

■ Berlin

Die Heidekrautbahn kommt endlich wieder nach Wilhelmsruh

aus SIGNAL 01-02/2001 (März 2001), Seite 18-19 (Artikel-Nr: 10001992)

IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Der Bahnhof Wilhelmsruh bekommt wieder einen Anschluß zur Niederbarnimer Eisenbahn NEB (Heidekrautbahn). Auf der alten Trasse sollen dann die Züge von Basdorf über Schildow und Rosenthal nach Wilhelmsruh fahren, wo Anschluß zur S-Bahn besteht. Schon unmittelbar nach der Maueröffnung hatte der Berliner Schienenverkehrs-Verband, Vorgänger des heutigen Regionalverbands Berlin des Deutschen Bahnkunden-Verbandes, auf die Bedeutung der Heidekrautbahn hingewiesen, als er Sonderfahrten vom Wilhelmsruher Damm aus durchführte. Das Interesse daran sprengte alle Erwartungen.

Wenn die Nordbahn-Ferngleise parallel zur S-Bahn Richtung Gesundbrunnen wieder aufgebaut sind, sollen die Züge der Heidekrautbahn bis zum Bahnhof Gesundbrunnen durchfahren. Aber dieses Projekt der Deutschen Bahn ist noch nicht abzusehen, zumal es auch nicht zum »Pilz-Konzept" des Bahnknotens Berlin gehört. Hingegen läuft für den NEB-Bahnhof Wilhelmsruh derzeit das Planfeststellungsverfahren.

Die Niederbarnimer Eisenbahn AG rechnet mit einem wachsenden Fahrgastpotential durch die Anbindung der Ortsteile Märkisches Viertel, Reinickendorf und später der Ringbahn am Gesundbrunnen. Das Bedienungskonzept für das Jahr 2015 sieht vor:

RB 27

- 30-Minuten-Takt Berlin Gesundbrunnen - Wilhelmsruh - Basdorf - Wandlitz, weiter im Stundentakt bis Groß Schönebeck

Reisezeit 60 Minuten

Länge 46,6 Kilometer

RB28

- Stundentakt Berlin Lichtenberg - Karow - Basdorf - Zehlendorf

Reisezeit 53 Minuten

Länge 38,3 Kilometer

Ein Güterverkehr ist nicht vorgesehen. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 80 Stundenkilometer, stationäre Signalanlagen sind nicht erforderlich (es wird im NEB-Funkleitbetrieb gefahren).

Es ist geplant, einen Bahnsteig nordöstlich parallel zum bestehenden S-Bahnsteig Wilhelmsruh in Hochlage zu errichten. Dazu muß der vorhandene Damm erweitert werden. Der neue Bahnsteig besitzt eine Bahnsteigkante und wird zunächst 85 Meter lang ausgeführt, später kann er auf 120 Meter erweitert werden. Die Höhe über Schienenoberkante beträgt 76 cm, die Breite 3,0 Meter. Der Bahnsteig wird mit Blindenleitstreifen, Informationstafeln, Sitzgelegenheiten, Fahrtrichtungsanzeiger, Uhr, Beleuchtungs- und Beschallungsanlage ausgestattet. Leider ist bisher kein Wetterschutz vorgesehen, der aber relativ einfach eingebaut werden könnte. Eine



Ein damaliger Versuch, um die Heidekrautbahn wieder in das Bewußtsein der Öffentlichkeit zu rücken: Von 1930 stammt der Führer auf der Niederbarnimer Eisenbahn, der 1992 nachgedruckt wurde. Diese zeithistorische Dokument im Format ca. 20 cm x 12,5 cm mit 48 Seiten ist für DM 9,80 kann über die GVE bestellt werden. Er ist auch im Fahrgastzentrum erhältlich.



So sah es 1938 am Bahnhof Wilhelmsruh aus. Deutlich ist das Gleis der Niederbarnimer Eisenbahn nach Basdorf zu erkennen. (Aus: Die Heidekrautbahn)

Ausführung mindestens in Art einer Bus-Wartehalle wäre wünschenswert, zumal auf dem Damm mit höheren Windgeschwindigkeiten zu rechnen ist.

Der Fahrgast-Zugang besteht über eine behindertengerechte Rampe (ca. 120 Meter lang) zur Kopenhagener Straße, nördlich gibt es eine Treppe.

Leider ist der Zugang über die Rampe sehr lang, aufgrund der Geometrie und der anschließenden Brücke über die Kopenhagener Straße aber nur schwierig zu verbessern.

Das neue Gleis der NEB wird zunächst an einem Prellbock südlich des neuen Bahnsteigs vor der Kopenhagener Straße enden. Es gibt keine Gleis-Verbindung zur bestehenden S-Bahn. Beim Wiederaufbau der Nordbahn-Ferngleise wird eine Gleisverbindung eingebaut. Die Verbindung ist nördlich der Kopenhagener Straße vorgesehen, so daß ein eigener Brückenüberbau nicht erforderlich ist.

Auf einer Rampe gelangt das Gleis Richtung Basdorf auf Geländeneiveau und schließt an die alte Gleistrasse an. Der vorhandene Fuß- und Radweg längs des Bahndammes wird durch den neuen Bahnkörper überschüttet. Er wird an den Fuß des neuen Damms verlegt und kreuzt das NEB-Gleis mit Umlaufsperrren.

Des weiteren will die NEB die Bahnsteige an allen Haltepunkten erneuern, wobei historische Gebäude aber erhalten bleiben. Der neugebaute Bahnsteig Wandlitz ist bereits im Herbst 2000 in Betrieb gegangen (siehe [SIGNAL 8/00](#), Seite 14). Die Kreuzungsbahnhöfe Basdorf, Wandlitzsee, Schönerlinde, Mühlenbeck und Rosenthal/Wilhelmsruher Damm sollen ausgebaut werden.

Für die Durchbindung Karow - Lichtenberg ist der Einbau weiterer Weichenverbindungen nötig. Bahnübergänge sollen technisch gesichert werden.

Von Norden kommend liegt ein Gleis bis zur Lessingstraße und dient als Anbindung für ABB in Rosenthal. Dieses Gleis muß für die angestrebte Streckengeschwindigkeit von 80 km/h umfassend modernisiert werden. Im Bereich zwischen Lessingstraße und Bahnhof Wilhelmsruh ist das Gleis abgebaut, die Trasse aber noch vorhanden. Hier ist ein völliger Neubau nötig.

Die NEB rechnet mit Gesamtinvestitionen für die Infrastruktur von 54,6 Millionen DM.

Darüber hinaus will sich die NEB für die Entwicklung der Gastronomie entlang der Bahn einsetzen (Wandlitz, Wandlitzsee, Lottschensee, Zühlsdorf) und damit die touristische Funktion unterstreichen. Dementsprechend ist eine hohe Kapazität der Fahrradmitnahme vorgesehen, die an Sommer-Wochenenden noch ausgeweitet wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001992>.

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