

Heidekrautbahn (RB27)

REAKTIVIERUNG DER STAMMSTRECKE



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 SPNV-VERBINDUNGEN NACH BERLIN. MIT DER REAKTIVIERUNG DER STAMMSTRECKE DER HEIDEKRAUTBAHN KÖNNEN WIR ALLEN ANWOHNERN RELATIV SCHNELL UND KOSTENGÜNSTIG VERBESSERUNGEN BIETEN.“

Detlef Bröcker, Vorstand der NEB-AG

i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wollen mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren. Das Angebot aus modernen Fahrzeugen und schnellen, häufigen Verbindungen in Berlin und Brandenburg muss allerdings mit der steigenden Bevölkerungszahl Schritt halten und sich weiterentwickeln.

Die Länder Berlin und Brandenburg gehen die Herausforderung gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen an. Gemeinsam modernisieren und erweitern die i2030-Partner die Schieneninfrastruktur in neun Korridoren. Die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27) der Niederbarnimer Eisenbahn gehört dazu – und ist eins der Teilprojekte, das in den Planungen für die Realisierung am weitesten fortgeschritten ist.





LEBENSADER HEIDEKRAUTBAHN

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

Derzeit fährt die RB27 von Berlin-Karow nach Groß Schönebeck/Schmachtenhagen; seit 2011 werden zusätzlich Direktverbindungen bis Berlin Gesundbrunnen angeboten. Aktuell legt die RB27 rund 761.000 Zugkilometer zurück und bringt über 1,2 Millionen Fahrgäste – aktuell mehr als 3.400 Personen täglich – ans Ziel.

Ursprünglicher Start- und Zielpunkt der Heidekrautbahn war Berlin-Wilhelmsruh – dieser wurde mit dem Mauerbau 1961 gekappt. Erst mit der Wiedervereinigung wurde eine Reaktivierung möglich. Entlang der Stammstrecke können Zehntausende Menschen vom Streckenausbau profitieren.

WAS IST GEPLANT?

Verkehrliche Ziele

- » Reaktivierung der circa 14 km langen Stammstrecke der Heidekrautbahn vom Abzweig Schönwalde bis Berlin-Wilhelmsruh mit acht neuen Stationen
- » weiterhin Bedienung des Streckenastes Basdorf ↔ Schönerlinde ↔ Berlin-Karow wie bisher
- » Durchbindung der Stammstrecke über die Nordbahntrasse bis Berlin Gesundbrunnen in einem späteren Bauabschnitt
- » Bedienung der Stammstrecke im Stundentakt und bei Verlängerung nach Berlin Gesundbrunnen Verdichtung auf Halbstundentakt vorgesehen
- » Ausbau der Stammstrecke auf 80 km/h

Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge

- » Die NEB-AG ersetzt ab Dezember 2024 die bisherigen Diesel-Triebwagen durch insgesamt sieben wasserstoffbetriebene Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus H
- » Durch die Nutzung grünen Wasserstoffs sind Einsparungen von ca. 3000 Tonnen CO₂ und bis zu 1,1 Mio. Liter Diesel pro Jahr möglich.
- » Wasserstoff-Fahrzeuge emittieren lediglich Wasser und Wasserdampf und sind geräusch- und Feinstaubarm unterwegs.

REGIONALES ENGAGEMENT

Intensivierung des Engagements für die Reaktivierung der Stammstrecke durch die Gemeinden und die Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Region Heidekrautbahn“

ab 2007

2000

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Wiedererrichtung des Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh sowie Angebot zur Erbringung von Verkehrsleistungen auf der Heidekrautbahn durch die NEB-AG

Dezember 2010

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

Das Infrastrukturprojekt i2030 wird von Ländern, DB und VBB ins Leben gerufen, um das SPNV-Angebot in Berlin und Brandenburg auszubauen. Die Reaktivierung der Stammstrecke wird als i2030-Teilprojekt aufgenommen.

2016/17

2018

Die NEB-AG lässt mit Unterstützung des Landkreises Oberhavel Vermessungsarbeiten durchführen und die Vorplanung für die Stammstrecke erstellen.

WAS BRINGT DIE REAKTIVIERUNG?

Die Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke bietet enorme Vorteile für die wachsenden Anrainergemeinden in Oberhavel und Barnim sowie den Berliner Norden:

- » mehr Mobilität für Pendler durch die direkte Anbindung nach Berlin Gesundbrunnen und die Verknüpfung mit S-Bahn, Tram, Bus, Regional- und Fernverkehr
- » Erschließung des Gewerbegebietes PankowPark durch den Schienenpersonennahverkehr
- » Aufwertung des Wohngebietes Märkisches Viertel für den Berufs- und Freizeitverkehr
- » Anbindung der nördlichen Siedlungsachse (Mühlenbecker Land, Berufsförderungswerk) durch Schaffung einer neuen, attraktiven Nahverkehrsverbindung
- » dadurch wesentlich geringere Belastung der Ortsdurchfahrten durch den Straßenverkehr
- » Steigerungen der Fahrgastzahlen auf der gesamten Heidekrautbahn. Bei einem Ausbau bis Berlin-Gesundbrunnen ist von einem weiteren deutlichen Zuwachs auszugehen.
- » Da die Strecke größtenteils schon vorhanden ist, muss die bestehende Infrastruktur lediglich modernisiert bzw. wiederaufgebaut werden. Für den Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh besteht zudem Baurecht.
- » Streckenanpassung an heutige Bedürfnisse, z. B. durch eine veränderte Lage der Haltepunkte, Übergänge und Kreuzungsabschnitte
- » Für den geschätzten Investitionsbedarf von circa 40 Millionen Euro (Stand 2023) wurde nach aktuellem Stand ein Nutzen-Kosten-Indikator von > 1 ermittelt. Laut vorläufigem Schlussbericht ist das Vorhaben damit aus gesamtwirtschaftlicher Sicht förderwürdig.

WIE IST DER AKTUELLE STAND?

Nachdem im Januar 2019 die Länder Berlin und Brandenburg mit der Niederbarnimer Eisenbahn-AG eine Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke unterzeichnet haben, erfolgte am 11. Dezember 2020 der erste Spatenstich am Abschnitt Berlin-Wilhelmsruh. Erste bauvorbereitende Maßnahme war die Verlegung des Berliner Mauerweges Mitte 2021 im Bereich des S-Bahnhofs Berlin-Wilhelmsruh. Im Winter 2022/23 schlossen sich weitere lokale Maßnahmen zur Geländefreilegung sowie zur Lokalisierung bestehender Versorgungsleitungen an.

Für den übrigen Teil der Strecke bis zum Abzweig Schönwalde läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Die öffentliche Einsicht der Planungsunterlagen fand im Sommer/Herbst 2022 statt. Basierend auf den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie in Vorbereitung auf das noch ausstehende Anhörungsverfahren, bereitet die NEB nun gemeinsam mit den Ländern die dafür notwendigen Erwidierungen vor. Wann genau mit dem Erhalt des Planfeststellungsbeschlusses zu rechnen ist, ist aufgrund der komplexen Planungsvorbereitungen und voraussichtlichen Anpassungen noch nicht abschätzbar. Ausführliche Informationen und Termine finden Sie unter www.heidekrautbahn.de.



Erstellung der Genehmigungsplanung für den Streckenausbau (ohne den Bahnhof Wilhelmsruh) mit anschließendem Planfeststellungsverfahren.

Herbst 2019

Mit der Verlegung des Berliner Mauerweges im Bereich des S-Bahnhofs erfolgt der erste Bauabschnitt zum Wiederaufbau der historischen Stammstrecke.

2021

Nach mehrjähriger Planung und Ausschreibung startet die NEB mit bauvorbereitenden Maßnahmen am künftigen Regionalbahnhof Berlin-Wilhelmsruh, der in veränderter Lage wiederaufgebaut werden soll.

seit Winter 2022/23

Januar 2019

Die Länder Brandenburg und Berlin unterzeichnen mit der NEB-AG eine Planungsvereinbarung, durch die die nächsten Planungsschritte abgesichert werden.

Dezember 2020

Gemeinsam mit den i2030-Projektpartnern setzt die NEB am 11. Dezember den ersten Spatenstich am Abschnitt Berlin-Wilhelmsruh.

Sommer 2022

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung erfolgt die öffentliche Auslage der Planungsunterlagen für die sich noch im Planfeststellungsverfahren befindliche Gesamtstrecke.

**Aktuelle Informationen
und Hintergründe zur
Heidekrautbahn finden Sie auf
www.heidekrautbahn.de und
www.i2030.de/nord**

**Niederbarnimer Eisenbahn-AG
Georgenstraße 22
10117 Berlin
Tel. 030 396011-344 (Kundentelefon)
E-Mail: heidekrautbahn@NEB.de
www.NEB.de**

