Nahverkehr

Neue Hoffnung: Berlin und Brandenburg wollen die Heidekrautbahn

aus SIGNAL 06/1992 (August 1992), Seite 12 (Artikel-Nr: 10001520)
Landespressedienst, 23.6.1992

1.9.90: Wir holen die Heidekrautbahn aus dem Dornröschenschlaf war das Motto der ersten Sonderfahrten von PRO BAHN. Weitere folgten, offensichtlich nicht vergebens. Auch zu den 9. Berliner Schienenverkehrs-Wochen gibt es auf der Heidekrautbahn wieder Sonderfahrten, dieses Mal am 27. September. (Foto: Ch. Tschepe)

Der Senat hat auf Vorlage des Senators für Verkehr und Betriebe einen Bericht über die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn beschlossen. Der Bericht informiert über die bisherigen Schlußfolgerungen einer Arbeitsgruppe, die die Möglichkeit zur Wiederinbetriebnahme dieser Bahn untersucht.

Die als Heidekrautbahn bekannte, ins nördliche Umland von Berlin führende Nebenbahnstrecke wird gegenwärtig nur auf dem Abschnitt Liebenwalde bzw. Groß-Schönebeck - Basdorf - Berlin-Karow mit Personenzügen im Regionalverkehr befahren. In Berlin-Karow besteht ein Übergang zur Berliner S-Bahn. Eigentümer der Bahn ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG, in deren Auftrag die Deutsche Reichsbahn den Betrieb noch durchführt. Die Deutsche Reichsbahn und die Niederbarnimer Eisenbahn AG erarbeiten in Zusammenarbeit mit den Ländern Brandenburg und Berlin ein Konzept zur Weiterführung des Betriebes ab 1. Januar 1993.

Auf dem traditionellen Streckenabschnitt der Heidekrautbahn von Berlin-Wilhelmsruh (S-Bahn-Anschluß) über Rosenthal (Märkisches Viertel) - Blankenfelde - Schildow - Mühlenbeck nach Basdorf wurde infolge des Mauerbaus nur noch vereinfachter Anschlußbahnbetrieb für die Bergmann-Borsig-Werke durchgeführt. In Wilhelmsruh wurden die Bahnanlagen vollständig abgebaut und die Trasse teilweise bebaut. In diesem Bereich ist ein planmäßiger Eisenbahnbetrieb nicht mehr möglich.

In Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium von Brandenburg wurde eine Ingenieurgesellschaft beauftragt, eine Untersuchung über diesen Streckenabschnit zu führen. Ziel der Länder Berlin und Brandenburg sowie der beiden Bahnen ist es, den Bahnbetrieb wieder aufzunehmen. Dabei wird nur von einer modernen Regionalbahn ausgegangen. Möglich wären jedoch auch andere Verkehrssysteme wie zum Beispiel eine moderne Stadtbahn (Straßenbahn). Neben den verkehrlichen Bewertungen erhofft sich der Senat mit dieser Untersuchung auch detaillierte Aussagen zum notwendigen Aufwand für den Wiederauf- und Ausbau dieses Streckenabschnittes. Von dem Ergebnis der Untersuchung wird eine Entscheidung der beiden Landesregierungen für die Wiederherstellung der Bahn abhängen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001520.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten