

FAKTEN ZUR REAKTIVIERUNG
DER STAMMSTRECKE

DIE HEIDEKRAUTBAHN: ÜBER WILHELMSRUH NACH GESUNDBRUNNEN



HEIMAT IN BEWEGUNG

RB12 RB25 RB26 **RB27** RB35 RB36 RB54 RB60 RB61 RB62 RB63

NEB

Niederbarnimer Eisenbahn AG

NIEDERBARNIMER EISENBAHN



„DIE WACHSENDE REGION BRAUCHT DRINGEND
ATTRAKTIVERE ÖPNV-VERBINDUNG NACH BERLIN.
MIT DER REAKTIVIERUNG DER STAMMSTRECKE DER
HEIDEKRAUTBAHN KÖNNEN WIR ALLEN ANWOHNERN
HIER RELATIV SCHNELL UND KOSTENGÜNSTIG
VERBESSERUNGEN BIETEN.“

Detlef Bröcker



URSPRÜNGLICHER AUSGANGSPUNKT DER HEIDE-
KRAUTBAHN WAR DER BAHNHOF WILHELMSRUH.
ES BESTEHEN ÜBERLEGUNGEN, DIE URSPRÜNGLICHE
VERBINDUNG WIEDER AUFZUNEHMEN.

EINFÜHRUNG

Die Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) betreibt nördlich von Berlin die Infrastruktur für die Regionalbahnlinie RB27 Berlin-Karow/Berlin Gesundbrunnen – Basdorf – Groß Schönebeck/Schmachtenhagen. In der Öffentlichkeit ist die allgemeine Bezeichnung für diese Strecke Heidekrautbahn.

Historischer Ausgangspunkt der Heidekrautbahn in Berlin war der Bahnhof Wilhelmsruh, an der Grenze zwischen den Bezirken Reinickendorf und Pankow. Die Strecke – in Betrieb genommen 1901 – führt in nördlicher bzw. nordöstlicher Richtung über Berlin-Blankenfelde, Schildow, Mühlenbeck und Schönwalde nach Basdorf, wo sie sich verzweigt.

Mit dem Bau der Berliner Mauer wurde der Bahnhof Wilhelmsruh geschlossen und die Strecke in diesem Bereich abgebaut. In Schönwalde stellt bis heute eine 1950 gebaute Verbindungsstrecke den Anschluss an die S-Bahn in Berlin-Karow her.

Seit vielen Jahren ist es politisches Ziel, die ursprüngliche Verbindung Richtung Berlin-Wilhelmsruh für den Personenverkehr wieder aufzunehmen. Hierzu wurde in den letzten Jahren eine umfangreiche grundlegende theoretische, konzeptionelle und planerische Vorarbeit geleistet. Die Wiederinbetriebnahme der Verbindung nach Berlin-Wilhelmsruh erfolgt mit dem Ziel, in der zweiten Stufe die Züge auf der derzeit nicht für den Regional- und Fernverkehr genutzten Nordbahn über Schönholz bis Berlin Gesundbrunnen zu verlängern.

In dieser Broschüre soll der aktuelle Sachstand zu diesem Vorhaben zusammengefasst werden.



WER IST DIE NIEDERBARNIMER EISENBAHN?

Die Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) ist ein nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit Sitz in Berlin. Davon zu unterscheiden ist die Tochtergesellschaft NEB Betriebsgesellschaft mbH. Diese ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aktiv und betreibt im Auftrag der Länder Schienenpersonennahverkehr auf 11 Linien in sieben Brandenburger Landkreisen und Berlin, u. a. auf der Heidekrautbahn.

Größter Aktionär der Gesellschaft ist mit 66,92 Prozent die Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (Anteilseigner Captrain Deutschland GmbH und BEHALA, Land Berlin). Ebenso Anteilseigner sind der Städte- und Gemeindebund sowie der Landkreistag Brandenburg mit zusammen 6,16 Prozent, die Landkreise Oberhavel, Barnim, Märkisch-Oderland und Oder-Spree mit zusammen 26 Prozent sowie zahlreiche Gemeinden entlang der Heidekrautbahn mit circa einem Prozent.

Für die NEB besteht damit die günstige Situation, dass bei den Aktionären branchenspezifisches Know-how und regionale Verantwortung zusammenfallen. Das ist hilfreich für eine zügige und abgestimmte Umsetzung von Maßnahmen.

WAS IST MIT EINER WIEDERINBETRIEBNAHME DER STAMMSTRECKE GEMEINT?

Es erfolgt eine Reaktivierung der Strecke ab Schönwalde (in Brandenburg) bis Berlin-Wilhelmsruh für den Schienenpersonennahverkehr.

Das Streckengleis der Stammstrecke ist von der Ausweichanschlussstelle Schönwalde bis zur Infrastrukturgrenze im Gewerbegebiet PankowPark circa 12,7 Kilometer lang. Der Abschnitt wird derzeit im Streckenrangierbetrieb mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h betrieben. Das Streckengleis zwischen Gewerbegebiet und dem ehemaligen Endbahnhof Berlin-Wilhelmsruh sowie alle Gleis- und Infrastrukturanlagen des Bahnhofs wurden mit dem Mauerbau bzw. während der Teilung Berlins beseitigt, so dass hier ein vollständiger Wiederaufbau erforderlich wird.

Mit Beschluss der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin vom 30.12.2010 besteht Baurecht zur Errichtung eines neuen Haltepunktes Wilhelmsruh auf dem Niveau und unter Mitnutzung von Teilen des Bahndamms der Nordbahn an der Kopenhagener Straße in Berlin-Pankow. Die hierfür notwendigen Vereinbarungen mit DB Netz sind Bestandteil der Planfeststellung. Neben dem neuen Haltepunkt müssten für den Lückenschluss bis PankowPark noch circa 1.000 Meter Streckengleis sowie zwei Bahnübergänge wieder errichtet werden. Für den Streckenabschnitt von PankowPark bis Schönwalde erfolgt eine grundlegende Erneuerung.

Diese Reaktivierung der Stammstrecke und die Errichtung des neuen Haltepunktes Wilhelmsruh auf der Nordbahnebene erfolgt mit dem Ziel, die Heidekrautbahn auf der Nordbahntrasse über Schönholz und Bornholmer Straße nach Berlin Gesundbrunnen zu verlängern.



**ES ERFOLGT EINE REAKTIVIERUNG DER STRECKE
AB SCHÖNWALDE BIS BERLIN-WILHELMSRUH
FÜR DEN PERSONENVERKEHR, PERSPEKTIVISCH
VERLÄNGERT BIS BERLIN GESUNDBRUNNEN.**

WELCHES ANGEBOT KANN DANN ERBRACHT WERDEN?

Für die neue Verbindung nach Berlin-Wilhelmsruh ist zunächst ein 1-Stunden-Takt vorgesehen, der täglich angeboten werden soll. Am Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh würde es einen direkten Anschluss zur S-Bahn-Linie S1 in Richtung bzw. aus Richtung Innenstadt geben.

Hervorzuheben ist, dass zusätzlich ab dem Bhf. Wandlitzsee in Richtung Berlin neu ein 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

In der nebenstehenden Abbildung sind die geplanten Fahrzeiten und Takte für das Netz der Heidekrautbahn dargestellt.



AUF DER REAKTIVIERTEN STRECKE SOLLEN MÖGLICHST NACHFOLGENDE HALTESTELLEN DER STAMMSTRECKE BEDIENT WERDEN:

Schönwalde West Der Haltepunkt Schönwalde West liegt am ehemaligen Bahnhof Schönwalde und damit in der Nähe des jetzigen Haltepunktes Schönwalde.

Mühlenbeck Dieser Haltepunkt befindet sich neu an der Kreuzung mit der Kastanienallee. Dadurch wird zusätzlich zum Ort auch das in Mühlenbeck ansässige Berufsförderungswerk Berlin-Brandenburg sehr gut angebunden.

Schildow Der Haltepunkt Schildow wird an der ehemaligen Lage (Bahnhofstraße) wiedereröffnet. Eine Verknüpfungsmöglichkeit zum Busverkehr ist gegeben. Seine zentrale Lage bildet für den Ortsteil Schildow hervorragende Erschließungsmöglichkeiten.

Berlin Wilhelmsruher Damm Dieser erste Haltepunkt in Berlin befindet sich auf Höhe des Bahnübergangs Wilhelmsruher Damm am Rand des Wohngebietes Märkisches Viertel und bietet Umsteigemöglichkeiten zum städtischen Busverkehr. Die Straßenbahnhaltestelle Rosenthal Nord in Pankow ist fußläufig erreichbar.

Berlin PankowPark Dieser Haltepunkt soll südlich der Überführung über den Nordgraben errichtet werden. Damit wird das Gewerbegebiet PankowPark direkt erschlossen.

Berlin-Wilhelmsruh Am Haltepunkt Wilhelmruh wird die Verknüpfung zur Berliner S-Bahn mit den Linien S1 und S85 sowie zum städtischen Busverkehr hergestellt. Beide Linien übernehmen das Aufkommen der Heidekrautbahn und verteilen dies – analog der S2 in Berlin-Karow – innerhalb Berlins.



Computersimulation

WER PROFITIERT VON EINER VERLÄNGERUNG DER STAMMSTRECKE?

In der ersten Stufe der Reaktivierung der Stammstrecke bis Berlin-Wilhelmsruh ist ein wesentlicher Vorteil der neuen Verbindung die Erschließung der Gemeinde Mühlenbecker Land. In dieser Gemeinde leben gegenwärtig circa 15.000 Menschen.

DIE GEMEINDE MÜHLENBECKER LAND GLIEDERT SICH IN 4 ORTSTEILE:

MÜHLENBECK: CA. 4.100 EINWOHNER

SCHILDOW: CA. 6.400 EINWOHNER

SCHÖNFLIESS: CA. 2.300 EINWOHNER

ZÜHLSDORF: CA. 2.100 EINWOHNER

Insbesondere durch die Erschließung der großen Ortsteile Mühlenbeck und Schildow eröffnen sich für die Bevölkerung völlig neue Mobilitätsoptionen. Für Basdorf und Schönwalde bieten sich aufgrund der häufigeren Fahrtmöglichkeiten gleichfalls grundlegende Verbesserungen an. Zusätzlich ergeben sich für die Orte ab bzw. nördlich ab Basdorf an der heutigen RB27 zusätzliche Fahrziele in Richtung Reinickendorf.

Für Berlin sind insbesondere die neuen Haltepunkte Wilhelmsruher Damm und PankowPark von Interesse. PankowPark im Hinblick auf das damit erschlossene Gewerbegebiet. Mit dem Halt Wilhelmsruher Damm erhält das Märkische Viertel einen direkten Anschluss in Richtung Schorfheide. Für den Freizeitverkehr bedeutet dies eine enorme Aufwertung dieses Wohngebietes.

Für die gesamte Heidekrautbahn wird für den werktäglichen Verkehr bis Wilhelmsruh eine Steigerung der Fahrgastzahlen um circa 40 Prozent prognostiziert. Damit wären dann insgesamt täglich circa 6.000 Fahrgäste im Netz der Heidekrautbahn unterwegs.

Mit der geplanten Verlängerung der Züge nach Berlin Gesundbrunnen entsteht für alle Bewohner der anliegenden Gemeinden und Wohngebiete eine verbesserte, weil direktere Verbindung nach Berlin hinein. Für diesen Fall sehen alle Gutachten einen weiteren deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen voraus.

Diese dargestellten Verbesserungen der verkehrlichen Anbindung der anliegenden Gemeinden korrespondieren mit dem neuen Entwurf des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR).

Hier wird Wandlitz als sogenannte „Achsen-Gemeinde im Gestaltungsraum Siedlung“ definiert. Bei dieser Entscheidung spielte der bestehende Anschluss an den Schienenverkehr eine wesentliche Rolle. Vor diesem Hintergrund kann man für Wandlitz von einem Bevölkerungswachstum ausgehen, was einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten lässt.



WAS SAGT DAS PLANUNGSRECHT?

Bei der Stammstrecke der Heidekrautbahn handelt es sich um eine förmlich planfestgestellte Eisenbahnanlage. Deswegen sind Bauarbeiten zur Wiederherstellung zerstörter oder beschädigter Teile bzw. zur Verbesserung der Strecke und der Bau des Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh in seiner planfestgestellten Form grundsätzlich erlaubt.

Dieselben planungsrechtlichen Voraussetzungen können zeitlich parallel zur Instandsetzung und zur Verbesserung der technischen Sicherung der Bahnübergänge geschaffen werden, soweit sich dies als notwendig erweist.

Ein Planverfahrenserfordernis wird in aller Regel bestehen, wenn Haltepunkte in veränderter Lage aufgebaut werden. Ob ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss oder die Umstände, vor allem Lage und Umfeld, auch eine Plangenehmigung genügen lassen, ist im Einzelfall zu klären und zu entscheiden. Grundsätzlich können die erforderlichen Verfahren zeitlich parallel zur Instandsetzung erfolgen.



**FÜR DIE GESAMTE HEIDEKRAUTBAHN
WIRD FÜR DEN WERKTÄGLICHEN VERKEHR
EINE STEIGERUNG DER FAHRGASTZAHLEN
UM CIRCA 40 PROZENT PROGNOTIZIERT.**

WIE HOCH WÄREN DIE KOSTEN?

Die Kosten für den Wiederaufbau der alten Stammstrecke bis Bahnhof Wilhelmsruh in der ersten Stufe wurden auf circa 16,7 Millionen Euro geschätzt (Stand 2016).

