

Nur per E-Mail

**Offener Brief an alle Beteiligten und Entscheidungsträger
des Projektes der Reaktivierung der Stammstrecke
der Heidekrautbahn**

hallo@dialog-heidekrautbahn.de

Vertreter:
Dennis Hentschel
Jan Oertner
Patrick Schumann

Mitmachen/Spenden:
[https://www.dialog-
heidekrautbahn.de/mitmachen/](https://www.dialog-heidekrautbahn.de/mitmachen/)

5. Juni 2019

THEMA:

**WASSERSTOFF, ELEKTRO-HYBRID BAHNEN UND
ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER STAMMSTRECKE HEIDEKRAUTBAHN**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Rahmen der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn wird die Vorplanungsphase am 30. Juni 2019 voraussichtlich abgeschlossen. Zudem wird durch die Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft (NEB) die Inbetriebnahme für Ende 2023 als realistisches Ziel intensiv verfolgt.

Aufgrund des ambitionierten Zeitplanes des Gesamtprojekts sowie der weitreichenden Auswirkungen auf die Bürger der Gemeinden Mühlenbecker Land, Schönwalde und Berlin-Wilhelmsruh, fordert die Bürgerinitiative „Dialog Heidekrautbahn“ vor dem Hintergrund einer zukunftsfähigen und umweltpolitisch nachhaltigen Infrastrukturmaßnahme den ausschließlichen Betrieb der Stammstrecke Heidekrautbahn mit Wasserstoffzügen oder alternativ Elektro-Hybrid-Zügen, die unter anderem von Stadler in Berlin-Pankow gebaut werden.

Gern möchten wir Ihnen hiermit Informationen hinsichtlich der noch relativ neuen jedoch zukunftsweisenden Technik vorstellen:

Aktuell werden eine erhebliche Anzahl von nicht elektrifizierten Regionalbahnstrecken mit Verbrennungsmotoren betrieben. Die steht auch vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte um Feinstaubbelastung innerhalb der Städte/Peripherie in einem augenscheinlichen Widerspruch zu den Klimazielen Deutschlands sowie dem umweltfreundlichen Bild des Mobilitätskonzepts Bahn.

In Betrachtung der aktuell am Markt zur Verfügung stehenden Antriebskonzepte übertrifft Wasserstoff Diesel im Hinblick auf die Energiedichte um ca. den Faktor 3 (ca. 43 MJ/kg versus 120 MJ/kg) bei nahezu 100 % emissionsfreiem (Wasserdampf und Kondenswasser) Betrieb. Ergänzt wird die Energieerzeugung der Brennstoffzelle durch Lithium-Ionen-Batterien, die neben der überschüssigen Energie der Brennstoffzelle in Rollphasen des Zuges auch die kinetische Energie im Bremsvorgang des Zuges (Rekuperation) speichern und hier zu einer Einsparung von Wasserstoff führen. Zudem erfolgt eine permanente Steuerung des Energieabrufs zwischen Batterie und Brennstoffzelle in Beschleunigungsphasen in Abhängigkeit der Intensität der Geschwindigkeitserhöhung. Mit einer aktuell

angegebenen Reichweite eines Zuges von bis zu 1000 km mit einer Wasserstofffüllung kann somit auf der Strecke der Heidekrautbahn eine mehrtägige Verfügbarkeit realisiert werden.

Fazit: Im Zusammenhang mit den zu erwartenden Preissteigerungen bei Diesel sowie Strom (eine Elektrifizierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn wurde nie als Option betrachtet) stellt demnach der Wasserstoffantrieb die derzeit einzig sinnvolle und zukunftsfähige Alternative als Konzept der Massenmobilität für die Reaktivierung der Heidekrautbahn dar. Ergänzt wird die positive Bilanz um eine deutliche Senkung der Lärmemissionen für Anlieger der Bahnstrecke, da die Stammstrecke der Heidekrautbahn durch eine dicht besiedelte, familiär geprägte Ortslage nebst Schul- und Kitagebäuden geführt wird.

Bereits in 2014 wurde durch die Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg eine Absichtserklärung mit dem Hersteller Alstom über die Herstellung eines Brennstoffzellenzuges unterzeichnet, die nunmehr schrittweise mit der Vorstellung der Züge in 2016 auf der InnoTrans 2016 in Berlin zur Marktreife gebracht wurde. So wurden in 2017 die erste Bestellung über 14 Coradia iLint Züge durch die Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen unterzeichnet und der Fahrgastbetrieb bereits mit Vorserienzügen begonnen. In der jüngeren Vergangenheit hat der Verkehrsverbund Rhein-Main (RMV) beim selbigen Hersteller 27 der Züge geordert. In beiden Bundesländern ist die Lieferung und Inbetriebnahme für 2022 und 2023 vorgesehen.

