

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 14. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2021)

zum Thema:

Heidekrautbahn-Stammstrecke – Wiederaufbau verbessern

und **Antwort** vom 29. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28170
vom 14.07.2021
über Heidekrautbahn-Stammstrecke - Wiederaufbau verbessern

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist in die Beantwortung eingeflossen.

Frage 1:

Auf welcher Grundlage und anhand welcher Kriterien fiel die Entscheidung zum Wiederaufbau der Bahnstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf?

Antwort zu 1:

Grundlage zur Planung des Wiederaufbaus der Strecke waren die in den vergangenen Jahren erstellten Untersuchungen zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn. Beispielhaft sind die Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) aus dem Jahr 2009, die Untersuchungen zum ÖPNV-Konzept 2030 und die Zielstellungen in den Nahverkehrsplänen von Berlin und Brandenburg sowie im Stadtentwicklungsplan Verkehr [Vorgänger des aktuellen Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)] zu nennen. Auf Grundlage der vertieften Planungen wurde die Aktualisierung der NKU beauftragt, die die Grundlage für die Entscheidung der Förderung des Investitionsvorhabens darstellen wird.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, dass auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke fast alle Bahnhöfe mehrere Gleise hatten und somit Zugbegegnungen und einen dichten Fahrplan, einschließlich Verkehr von Güterzügen, erlaubten? Was bewog die Länder Berlin und Brandenburg dazu – obwohl die Planfeststellung der Strecke und der

Bahnhöfe nie aufgehoben wurde –, jetzt nur eine äußerste Sparvariante planen und umsetzen zu lassen, die lediglich einen 60-Minuten-Takt erlaubt?

Antwort zu 2:

Der frühere Zustand ist dem Senat bekannt. Allerdings lässt sich allein mit dem Wiederaufbau der ehemals vorhandenen Anlagen eine den aktuellen Anforderungen entsprechende Angebotsgestaltung nicht realisieren. Dies ist etwa sowohl bedingt durch eine notwendige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit als auch durch sicherungstechnische Erfordernisse, z. B. bei der Sicherung von vorhandenen Bahnübergängen.

In Voruntersuchungen wurde zunächst festgestellt, dass ein Ein-Stunden-Takt verkehrlich grundsätzlich ausreichend ist. Im Rahmen der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU), die im Rahmen des Projektes i2030 in Zusammenarbeit mit DB Netz als Grundlage der Infrastrukturplanungen durchgeführt wurden, wurde dann abweichend von einem geplanten Zielzustand mit Durchbindung im Halbstundentakt bis zum Bahnhof Berlin Gesundbrunnen ausgegangen. Für die erste Baustufe bis zum Bahnhof Wilhelmsruh sind bei einem vorgesehenen Stundentakt insofern noch nicht alle Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Diese werden in der zweiten Baustufe dann errichtet.

Engpässe in der Infrastruktur im Bereich Gesundbrunnen erlauben über den Zielzustand keine weitere Verdichtung des Taktes. Aber über die Route über Karow werden zwei weitere Fahrten der NEB nach Gesundbrunnen geführt, sodass im Zielzustand vier Fahrten pro Stunde durch die NEB nach Basdorf angeboten werden.

Frage 3:

Warum wird das bereits bestehende Angebot der sogenannten Verstärkerfahrten der RB27 ohne Halt in Karow nicht auch weiter ausgebaut, um die Strecke für Pendler*innen aus dem Umland attraktiver zu machen?

Antwort zu 3:

Die RB27 verkehrt schon heute im Halbstundentakt von und nach Berlin-Karow. Die Verstärkerfahrten ergänzen das Angebot für die Pendlerinnen/Pendler zu den nachfragestarken Zeiten zu drei Fahrten in der Stunde und bieten damit zusätzliche Kapazitäten von und nach Berlin Gesundbrunnen, jedoch infrastrukturbedingt ohne Halt in Berlin-Karow, an. Zu den nachfrageschwächeren Zeiten wird die Beibehaltung der Bedienung von Berlin-Karow als vorteilhaft angesehen, da dort auch Umsteigebeziehungen von und nach Berlin-Blankenburg, Pankow, Buch und Bernau (bei Berlin) angeboten werden können. Eine weitere Verdichtung des Angebotes wird aufgrund äußerer Fixpunkte, wie dem eng verzahnten Fahrplanknoten mit anderen Linien und der vorhandenen Infrastruktur derzeit nicht umgesetzt.

Im Rahmen des perspektivischen Ausbaus des Karower Kreuzes wird die Situation hinsichtlich Halten und Linienführung der Züge aus und nach Gesundbrunnen in diesem Bereich neu untersucht und bewertet werden.

Frage 4:

Was bewog die Entscheider dazu, bei dieser relativ gerade trassierten Strecke lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h planen zu lassen, obwohl die künftigen Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichen?

Antwort zu 4:

Aufgrund der kurzen Halteabstände würde eine höhere Geschwindigkeit kaum messbare Fahrzeitgewinne bewirken. Demgegenüber stünden deutlich höhere Kosten für die mit der Höchstgeschwindigkeit steigenden Anforderungen an den Infrastrukturausbau, die hierdurch nicht begründbar gewesen wären.