Diese gliedern sich in folgende Positionen:

Maßnahme	Geschätzte Kosten [TEUR]
Streckenausbau	6.500,0
Lückenschluss	600,0
Haltepunkte	1.000,0
Bahnübergänge	3.000,0
Leit- und Sicherungstechnik	2.400,0
Damm Bahnhof Wilhelmsruh	1.200,0
Planungskosten	2.000,0
Gesamtkosten	16.700,0

Gemessen am Aufwand anderer Eisenbahninfrastrukturvorhaben handelt es sich um ein vergleichsweise geringes Investitionsvolumen.

WIE LANGE DAUERT DIE UMSETZUNG BIS ZUR INBETRIEBNAHME?

Die Niederbarnimer Eisenbahn-AG hat bereits zur Reduzierung des Planungszeitraums die notwendigen Vermessungsarbeiten und erste Planungsleistungen beauftragt. Die nächsten Planungen könnten sofort beauftragt werden. Bezogen auf einen geschätzten Planungsvorlauf und die erforderliche Ausschreibung der Bauleistungen könnte nach circa 10 bis 12 Monaten mit der grundhaften Instandsetzung des Streckengleises begonnen werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Unterlagen für den Aufbau des Bahnhofs in Berlin-Wilhelmsruh wäre hier ein Baubeginn sogar früher denkbar.

Aufgrund der zeitlichen Verschränkung von Planfeststellung (Geschwindigkeitserhöhung, Haltepunkte und ggf. Bahnübergänge) und Bauleistungen (Instandsetzung und Aufbau Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh) wäre eine Fertigstellung und Inbetriebnahme innerhalb von 2,5 bis 3 Jahren denkbar.

DIE WESENTLICHEN FAKTEN IN KURZFORM

- » Bei der Stammstrecke der Heidekrautbahn handelt es sich um die circa 14 Kilometer lange Strecke von Schönwalde nach Berlin-Wilhelmsruh. Diese soll für einen modernen Schienenpersonennahverkehr ertüchtigt werden. Vom neu errichteten Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh auf der Nordbahn sollen die Züge in einem zweiten Schritt weiter nach Berlin Gesundbrunnen verlängert werden.
- » Geplant ist die Einführung eines 1-Stunden-Taktes von Basdorf nach Berlin-Wilhelmsruh. Darüber hinaus wäre ein 30-Minuten-Takt ab Wandlitzsee in Richtung Berlin möglich. Das bisherige Angebot zwischen Groß Schönebeck bzw. Wensickendorf Richtung Berlin-Karow bleibt erhalten.
- » Die Verbindung schafft eine völlig neue Erschließung der Gemeinde Mühlenbecker Land mit insgesamt 15.000 Einwohnern. Innerhalb Berlins ermöglicht der Haltepunkt PankowPark eine SPNV-Erschließung des Gewerbegebietes. Mit dem Haltepunkt Wilhelmsruher Damm erhält das Märkische Viertel einen direkten Anschluss in Richtung Schorfheide. Für den Freizeitverkehr bedeutet dies eine enorme Aufwertung des Wohngebietes. Insgesamt korrespondiert dieses neue Angebot mit dem Entwurf des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion (LEP HR), darin wird Wandlitz als „Achsendorf im Gestaltungsraum Siedlung“ definiert.
- » Für den werktäglichen Verkehr bis Wilhelmsruh wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen um circa 40 Prozent für das Gesamtnetz der Heidekrautbahn prognostiziert. Durch die in der zweiten Stufe geplante spätere Weiterführung der Verbindung nach Berlin Gesundbrunnen wird sich ein weiteres deutliches Wachstum der Fahrgastzahlen ergeben.
- » Die Kosten für den Wiederaufbau in der ersten Stufe werden mit circa 16,7 Mio. EUR (Preisstand 2016) veranschlagt. Im Vergleich mit anderen Infrastrukturvorhaben ist dieser Betrag als sehr gering einzuschätzen.
- » Die Aufnahme des Betriebes könnte innerhalb eines kurzen Zeitraums von nur 2,5 bis 3 Jahren geschehen.

Herausgeber:
Niederbarnimer Eisenbahn-AG,
Georgenstraße 22, 10117 Berlin,
www.NEB.de

Redaktion:
Planungsbüro für Verkehr
Bornkessel & Markgraf,
www.pbv-berlin.de

Grafisches Konzept/Design:
www.vanilla-kommunikation.de

Fotos:
Christian Bedeschinski,
Frank Noack,
www.vanilla-kommunikation.de

Stand: März 2018



NEB

Niederbarnimer Eisenbahn AG

NIEDERBARNIMER EISENBAHN

Tel. 030 396011-11
home@NEB.de, www.NEB.de
Georgenstr. 22, 10117 Berlin

