

Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), insbesondere der nach dem Mauerbau stillgelegte Streckenabschnitt in Wilhelmsruh, kam nach dem Mauerfall wieder ins Gespräch, in letzter Zeit sogar wegen konkreter Planungen für eine Wiederinbetriebnahme dieses Streckenteils. Zwei Autoren haben dieses aktuelle Thema aus jeweils etwas anderem Blickwinkel betrachtet. Im zweiten Beitrag wird auf unterschiedliche Reaktionen von Anwohnern eingegangen – nicht nur im Bereich der NEB.

REINHARD ARF, Berlin

Stimmgabel in die Schorfheide

Die Heidekrautbahn und ihre Anbindung zwischen Berlin und Brandenburg

Die Strecken der im Volksmund „Heidekrautbahn“ genannten Verbindung, die jetzt von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) betrieben wird, waren und sind ein wichtiger Verkehrsträger im nördlichen Berlin und in dem angrenzenden (heutige Bezeichnung) Landkreis Barnim (Oberhavel wird nur tangiert). Allerdings ist auch 30 Jahre nach der Friedlichen Revolution von 1989/1990 zu konstatieren, dass die Bahn im Land Berlin seit dem 29. Mai 1983 unverändert wie in den letzten Jahren der Teilung Deutschlands verkehrt. Die ehemals von Wilhelmsruh (beim S-Bahnhof Wilhelmsruh, Kopenhagener Straße) ausgehenden Strecken nach Groß Schönebeck und Liebenwalde führten zunächst über die Stammstrecke als Gemeinschaftsstrecke. Weil aber die Streckenteile ab dem Bahnhof Basdorf (letzter Gemeinschafts-

bahnhof) separat nach Norden verlaufen und mit einem (ostwestlichen) Abstand von ca. sechs bis zehn Kilometern in etwa parallel erscheinen, entsteht auf Plänen der Eindruck einer Stimmgabel.

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, soweit diese sich auf die Bahnstrecken um Berlin bezogen und eigentlich die Wiederherstellung aller am 13. August 1961 getrennten Eisenbahnstrecken zum Gegenstand hatten, haben die Heidekrautbahn auf ihrer Stammstrecke bisher übersehen oder schlicht vergessen.

Aber: Seit 1989/90 wurde immer wieder für eine Reaktivierung der Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Schönwalde bzw. Basdorf geworben, diese immer wieder sogar in Aussicht gestellt, aber stets in unbestimmte Zukunft verschoben. Jetzt endlich, seit