Frage 5:

Welche Längen und Höhen sollen die künftigen Bahnsteige erhalten? Wie wird der behindertengerechte Zugang zu den Bahnsteigen und der stufenfreie Eintritt in die Züge erreicht? Werden an allen Stationen genügend überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Die Bahnsteige sollen eine Länge von 140 m und eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante erhalten. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über Rampen. Die aktuell eingesetzten Fahrzeuge sind bereits für den Halt an den 0,76 m hohen Bahnsteigen der NEB ausgerichtet.

Im Rahmen der Umfeldgestaltung der Bahnhöfe werden die erforderlichen Abstellanlagen mit betrachtet und entsprechend hergestellt.

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass auch bei weiter steigenden Fahrgastzahlen und einer hohen Auslastung der Strecken ein reibungsloses Ein- und Aussteigen (auch mit Fahrrädern) unter Einhaltung der Taktzeiten möglich ist?

Antwort zu 6:

Im Rahmen der Fahrplanerstellung und der EBWU wurden längere Haltezeiten gegenüber den heute üblichen Zeiten angesetzt, d. h. es wurde bereits „zur sicheren Seite hin“ geplant.

Frage 7:

Welche Kapazitäten zur Fahrradmitnahme sind auf der neuen und bestehenden Strecke der Heidekrautbahn geplant? Sind diese aus Sicht des Senats auch für eine weiter steigende Nachfrage ausreichend?

Antwort zu 7:

Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme wurden bereits mit Wirkung ab der Ausflugsaison 2021 auf der Bestandsstrecke durch den teilweisen Einsatz von längeren Zügen am Wochenende erhöht. Im Rahmen des Vergabeverfahrens Heidekrautbahn für die Verkehre ab Dezember 2024 wird eine weitere Ausweitung der Fahrradmitnahmekapazitäten angestrebt. Die konkrete Zahl der Stellplätze ist noch in Abstimmung.

Frage 8:

Welche Leit- und Sicherungstechnik wird auf der Heidekrautbahn-Stammstrecke zum Einsatz kommen, und welche Zugfolgezeiten wird sie ermöglichen?

Frage 9:

Welche Baumaßnahmen wären notwendig, damit auf der Strecke im Hinblick auf die dringend notwendige Verkehrswende und das erklärte Ziel der Verdopplung des Schienenverkehrs ein 30-Minuten-Takt mit Option auf 15-Minuten-Takt ermöglicht wird? Was würden diese Maßnahmen grob geschätzt kosten?

Antwort zu 8 und 9:

Die Strecke wird entsprechend der bestehenden Infrastruktur mit Signalen und Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgestattet. Die Zugfolge ergibt sich auf der eingleisigen Strecke im Wesentlichen aus den Abständen der Begegnungsstellen, also zweigleisigen Stellen, an denen Züge aneinander vorbeifahren können und die in der Regel in den Bahnhöfen verortet sind (Kreuzungsbahnhöfe). Diese sind so angeordnet, dass im Zielzustand ein 30-Minuten-Takt erreicht und zusätzlich ein ergänzender Güterzug verkehren kann. Dieser 30-Minuten-Takt wurde aufgrund der Fahrgastprognosen und der Infrastrukturengpässe im Knoten Gesundbrunnen in der EBWU (siehe Antwort zu der Frage 2) als Zielzustand nach Gesundbrunnen angenommen. Die Infrastrukturplanung, etwa die Herstellung potenzieller Kreuzungsbahnhöfe in den Bereichen Rosenthal, Schildow oder Mühlenbeck geht daher von dieser Annahme aus. Ein 15-Minuten-Takt wurde daher nicht weiter untersucht. Hierfür erforderliche Ausbauten können weder benannt noch finanziell abgeschätzt werden.

Frage 10:

Warum werden diese notwendigen Maßnahmen für dichteren Taktverkehr jetzt nicht umgesetzt, da doch ein späterer Umbau erhebliche verlorene Kosten nach sich ziehen würde? Wird wenigstens jetzt sichergestellt, dass ein späteres Nachrüsten der Strecke für dichteren Takt und Einsatz elektrischer Fahrzeuge (abschnittsweise oder komplett mit Oberleitung) kostengünstig möglich ist?

Antwort zu 10:

Wie zu der Frage 9 ausgeführt, ist von einem Zielzustand im 30-Minuten-Takt nach Berlin Gesundbrunnen auszugehen. Infrastrukturmaßnahmen für einen dichteren Zugtakt sind nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit folglich nicht zu rechtfertigen. Als Ersatz für die heutigen Dieselfahrzeuge wird aktuell der Einsatz von Wasserstofffahrzeugen vorbereitet.

Frage 11:

Wird beim Bau des neuen Bahnsteigs der Heidekrautbahn in Wilhelmsruh genügend Platz für den späteren zweigleisigen elektrifizierten Wiederaufbau der Nordbahn Wilhelmsruh – Hohen Neuendorf gelassen?

