

■ Regionalverkehr

Bald mit 80 Sachen von Wilhelmsruh nach Basdorf?

aus SIGNAL 01/1999 (März 1999), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10001723)

IGEB

Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Heidekrautbahn vor dem Ende? wurde in SIGNAL 2/98 gefragt und vermutet, daß die damalige Stilllegung der Strecke zwischen Wensickendorf und Liebenwalde der berühmte Anfang vom Ende sei. Kommt nun alles doch ganz anders?

Am 30. November 1997 um 21.10 Uhr (siehe [SIGNAL 2/98](#), Seite 14) verließ der letzte Triebwagen den Bahnhof Liebenwalde nach Basdorf. Damit sollte auf diesem nordwestlichen Ast der Heidekrautbahn der Schienenverkehr enden. Die Bemühungen der Fahrgastverbände und des Fördervereins Heidekrautbahn waren erfolglos geblieben. Ein gleiches Schicksal sollte den nordöstlichen Ast von Basdorf nach Groß Schönebeck ereilen. Oder doch nicht? Der Stahlbetonbrücke über den Oder-Havel-Kanal, am Bahnhof Ruhlsdorf-Zerpenschleuse, wurde die bauliche Sicherheit abgesprochen und im September 1998 kurzerhand der Verkehr eingestellt. Die Versicherungen, daß ein Brückenneubau wieder die volle Funktionsfähigkeit herstellen sollte, überzeugten die Pessimisten nicht.

»Jetzt erst recht!«

Lange Zeit schien es, als ob die Eigentümerin der Strecke, die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB), mehr Interesse an der Grundstücksverwertung als am Eisenbahnbetrieb hätte. Lange zögerte sie, sich zu den geschichtsträchtigen Strecken in die Schorfheide zu bekennen. Jetzt, so scheint es, ist Licht am Horizont zu sehen. Am 1. September 1998 erhielt sie ihre Strecken im Rahmen der Rückübertragung zurück (siehe [SIGNAL 8-9/98](#), Seite 23) mit Ausnahme Abzweig Schönwalde - Karow (hier bleibt die Eigentümerin die DB AG, da dieser Abschnitt erst 1950 durch die DR erbaut wurde). Ehrgeizige Pläne und etliche Investitionen sollen aus der »alten Dame«, die 2001 einhundert Jahre alt wird, ein leistungsfähiges und attraktives Schienennetz machen. In den nächsten drei Jahren sollen sowohl in Brücken, Gleisanlagen, Sicherungstechnik etwa 20 Millionen DM investiert werden.

Die Fahrzeit von Basdorf nach Groß Schönebeck soll sich nach dem Neubau der Brücke und dem Einsatz neuer Fahrzeuge (Triebwagen) von 45 Minuten auf rund 34 Minuten verkürzen!

Die Brückensprengung am Bahnhof Ruhlsdorf-Zerpenschleuse im Januar 1999 war für den Vorstand der NEB Anlaß, der Öffentlichkeit die Vorhaben und Überlegungen zur Zukunft zu erläutern. Nebenbei wurde ein moderner Triebwagen vorgeführt, der hier fahren könnte.

Keinen Zweifel ließ NEB-Vorstand Detlef Bröcker daran, daß zum Kleinen Fahrplanwechsel im Herbst 1999 der Zugverkehr nach Groß Schönebeck wieder aufgenommen wird. Bis dahin soll die neue Brücke funktionsfähig sein. Und ab 2001 möchte die NEB auf ihrem Streckennetz gerne selber den Betrieb durchführen.

Einigkeit besteht auch, daß die Züge in die Innenstadt, wenigstens bis Gesundbrunnen



Im RegioShuttle auf der Heidekrautbahn. (Foto: Florian Müller, Januar 1999)



Zur Präsentation extra nach Berlin geholt: Triebwagen VT 416 der Württembergischen Eisenbahngesellschaft im Bahnhof Schildow. (Foto: Florian Müller, Januar 1999)

durchfahren müssen. Das Ziel der NEB: In maximal einer Stunde von Groß Schönebeck über Wilhelmsruh nach Gesundbrunnen.

Parallel dazu werden Konzepte erarbeitet, die sich mit den vorhandenen Stationen beschäftigen. Hier sollen kurzfristige Verbesserungsmöglichkeiten für die Reisenden analysiert und umgesetzt werden. Es geht um Fahrplanabstimmungen, Vermeidung von Parallelverkehren, Aufenthaltsqualität in und an Stationen und sinnvolle Nutzungen der teilweise doch recht umfangreichen Empfangsgebäude. Besonders positiv zu vermerken ist, daß sich der Landkreis Barnim, vertreten durch Landrat Bodo Ihrke, zur Zukunft der Heidekrautbahn bekannte und die Vorhaben der NEB auch unterstützen will. Sicherlich hat die NEB vom Landkreis und den Kommunen keine großen Geldbeträge zu erwarten. Dennoch ist ein Zusammenspiel aller Beteiligten wichtig, wenn es beispielsweise um Neuanlage von Haltepunkten, Aufhebung bestehender Bahnübergänge oder Abstimmungen zwischen Bahn und Bus geht. Nicht zuletzt müssen auf politischer Ebene alle mit einer Stimme sprechen, wenn es gegenüber den beiden Ländern Brandenburg und Berlin um eine Bestellung von Leistungen geht.

