

Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von SPNV-Strecken und -Stationen im Land Brandenburg

Kurzbeurteilung zur Strecke
Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg



Karlsruhe, September 2025

TTK Projektnummer: 2093

Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von SPNV- Strecken und -Stationen im Land Brandenburg

Kurzbeurteilung zur Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg

Auftraggeberin

im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
www.vbb.de

Auftragnehmerin

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Durlacher Allee 73
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/62503-0
Fax. 0721/62503-33
e-Mail: info@ttk.de

Bearbeiter*innen

Nicolas Kämmerling, Jonas Fesser (TTK)
Christian Reuter, Madleen Teichfischer (PTV TC)

Stand: 11. Dezember 2025

TTK Projektnummer: 2093

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | 4 |
| Abbildungen..... | 4 |
| Tabellen | 4 |
| Abkürzungsverzeichnis..... | 5 |
| 1 Einleitung | 7 |
| 2 Bestandsaufnahme | 8 |
| 2.1 Historie | 8 |
| 2.2 Vorausgehende Untersuchung des Landes Brandenburg | 9 |
| 2.3 Standpunkte der Kommunen | 9 |
| 3 Flächenanalyse | 11 |
| 3.1 Stationsübersicht..... | 11 |
| 3.2 Flächenanalyse nach Streckenabschnitt | 12 |
| 3.2.1 Streckenabschnitt Neuenhagen (b Berlin) | 13 |
| 3.2.2 Streckenabschnitt Umspannwerk..... | 17 |
| 3.2.3 Streckenabschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg..... | 19 |
| 4 Chancen und Risiken der Reaktivierung | 21 |
| 5 Fazit..... | 22 |

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Lage des Untersuchungsabschnittes..... | 8 |
| Abbildung 2: Übersicht Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg..... | 11 |
| Abbildung 3: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Neuenhagen (b Berlin) (km 0,0 – km 2,5) | 13 |
| Abbildung 4: P+R- sowie B+R-Anlage auf dem Gelände des ehemaligen Kleinbahnhofs Hoppegarten (Mark)..... | 14 |
| Abbildung 5: Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten (Mark) und der Virchowstraße | 15 |
| Abbildung 6: ehemalige Bahntrasse in Neuenhagen auf Höhe der Straße Am Rathaus in Richtung Südwest | 16 |
| Abbildung 7: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Umspannwerk (km 2,5 – km 4,5)..... | 17 |
| Abbildung 8: ehemalige Bahntrasse entlang der Grimmelshausenstraße im Altlandsberger Wohnplatz Seeberg-Siedlung | 18 |
| Abbildung 8: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg (km 4,5 – km 6,7)..... | 19 |
| Abbildung 10: ehemalige Eisenbahnüberführung über das Neuenhagener Mühlenfließ | 20 |
| Abbildung 11: Gebäude des ehemaligen Bahnhofs Altlandsberg | 20 |

Tabellen

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Übersicht Verkehrsstationen | 12 |
|--|----|

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------------|---|
| a | Jahr |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| B+R | Bike+Ride |
| BEMU | Battery Electric Multiple Units - Batterietriebfahrzeug |
| BÜ | Bahnübergang |
| cm | Zentimeter |
| CO ₂ | Kohlendioxid |
| d | Tag |
| DB | Deutsche Bahn AG |
| D-Takt | Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf) |
| EMU | Electric Multiple Units - Elektrotriebfahrzeug |
| EW | Einwohner |
| EZB | Einzugsbereich |
| Fp | Fahrtenpaare |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz |
| h | Stunde |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| km | Kilometer |
| kÖPNV | kommunaler öffentlicher Personennahverkehr |
| LNVP | Landesnahverkehrsplan (des Landes Brandenburg) |
| m | Meter |
| MIL | Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung |
| min | Minute |
| Mio. | Millionen |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |

| | |
|------|------------------------------------|
| ODEG | Ostdeutsche Eisenbahn GmbH |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| P | Personen |
| P+R | Park+Ride |
| SGV | Schienengüterverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| t | Tonne |
| VBB | Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg |

1 Einleitung

Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (u.a. SPNV, kÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) am landesweiten Modal-Split bis zum Jahr 2030 auf 60 % zu erhöhen, um den Verkehr im Bundesland nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bus und Bahn ist dabei essenziell, um Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu bewegen. Der ÖPNV bildet das Rückgrat des Umweltverbundes, welcher es den Menschen ermöglicht, auf ein eigenes Auto zu verzichten und ein multimodales Verkehrsverhalten unter Nutzung des Umweltverbundes zu praktizieren.

Der SPNV nimmt durch seine hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit eine besondere Stellung innerhalb des öffentlichen Verkehrs ein und bildet einen wichtigen Baustein für die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende. Dennoch wurden in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund einer veränderten Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik, neuen Mobilitätstrends und einer Fokussierung auf den MIV viele SPNV-Strecken stillgelegt. Inwiefern für die stillgelegten SPNV-Strecken und -Halte im Land Brandenburg ein Potenzial für eine Reaktivierung besteht, wurde in der im Jahr 2022 veröffentlichten „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten“ dargestellt. Diese Potenzialuntersuchung wurde im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) durch die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH beauftragt und durch den Gutachter PTV Transport Consult GmbH erarbeitet. Der Bedarf zu differenzierten Betrachtungen im Rahmen von Machbarkeitsstudien wurde anschließend im Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027 festgehalten, mit dem Ziel „für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen [durchzuführen]“¹.

In der genannten Studie wurden 32 potenzielle Reaktivierungsstrecken und 25 potenzielle Reaktivierungshalte hinsichtlich ihres Reaktivierungspotenzials untersucht. Mittels einer Vorauswahl wurden 25 Strecken und 15 Halte ausgewählt, die einer Nutzwertanalyse unterzogen wurden. Im Ergebnis der Nutzwertanalyse wurden die Strecken und Stationen jeweils in die Kategorien A, B und C eingeteilt, wobei die Kategorie A die Strecken und Haltepunkte mit eindeutig erkennbarem Potenzial enthält. Bei Kategorie B ist das für eine Reaktivierung erforderliche Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar und bei Kategorie C ist kein ausreichendes Potenzial vorhanden.

Die stillgelegte Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg wurde in der Potenzialstudie im Jahr 2022 der Kategorie A zugeordnet. Als Ergebnis der Vorstudie wurde damit eine vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen. Ziel dieser Kurzbeurteilung ist es, zunächst anhand einer Flächenanalyse die grundsätzliche Möglichkeit einer Streckenreaktivierung zu prüfen und daraus abgeleitet eine Einschätzung zur Sinnhaftigkeit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu liefern. Die betroffenen Kommunen Hoppegarten, Neuenhagen bei Berlin und Altlandsberg wurden um eine Stellungnahme gebeten. Die eingegangenen Rückmeldungen hierzu werden in dieser Kurzbeurteilung ebenfalls dargestellt.

¹ Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)), Seite 120.

2 Bestandsaufnahme

Die Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) - Altlandsberg ist eine ca. 7 km lange ehemalige Kleinbahnstrecke östlich von Berlin mit der Streckennummer 6532. Sie verlief auf den Gemarkungen der Gemeinden Hoppegarten und Neuenhagen bei Berlin sowie der Stadt Altlandsberg.

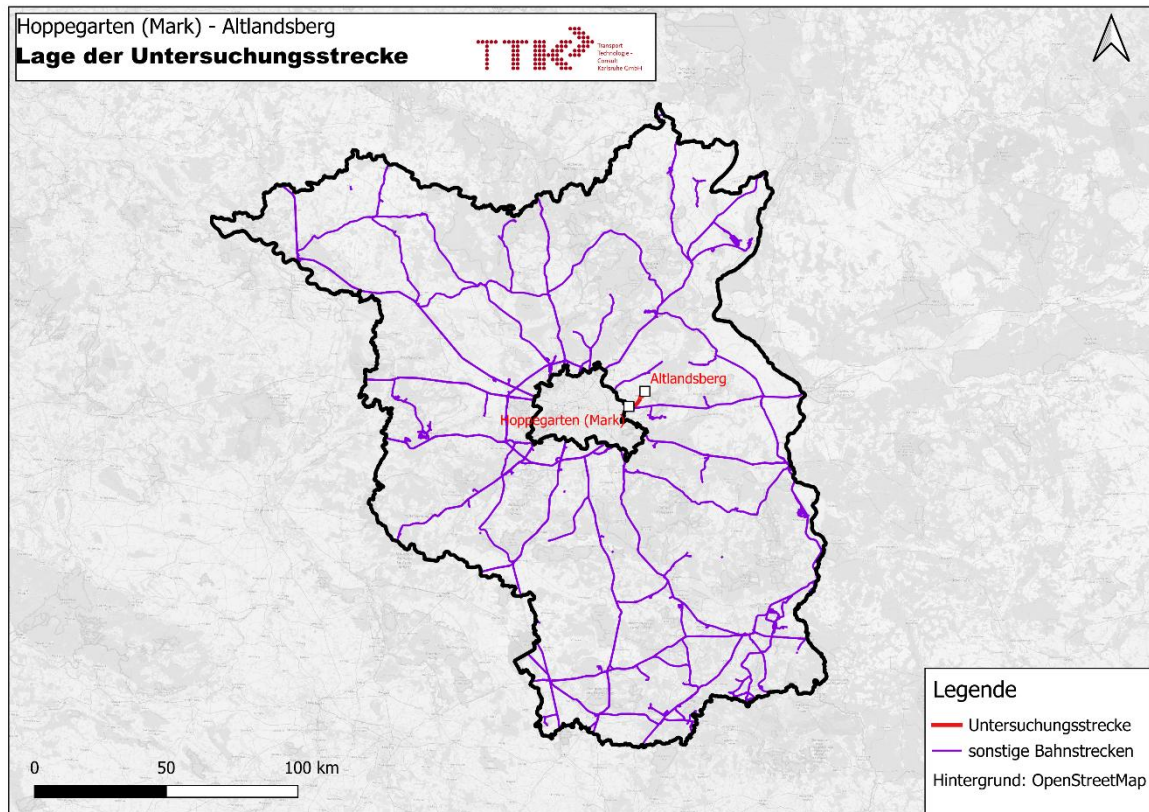


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsabschnittes

2.1 Historie

Die Kleinbahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg wurde im Jahr 1898 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. In Hoppegarten (Mark) bestand zur damaligen Zeit Anschluss an die Preußische Ostbahn (Berlin – Königsberg). Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte im Jahr 1965. Gleichzeitig mit der Einstellung des Personenverkehrs wurde der Streckenabschnitt zwischen Streckenkilometer 3,4 und Streckenkilometer 6,7 stillgelegt.² Zwischen Hoppegarten (Mark) und Streckenkilometer 3,4 wurde die Strecke zunächst noch für den Transport von Transformatoren zum Umspannwerk genutzt. Im Jahr 2003 entfiel diese Nutzung und die Strecke wurde in diesem Abschnitt stillgelegt. Im Folgenden wurde die Verbindung zum Umspannwerk abgebaut.³ Im Jahr 2010 erfolgte die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken der Strecke 6512 zwischen Hoppegarten und dem Gemeindeteil Seeberg der Stadt Altlandsberg auf einer Länge von ca. 4,2 km durch das Eisenbahnbundesamt, dies betrifft den Abschnitt zwischen den Streckenkilometern 0,000 und 4,234.⁴ Aufgrund

² Heimatverein Altlandsberg e.V., Flyer „Die ehemalige Altlandsberger Kleinbahn“

³ <https://www.berliner-bahnen.de/kleinbahnen/altlandsberg/index.html>, abgerufen am 01.07.2025

⁴ Freistellungsbescheid EBA vom 21.12.2010

von Planungen für einen Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke wurden die Bahnanlagen teilweise zurückgebaut.

2.2 Vorausgehende Untersuchung des Landes Brandenburg

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wurde die Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg in der von der PTV TC GmbH im Jahr 2022 durchgeführten Studie auf ihre Eignung für eine Reaktivierung für den SPNV im Hinblick auf ihr Potenzial untersucht. Dabei erreichte sie als eine von 11 Strecken einen Nutzwert von mindestens 40 der 100 maximal erreichbaren Punkte. Mit einem Nutzwert von 47,5 nimmt die Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Rang 3 der 25 untersuchten Strecken ein und fällt unter die Kategorie A. Dies bedeutet, dass eine vertiefte Untersuchung aufgrund des zu erwartenden Potenzials empfohlen wird. Der Kategorie A werden Strecken zugeordnet, für welche ein Potenzial von mehr als 45 Punkten ermittelt wurde.

Die Ergebnisse der Reaktivierungsstudie wurden ebenfalls in den **Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027** aufgenommen, mit dem Ziel „für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen [durchzuführen]“⁵.

2.3 Standpunkte der Kommunen

Zu einer möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke haben die betroffenen Kommunen jeweils Stellung bezogen.

So begrüßt die Stadt Altlandsberg in einem Schreiben vom 11.03.2022 das Ergebnis der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten im Land Brandenburg aus dem Jahr 2021/2022⁶ und verweist auf die positive Entwicklung der Einwohnerzahlen und bei den Gewerbeflächen. In einem entsprechenden Beschluss vom 09.02.2022 befürwortet die Stadtverordnetenversammlung eine planerische Weiterverfolgung der Streckenreaktivierung. Falls eine Reaktivierung nicht möglich sein sollte, bittet die Stadt Altlandsberg das Land Brandenburg um Unterstützung bei der Realisierung von alternativen Schienenverkehrsverbindungen nach Hoppegarten-Hönow oder an die Ostbahn (Berlin – Kostrzyn) im Bereich Neuenhagen (b Berlin) / Fredersdorf (b Berlin).

In einer Stellungnahme vom 22.08.2025 verweist die Stadt Altlandsberg auf einen erheblichen Flächen- und Planungskonflikt im Streckenabschnitt zwischen den Streckenkilometern 4,0 und 5,0. In diesem Abschnitt verläuft die Bahntrasse durch ein Wohngebiet und ist teilweise überbaut. Des Weiteren weist die Stadt Altlandsberg auf Berührungspunkte der historischen Streckenführung mit Schutzgebieten hin. Um die aufgeführten Konflikte zu lösen bittet die Stadt Altlandsberg darum, im Rahmen der Studie alternative Trassenvarianten, insbesondere eine östliche Umfahrung des Wohngebiets, zu prüfen. Von Gutachterseite erfolgt hierzu der Hinweis, dass es sich bei einer erheblichen Abweichung von der ehemaligen Trassenführung nicht mehr um eine Streckenreaktivierung im Sinne des GVFG, sondern um einen Streckenneubau handelt. Eine solche erhebliche Abweichung von der ehemaligen Trassenführung wäre gegeben, würde man eine Umfahrung des Altlandsberger Wohnplatzes Seeberg-Siedlung vorsehen. Als Gründe für die Unterstützung einer Streckenreaktivierung führt die Stadt Altlandsberg die Gewerbeentwicklung im Westen des Stadtgebiets mit entsprechendem wachsenden Beschäftigten- und Lieferverkehrsaufkommen, den heute fehlenden unmittelbaren

⁵ Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)), Seite 120.

⁶ PTV Transport Consult GmbH: Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten. Karlsruhe, 2022.

ÖPNV-Anschluss im Entwicklungsraum östlich der Untersuchungsstrecke sowie eine mit einer Streckenreaktivierung zu erwartende Entlastung der L33 und eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV im Umland an.

Die Gemeinde Neuenhagen bei Berlin steht einer möglichen Streckenreaktivierung hingegen ablehnend gegenüber. Als Begründung führt die Gemeinde in einem Schreiben vom 07.07.2025 an, dass die Strecke auf dem Gemeindegebiet eisenbahnrechtlich entwidmet ist und sich der Streckenabschnitt südlich der Bundesautobahn A10 überwiegend im Eigentum der Gemeinde befindet, während der nördlich anschließende Streckenabschnitt in das Gewerbegebiet Neuenhagen integriert wurde und mittlerweile überbaut ist. Im Rahmen des kommunalen Infrastrukturprojektes „Radweg Kleinbahnstrecke“ plant die Gemeinde die Errichtung eines Radwegs auf der ehemaligen Trasse der Kleinbahnstrecke. Dafür beabsichtigt die Gemeinde Neuenhagen bei Berlin den Ankauf der Flurstücke 4539-21-762, 4539-21-764, 4539-21-304/5 von der DB InfraGO AG. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass das ehemalige Querungsbauwerk der Bahnstrecke an der Bundesautobahn A10 im Zuge des sechsstreifigen Autobahnausbaus ersatzlos beseitigt wurde.

Auch die Gemeinde Hoppegarten spricht sich in einer Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 vom 05.02.2024 gegen eine Reaktivierung der Bahnstrecke nach Altlandsberg aus, da diese den städtebaulichen Planungen der Gemeinde entgegenstehen würde. Derzeit plant die Gemeinde, sowohl die nördlich des S-Bahnhofs Hoppegarten befindlichen Freiflächen als Gemeinbedarfsflächen für den Neubau einer Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe und weiteren kommunalen Bedarfe zu überplanen, als auch das unmittelbare Bahnhofsumfeld einschließlich der südlich des S-Bahnhofs befindlichen Flächen städtebaulich neu zu ordnen. Bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke wären die Planungen in der angedachten Form nicht umsetzbar. Weitere Konfliktpunkte im unmittelbaren Umfeld der Bahntrasse sieht die Gemeinde im Hinblick auf die bestehende Wohnbebauung und das Landschaftsschutzgebiet „Niederungssystem des Neuenhagener Mühlenfließes und seiner Vorfluter“

3 Flächenanalyse

Die ehemalige Kleinbahn Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg verläuft mitten durch das Siedlungsgebiet von Neuenhagen bei Berlin, durchquert den Ortsteil Seeberg-Siedlung von Neuenhagen bei Berlin und endet östlich des Stadtzentrums von Altlandsberg.

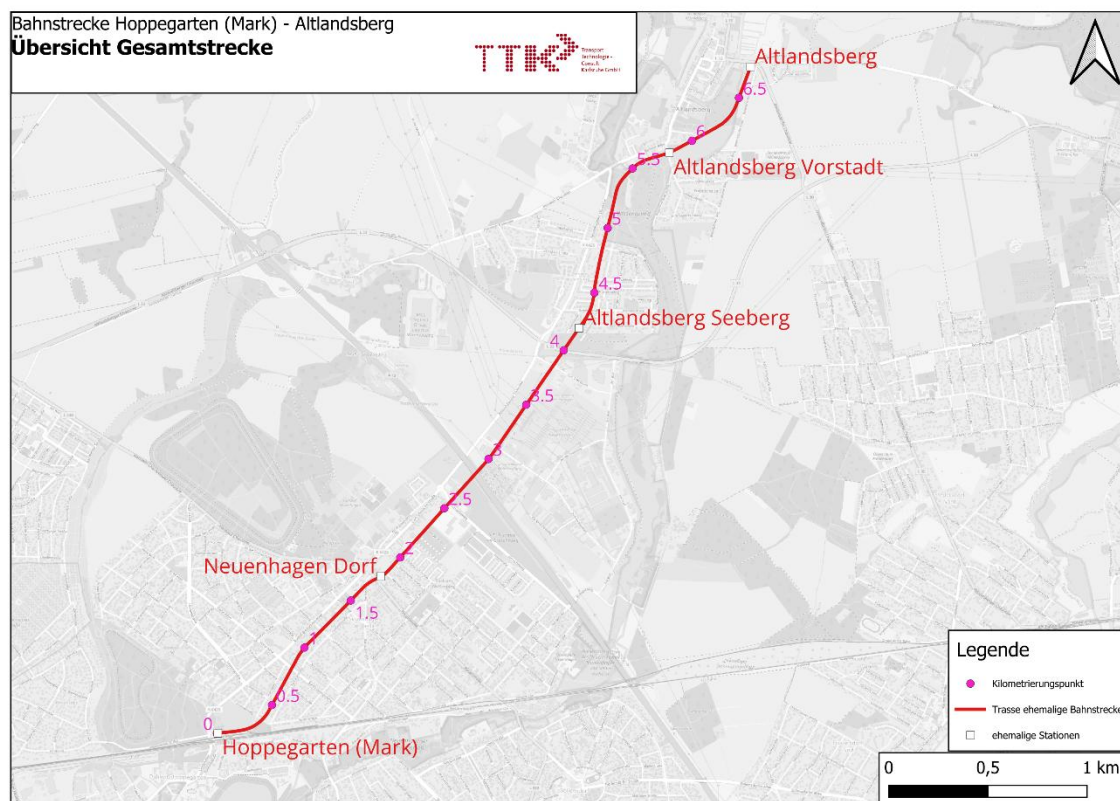


Abbildung 2: Übersicht Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg

3.1 Stationsübersicht

Die eingleisige Strecke wies folgende fünf Stationen auf:

| Name Station | Lage der Station (Strecken-km) | Bahnhof/ Haltepunkt |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| Hoppegarten (Mark) Kleinbahnhof | 0,0 | Bahnhof |
| Neuenhagen Dorf | 1,7 | Haltepunkt |

| Name Station | Lage der Station (Strecken-km) | Bahnhof/ Haltepunkt |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| Altlandsberg Seeberg (ehem. Seeberg Gar- tenstadt bzw. Kolonie Seeberg)⁷⁸⁹¹⁰ | 4,2 | Haltepunkt |
| Altlandsberg Vor- stadt (ehem. Altlandsberg Amtsgericht) | 5,6 | Haltepunkt |
| Altlandsberg | 6,7 | Haltepunkt |

Tabelle 1: Übersicht Verkehrsstationen

3.2 Flächenanalyse nach Streckenabschnitt

Im Folgenden werden, unterteilt in drei Streckenabschnitte, die Ergebnisse der Flächenanalyse dargestellt. In dieser wurde untersucht, ob die ehemalige Bahnstrecke durch Schutzgebiete verläuft und welche Nutzungen der ehemaligen Bahntrasse zum Zeitpunkt der Berichtserstellung erfolgen. Unterschieden werden dabei diese Nutzungszustände:

- Ehem. Bahnfläche unbebaut / Vegetationsfläche
- Straßenverkehrsfläche
- Fuß-/Radweg
- Begleitfläche Straßenverkehr
- Grundstücksfläche
- Grundstücksfläche bebaut
- Wohngebäude
- Schutzgebiet

⁷ <https://www.preussische-ostbahn.de/013/e/1940.gif>

⁸ <https://www.preussische-ostbahn.de/013/i/vb/01-fahrplan-so-1939-abc.jpg>, abgerufen am 21.07.2025

⁹ <https://www.preussische-ostbahn.de/013/e/1930-so.gif>

¹⁰ <https://www.preussische-ostbahn.de/index.php?bahn=013&bahnen=&was=e&mobil=&link=&evu=&gpx=>

3.2.1 Streckenabschnitt Neuenhagen (b Berlin)

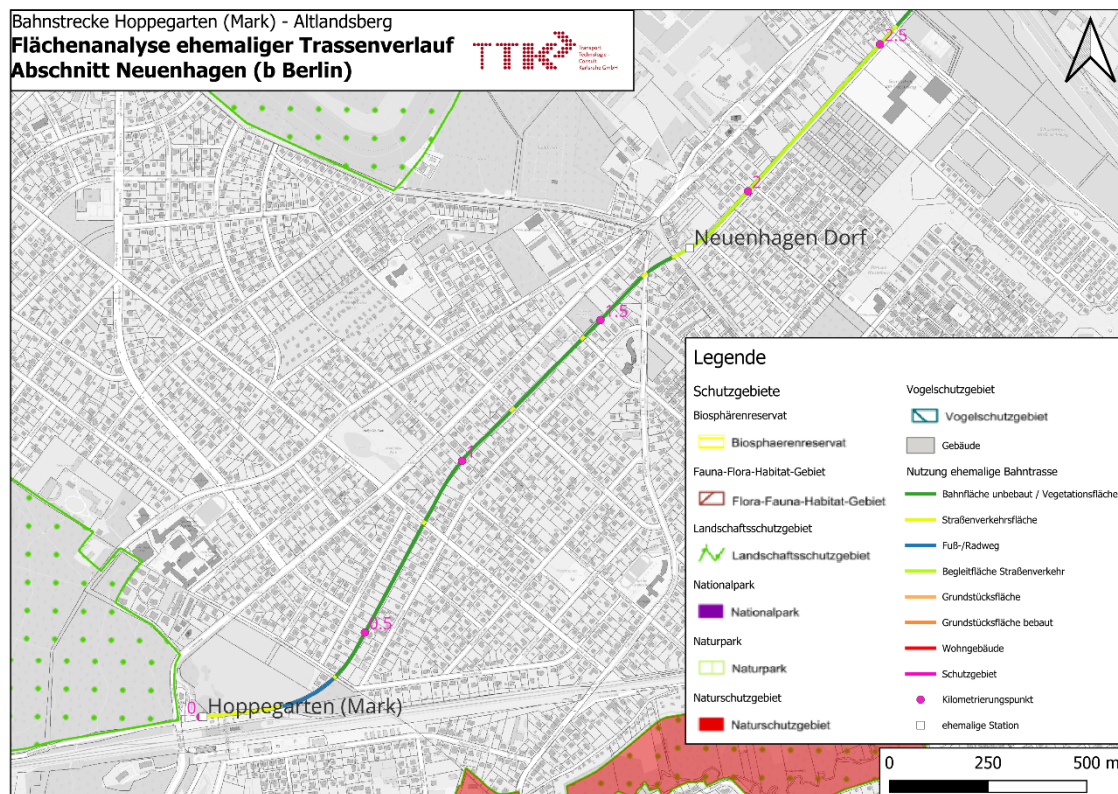


Abbildung 3: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Neuenhagen (b Berlin) (km 0,0 – km 2,5)

Nördlich des heutigen S-Bahnhofs Hoppegarten (Mark) befand sich der Kleinbahnhof Hoppegarten (Mark) der Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg. Auf dem Gelände des ehemaligen Kleinbahnhofs befindet sich heute eine P+R- sowie eine B+R-Anlage für Fahrgäste der S-Bahn.



Abbildung 4: P+R- sowie B+R-Anlage auf dem Gelände des ehemaligen Kleinbahnhofs Hoppegarten (Mark)

Auf der ehemaligen Bahntrasse verläuft heute zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten (Mark) und der Virchowstraße ein Fuß- und Radweg, welcher für ein Teil des Wohngebietes von Neuenhagen bei Berlin eine direkte Verbindung an den S-Bahnhof Hoppegarten darstellt.



Abbildung 5: Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten (Mark) und der Virchowstraße

Nördlich der Virchowstraße verläuft die ehemalige Bahntrasse mitten durch das Siedlungsbiet der Gemeinde Neuenhagen bei Berlin. Bis zur Hauptstraße handelt es sich dabei bis heute um eine unbebaute ehem. Bahnfläche, wobei das Gleis in der Regel noch vorhanden ist. Das noch vorhandene Gleis ist dabei meist stark von Vegetation durchsetzt. Links und rechts grenzen die Gärten von Grundstücken mit Ein- und Mehrfamilienhäusern an die Bahntrasse an.



Abbildung 6: ehemalige Bahntrasse in Neuenhagen auf Höhe der Straße Am Rathaus in Richtung Südwest

Nordwestlich der Hauptstraße verläuft die Speyerstraße bzw. die Heidelberger Straße unmittelbar südöstlich der ehemaligen Bahntrasse, wodurch die Bahntrasse in diesem Bereich heute eine Begleitfläche des Straßenverkehrs darstellt. Südöstlich der Heidelberger Straße befindet sich das Baugebiet Gruscheweg Neuenhagen, einem der aktuell größten Neubauprojekte der Gemeinde Neuenhagen bei Berlin. Dieses umfasst neben Ein- und Mehrfamilienhäusern eine Grundschule mit Hort, Sporthalle und Sportplatz.

Zwischen Streckenkilometer 0,0 und Streckenkilometer 2,5 wird die ehemalige Bahntrasse von sechs Straßen gekreuzt. Gleise sind im Bereich der Straßenquerungen keine vorhanden und es gibt keine Infrastruktur, welche auf ehemalige Bahnübergänge hindeutet. Zwischen Streckenkilometer 0,0 und Streckenkilometer 2,5 befinden sich keine Gebäude und keine Schutzgebiete auf der ehemaligen Bahntrasse.

3.2.2 Streckenabschnitt Umspannwerk

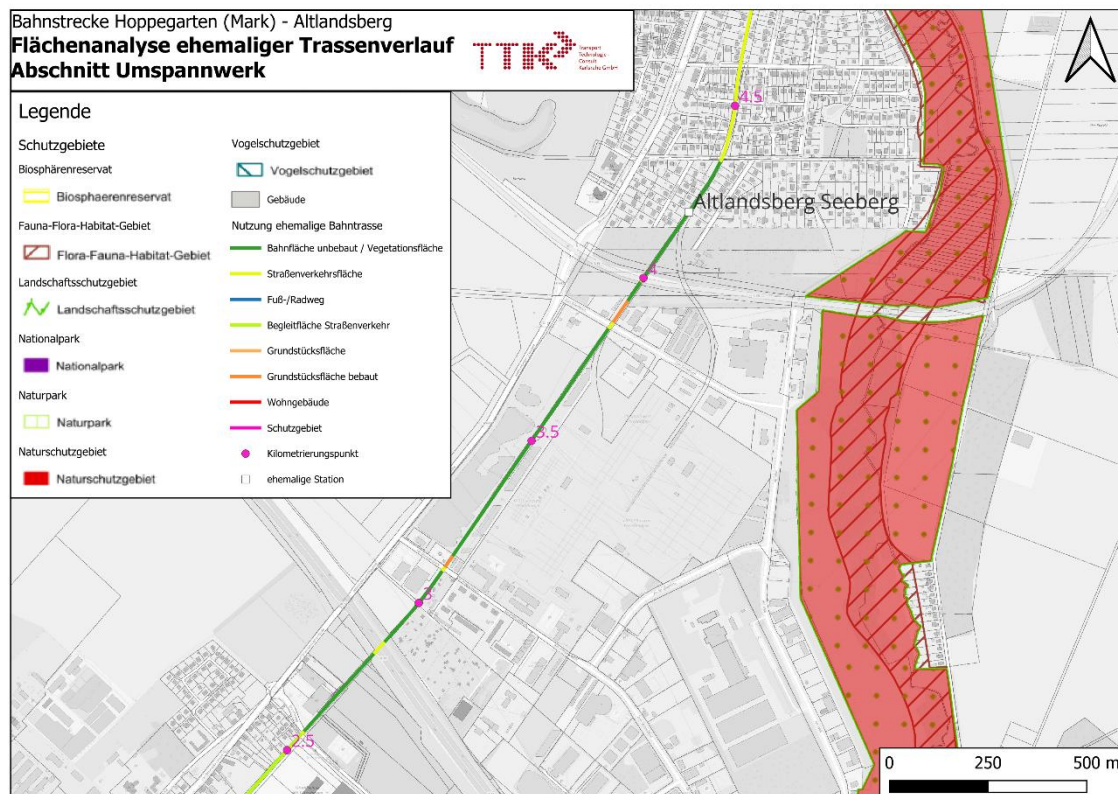


Abbildung 7: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Umspannwerk (km 2,5 – km 4,5)

Etwa auf Höhe von Streckenkilometer 2,8 kreuzt die ehemalige Bahntrasse die Bundesautobahn BAB10. Das Gleis der ehemaligen Kleinbahn wurde in diesem Bereich vollständig entfernt. Ein Kreuzungsbauwerk ist nicht vorhanden. Gleiches gilt für die Kreuzung mit der Landesstraße 33 bei Streckenkilometer 4,0.

Zwischen der Bundesautobahn BAB 10 und der Landesstraße 33 befindet sich das Umspannwerk Neuenhagen, welches ehemals über einen Gleisanschluss an die Altlandsberger Kleinbahn verfügte. Die Bahntrasse verläuft hier westlich des Umspannwerks und durchquert dabei heute einen Solarpark, wobei die ehemalige Bahntrasse bei der Anlage des Solarparks von Solarmodulen freigehalten wurde.

Nordöstlich der Straße „Am Umspannwerk“ sowie nordöstlich der Straße „Zum Erlenbruch“ befindet sich jeweils das Gebäude eines Gewerbebetriebs im Bereich der ehemaligen Bahntrasse.

Zwischen der Landesstraße 33 und der Bahnhofstraße im Altlandsberger Wohnplatz Seeberg-Siedlung ist die ehemalige Bahntrasse unbebaut und verläuft zwischen angrenzenden Grundstücken mit Wohnbebauung. Nördlich der Bahnhofstraße wurde exakt auf der ehemaligen Bahntrasse die Grimelshausenstraße bzw. August-Bebel-Straße errichtet. Der ehemalige Bahnkörper ist hier nicht mehr, bzw. nur anhand der Trassenführung erkennbar.



Abbildung 8: ehemalige Bahntrasse entlang der Grimmelshausenstraße im Altlandsberger Wohnplatz Seeberg-Siedlung

Das ehemalige Gleis ist zwischen Streckenkilometer 2,5 und Streckenkilometer 4,5 bis auf kleine Ausnahmen nicht mehr vorhanden. Insgesamt werden in diesem Streckenabschnitt sieben Straßen gekreuzt, davon einmal, wie bereits erläutert, die Bundesautobahn 10 und einmal die Landesstraße 33. Es befinden sich zwei Gebäude von Gewerbebetrieben auf der ehemaligen Bahntrasse. Schutzgebiete werden durch die ehemalige Bahntrasse in diesem Streckenabschnitt nicht tangiert. Laut Eisenbahnbundesamt ist dieser Abschnitt der Trasse der ehemaligen Kleinbahn Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg am 21.12.2010 von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden.

3.2.3 Streckenabschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg

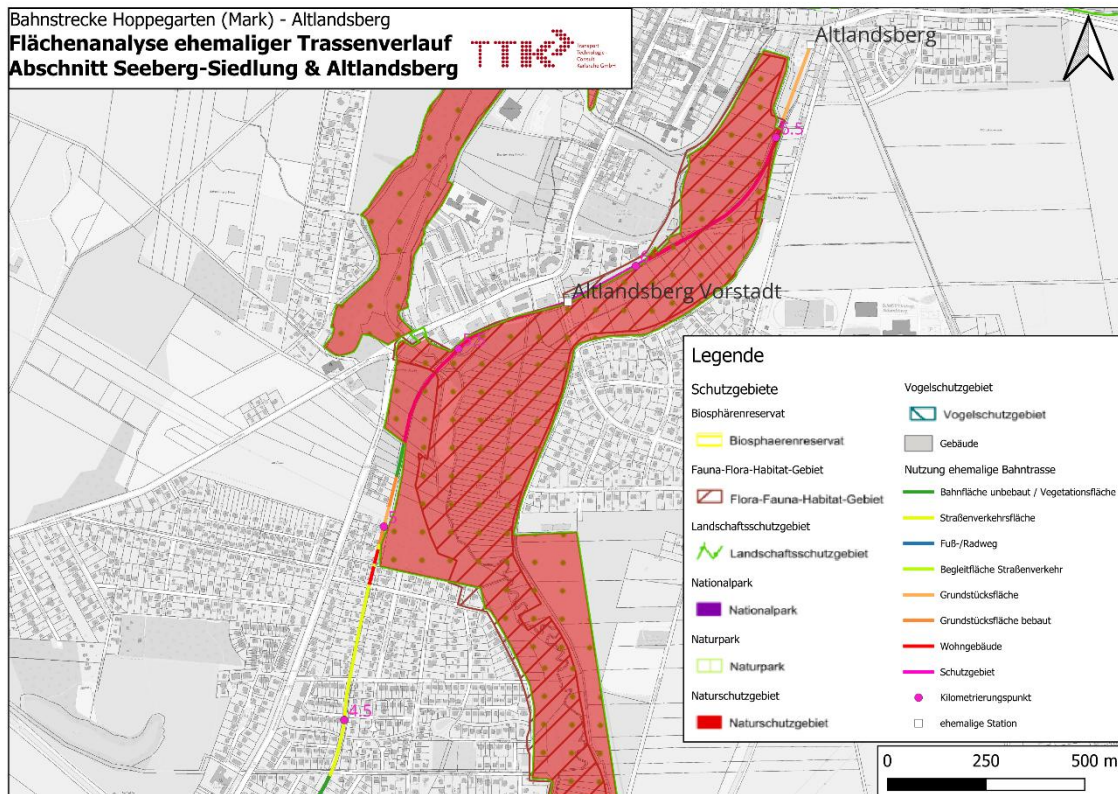


Abbildung 9: Flächenanalyse Bahnstrecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg Abschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg (km 4,5 – km 6,7)

Der Streckenabschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg erstreckt sich von Streckenkilometer 4,5 bis zur ehemaligen Endstation Altlandsberg bei Streckenkilometer 6,7. Auf der ehemaligen Bahntrasse wurde im Bereich des Altlandsberger Wohnplatzes Seeberg-Siedlung die August-Bebel-Straße errichtet. Außerdem befinden sich im nördlichen Bereich des Wohnplatzes Seeberg-Siedlung heute vier Wohngebäude auf der ehemaligen Bahntrasse. Hinzu kommt, dass sich die Grundstücksflächen einiger Wohnhäuser an der nördlichen Neuenhagener Chaussee im Bereich der ehemaligen Bahntrasse befinden.

Nördlich des Altlandsberger Wohnplatzes Seeberg-Siedlung verläuft die ehemalige Bahntrasse auf einer Länge von mehr als einem Kilometer durch ein Naturschutzgebiet. Dieses ist über weite Teile gleichzeitig als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ausgewiesen.



Abbildung 10: ehemalige Eisenbahnüberführung über das Neuenhagener Mühlenfließ

Insgesamt kreuzt die ehemalige Bahntrasse im Streckenabschnitt Seeberg-Siedlung & Altlandsberg fünf Straßen und es befinden sich, wie erläutert, vier Wohnhäuser auf der ehemaligen Bahntrasse. Das Streckengleis wurde in diesem Abschnitt vollständig entfernt.

Laut Eisenbahnbundesamt ist dieser Abschnitt der Trasse der ehemaligen Kleinbahn Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden.



Abbildung 11: Gebäude des ehemaligen Bahnhof Altlandsberg

4 Chancen und Risiken der Reaktivierung

Aus der Flächenanalyse lassen sich folgende hinsichtlich eines möglichen Reaktivierungsvorhabens begünstigende Gegebenheiten für die Strecke Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg identifizieren:

- Zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten (Mark) und der Bundesautobahn BAB 10 ist die ehemalige Bahntrasse zurzeit unbebaut.
- Die ehemalige Bahntrasse verläuft über weite Teile durch dicht besiedeltes Gebiet, wodurch sich ein hohes Nachfragepotenzial für die Strecke ergeben könnte.

Hingegen wirken sich folgende Gegebenheiten ungünstig hinsichtlich eines möglichen Reaktivierungsvorhabens der Strecke Hoppegarten (Mark) - Altlandsberg aus:

- Die ehemalige Bahnstrecke ist mindestens im Abschnitt zwischen Streckenkilometer 0,000 und Streckenkilometer 4,234 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Für den Streckenabschnitt von Streckenkilometer 4,234 bis zum Streckenende in Altlandsberg liegen keine Entwurfs-/Freistellungsdocuments vor. Einer Auskunft des Eisenbahnbundesamtes zufolge ist aber auch dieser Streckenabschnitt bereits von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt worden.
- Im Bereich der ehemaligen Bahntrasse verlaufen heute mit der Grimmelshausenstraße und der August-Bebel-Straße im Altlandsberger Wohnplatz Seeberg-Siedlung zwei Straßen.
- Es befinden sich in Altlandsberg im nördlichen Bereich des Wohnplatzes Seeberg-Siedlung vier Wohnhäuser auf der ehemaligen Bahntrasse.
- Im Bereich des Gewerbegebiets Neuenhagen bei Berlin befinden sich zwei zu Gewerbebetrieben gehörende Gebäude auf der ehemaligen Bahntrasse.
- Die ehemalige Bahnstrecke wird insgesamt von 18 Straßen gekreuzt, davon einmal von der Bundesautobahn 10 und einmal von der Landesstraße 33.
- Zur kreuzungsfreien Querung der Bundesautobahn BAB 10 sowie der Landesstraße 33 wäre die Errichtung zweier großer Brückenbauwerke erforderlich.
- Auf der Gemarkung Altlandsberg verläuft die ehemalige Bahntrasse auf über einem Kilometer Länge durch ein Naturschutzgebiet, welches über weite Teile gleichzeitig als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) ausgewiesen ist.
- Die Gemeinde Neuenhagen bei Berlin plant auf der ehemaligen Kleinbahntrasse die Errichtung eines Radweges. Hierzu hat die Gemeinde bereits einen Großteil der Flächen der ehemaligen Kleinbahntrasse von der Deutschen Bahn erworben.
- Zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten und der Virchowstraße (Gemeinde Neuenhagen bei Berlin) ist die ehemalige Bahntrasse mit P+R-/B+R-Flächen sowie einem Rad-/Fußweg überbaut.

5 Fazit

Zusammenfassend lässt sich als Ergebnis der Flächenanalyse festhalten, dass eine Reaktivierung der Strecke aufgrund der Überbauung der Strecke im Wohnplatz Seeberg Siedlung in Altlandsberg und aufgrund der Lage der ehemaligen Bahntrasse nordöstlich des Altlandsberger Wohnplatzes Seeberg-Siedlung in einem Naturschutzgebiet, **nur für den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Hoppegarten (Mark) und der Bahnhofstraße im Altlandsberger Wohnplatz Seeberg-Siedlung** mit vertretbarem Aufwand machbar erscheint. Allerdings wäre für die kreuzungsfreie Querung der Bundesautobahn 10 und der Landesstraße 33 in diesem Fall die Errichtung zweier Brückenbauwerke erforderlich. Deren Errichtung erscheint in Anbetracht der zu erwartenden hohen Kosten und des sich aus der am Wohnplatz Seeberg-Siedlung und dem Gewerbegebiet Neuenhagen ergebenden Nachfragepotenzials in keinem angemessenen Verhältnis zu stehen.

Eine Reaktivierung der Strecke zwischen dem S-Bahnhof Hoppegarten (Mark) und dem Neubaugebiet Gruscheweg in Neuenhagen bei Berlin wäre aufgrund der nicht durch Bebauung beeinträchtigten ehemaligen Bahntrasse aus Sicht der Flächenverfügbarkeit grundsätzlich umsetzbar. Jedoch ist der lediglich 2,5 Kilometer lange Streckenabschnitt zu kurz um ihn sinnvoll in einem Pendelverkehr zu betreiben. Eine Einbindung in das S-Bahn-Netz Berlin ist betrieblich aufwendig, kostenintensiv und dadurch nur bei sehr hohem Potenzial zu empfehlen. Hinzu kommt, dass allein in diesem Abschnitt sechs Straßen höhengleich gekreuzt werden müssen. Da die Bahnstrecke zumindest zwischen Streckenkilometer 0,000 und Streckenkilometer 4,234 sicher entwidmet ist und die Kreuzungen mit den Straßen in diesem Fall keine Bahnübergänge im rechtlichen Sinne mehr darstellen, ist eine höhengleiche Kreuzung von Straßen durch die Bahnstrecke nur mit Ausnahmegenehmigung möglich.

Während die Stadt Altlandsberg einer Reaktivierung der ehemaligen Kleinbahnstrecke grundsätzlich positiv gegenüber steht und eine Prüfung alternativer Trassenvarianten zur Lösung der Problematik der teilweisen Überbauung der ehemaligen Bahntrasse und der Betroffenheit von Schutzgebieten anregt, lehnt die Gemeinde Neuenhagen bei Berlin eine solche ab. Die Gemeinde Neuenhagen bei Berlin möchte auf der ehemaligen und entwidmeten Kleinbahntrasse einen Radweg errichten und hat bereits einen Großteil der hierfür erforderlichen Flächen von der Deutschen Bahn erworben. Hinsichtlich des Vorschlags der Stadt Altlandsberg zur Prüfung alternativer Trassenvarianten lässt sich festhalten, dass es sich in diesem Fall nicht mehr um eine Streckenreaktivierung im Sinne des GVFG, sondern um einen Streckenneubau handeln würde. Daher kann dieser Ansatz im Rahmen einer Reaktivierungsuntersuchung nicht weiterverfolgt werden.

Die Gemeinde Hoppegarten plant u.a. nördlich der ehemaligen Kleinbahntrasse einen Schulneubau und eine Veränderung des Bahnhofsumfeldes, welche einer Reaktivierung im Weg stehen.

Aufgrund der aufgeführten erheblichen Risiken wird eine Weiterbetrachtung der Streckenreaktivierung und einer notwendigen Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, gemäß den Vorgaben des BMV zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV in der Version 2016+ für den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens und zur Beantragung von Fördermitteln, beispielsweise gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), vom Gutachter nicht empfohlen.