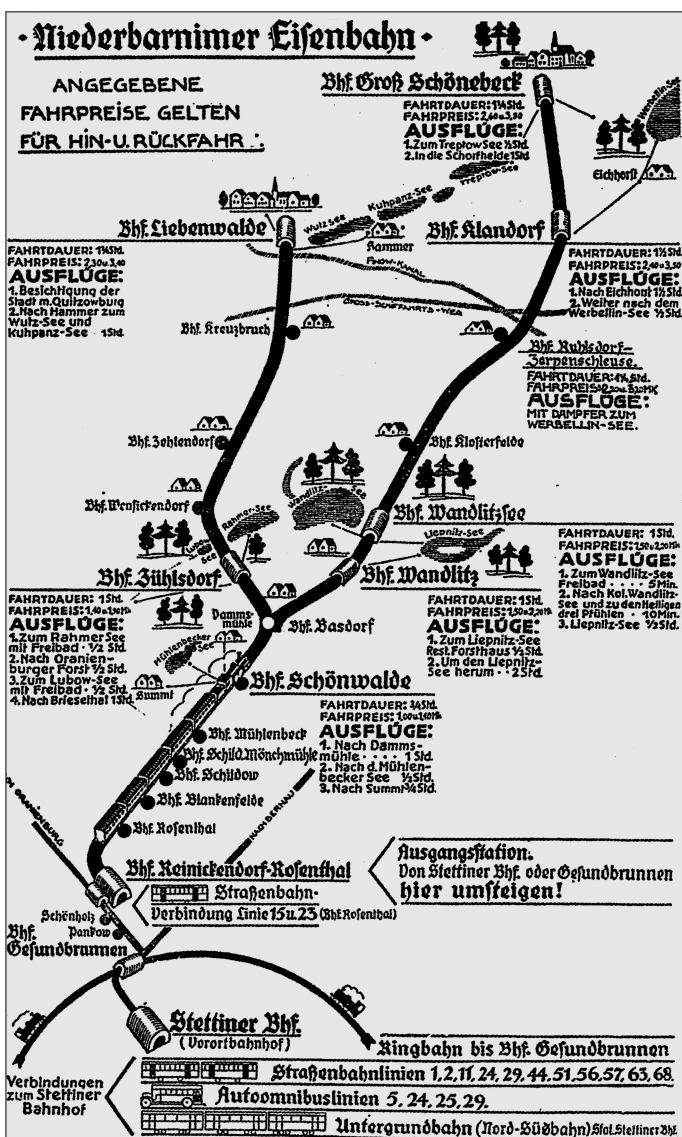
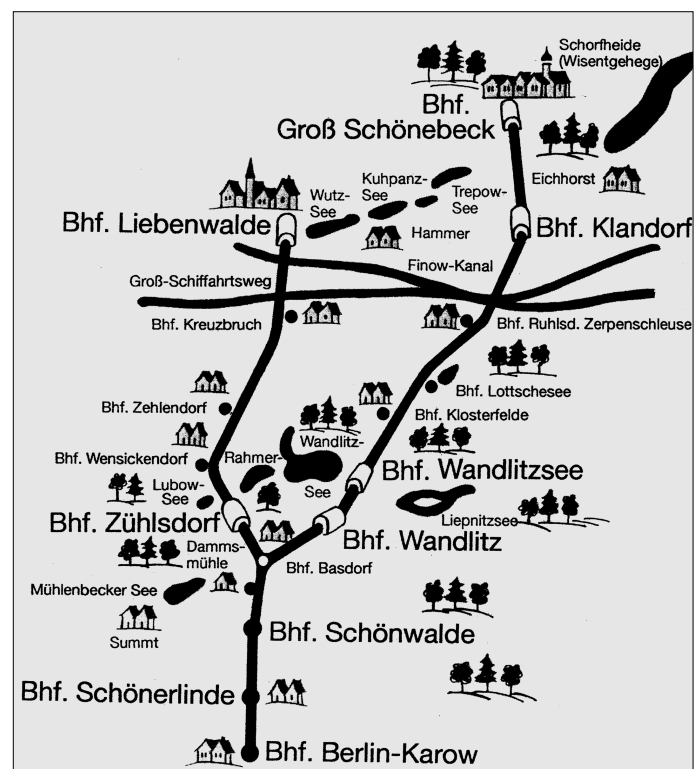


Bild 1 (links) Aus der Zeit von vor 1933 stammt die Streckenskizze der Heidekrautbahn mit den beiden Ästen in die Schorfheide – einer Stimmgabel ähnlich. Die zeitliche Bestimmung ist ablesbar am Bahnhof Reinickendorf-Rosenthal, seit 1937 Berlin-Wilhelmsruh. (Sammlung Reinhard Arf)

Bild 2 (unten) Für Touristen wurde im Dezember 1991 diese Streckenskizze der Heidekrautbahn mit dem Ausgangspunkt Berlin-Karow veröffentlicht. Dass der ältere Plan als Vorlage diente, ist offensichtlich. (Repro aus [2])



**Bild 3 Grenzsituation
Mitte der 1960er Jahre in
Wilhelmsruh, in Höhe der
Lessingstraße**

(Repro aus [12])



2017, tut sich etwas, und die Planungen sowie die finanziellen Zusagen für diese Planungsmaßnahmen (Bauleistungen sind noch nicht enthalten) der Länder Berlin und Brandenburg sind konkret geworden. Seit 2018 bzw. insbesondere seit Beginn des Jahres 2019 scheint die „unbestimmte Zukunft“ ein wahrnehmbares Ende zu finden.

Rückblick

Die Heidekrautbahn wurde am 21. Mai 1901 unter dem Namen „Reinickendorf-Liebenwalde-Gross Schönebecker Eisenbahn“ eröffnet und verkehrte bis auf eine kurze Zeitspanne im Frühjahr 1945 unverändert von Liebenwalde bzw. Groß Schönebeck über Basdorf nach Wilhelmsruh. Erst der Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 ergab eine Kappung der Strecke für den Personenverkehr, weil die Bahn vom Haltepunkt Blankenfelde über Rosenthal bis zum Endbahnhof Wilhelmsruh direkt neben der Bezirksgrenze zwischen Pankow und Reinickendorf verlief und damit auf der militärisch gesicherten „Staatsgrenze der DDR“ zu West-Berlin. Daher endete der Personenverkehr seither in Blankenfelde, zum Teil auch in Schildow. Die Züge wurden bis 10. November 1961 noch bis Wilhelmsruh – allerdings leer – gefahren, da keine andere Rangiermöglichkeit bestand. Zwischen Schildow bzw. Blankenfelde und Pankow setzte die BVG-Ost Autobusse ein, die als E-Wagen der Linien A7 (zum Teil auch der AN [Hohen Neuendorf–Glienicke bzw. Pankow]) verkehrten.

Der Personenverkehr auf der verbliebenen Stummelstrecke wurde mit dem Ablauf des 28. Mai 1983 eingestellt; damit war seither der Abschnitt zwischen Schönwalde und Blankenfelde für den Personenverkehr außer Betrieb. Allerdings blieb die eingleisige Strecke mit Kreuzungsmöglichkeit in Schildow für Güterverkehrsleistungen bis heute benutzbar. Die „alte“ Strecke Richtung Wilhelmsruh dient bis heute dem An- und Abtransport von industriell gefertigten Gütern der auf dem Industriekomplex Wilhelmsruh ansässigen Unternehmen, in DDR-Zeiten vor allem dem VEB Bergmann-Borsig, nach 1990 den Firmen ABB, ADtranz, Stadler etc. Die restliche Bahnstrecke, die am nordöstlichen Rand des Industriekomplexes bis zum Endbahnhof Wilhelmsruh in einem langgezogenen Bogen entlang lief und den Industriekomplex von der Wohnbebauung in Wilhelmsruh trennte, wurde stillgelegt und abgebrochen, ebenso der Endbahnhof Wilhelmsruh, denn dieser befand sich wiederum genau im zu sichernden Grenzbereich der „Staatsgrenze der DDR“. Von den dort befindlichen Gleisanlagen und Bauwerken wie Güterschuppen, Bahnhofs- und Verwaltungsgebäude blieb nichts erhalten. Seit einigen Jahren befindet sich auf dem abgeräumten Gelände des ehemaligen Grenzstreifens, unmittelbar neben dem Bahndamm der Nordbahn und dem S-Bahnhof Wilhelmsruh, eine Filiale eines „Netto“-Supermarktes. Und im Jahre 2011 wurde dort eine Stele errichtet, die auf die Heidekrautbahn und den verschwundenen (End-)Bahnhof der NEB hinweist.

Weitere Entwicklung

Im Juni 1949 ordnete die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) den Bau mehrerer neuer Eisenbahnstrecken zur Umgehung der Westsektoren an. Dazu zählten auch die Strecken Karow–Schönwalde und Wensickendorf–Schmachtenhagen–Fichtengrund. Auf der so geschaffenen und am 6. Mai 1950 eröffneten neuen Strecke – dem Güteraußenring (GAR) – wurde zunächst der Güterverkehr und mit der Schließung des Nordbahnhofs (ehem. Stettiner Bahnhof) am 18. Mai 1952 auch der Fernreiseverkehr Richtung Norden um die Westsektoren herum geführt. Außerdem ersetzte sie den seit 1901 bestehenden Anschluss der NEB an die Nordbahn, der in Wilhelmsruh vom auf Straßenniveau gelegenen Endbahnhof der Heidekrautbahn zum Güterbahnhof Schönholz über eine nach Schönholz ansteigende Gleisrampe führte, die noch heute am Bahndamm der Nordbahn vom ehemaligen Grenzstreifen aus zu erkennen ist. Personenverkehr fand zwischen Karow und Schönwalde zunächst nicht statt.

Die durch die DR übernommene Heidekrautbahn nahm den Personenverkehr über diese neue Abzweigstelle nach Karow erst etwa 1956 auf, indem „Durchläuferzüge“ von Basdorf nach Lichtenberg ohne Zwischenhalt eingeführt wurden, um für einen besonderen Personenkreis („Genossen“ der unteren bzw. mittleren Ebene) den „Umweg“ durch das klassenfeindliche West-Berlin zu unterbinden. Diese Durchläuferzüge fuhren bis nach dem Bau der Berliner Mauer, bis zum 24. Dezember 1961. An diesem Tag wurde der Bahnhof Blankenburg für die Heidekrautbahn eröffnet, ein Nebenbahnhof, der an der Zufahrt zum Güterbahnhof Blankenburg lag und nur über einen umständlichen und recht langen Fußweg für Umsteiger von der Berliner S-Bahn zu erreichen war. Der zeitliche Aufwand für das Umsteigen belief sich auf mindestens 15 Minuten. Diese qualitativ schlechte Umsteigemöglichkeit wurde erst mit der neuen Umsteigesituation in Berlin-Karow am 1. Februar 1976 beendet, die bis heute unverändert fortbesteht.

Die DR der DDR übernahm die Verwaltung und Nutznießung der Heidekrautbahn am 1. Juli 1950. Die zu diesem Zeitpunkt noch sehr neuen Diesellokomotiven (T2, T3, T5), die das Bild auf der Bahn prägten, wurden von der DR abgezogen und anderweitig eingesetzt. Ab 15. Juli 1950 bis 17. Mai 1952 fanden Zugfahrten über Wilhelmsruh hinaus bis Nordbahnhof statt. Bis in das Jahr 1966 hinein wurde auf dieser Bahn nur mit Dampf gefahren, danach kamen Diesellokomotiven und auch Schienenbusse zum Einsatz.

Am 1. Dezember 1997 wurde der Zugverkehr zwischen Wensickendorf und Liebenwalde eingestellt. Die Reprivatisierung wurde am 1. September 1998 nach zähen Verhandlungen erreicht; bei den Verhandlungen ging es nicht so sehr um die Rückgabe der Bahn als solche, sondern vor allem um die Höhe von entgeltlichen Entschädigungen. Zudem kaufte die NEB mit Wirkung zum 1. Juli 2000 die etwa 11,4 km lange Strecke von Berlin-Karow bis

Neue Triebwagen für Dieselbetrieb

Die Heidekrautbahn begann in den 1930er Jahren eine Modernisierung ihres Wagenparks zwecks Beschleunigung des Personenverkehrs. Zwischen den Jahren 1934 und 1937 wurden zunächst vier und 1943 ein fünfter Dieseltriebwagen beschafft, die die Wagennummern T1 bis T5 erhielten. Es folgten in den Jahren 1940 bzw. 1943 insgesamt 13 neue passende Personenbeiwagen: sieben mit den Wagennummern 251–257 (Bj. 1940) waren zweiachsig, weitere sechs (Bj. 1943) vierachsig ((Wagennummern 404, 406, 408, 412, 413 und 414).

Somit war die Bahn quasi runderneuert und der Dampfbetrieb in den Jahren 1934 bis 1950 praktisch aufgegeben. Erst ab 1. Juli 1950 kehrte der Dampfbetrieb bis etwa 1966 zurück, als die DR aufgrund einer neuen Wirtschafts- und Rechtsordnung in der DDR die Betriebsführung übernahm. Die DR zog diese recht neuen und modernen Wagen (ohne T3, der ausgebrannt war) sofort ab. Die Dieseltriebwagen der Heidekrautbahn konnte man nun in anderen Gegenden der DDR, z. B. in Stralsund und Salzwedel, entdecken. Beobachten konnte man zwei Triebwagen noch bis Beginn der 1980er Jahre.

T1 Waggonbau Dessau, 1934, 4-achsig, später DR 137 559,
T2 Christoph & Unmack, Niesky, 1934, 2-achsig, später DR 135 553, 180 015,
T3 Christoph & Unmack, Niesky, 1935, 4-achsig, ausgebrannt 1946,
T4 Waggonfabrik Wismar AG, 1937, 4-achsig, später DR 137 528,
T5 Waggonbau Dessau, 1943, 4-achsig, später DR 137 560, 185 024.

Die Beiwagen 251, 252 und 253 waren mit den Nummern 190 816, 190 838 und 190 817 noch bis Mitte/Ende der 1970er Jahre im regulären Einsatz. -ra-

Von den 1943 in Dessau gebauten sechs Beiwagen wurden drei (Nr. 404, 406, 408) als reine Personenwagen eingesetzt. Der auf dem Bild von 1948 zu sehende Vierachser 404 verkehrte bei der DR zuletzt mit der Nr. 211-403.

(Foto BVG-Archiv)



Schönwalde (Abzweigstelle). Auch die Strecke nach Schmachtenhagen konnte erworben werden. Heute verkehren die Züge der Heidekrautbahn als RB27 von Berlin-Karow nach Groß Schönebeck, Klosterfelde, Basdorf und Wensickendorf bzw. Schmachtenhagen (zum Bauernmarkt an Wochenenden). Morgens und abends in der Hauptverkehrszeit (HVZ) gibt es seit Dezember 2014 Verstärkerzüge, die „dank“ der S-Bahn-Krise eingeführt worden waren, zwischen Basdorf und Gesundbrunnen (ohne Halt in Berlin-Karow). Dabei wird zwischen Karow und Basdorf ein Zugabstand von 30 Minuten angeboten und nach Klosterfelde bzw. Wensickendorf von 60 Minuten, nach Groß Schönebeck alle 120 Minuten. In den Jahren 2002 bis 2004 wurden Einzelfahrten für den Schülerverkehr von Wensickendorf bis Zehlendorf (bei Oranienburg) verlängert.

Erste Bemühungen zur Reaktivierung und vorgefundener Zustand der Stammstrecke im Ortsteil Wilhelmsruh von Pankow

Die NEB hat sich seit 1990 immer bemüht, ihre alte Stammstrecke reaktivieren zu können. Dass sie das nicht aus eigener Kraft erreichen konnte, war offenkundig, wenn auch verwaltungs- und eisenbahnrechtliche Voraussetzungen nicht die ganz hohe Hürde (wie z. B. im Falle eines Komplettneubaus) waren. Eben weil die Strecke bis zum Industriekomplex von ehem. VEB Bergmann-Borsig immer für den Güterverkehr in Betrieb war. Dabei ist um 1993 kurzzeitig über eine Gleisverbindung der Straßenbahnlinie 53 an deren Endpunkt in Rosenthal mit der Heidekrautbahn an der Quickborner Straße nachgedacht worden, um nach dem „Karlsruher Modell“ einen durchgehenden Betrieb herstellen zu können. Indes ohne Ergebnis.

Insbesondere mit dem „100-jährigen Eröffnungsjubiläum“ der Bahn im Jahre 2001 wurde immer wieder daran erinnert, wie eine sinnvolle Eingliederung der Strecken in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aussehen könnte. Am 21. Dezember 2004 wurde durch bundesgesetzgeberische Vorgabe wegen der erforderlichen Trennung von Infrastruktur und Betrieb die Firma NEB Betriebsgesellschaft mbH gegründet, die derzeit die Leistungen auf der RB27 und weiteren zehn Linien bzw. Strecken in den Bundesländern Berlin und Brandenburg (RB12, 25, 26, 35, 36, 54, 60, 61, 62, und 63) erbringt. Die Heidekrautbahn steht zu 100 % im Eigentum der NEB, die wiederum als Gesellschafter zu 66,92 % die IGB Industriebahn Gesellschaft Berlin mbH und zu 33,08 % vier Landkreise und anliegende Gemeinden hat.

Im Zeitraum 2009/2010 wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung der Länder Berlin und Brandenburg zur Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke in Auftrag gegeben und im Jahre 2010 das Planfeststellungsverfahren wieder aufgegriffen für den Wiederaufbau des Bahnhofs Wilhelmsruh in veränderter Lage. Ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss erging. Dann wurde das „Infrastrukturprojekt i2030“ der Länder Berlin und Brandenburg auf den Weg gebracht, das jetzt die Wiederinbetriebnahme der Verbindung zwischen Basdorf und Wilhelmsruh in greifbare Nähe bringt.

Auf dem Gelände des Industriekomplexes Wilhelmsruh selbst (nun nicht mehr Standort des VEB Bergmann-Borsig), der seit einigen Jahren nur noch PankowPark genannt wird, war das Gleis der Bahn abgebaut worden wie auch der Endbahnhof am S-Bahnhof Wilhelmsruh mit dem Verbindungsgleis zum Güterbahnhof Schönholz. Von den alten Anlagen ist heute so gut wie nichts mehr erkennbar. Auf dem Gelände von ehemaligen VEB Bergmann-Borsig wurden schon kurz nach dem Mauerbau neue Anschlussgleise verlegt, die in der Richtung nach Rosenthal anschlossen und nicht mehr nach Wilhelmsruh. Und der alte Endbahnhof, wie schon erwähnt, lag im Bereich der „Staatsgrenze der DDR“ und wurde bis spätestens 1964 komplett geschleift. Die „moderne Staatsgrenze“ war wichtiger. Ein letztes Foto des Bahnhofs wurde von West-Berliner Seite über die Grenzanlagen hinweg angefertigt und als Titelbild in Heft 4/1996 der „Verkehrsgeschichtlichen Blätter“ veröffentlicht. Das ehemalige Grenzgebiet ist heute von einem Birkenwäldchen bewachsen. Vielleicht war diese Öde kurz nach 1990 ein Grund, über einen Anschluss der Bahn in Rosenthal nachzudenken.

Der Projektstand

Bei der Fragestellung, warum die Reaktivierung durch die beiden Bundesländer gewollt und in das „Infrastrukturprogramm i2030“ aufgenommen ist, stehen diese Gründe im Mittelpunkt: