

## Endstation Gesundbrunnen - Anzeige (Nr. 14)

Letzte Aktualisierung Dienstag, 2. Oktober 2007

Niederbarnimer Eisenbahn

Endstation Gesundbrunnen

Vom 3. bis 21. September 2007 fuhren werktags am Morgen und am Abend jeweils vier Züge der Heidekrautbahn (NE27) zur Freude vieler Fahrgäste bis zum Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen.

Möglich machten es Gleisbauarbeiten zwischen dem Karower Kreuz und dem S-Bahnhof Berlin-Buch, weswegen die NEB-Züge ihren Berliner Endpunkt, den Bahnhof Berlin-Karow, nicht anfahren konnten.

„Die Folgen für unsere Fahrgäste wären Schienenersatzverkehr und deutliche Fahrzeitverlängerungen auf den Wegen von und zur Arbeit bzw. Schule gewesen“, so Detlef Bröcker, Geschäftsführer der NEB. Um den Reisenden jedoch weiterhin eine schnelle, komfortable und zuverlässige Verbindung nach Berlin zu garantieren, setzte die NEB gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) auf eine ungewöhnliche Lösung. Statt ab Schönerlinde einen Schienenersatzverkehr einzusetzen, brachte die NEB ihre Fahrgäste in der Hauptverkehrszeit gleich selber in die Stadt. Und das noch mit Tempo. Die Fahrzeit für die Strecke zwischen Schönerlinde und Berlin-Gesundbrunnen betrug gerade einmal elf und für die Rückfahrt vierzehn Minuten.

Wenn auch zunächst nur zeitlich befristet und auf einem anderen Weg, war damit erstmalig die direkte Einbindung der NE27 nach Berlin möglich, womit ein lang gehegter Wunsch von Fahrgästen, betroffenen Kommunen und Landkreisen in Erfüllung ging.

Die durchgehende Verbindung begeisterte vor allem jene Reisende, deren Weg zur Arbeit oder Schule ins Zentrum von Berlin führt. Einmal auf den Geschmack gekommen, erreichen die NEB seitdem viele Aufforderungen, den Zugverkehr der Heidekrautbahn planmäßig nach Berlin-Gesundbrunnen zu verlängern. Jedoch allein das Engagement der Niederbarnimer Eisenbahn reicht hierzu nicht aus. Ob die historische Heidekrautbahn-

Strecke mit Stationen in Mühlenbeck und Schildow wieder in Betrieb gehen wird, bleibt vor allem eine Frage der Politik. Da der öffentliche Nahverkehr nicht allein über die erzielten Fahrgeldeinnahmen finanziert werden kann, wird dieser von den Ländern unterstützt. Die Verteilung der Gelder erfolgt über die Bestellung der Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen. Da es in diesem Fall vor allem um den Streckenabschnitt auf Berliner Gebiet geht, ist hier insbesondere das Land Berlin aufgefordert, die Weichen in Richtung Gesundbrunnen zu stellen.

Rückblickend haben die vergangenen drei Wochen eines deutlich gezeigt: Es besteht für die Heidekrautbahn eine große Nachfrage nach einer durchgehenden Verbindung in die Berliner Innenstadt. Die Vision der NEB bleibt es daher, ihre durch den Mauerbau einst getrennte Stammstrecke wieder aufzubauen und über Berlin-Wilhelmsruh regelmäßig bis Gesundbrunnen zu verkehren. Mit einer attraktiven Verbindung nach Berlin können so auch weitere Pendler und Ausflügler davon überzeugt werden, vom Auto auf die umweltfreundliche Schiene umzusteigen.