

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. Im Jahr 2018 legte die RB27 rund 700.000 Zugkilometer zurück und brachte 1,3 Millionen Fahrgäste – aktuell mehr als 4.000 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 Haltepunkten
- » weiterhin Bedienung des Streckenastes Basdorf ↔ Schönerlinde ↔ Berlin-Karow wie bisher
- » Durchbindung der Stammstrecke über die Nordbahntrasse bis Berlin Gesundbrunnen
- » Halbstundentakt auf beiden Streckenästen bis Klosterfelde mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h
- » mindestens Stundentakt auf den übrigen Streckenabschnitten

Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge

- » Die NEB-AG strebt den Einsatz wasserstoffbetriebener Fahrzeuge anstelle der bisherigen Diesel-Triebwagen ab Dezember 2024 im Gesamtnetz der RB27 an.
- » Durch die Nutzung grünen Wasserstoffs sind Einsparungen von 2,5 Mio. kg CO₂ und rund 840.000 Litern Diesel pro Jahr möglich.
- » Wasserstoff-Fahrzeuge emittieren lediglich Wasser und Wasserdampf und sind geräuscharm unterwegs.

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 an verschiedenen Haltepunkten
- » Erschließung des Gewerbegebietes PankowPark durch den Schienenpersonennahverkehr
- » Aufwertung des Wohngebietes Märkisches Viertel für den Berufs- und Freizeitverkehr
- » dadurch wesentlich geringere Belastung der Ortsdurchfahrten durch den Straßenverkehr
- » Steigerung der Fahrgastzahlen auf der gesamten Heidekrautbahn um > 40 % auf mehr als 6.000 Fahrgäste werktags bei 1-h-Takt. Bei einem Ausbau bis Berlin Gesundbrunnen ist von einem weiteren deutlichen Zuwachs auszugehen.
- » Die Reaktivierung ist in relativ kurzer Zeit umsetzbar: die Strecke ist teilweise schon vorhanden; für den Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh besteht Baurecht.
- » Für den geschätzten Investitionsbedarf von circa 20 Millionen Euro und zusätzlich circa 6 Millionen Euro bis Berlin Gesundbrunnen (Stand: 2018) wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von über 2 ermittelt. Die Investitionen sind damit als absolut wirtschaftlich anzusehen.

WIE GEHT ES WEITER?

Im Januar 2019 haben die Länder Berlin und Brandenburg mit der Niederbarnimer Eisenbahn-AG eine Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke unterzeichnet. Im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden in enger Abstimmung mit Ländern und Gemeinden die konkreten Ausbauerfordernisse auf der Stammstrecke und die damit verbundenen Investitionskosten ermittelt. Zudem wird eine Vorplanung für notwendige weitere Maßnahmen im Gesamtnetz der RB27 durchgeführt. Im Herbst 2020 soll mit dem Bau des Haltepunkts Berlin-Wilhelmsruh begonnen werden.

Der voraussichtliche zeitliche Ablauf ist im unteren Bereich dieser Seite dargestellt. Die Niederbarnimer Eisenbahn informiert Anwohner und Gemeinden regelmäßig über Projektstand und geplante Maßnahmen. Ausführliche Informationen und Termine finden Sie unter www.heidekrautbahn.de.



REGIONALES ENGAGEMENT

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

ab 2007

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

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

seit Herbst 2019

Abschluss einer Realisierungsvereinbarung zwischen den Ländern und der NEB-AG über die Umsetzung und die Finanzierung des Wiederaufbaus.

2021

Nach ca. einjähriger Planung und Ausschreibung startet der Ausbau der Stammstrecke zwischen dem Abzweig Schönwalde und Wilhelmsruh.

Mitte 2022

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.

2018

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

Januar 2019

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

2019/20

In der Entwurfsplanung werden Ausgestaltung und Kosten verschiedener Teilprojekte wie Sicherungstechnik, Lärmschutz oder Haltepunkte erarbeitet.

ab Herbst 2020

Nach ca. einjähriger Planung und Ausschreibung wird mit dem Wiederaufbau des Regionalbahnhofs Berlin-Wilhelmsruh in veränderter Lage begonnen.

Dezember 2023

Nach mehr als 60 Jahren halten wieder Personenzüge aus der Schorfheide am Bhf. Wilhelmsruh. Die Strecke soll in den kommenden Jahren bis nach Berlin Gesundbrunnen verlängert werden.

**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



Partner im
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