Antwort zu 11:

Der Bahnsteig in Berlin-Wilhelmsruh wird entsprechend der bereits vorliegenden Planfeststellung realisiert. Diese hat die Fläche der Nordbahn in Richtung Hohen Neuendorf berücksichtigt. Die konkreten Anforderungen für den Wiederaufbau der Nordbahn sind auf Grundlage der dann geltenden Rechtsgrundlagen zu prüfen.

Frage 12:

Welchen Stand haben die Planungen für den Wiederaufbau der Strecke Berlin-Gesundbrunnen – Wilhelmsruh, welche Planungsschritte sollen wann bis zur Wiederinbetriebnahme erfolgen? Wird diese Strecke gleich zweigleisig und mit Oberleitung versehen wieder aufgebaut? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Für den Abschnitt der Nordbahn bis Berlin-Wilhelmsruh ist die Grundlagenermittlung abgeschlossen. Die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung ist in Abstimmung. Unter Ansatz üblicher Planungszeiträume ergeben sich folgende, unverbindliche Zielstellungen für die nachstehenden Planungsschritte: Beginn der Planungsphase ab 2021, Beginn der Genehmigungsphase ab 2024, Beginn der Ausführung ab 2027, Inbetriebnahme ab 2030.

Entsprechend der Ergebnisse der EBWU soll der Abschnitt Berlin Gesundbrunnen - Schönholz zweigleisig und der Abschnitt Schönholz - Wilhelmsruh je nach Fahrplanvariante ein- oder zweigleisig ausgebaut werden. Die Errichtung einer Oberleitung ist von Berlin Gesundbrunnen bis Schönholz im Zusammenhang mit der Errichtung einer Abstellanlage für den Fernverkehr geplant. Im weiteren Verlauf bis Wilhelmsruh soll eine Oberleitung planerisch berücksichtigt werden, so dass eine Nachrüstung bei entsprechendem Bedarf möglich wäre. Durch den angedachten Einsatz von Wasserstofffahrzeugen besteht hierfür aktuell kein Bedarf.

Frage 13:

Ist es zulässig, dass die für den Einsatz auf der Heidekrautbahn zunächst vorgesehenen Fahrzeuge, die mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betrieben werden, den Berliner Nord-Süd-Tunnel befahren?

Antwort zu 13:

Gemäß einer Studie im Raum Leipzig zum Einsatz von Wasserstoffzügen im City-Tunnel Leipzig könnte ein Einsatz von Wasserstoffzügen in Tunneln grundsätzlich möglich sein. Aufgrund der hohen Belastung des Berliner Nord-Süd-Tunnels - insbesondere nach Inbetriebnahme der Dresdener Bahn und des weiteren Ausbaus des Fernverkehrs gemäß Deutschlandtakt - ist ein planmäßiger Einsatz dieser Triebwagen im Nord-Süd-Tunnel aus Kapazitätsgründen allerdings nicht sinnvoll und daher auch nicht vorgesehen.

Frage 14:

Wie verläuft derzeit die Abstimmung zwischen der Niederbarnimer Eisenbahn und der Berliner S-Bahn? Wie plant der Senat, die Taktungen der Heidekrautbahn der (NEB) und der nördlichen S-Bahnlinie in Zukunft besser miteinander zu verschränken und die Kommunikation zwischen beiden Verkehrsunternehmen zu sichern, so dass beispielsweise bei geringfügigen Verspätungen ein zeitnahes Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln dennoch gewährleistet ist?

Antwort zu 14:

Die Koordinierung der Fahrpläne der jeweiligen Verkehrsunternehmen erfolgt im Rahmen der Bestellung der Jahresfahrpläne durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Dabei müssen auch die jeweiligen Anforderungen des Zugbetriebes mit beachtet werden, die keine beliebigen Zeitlagen ermöglichen. Schon heute werden möglichst gute Anschlüsse in Berlin-Karow angeboten. Künftig soll auch in Berlin-Wilhelmsruh eine Verknüpfung mit der S-Bahn erfolgen.

Operative Abstimmungen im täglichen Verkehr erfolgen direkt zwischen den Leitstellen der NEB und der S-Bahn Berlin. Dabei sind auch die möglichen Folgewirkungen auf die jeweiligen Netze zu berücksichtigen, da die Zugfahrten sowohl auf dem eingleisigen Netz der NEB als auch im eng verflochtenen Netz der Berliner S-Bahn erhebliche Auswirkungen auf andere Zugfahrten haben können.

Frage 15:

Wie stellt der Senat sicher, dass die NEB in Zukunft auch die Stammstrecke der Heidekrautbahn zuverlässig in der geplanten Taktung bedienen kann und Zugausfälle, etwa durch Personal- oder Fahrzeugmangel, vermieden werden?

Antwort zu 15:

Die Verkehrsverträge sehen Regelungen zur Minderung von Zahlungen bei Zugausfällen oder Verspätungen vor, so dass für die jeweils beauftragten Verkehrsunternehmen Anreize zur Sicherstellung eines zuverlässigen und pünktlichen Verkehrs bestehen.

Berlin, den 29.07.2021

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz