Herzlich Willkommen

Mühlenbeck
25. März 2019
18 Uhr

Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27)

Inhalt

- » Warum Reaktivierung?
- » Projektstand
- » Mühlenbeck
- » Lärmschutz
- » Kosten & Projektbeteiligte
- » Fragen

Warum Reaktivierung?

Vorteile für Mühlenbeck

- direkte **Erschließung** des Berufsförderungswerkes durch neuen Bahnhof
- **zusätzliches SPNV-Angebot** Richtung Schildow und Reinickendorf
- **Reduzierung** der Umstiege in Richtung Berlin
- **Steigerung** der Attraktivität des ÖPNV-Angebots
- **Entlastung** der Straßen – weniger Kfz-Verkehr, weniger Parkchaos

Projektstand

Streckennetz der RB27

Grafik: NEB

Betriebskonzept
Verkehrliche Anforderungen

» **1. Betriebsstufe:**

- Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn Abzweig Schönwalde <> Berlin-Wilhelmsruh (ca. 14 km)
- 1-Stunden-Takt Basdorf <> Berlin-Wilhelmsruh
- Weiterhin Bedienung des Streckenastes Basdorf <> Schönerlinde <> Berlin-Karow wie bisher

Betriebskonzept
Verkehrliche Anforderungen

- **2. Betriebsstufe / Zielzustand:**
  - Weiterleitung auf Nordbahntrasse bis Berlin Gesundbrunnen
  - 30-min-Takt Klosterfelde <> Basdorf
  - 30-min-Takt Basdorf <> Schildow <> Bln. Gesundbrunnen
  - 30-min-Takt Basdorf <> Karower Kreuz <> Bln. Gesundbrunnen
- mindestens 1-Stunden-Takt auf den übrigen Streckenabschnitten
- Streckengeschwindigkeit von 80 km/h

Betriebskonzept

Fahrplanentwurf (1. Betriebsstufe)

RB27 Basdorf > Mühlenbeck > Schildow > Berlin-Wilhelmsruh

Basdorf	ab	4:00	60	7:00	8:00	9:00	60	16:00	17:00	18:00	60	0:00
Schönwalde West		4:05		7:05	8:05	9:05		16:05	17:05	18:05		0:05
Mühlenbeck		4:09		7:09	8:09	9:09		16:09	17:09	18:09		0:09
Schildow Nord		4:12		7:12	8:12	9:12		16:12	17:12	18:12		0:12
Schildow		4:14		7:14	8:14	9:14		16:14	17:14	18:14		0:14
Berlin-Blankenfelde		4:17		7:17	8:17	9:17		16:17	17:17	18:17		0:17
Berlin-Wilhelmsruher Damm		4:20		7:20	8:20	9:20		16:20	17:20	18:20		0:20
Berlin PankowPark		4:22		7:22	8:22	9:22		16:22	17:22	18:22		0:22
Berlin-Wilhelmsruh	an	4:24		7:24	8:24	9:24		16:24	17:24	18:24		0:24
1 Berlin-Wilhelmsruh	ab	4:28		7:28	8:28	9:28		16:28	17:28	18:28		0:28
1 Berlin Gesundbrunnen	an	4:36		7:36	8:36	9:36		16:36	17:36	18:36		0:36

Betriebskonzept

Fahrplanentwurf (1. Betriebsstufe)

RB27 Berlin-Wilhelmsruh > Schildow > Mühlenbeck > Basdorf

1 Berlin Gesundbrunnen	ab	4:19		7:19	8:19	9:19		16:19	17:19	18:19		0:19
1 Berlin-Wilhelmsruh	an	4:27		7:27	8:27	9:27		16:27	17:27	18:27		0:27
Berlin-Wilhelmsruh	ab	4:31	60	7:31	8:31	9:31	60	16:31	17:31	18:31	60	0:31
Berlin PankowPark		4:33		7:33	8:33	9:33		16:33	17:33	18:33		0:33
Berlin-Wilhelmsruher Damm		4:36		7:36	8:36	9:36		16:36	17:36	18:36		0:36
Berlin-Blankenfelde		4:39		7:39	8:39	9:39		16:39	17:39	18:39		0:39
Schildow		4:41		7:41	8:41	9:41		16:41	17:41	18:41		0:41
Schildow Nord		4:43		7:43	8:43	9:43		16:43	17:43	18:43		0:43
Mühlenbeck		4:46		7:46	8:46	9:46		16:46	17:46	18:46		0:46
Schönwalde West		4:50		7:50	8:50	9:50		16:50	17:50	18:50		0:50
Basdorf	an	4:54		7:54	8:54	9:54		16:54	17:54	18:54		0:54

Erforderliche Maßnahmen
Haltepunkte

- **Neubau** von Verkehrsstationen in Berlin-Wilhelmsruh, PankowPark, Wilhelmsruher Damm/Rosenthal, Schildow und Mühlenbeck in veränderter Lage
- alle Verkehrsstationen erhalten **neue Bahnsteige**
- **gute Erreichbarkeit**: Zugänge werden in die Umgebung eingebunden
- Ausstattung wie bestehende NEB-Bahnhöfe
- **Fahrgastinformationssysteme** an allen Bahnhöfen
- **barrierefreie Zugänge** mit Rampen und Blindenleitsystem

Die nächsten Planungsschritte

Rahmenterminplan

Januar 2019	» Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke
2019	» Entwurfs- und Genehmigungsplanung in enger Abstimmung mit Ländern und Gemeinden
	» Landschaftsplanung, Lärm-, Schallschutz- und Erschütterungsgutachten
	» Ermittlung konkreter Ausbauerfordernisse auf der Stammstrecke und Lösungen für Bahnübergänge » Ermittlung damit verbundener Investitionskosten
	» Informationsveranstaltungen für Anwohner und Gemeinden über den Projektstand und geplante Maßnahmen