Bessere Zukunft für eine alte Strecke?

Die im Mai 1950 fertiggestellte Anbindung an den Bahnhof Karow bedeutet für viele der möglichen Reisenden weite Umwege, insbesondere aus den westlichen Bezirken. Sie wird aber auf viele Jahre hinaus (noch) die einzige Schienenanbindung von und nach Berlin bleiben. Bereits nach dem Mauerfall 1989 wurde schnell erkannt, daß der alte Streckenast in Richtung Nordbahn wieder reaktiviert werden muß, um kurze Reisezeiten zu erzielen. Nur konkrete Schritte wurden nicht unternommen und dadurch viel kostbare Zeit vertan. Die Einbindung von NEB-Linien in den Nord-Süd-Fernbahntunnel scheidet aus, da diesen nur elektrische Züge durchfahren dürfen. Bleibt der zukünftige Regionalbahnhof Gesundbrunnen Endbahnhof oder besteht die Möglichkeit, die Züge aus Groß Schönebeck, Liebenwalde oder Basdorf durch Berlin durchzubinden? Anbieten würde sich die Weiterführung über Jungfernheide entweder in Richtung Spandau oder Wannsee. Alles ist möglich - nur die Frage, ob beide Länder solche Leistungen bestellen und auch bezahlen ...!

Prinzip Hoffnung!

Fest steht, daß bei der notwendigen Heranführung an die Nordbahn auf Berlin hohe Kosten zukommen. Hier ist die Berliner Verkehrspolitik gefordert. Insbesondere für Pendler und Umlandtouristen könnte die Heidekrautbahn eine attraktive und interessante Alternative zur Fahrt mit dem Auto sein - entsprechende Fahrzeiten, Fahrzeuge und Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten vorausgesetzt! Leider hielt es kein Vertreter aus dem Verkehrsministerium Brandenburg und Berlin für nötig, an der Fahrt teilzunehmen. Kein Interesse?

Was passiert mit den »Problemkindern«?

Die Zukunft für den Liebenwalder Ast sieht keineswegs rosig aus. Die Sanierungsbemühungen und Investitionen beschränken sich zur Zeit auf die Strecke nach Groß Schönebeck. Die NEB würde auch von Basdorf nach Liebenwalde fahren - wenn das Land diese Leistung bestellen würde. Danach sieht es leider nicht aus. Die

Finanzierung der morschen Brücke vor dem Bahnhof Liebenwalde ist ungeklärt. Unverständlich ist, daß die NEB auf die Übernahme der Streckeninfrastruktur für den im Güterverkehr benutzten Abschnitt Wensickendorf - Fichtengrund verzichtet hat, die als weitere Anbindung ihres Netzes an das der DB AG sicher interessant gewesen wäre.

Fehler nicht wiederholen!

Bei den jetzt beginnenden Planungen sollte die NEB darauf achten, drei Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen: - Auf eingleisigen Strecken (und das ist das NEB-Netz) bedeutet jede Weiche die Möglichkeit, kurzfristig auf Störungen und Betriebsänderungen zu reagieren, ohne daß es sofort negative Auswirkungen auf Fahrplan und Anschlüsse hat. Bevor der Rückbau von Gleisanlagen und Signaltechnik beginnt, sollte zuerst geprüft werden, ob man sich selber mit einem Rückbau nicht künstliche Zwangspunkte schafft. Auf einem Großteil der Strecken wird auch erfreulicherweise Güterverkehr durchgeführt - somit gäbe es weitere Probleme. Die Länge der Bahnsteige sollte nicht zu kurz gewählt werden. Ist das Interesse von Fahrgästen sehr groß, besteht die Möglichkeit, weitere Wagen anzukuppeln bzw. Triebwagen beizustellen. Passen dagegen an den Bahnsteig nur zwei kurze Triebwagen, ist dies nicht möglich und Fahrgäste sind verärgert. Die Technisierung hat nicht nur ihre Vorteile, sie bringt auch Probleme mit sich. Gerade im Ausflugsverkehr (und davon lebt die Heidekrautbahn zu einem nicht geringen Teil) wird es notwendig sein, Bahnhöfe und Haltepunkte mit Personal zu besetzen. Hauptsächlich werden diese Mitarbeiter als Ansprechpartner für Ratschläge und Informationen bereitstehen.

Zum Fahrzeug

Nach Auskunft der NEB hat man sich noch nicht für ein bestimmtes Fahrzeug entschieden. Der RegioShuttle der Firma Adtranz, der für die Pressefahrt extra nach Berlin geholt wurde, wäre in der engeren Auswahl. Was aber, wenn eine Fahrradgruppe mit zehn Fahrrädern einen Ausflug machen möchte? Dafür scheint das Fahrzeug nicht geeignet zu sein. Auch Toiletten müssen im Regionalverkehr zum Standard gehören! Mögliche Berufspendler sowie an freien Tagen Touristen würden sicherlich von einem kleinen Angebot an Speisen und Getränken gerne und rege Gebrauch machen. Ansonsten war der erste Eindruck des "neuen Teams" Heidekrautbahn + RegioShuttle ein guter.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001723>.

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