Im Hinblick auf eine Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn in 2023 sowie die bereits erfolgten und noch zu erwartenden Bestellmengen weiterer Betreiber von Bahnstrecken ist es notwendig sofort zu handeln. Neben der bereits oben genannten aufzunehmenden Bedingung des ausschließlichen Betriebs mit Wasserstofftechnik zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn ist kurzfristig auf das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) in die notwendigen Finanzierungsgespräche einzubinden um für die Länder Brandenburg und Berlin eine analoge Förderung der RMV in Hessen (Leuchtturmprojekt) zu erzielen. Zudem sind weitere Förderungsmöglichkeiten der Europäischen Union, des Bundes sowie der Bundesländer - auch der Förderbanken EIB, KfW, IBB und ILB – kurzfristig zu prüfen.

Als Alternative zu den o.g. Wasserstoffzügen besteht auch die Möglichkeit mit modernen Elektro-Hybridzügen die Strecke zu befahren. Diese werden lokal von der Firma Stadler in Berlin-Pankow gefertigt und sind bereits über die Strecke gefahren. Siehe <https://www.svz.de/regionales/brandenburg/stadler-flirtet-mit-akku-zuegen-id21474832.html>. Die Bestellung bei Stadler hätte den charmanten Vorteil, dass dies Arbeitsplätze in der Region der Heidekrautbahn sichert und auf die Aufwendige Infrastruktur für das Bereitstellen des Wasserstoffes verzichtet werden kann.

Weiterhin fordern wir, dass **Gesundbrunnen ein elementarer und gesicherter Baustein der Reaktivierung der Stammstrecke ist** und ein auf dem neusten bzw. aktuellen Stand der Technik basierendes sowie **zukunftsorientiertes und zukunftsicheres Zugsicherungssystem** verwendet wird, welches auch Mitbewerbern ohne zusätzlichen Aufwand die Möglichkeit gibt, die reaktivierte Stammstrecke der Heidekrautbahn auch zu betreiben.

Wir verweisen hierbei auf die Notwendigkeit einer **“diskriminierungsfreien” Ausschreibung und Vergabe zur Betreibung der Stammstrecke der Heidekrautbahn**. Die derzeitige Planung der NEB sieht hier die Realisierung einer Monopolstellung der NEB gegenüber Mitbewerbern vor und dies mit einer Finanzierung durch Steuermittel. Dies ist in unseren Augen nicht zulässig und muss unterbunden werden. Die derzeit von der NEB vorgesehene Sicherungstechnik ist nach unserer Auffassung nicht diskriminierungsfrei und keinesfalls zukunftsicher, da dieses System nach unseren Erkenntnissen seit den

1990er Jahren nicht weiterentwickelt und derzeit regional nur von der NEB eingesetzt wird. Darüber hinaus ermöglicht ein aktuelles auch von anderen Verkehrsunternehmen eingesetztes bzw. Genutztes Sicherungssystem auch die Weiterführung von derzeit bereits betriebenen oder zukünftig zu betreibenden Strecken. Es kann nicht sein, dass z.B. für eine Verbindung zwischen Gesundbrunnen über Wilhelmsruh auf die Stammstrecke der HKB zwei unterschiedliche Zugsicherungssysteme eingesetzt werden müssen.

Dies würde für die Reaktivierung der Stammstrecke, für die Region der Heidekrautbahn und für ein Vorzeigeprojekt hinsichtlich ökologischer und zukunftsfähiger Gedanken einen echten Mehrwert bedeuten.

Handeln sie daher JETZT – SIE haben es als *Ausschussmitglied / Gemeinderatsmitglied / Landtagsabgeordneter / Bundestagsabgeordneter / Verkehrsministerin des Landes Brandenburg / Verkehrssenatorin des Landes Berlin (Alternativtexte)* in der Hand - Für eine verkehrs-, umwelt- sowie finanzpolitisch zielführende und zukunftsfähige Reaktivierung der Heidekrautbahn sowie ein lebenswertes Wohnen der Bürger der Gemeinden Mühlenbecker Land, Schönwalde an und mit der Heidekrautbahn zu sorgen.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Bürgerinitiative „Dialog Heidekrautbahn“
- stellvertretend Thomas Stawitzke, Jan Oertner -