dieses in Berlin – analog zur S2 in Berlin-Karow – verteilen. Die direkte Schienenverbindung in die Bezirke Reinickendorf und Pankow hinein ermöglicht darüber hinaus eine erhebliche Entlastung der Straßen im Norden Berlins – weniger Kfz-Durchgangsverkehr, weniger Parkchaos.

Allein durch die Reaktivierung der Stammstrecke bis nach Wilhelmsruh bei einem 1-Stunden-Takt ist mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen um mehr als 40 % auf mehr als 6.000 Fahrgäste werktags auf der gesamten Heidekrautbahn zu rechnen. Die perspektivische Weiterführung der Linie über die Nordbahn bis zum Bahnhof Berlin Gesundbrunnen und die Einführung eines 30-min-Taktes lassen einen weiteren deutlichen Zuwachs der Fahrgastzahlen erwarten, vor allem aufgrund der gestiegenen Mobilität und der dynamischen Entwicklung der Landkreise Barnim und Oberhavel.

Im Vergleich zu anderen Schieneninfrastrukturprojekten ist die Reaktivierung der Stammstrecke in relativ kurzer Zeit realisierbar: So ist die Strecke bereits vorhanden und fast vollständig erhalten; für den Regionalbahnhof Berlin-Wilhelmsruh besteht Baurecht. Dank der wichtigen konzeptionellen und planerischen Vorarbeiten, die in den vergangenen Jahrzehnten geleistet wurden, wird dieses Infrastrukturprojekt zügig umgesetzt werden können.

# Bahnübergänge: SICHERE QUERUNGEN FÜR DIE STAMMSTRECKE

Die historische und wieder neu zu bauende Trasse der Stammstrecke der Heidekrautbahn führt sowohl an der Bezirks- als auch an der einstigen innerdeutschen Grenze entlang. In den vergangenen dreißig Jahren sind hier viele täglich und gern genutzte Wege über die Trasse, Trampelpfade und Freiflächen entstanden. Eine von Anwohnenden, die hier zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, oft geäußerte Befürchtung: Die seit der Wiedervereinigung neu entstandenen Wegebeziehungen zwischen Reinickendorf und Pankow könnten wieder verschwinden und durch den Bau der Trasse eine neue „Mauer“ entstehen.

So weit wird es nicht kommen. Zwar kann – schon aus Gründen der Sicherheit – nicht jede bisher genutzte „wilde Querung“ bestehen bleiben. Doch allein zwischen der Kopenhagener und Quickborner Straße sind auf einer Strecke von nur 2,5 km fünf Bahnübergänge fest eingeplant, ein weiterer ist im Gespräch.

Ob an einer wilden Querung oder dem Kreuzungspunkt von Straße und Gleis ein Bahnübergang (BÜ) neu gebaut oder aufgelassen (d. h. geschlossen) wird, entscheidet nicht die NEB allein. Ähnliches gilt für die Frage, ob der Bahnübergang technisch gesichert wird oder eine Umlaufsperrung erhält. Zu beachten sind hier zum Beispiel Sicht- und Grundstücksverhältnisse, Umweltbelange, die Interessen der

Reisenden und anderen Verkehrsteilnehmer ebenso wie rechtliche Rahmenbedingungen. Damit ein BÜ geplant und errichtet werden kann, müssen auf beiden Seiten öffentliche, gesicherte Zuwegungen (Straße oder Weg) vorhanden sein. In der Regel sind außerdem Kreuzungs-, Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit allen Beteiligten zu schließen – dies sind häufig Anrainergemeinden oder Bezirke, Straßenbulasträger oder auch private Unternehmen, deren Grundstücke an die Bahntrasse oder die Querung angrenzen (wie zum Beispiel im Fall der Hertzstraße, die an die Fläche von ABB angrenzt). Jede Querung muss daher einzeln betrachtet werden, um Lösungen zu finden, die ein geregeltes und sicheres Queren der Stammstrecke ermöglichen. Wichtig ist aber vor allem: Wird ein BÜ an einer bestimmten Stelle als notwendig erachtet, muss er von den Bezirken und Gemeinden – und damit den Anwohnenden – eingefordert werden.

Neben dem BÜ Berliner Mauerweg (km 0,329) sind die Übergänge an der Hertzstraße (km 0,585) und Lessingstraße (km 1,073), am Wilhelmsruher Damm (km 2,108), an der Quickborner Straße (km 2,495), am Mauerweg in Lübars (km 3,600) und an der Bahnhofstraße in Blankenfelde (km 4,495) Teil der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Berliner Teil der Stammstrecke. Die Bahnübergänge Berliner Mauerweg und Mauerweg/Lübars

werden für den Fuß- und Radverkehr neu gebaut und erhalten eine Umlaufsperrung; alle anderen genannten BÜ werden mit Lichtzeichen (Andreaskreuz) und einer Halbschranke technisch gesichert.

An der Jugendfreizeitstätte CVJM (km 1,700) wird vor allem von Anwohnenden ein gesicherter Übergang gewünscht. Hier ist der Neubau eines BÜ für den Fuß- und Radverkehr mit Umlaufsperrung, voraussichtlich mit technischer Sicherung, denkbar. Die Zuständigkeit liegt beim Bezirk Pankow – dieser muss die Errichtung der BÜ einfordern. Voraussetzung für Planungen seitens der NEB ist auch hier eine Planungsvereinbarung und die Herstellung öffentlicher Zuwegungen.

Zwei weitere Querungen spielen in den Planungen bisher keine Rolle: Für die wilde Querung nördlich des Haltepunktes Blankenfelde ist von Seiten des Bezirks Pankow bisher kein Bahnübergang geplant. Für die Eisenbahnüberführung bei km 5,450 am Übergang vom Schildower in den Lübarser Weg sind keine Planungen notwendig.





# WILHELMSRUH: Ein Bahnhof kehrt zurück

**Bäume, Gras und Büsche, hier und da Schottersteine, ein rostiges Stück eines alten Eisenbahnsignals:** Wo heute ein kleines Birkenwäldchen steht, startete einst die Heidekrautbahn. Der ebenerdige Regionalbahnhof der Niederbarnimer Eisenbahn „Berlin-Wilhelmsruh“ hatte mehrere Bahnsteige und eine Vielzahl von Gleisen. Von hier aus führte die Trasse in einer schwungvollen Kurve vorbei an den Bergmann-Elektrizitäts-Werken hinaus nach Wandlitz und Groß Schönebeck bzw. nach Liebenwalde.

Gleise liegen hier schon lange nicht mehr: Nach dem Mauerbau befand sich der Bahnhof Wilhelmshagen im Todesstreifen; Gleise und Bahnhof wurden abgerissen. Das gleiche Schicksal ereilte den nur zwei Kilometer entfernten Bahnhof Rosenthal. Die Kurve ist heute noch auf Satellitenbildern gut zu erkennen. Und wer genau Bescheid weiß, erkennt vor dem Imbiss im Gebäude des Supermarktes die alte Bahnsteigkante.

## LÜCKE ZU BIS WILHELMSRUH

Hier soll der Regionalbahnhof Berlin-Wilhelmsruh wieder entstehen – doch nicht, wie früher, auf Straßenniveau. Denn die Heidekrautbahn soll künftig von hier aus nicht nur in die Schorfheide starten, sondern auch in südlicher Richtung weiter bis zum Bahnhof Berlin Gesundbrunnen fahren. Dafür wird der neue Bahnsteig auf dem Nordbahndamm errichtet – auf Höhe des vorhandenen S-Bahnhofs und der zugehörigen S-Bahnstrecke. Wie einst auch sollen die neu zu verlegenden Gleise dann in nordöstlicher Richtung in der gleichen weiten Kurve am Bergmann-Borsig-Gelände verlaufen, um kurz vor dem Nordgraben an die noch vorhandene, ursprüngliche Trasse der Heidekrautbahn anzuschließen. Dort liegen die alten Gleise, die bis nach Schönwalde führen, und ein Anschlussgleis zu Stadler. Die hier klaffende, 1.300 Meter lange Gleislücke wird also geschlossen.

## ERSTER BAUABSCHNITT: VERLEGUNG DES MAUERWEGS

Diese Streckenführung bedeutet jedoch auch, dass der Berliner Mauerweg, der ab der Kopenhagener Straße am Fuß des vorhandenen Bahndammes – parallel zur Nordbahn – verläuft, vollständig überbaut werden muss. Damit der Mauerweg auch während der Baumaßnahmen für den Geh- und Radverkehr genutzt werden kann, muss der Abschnitt zwischen der Kopenhagener Straße und den Kleingärten als Vorlaufmaßnahme teilweise verlegt werden.

Zunächst wird daher der Mauerweg einige Meter nach Osten verlegt, schwenkt hinter dem Supermarkt leicht nach Osten und verläuft dann parallel zum Bahndamm. Bei km 0,270 schwenkt er nach Westen und schließt an den bestehenden Mauerweg an. Der finale Mauerweg wird an derselben Stelle vom vorab verlegten Mauerweg abzweigen und weiter annähernd parallel zur Nordbahn laufen. Bei km 0,329 wird der Mauerweg im Endzustand die (noch zu errichtenden) Gleisanlagen der Heidekrautbahn über einen Bahnübergang queren und nach einer Verschwenkung in Richtung Westen wieder an den Bestand anschließen. Für die Errichtung des Mauerweges im Endzustand ist wiederum ein bauzeitliches Provisorium notwendig, das leicht anders verläuft.

Sowohl das bauzeitliche Provisorium als auch der finale Mauerweg werden mit einer Breite von 3 Metern angelegt. Das Provisorium wird nach der Fertigstellung des Mauerwegs zurückgebaut. Die Verlegung des Mauerwegs wird etwa 3 bis 4 Monate in Anspruch nehmen.

## ZWEITER BAUABSCHNITT: WIEDERAUFBAU DES REGIONALBAHNHOFES

Für den Neubau der Bahnanlagen wird ein Damm mit einer Höhe von bis zu ca. sechs Metern und einer Breite von bis zu 12 Metern aufgeschüttet.

Auf diesem wird, etwa 100 Meter versetzt zum S-Bahnsteig, der neue NEB-Bahnsteig angeordnet. Für das stumpf endende Gleis ist der Einbau eines bremsenden Gleisabschlusses – sprich: eines Prellbocks – vorgesehen. Für die Anbindung in Richtung Berlin Gesundbrunnen werden die baulich-technischen Voraussetzungen geschaffen, damit später die Heidekrautbahnstrecke in die Nordbahntrasse übergehen kann.

Der bahnrchte Außenbahnsteig wird 140 Meter lang, rund drei Meter breit sein, eine Höhe von 76 cm haben und mit Pflaster befestigt. Der Bahnsteig wird unter anderem mit einem Fahrkartenautomaten, Wetterschutzhaus mit Sitzgruppe, einer beleuchteten Infovitrine und dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet. Weiterhin ist ein durchgängiges Blindenleitsystem aus Aufmerksamkeitsfeldern und Blindenleitstreifen vorgesehen.

Der Bahnsteig ist zum einen über eine Treppenanlage vom Mauerweg aus, zum anderen über eine Rampe von der Kopenhagener Straße aus zugänglich. Die barrierefreie Rampe hat eine nutzbare Breite von 2,40 m sowie eine Längsneigung von max. 6 % und wird wie auch der Bahnsteig mit Pflaster befestigt. Beidseitig wird die Zuwegung durch Tiefborde und Geländer begrenzt. Am Fußpunkt der Rampe wird ein quer stehendes Geländer eingeordnet. Dies soll verhindern, dass Personen, die mit dem Rad, Roller oder Skateboard die Rampe hinunterfahren, ungebremst auf die Kopenhagener Straße auffahren. Auf eine Fahrstuhl-Anlage wurde bewusst verzichtet – denn diese erhöht nicht nur die Baukosten, sondern muss auch später kostenintensiv gewartet und vielfach repariert werden.

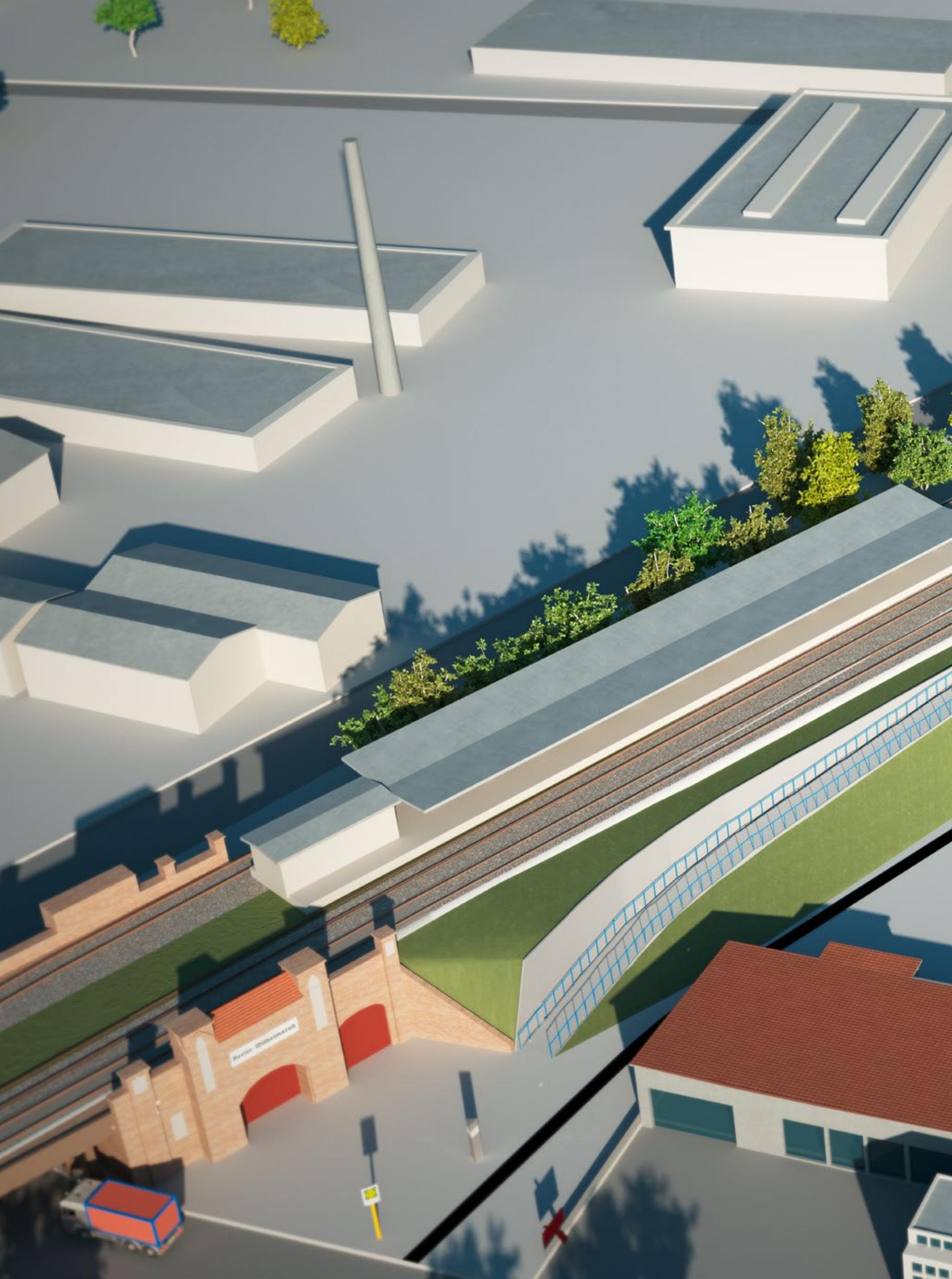
## NEUER BAHNÜBERGANG

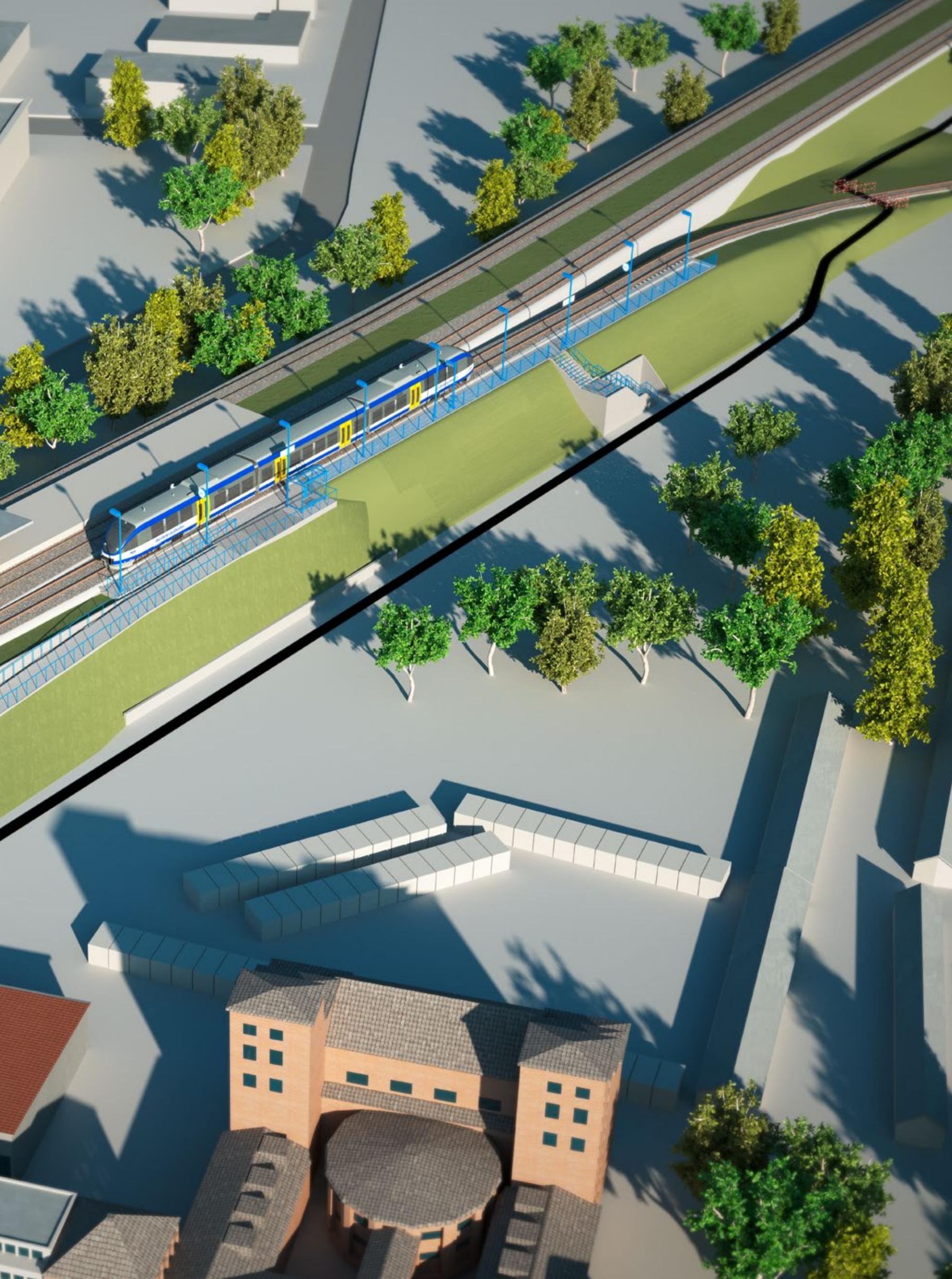
Um den zu verlegenden Mauerweg mit dem Bestandsweg im Westen zu verbinden, ist eine Querung der Bahnanlagen notwendig. Dies erfolgt über einen neuen, etwa 3,50 m breiten Bahnübergang mit Umlaufsperrern bei km 0,329. Um ein Umgehen der Umlaufsperrern zu verhindern, werden in allen vier Quadranten je ca. 30 Meter Zaun neu errichtet. Eine technische Sicherung beispielsweise durch eine Schranke ist bei diesem Bahnübergang nicht notwendig, da vorbeifahrende Züge hier nicht schnell fahren, eine uneingeschränkte Sicht gegeben ist und die Umlaufsperrern zudem den Blick der Passanten lenkt. Der Bahnübergang wird ab Einbruch der Dämmerung beleuchtet. Radfahrende dürfen hier jedoch nicht schneller als 5 km/h unterwegs sein.

Der Wiederaufbau des Regionalbahnhofs Wilhelmshagen wird etwa 16 Monate Bauzeit in Anspruch nehmen. Die Vergabe der Bauleistung ist für 2021 geplant.

## LANDSCHAFTSPFLERISCHE MASSNAHMEN

Wie bei allen Infrastrukturprojekten handelt es sich auch bei diesem Vorhaben um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Für den Bau der neuen Bahnanlagen müssen Bäume und Strauchwerk gerodet werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden daher so genannte landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgeschrieben. So muss nach der Fertigstellung der Bahnanlagen ein mehrschichtiger Gehölzbestand auf und an der neuen Böschung angelegt werden. Rund um den Bahnübergang am Mauerweg soll eine rudere Staudenstruktur entwickelt werden – Bäume würden hier die Sicht und damit die Sicherheit beim Überqueren beeinträchtigen. In der Nähe des Bahnübergangs werden hingegen sechs Einzelbäume gepflanzt. Insgesamt werden so mehr als 4.700 m<sup>2</sup> rund um die Stammstrecke neu bepflanzt.





# EIN FRÜHERER FAHRDIENSTLEITER ERZÄHLT

Norbert  
Weinert  
↪



Ich bin 1959 nach Berlin gekommen, weil sich meine Mutter hier verheiratet hat. Erst war ich kurz in Buch eingesetzt, dann bin ich nach Wilhelmsruh zur Niederbarnimer Eisenbahn gekommen. Ich war Fahrdienstleiter in Wilhelmsruh und Rosenthal. Rosenthal war ein Kreuzungsbahnhof, wo sich die Züge begegneten, und Wilhelmsruh war Endbahnhof. Das war damals ein riesengroßer Bahnhof. Wir hatten 17 Gleise. Die wurden zwar nicht alle genutzt, aber es wurden ab und zu mal Züge abgestellt. Insbesondere hat dort der Betrieb Bergmann-Borsig seine Schwertransporte realisiert. Dort wurden Transformatoren hergestellt und auf Schwertransportwagen, also Achtsachsern, wegtransportiert. In der Hauptzeit sind so alle halbe Stunde und sonst alle Stunde Züge gefahren. Alles mit Dampflok.

Die Gleise verliefen dort ja direkt an der Grenze, und bis in den Westen waren es keine fünf Meter. Wenn man auf der einen Seite ausgestiegen ist, war man im Westen. Unser Dienstgebäude stand genau auf der Grenzlinie, sodass man bereits im französischen Sektor war, wenn man hinten rausgegangen ist. Da war auch der Patrouillenweg der Franzosen. Da ist dann wirklich mal ein Lokführer abgehauen. Er hat seine Familie in der Lok mitgenommen, ist an der Grenze stehen geblieben, ist dort mit seiner Familie ausgestiegen und hat den Zug stehen lassen.

Damals, vor Schließung der Grenzen, lief noch sehr viel Grenzverkehr. Die Leute aus dem Umfeld, Groß Schönebeck, Liebenwalde – dem Speckgürtel von Berlin – von denen viele nach West-Berlin zum Arbeiten gefahren sind. Wenn die Züge ankamen,

waren da Hunderte Leute drin. Die sind dann mit der S-Bahn nach West-Berlin rein. Viele fuhrten auch nach Rosenthal wo gleich neben der Grenze der Werkzeugmaschinenbau Rieth & Sohn sein Werk hatte. Ich schätze, die haben mindestens die Hälfte ihrer Angestellten aus dem Osten gehabt. Insofern war in Rosenthal auch immer sehr viel Betrieb. Für alle Ostler war es ein Segen, im Westen zu arbeiten, finanziell gesehen. Ja, so gesehen wurde die Sektorengrenze natürlich ausgenutzt (lacht). Jeder versuchte, für sich das Beste rauszuholen. Mit der Grenzschießung war damit natürlich auf einmal Schluss.

In dieser Nacht hatte ich Dienst auf dem Bahnhof in Wilhelmsruh. Da bin ich zum Sonnabend-Sonntag-Nachtdienst gegangen, damals waren das 12-Stunden-Schichten. Es war eigentlich alles noch ganz normal. Aber so gegen 20 Uhr, wenn ich mich richtig erinnere, kam ein Inspektor vor der Bahn, übergab mir einen versiegelten Brief und sagte, den darf ich erst um Mitternacht öffnen. Da dachte ich noch, naja, kannst mir ja viel erzählen. Aber denkste. Er hat sich neben mich gesetzt und gewartet – also ging erst mal nix mit Brieföffnen. Um Mitternacht habe ich dann in seinem Beisein den Brief entsiegeln dürfen. Darin waren Anweisungen, die ab sofort gültig waren. Ich musste die beiden Schranken schließen und es durften keine Personen mehr ankommen. Die Fahrgäste mussten alle in Schildow aussteigen. Von dort sollten die

Züge leer weiter bis Wilhelmsruh fahren, um da Wasser zu nehmen.

Die Dienststelle wurde dann besetzt mit Kampfgruppen aus den Betrieben. Die haben sich in meinem Dienstraum breitgemacht und sich an der Grenze aufgestellt, sodass keiner rübergehen konnte. Später begannen die auch mit dem Mauerbau.

Das war schon ein bisschen bedrückend für mich. Zumal ich wusste, dass meine Eltern gerade noch in West-Berlin waren – die hatten dort Verwandte. Aber die sind dann den nächsten Tag zurückgekommen. Ich selber wär' ja vielleicht auch rübergegangen, aber da meine beiden Schwestern schon abgehauen waren, hab ich gesagt, das kannst du nicht machen, wegen unseren Eltern, das ging nicht, also musste ich hierbleiben.

Ich hab dann den Rangierer von Bergmann-Borsig rübergelassen. Er kam zu mir reingerannt und sagt, Mensch Norbert, lass mich raus. Ich sag, naja, komm raus. Es waren Kampfgruppen bei mir, aber die waren im anderen Raum. Und da hab ich den Rangierer hinten raus gelassen. Der war dann drüben.

Die erste Zeit nach der Grenzschießung habe ich noch weiter auf dem Bahnhof Wilhelmsruh gearbeitet. Ich bin nach wie vor mit meinem Fahrrad die Schönholzer Heide entlang nach Wilhelmsruh gefahren. Am Anfang war die Mauer ja erst sehr niedrig, das war alles noch recht dürrftig. Ich hab dann immer mein Fahrrad über die Mauer gehoben und bin dann hinterhergeklettert (lacht). Aber ich durfte es ja, die haben mich ja gekannt. Ich brauchte da nicht mal mehr meinen Ausweis zeigen. Ich hab da dann noch so schätzungsweise 10 Tage Dienst gemacht. Länger nicht, auf keinen Fall. Dann war eben Schluss. Dann war alles vorbei.

**Norbert Weinert**, 80, war zu Beginn der 1960er Jahre Fahrdienstleiter in Wilhelmsruh und Rosenthal. Er erlebte die Schließung der Grenze in der Nacht zum 13.8.1961 während seines Dienstes am Bahnhof Wilhelmsruh mit. Das Interview, aus dem hier Auszüge zu lesen sind, wurde am 9.11.2020 geführt – 31 Jahre nach dem Mauerfall.

## EINE EISENBAHNLINE WIRD 120 ...

### 1900

Am 12.2. wird die „Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn AG“ durch königliche Konzession gegründet.

### 1920er und 1930er Jahre

Im Zuge des wachsenden Ausflugsverkehrs wird der Name „Heidekrautbahn“ geprägt. Die Gesellschaft wird in „Niederbarnimer Eisenbahn“ umbenannt.

### Juli 1950

Die Deutsche Reichsbahn übernimmt unentgeltlich die Verwaltung und Nutznießung fast des gesamten Eigentums und die Betriebsführung auf allen Strecken der NEB.

### 1976, 1983

Die Heidekrautbahn wird an das S-Bahnnetz über Berlin-Karow angeschlossen. Der Verkehr zwischen Berlin-Blankenfelde und dem Abzweig Schönwalde wird eingestellt.

### 2000

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Wiedererrichtung des Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh sowie Angebot zur Erbringung von Verkehrsleistungen auf der Heidekrautbahn durch die NEB.



### 1901

Die Eisenbahn nimmt den Personen- & Güterverkehr auf den Streckenästen Wilhelmsruh ↔ Liebenwalde sowie Basdorf ↔ Groß Schönebeck auf.

### Mai 1950

Inbetriebnahme der „Umfahrungsstrecke West-Berlin“ von Berlin-Karow bis zum Abzweig Schönwalde über die Haltepunkte Schönerlinde und Schönwalde sowie des Abschnitts von Wensickendorf über Schmachtenhagen nach Fichtengrund.

### 1961

Mit dem Mauerbau am 13.8. wird die Strecke unterbrochen. Die Bahnhöfe Rosenthal und Wilhelmsruh, die im Mauerstreifen liegen, werden kurze Zeit später abgerissen, die Gleise zum Teil abgetragen. Die Heidekrautbahn verkehrt nun zwischen Basdorf und Berlin-Blankenfelde sowie Basdorf und Berlin-Blankenburg.

### ab 1990

Nach der Wiedervereinigung erfolgt die abschnittsweise Rückgabe an die NEB; einzelne Streckenteile werden von der NEB erworben. Die Heidekrautbahn wird mit Fördermitteln des Landes Brandenburg umfangreich modernisiert.

# HINTER DEN KULISSEN

INTERVIEW Detlef Bröcker berichtet, was seit 2019 im Hinblick auf die Reaktivierung der Stammstrecke passiert ist und wie es weitergeht.



Detlef Bröcker,  
Vorstand der  
Niederbarnimer  
Eisenbahn

Nach der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung im Januar 2019 fanden viele Veranstaltungen, Sonderfahrten und Ausschusssitzungen zum Thema Stammstrecke statt. Warum war es 2020 so ruhig?

Detlef Bröcker: In diesem Jahr ging es nur nach außen hin ruhiger zu – die NEB und die weiteren Projektbeteiligten waren keineswegs untätig. Bei einem Infrastrukturprojekt wie diesem geschieht viel „hinter den Kulissen“ – es müssen Leistungen geplant, abgestimmt und beauftragt, Stellungnahmen eingeholt, Gutachten erstellt werden und vieles mehr. Gemeinsam mit Planern, Gemeinden und Bezirken haben wir wichtige Etappenziele auf dem Weg zur Wiederinbetriebnahme erreicht.

## Was zum Beispiel?

Wir haben das Planungsbüro DB Engineering & Consulting mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (EGP) für die grundlegende Erneuerung und Modernisierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn zwischen der Hertzstraße in Berlin und dem Abzweig Schönwalde in Wandlitz beauftragt. Im Rahmen der Genehmigungsplanung werden unter anderem Gutachten zur Schallentwicklung sowohl für den geplanten Zugverkehr (Verkehrslärm) auf der Stammstrecke der Heidekrautbahn als auch für die erforderlichen Baumaßnahmen (Baulärm) erstellt. Darüber hinaus wurden im Juni 2020 die Referenzmessungen für das Erschütterungsgutachten durchgeführt, um die Notwendigkeit von erschütterungsmindernden Maßnahmen feststellen zu können. Die Ergebnisse dieser und weiterer Untersuchungen sind Bestandteil der EGP und werden bei der Gestaltung der technischen Anlagen berücksichtigt.

## Hinter dem Abzweig Schönwalde geht die Stammstrecke in die RB27 über. Wie wirkt sich die Reaktivierung auf das bestehende Netz aus?

Nach der Reaktivierung der Stammstrecke im Dezember 2023 sollen mittelfristig die Züge über Berlin-Wilhelmsruh hinaus auf der Nordbahn nach Berlin Gesundbrunnen verlängert werden. Außerdem sollen auf den Streckenabschnitten Klosterfelde – Basdorf, Basdorf – Schildow – Berlin Gesundbrunnen sowie Basdorf – Karower Kreuz – Berlin Gesundbrunnen jeweils ein 30-min-Takt realisiert werden. Auf den übrigen Streckenabschnitten soll mindestens ein 60-min-Takt angeboten werden. Um dies umzusetzen, ist ein Aus- und Umbau von vorhandenen Bahnanlagen zwischen dem Abzweig Schönwalde und Groß Schönebeck erforderlich. Daher haben die beiden Länder – ergänzend zu den Planungen für die Stammstrecke – eine planerische Betrachtung des Gesamtnetzes der Heidekrautbahn beauftragt. Dabei wird eruiert, was wo und in welcher Form angepasst werden muss. Hierzu gehört unter anderem der Neubau eines ca. 4 km langen zweiten Streckengleises zwischen Bahnhof Basdorf und Abzweig Schönwalde, aber auch der

Umbau der Bahnhöfe Basdorf und Klosterfelde. Bahnsteige müssen verlängert, Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen, vorhandene Bahnübergänge technisch gesichert werden.

## Die Stammstrecke führt zum Teil durch geschützte Natur. Wie sieht es aus mit der Umweltverträglichkeit der Reaktivierung?

Entlang der gesamten Stammstrecke in Berlin und Brandenburg wurden durch ein Büro für Landschaftsökologie die faunistische Kartierung vorgenommen und Artengruppen sowie die Biotop- und Lebensraumtypen erfasst. Diese Erfassungen dienen als Grundlage für die Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans, des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags und die Prüfung der Umwelt- und FFH-Verträglichkeit. Unser Ziel ist, die mit der Wiederinbetriebnahme verbundenen Eingriffe in die Umwelt zu minimieren und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen. Auch beim Wiederaufbau des Bahnhofs Wilhelmsruh müssen um den neuen Haltepunkt herum sogenannte landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden. Nach der Fertigstellung des neuen Haltepunkts werden zum Beispiel auf und an der Böschung Gehölze, Stauden und Bäume gepflanzt.

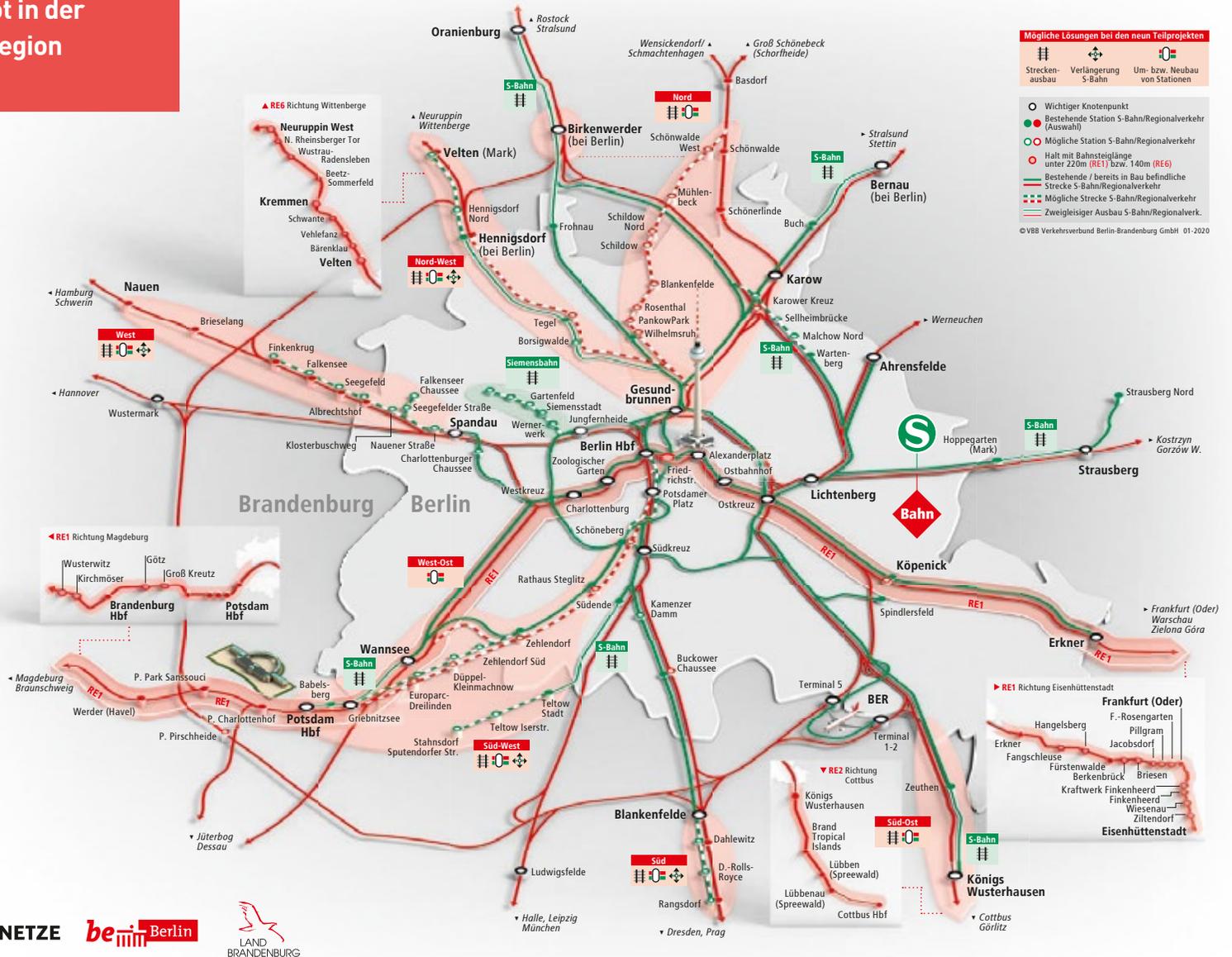
## Wie geht es jetzt und 2021 konkret weiter?

Die Einreichung der EGP bei den zuständigen Behörden in Brandenburg und Berlin ist noch für dieses Jahr vorgesehen. Voraussichtlich im I. Quartal 2021 können die Bürgerinnen und Bürger die Unterlagen dann im Rahmen der Bürgerbeteiligung einsehen. Die Aufgabenstellung der Vorentwurfsplanung für das Gesamtnetz liegt detailliert vor und wird bald ausgeschrieben. Noch in diesem Jahr wollen wir mit den Ländern eine Finanzierungsvereinbarung für die anstehende Ausführungsplanung für die Stammstrecke abschließen, im zweiten Halbjahr 2021 dann für die Bauleistungen. Daneben müssen die Planfeststellungsverfahren durch die beiden Bundesländer durchgeführt werden. Auch wollen wir die Kommunen bei der Schaffung der notwendigen ergänzenden Infrastruktur wie P+R- und B+R-Flächen unterstützen.

# UND ERWACHT ZU NEUEM LEBEN



Für ein attraktives  
Bahnangebot in der  
Hauptstadtregion



# i2030 – MEHR SCHIENE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

Die Hauptstadtregion wächst. Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wollen mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren.

Das attraktive Angebot aus modernen Fahrzeugen und schnellen, häufigen Verbindungen in Berlin und Brandenburg muss allerdings mit der steigenden Anzahl der Bevölkerung mitwachsen und sich weiterentwickeln.

Schneller, bequemer, verllässlicher – insbesondere für pendelnde Fahrgäste im Berufsverkehr soll das spürbar sein. Auch wenn sich in den letzten Jahren im Schienennetz viel getan hat, reichen die Kapazitäten für die

Zukunft nicht aus. Deshalb wird in Berlin und Brandenburg in den kommenden Jahren an vielen Stellen kräftig in die Verbesserung der Infrastruktur investiert.

Die Länder Berlin und Brandenburg gehen die Herausforderung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) an. Gemeinsam modernisieren und erweitern sie im Projekt i2030 die Schienennetzinfrastruktur in acht definierten Korridoren und im S-Bahn-Netz.

Die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27) der Niederbarnimer Eisenbahn gehört dazu – und ist eines der Teilprojekte, das in den Planungen für die Realisierung am weitesten fortgeschritten ist.

**Herausgeberin:**  
Niederbarnimer Eisenbahn-AG,  
Georgenstr. 22, 10117 Berlin,  
Tel. 030 396011-344 (Kundentelefon),  
Fax 030 396011-388,  
E-Mail: heidekrautbahn@NEB.de;  
www.NEB.de

**Vorstand:** Detlef Bröcker.  
**Redaktion:** NEB (V.i.S.d.P.)

**Gestaltung:** Sybille Dörfler  
**Druck:** Druckerei Nauendorf GmbH

Stand: 18.11.2020

Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtum und Änderungen vorbehalten.

**Bildnachweis:**  
NEB/Sequenz GmbH (S.1, 3, 4–5);  
NEB/Vanilla (S. 2);  
Norbert Weinert (S. 6);  
NEB/Jens Deutschmann (S. 7);  
VBB/i2030 (S. 8).