

AUS DER REGION FÜR DIE REGION

Die NEB AG gehört zu einem Drittel den vier Landkreisen des von der NEB bedienten Gebiets in Brandenburg nördlich und östlich von Berlin sowie den Gemeinden entlang der Heidekrautbahn. Das Engagement für die Region ist groß. So bemüht sich die NEB gemeinsam mit den Entscheidungsträgern vor Ort um den Ausbau der Infrastruktur. Seit 1998 investierte sie im Rahmen eines Modernisierungsprogramms ca. 25 Mio. Euro in den Ausbau der Bahnhöfe, Haltepunkte, den Gleisneubau sowie die -sanierung ebenso in neue Leit- und Sicherungstechnik.

Die KAG „Region Heidekrautbahn“ wurde 1999 gegründet und tritt als Bündnis der Gemeinden in den Landkreisen Barnim und Oberhavel massiv für die Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke ein. Das Ziel: Mehr Mobilität im ländlichen Raum und verbesserte Anbindung an Berlin zur Stärkung der Region u. a. als Standort für einen landschaftschonenden Tourismus.

HEIDEKRAUTBAHN (RB27)

MEHR MOBILITÄT: JA! ZUR STAMM- STRECKE



Tel. +49 (0)30 396011-0
home@NEB.de, www.NEB.de
Georgenstr. 22, 10117 Berlin



Mit freundlicher Unterstützung: Kommunale
Arbeitsgemeinschaft Region Heidekrautbahn
www.region-heidekrautbahn.de

HEIMAT IN BEWEGUNG

RB12	RB25	RB26	RB27	RB35	RB36
RB54	RB60	RB61	RB62	RB63	



VORFAHRT! FÜR REGIONALE BEDÜRFNISSE



Seit mehr als 115 Jahren verbindet die Heidekrautbahn Berlin mit dem Umland. Mit der Wiederbelebung der alten Stammstrecke bis Wilhelmsruh und Weiterführung bis Berlin Gesundbrunnen macht sich die Niederbarnimer Eisenbahn für eine bessere Anbindung der Region stark.

Für Land und Menschen bedeutet der Streckenausbau deutlich mehr Mobilität und weniger Belastung durch den Straßenverkehr. Die Prognose von 2.000 bis 4.000 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag, je nach Ausbaustufe, unterstreicht die Wirtschaftlichkeit der Investition.

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn bis Berlin-Wilhelmsruh und die vom Streckenausbau profitierenden Haltepunkte.

SCHÖNWALDE (Gemeinde Wandlitz)
Einwohner: 2.350, Landkreis: Barnim

MÜHLENBECK (Gemeinde Mühlenbecker Land)
Einwohner: 3.570, Landkreis: Oberhavel

SCHILDOW (Gemeinde Mühlenbecker Land)
Einwohner: 6.030, Landkreis: Oberhavel

MÄRKISCHES VIERTEL (Großwohnsiedlung in Berlin)
Einwohner: 31.500 im Einzugsgebiet, Bezirk: Reinickendorf

PANKOWPARK (Gewerbeansiedlung in Berlin)
Größe: über 80 Unternehmen, ca. 2.000 Arbeitsplätze,
Bezirk: Pankow

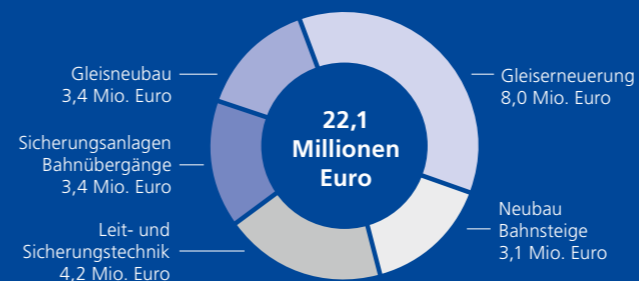
BERLIN WILHELMSRUH (Ortsteil von Berlin)
Einwohner: 6.200 im Einzugsgebiet, Bezirk: Pankow



LINIENNETZ NACH REAKTIVIERUNG DER STAMMSTRECKE



INVESTITIONEN FÜR DEN AUSBAU DER STAMMSTRECKE



WAS SAGEN DIE KOMMUNEN?
MIT EINEM DEUTLICHEN „JA! ZUR STAMMSTRECKE“ BEFÜRWORDEN REGIONALE VERTRETER SEIT VIELEN JAHREN EINE REAKTIVIERUNG DER ALTEN TRADITIONSLINIE.

SCHON IMMER EINE LEBENSADER

Die Heidekrautbahn (RB27) ist seit ihrer ersten Fahrt im Jahr 1901 eine wichtige Lebensader der Region – von Berlin aus fährt sie bis in die Schorfheide. Übrigens auf NEB-eigener, moderner Infrastruktur.

Die NEB Betriebsgesellschaft, als Tochter der Niederbarnimer Eisenbahn-AG, erhielt 2004 den Zuschlag für die Verkehrsleistungen der Heidekrautbahn zwischen Berlin-Karow und Groß Schönebeck/Schmachtenhagen. Seit 2011 werden zusätzlich Direktverbindungen bis Berlin Gesundbrunnen angeboten. Im selben Jahr legte die RB27 insgesamt 651.390 Zugkilometer zurück und brachte 1,3 Millionen Fahrgäste – aktuell mehr als 4.000 Personen täglich – ans Ziel. 2015 wurde die Heidekrautbahn als eine der „Erfolgreichsten Regionalbahnlinien“ vom Allianz pro Schiene e.V. ausgezeichnet.

WILHELMSRUH GEHÖRT DAZU

Die Niederbarnimer Eisenbahn versteht sich als Teil der Region. Diese gemeinsam mit den Kommunen weiter zu entwickeln, gehört zum Grundverständnis

des Unternehmens. Dazu gehört auch ein klares „Ja! zur Stammstrecke“. Ein Rückblick: Berlin-Wilhelmsruh war der ursprüngliche Start- und Zielpunkt der Heidekrautbahn. Mit dem Mauerbau 1961 wurde er gekappt. Die Wiedervereinigung machte den Weg für eine Reaktivierung endlich frei und möglich. Das Wiederbeleben und Modernisieren der „alten“ Infrastruktur bis Berlin-Wilhelmsruh und die Anbindung bis nach Berlin Gesundbrunnen hätte enorme Vorteile für das Umland – verkehrspolitisch wie wirtschaftlich.

DAS PLUS FÜR VIELE MENSCHEN

Zusätzlich erschlossen werden würden die Gebiete um Mühlenbeck, Schildow, das Märkische Viertel sowie PankowPark. Der erhebliche Zuwachs an Reisenden gegenüber der heutigen Verbindung nach Gesundbrunnen spricht für die Wirtschaftlichkeit. Die Reaktivierung der Stammstrecke war wiederholt Bestandteil Berliner Koalitionsvereinbarungen, allein der Beschluss der Politik zur Umsetzung fehlt seit jeher.

WACHSENDE FAHRGASTZAHLEN

Prognosen zur Entwicklung der Regionen sowie des Straßenverkehrs rund um Berlin untermauern den Bedarf. Die Landkreise Oberhavel und Barnim wären per Schiene besser an das Berliner Zentrum angebunden und mobiler. Schildow, Teile des Märkischen Viertels und PankowPark erhielten eine schnellere Verbindung.

Eine Studie von 2016 prognostiziert einen Reisendenzuwachs von über 60 % auf mehr als 6.000 Fahrgäste werktäglich – nur für den ersten Schritt, also der Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke bis Berlin-Wilhelmsruh mit Investitionen von ca. 12 Millionen Euro. Die für die Länder Berlin und Brandenburg erarbeitete Nutzen-Kosten-Untersuchung kommt für den weiteren Ausbau bis Berlin Gesundbrunnen auf über 3.000 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag. Dabei wird für den geschätzten Investitionsbedarf von 22,1 Millionen Euro und zusätzlichen 6 Millionen Euro bis Berlin Gesundbrunnen einen Nutzen-Kosten-Indikator von über 2 ermittelt. Die Investitionen wären damit also bestens angelegt.

Jörn Lehmann, Bürgermeister Stadt Liebenwalde

„Die Reaktivierung der alten Stammstrecke der NEB bis Wilhelmsruh ist perspektivisch für die Stadt Liebenwalde die einzige Chance, dass aufgrund der gestiegenen Attraktivität und Nutzerzahlen auch eine Anbindung bis nach Liebenwalde wieder möglich ist. Aus diesem Grund unterstütze ich das Vorhaben voll umfänglich.“

Filippo Smaldino Stattaus,

Bürgermeister Gemeinde Mühlenbecker Land

„Der Ausbau der Stammstrecke würde das Mühlenbecker Land als hochattraktives Siedlungs- und Naherholungsgebiet optimal erschließen – und der die Gemeinde erstickende Transitverkehr würde sich perspektivisch auf die Schiene verlagern.“

Uwe Schoknecht, Bürgermeister Gemeinde Schorfheide

„Die Heidekrautbahn ist eine wichtige Lebensader für die Ortsteile Klandorf und Groß Schönebeck (Gemeinde Schorfheide). Stau- und stressfrei nach Berlin oder umgekehrt von Berlin in die wunderschöne Schorfheide. Deshalb unterstützt die Gemeinde Schorfheide die Forderungen unserer KAG Heidekrautbahn zur Reaktivierung der Stammstrecke bis nach Berlin Gesundbrunnen. Die Region wartet schon lange auf die Erfüllung der Versprechen namhafter Politiker aus Berlin und Brandenburg.“

REGIONALES ENGAGEMENT

NEB: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Wiedererrichtung des Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh, Ziel: Verlängerung über die Nordbahn bis Gesundbrunnen.

2000

Mai 2000

NEB: Angebot zur Erbringung von Verkehrsleistungen auf der Heidekrautbahn bis Berlin-Wilhelmsruh einschließlich Weiterführung bis Gesundbrunnen.

Länder Brandenburg und Berlin: In der Ausschreibung der Verkehrsleistung der Heidekrautbahn wird der Wiederaufbau der Stammstrecke perspektivisch angestrebt, aber nicht terminiert.

August 2003

2003

Berliner Senat: Der Wiederaufbau der Stammstrecke ist wiederholt Gegenstand von Koalitionsvereinbarungen – ohne praktische Folgen.

ab 2007

Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Region Heidekrautbahn“: Intensivierung des Engagements für die Reaktivierung der Stammstrecke – steigendes öffentliches Interesse.

Land Brandenburg: Erwähnung der Reaktivierung im Nahverkehrsplan 2008–2012; somit wurde die politische Möglichkeit zum Lückenschluss Berlin-Wilhelmsruh geschaffen.

2008

Dezember 2010

NEB: Der Planfeststellungsbeschluss zum Wiederaufbau des Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh in neuer Lage liegt vor. Baurecht gilt bis 2021.

Berliner Senat: Verabschiedung des „StEP Verkehr Zielhorizont 2025“, im Mobilitätsprogramm 2016 wird der Wiederaufbau der Heidekrautbahn erwähnt.

2011

2013

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung & Verkehr erklärt auf Anfrage der KAG: „Eine rasche Lösung der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn ist das Ziel.“

Studie der KAG zur Verbesserung von Mobilität im ländlichen Raum am Beispiel der Region Heidekrautbahn.

2014

2015

Mitgliederversammlung der KAG unterstützt per Beschluss die Aktivitäten der Nordbahn-Gemeinden zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn.

VBB/MIL Brandenburg erklären: „Die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn ist in den laufenden Untersuchungen zur Verbesserung des Regionalbahnangebotes eingebunden.“

2016

HEUTE

Die NEB ist seit 2000 bereit für eine Reaktivierung ihrer Stammstrecke. Die politischen Entscheider auch?