Die nächsten Planungsschritte

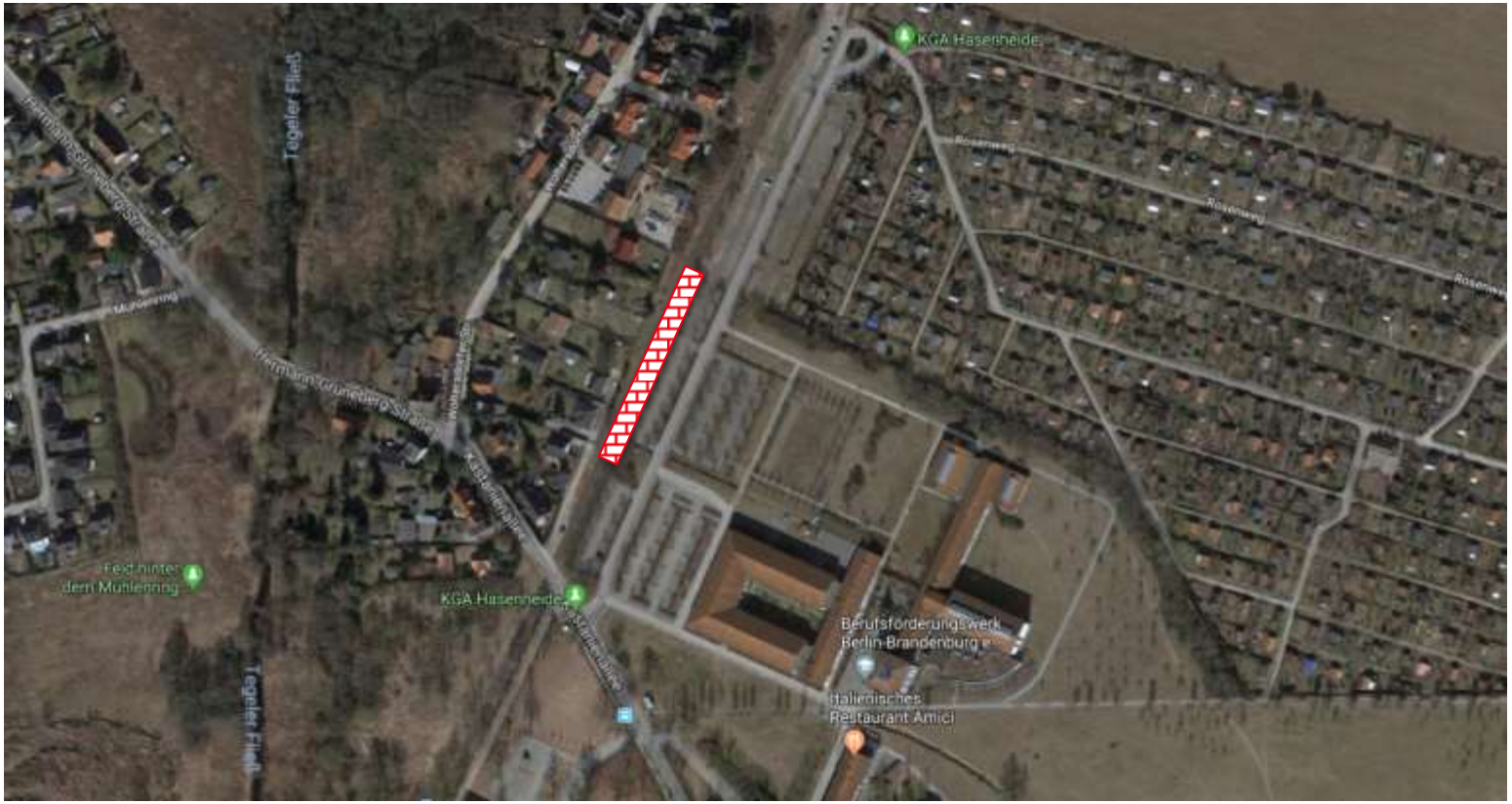
Rahmenterminplan

	» Vorplanung für notwendige weitere Maßnahmen im übrigen Streckennetz der RB27
2020-2021	» Plangenehmigungsverfahren
2021-2023	» Ausführungsplanung, Bauvorbereitung, Baumaßnahmen
Dezember 2023	» Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel

Mühlenbeck

Haltepunkt in Mühlenbeck

Neubau Mühlenbeck-Berufsförderungswerk

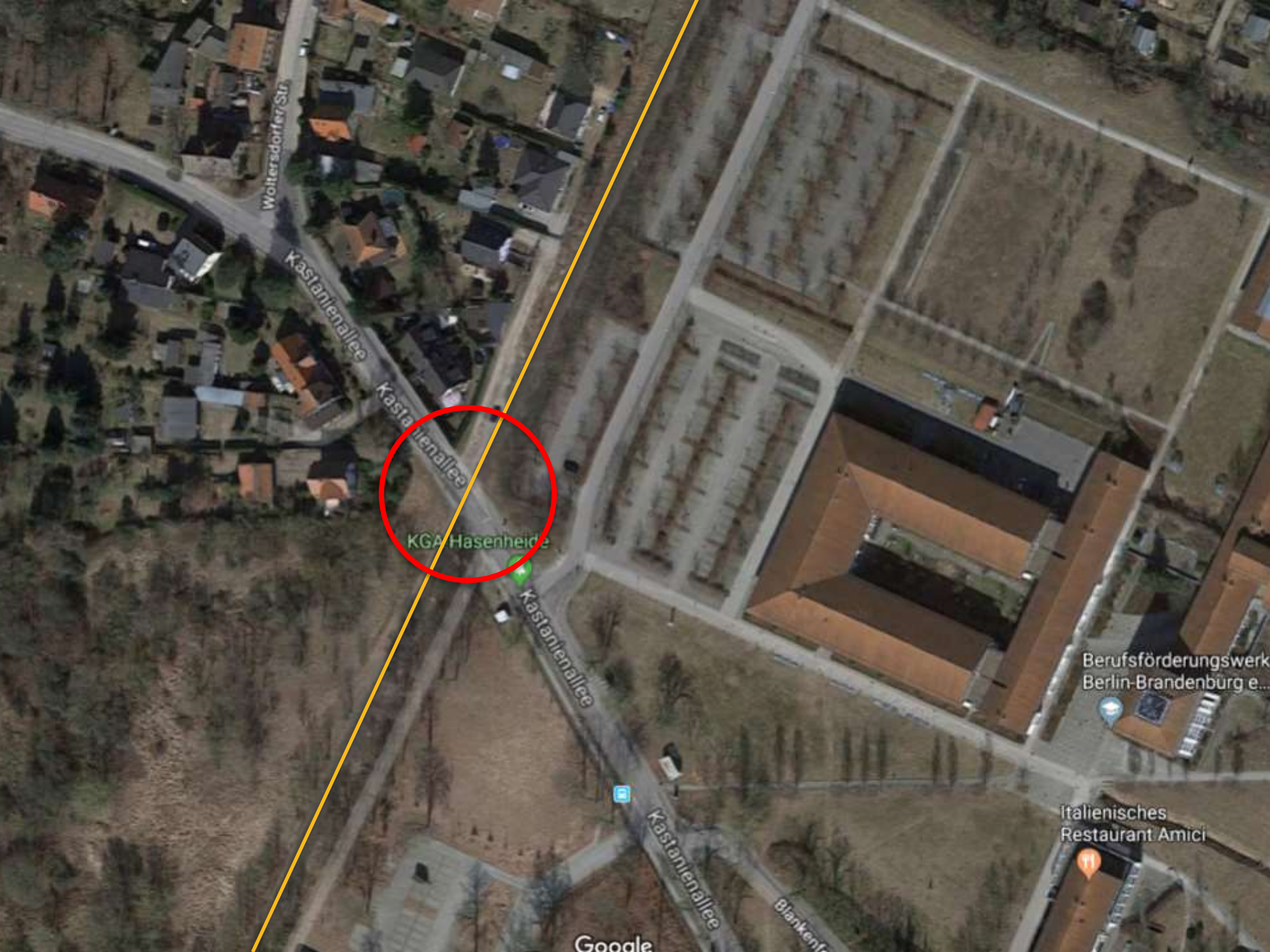


Bahnübergänge
im OT Mühlenbeck

» 2 Bahnübergänge im OT Mühlenbeck:

	Lage	km	Sicherungsart
1	Kastanienallee	9,3	technische Sicherung
2	Bahnhofstraße / L305	10,1	technische Sicherung

» derzeit keine weiteren BÜ im OT Mühlenbeck in Planung


Woltersdorfer Str.
Kastanienallee
Kastanienallee
KGA Hasenheide
Kastanienallee
Berufsförderungswerk
Berlin-Brandenburg e...
Italienisches
Restaurant Amici
Kastanienallee
Google

Bahnhofstraße
Bahnhofstraße
L305
L305
Am Hasensprung
Jörg Weber Kommunikation KG...
Restaurant Pegasos

Bahnübergänge
Wilde Querungen

- lt. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) müssen „wilde“ BÜ geschlossen werden, um die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten
- in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden werden im Rahmen der nächsten Planungsschritte gemeinsam einzelfallbezogene, sichere und tragbare Lösungen erarbeitet
- Optionen:
  - Erhalt in eisenbahnrechtlich konformer Gestalt
  - Schließung der Querung

Bahnübergänge – wilde Querungen

Beispiel Kiessee

- Lage neben Tunnel unter S-Bahn-Trasse
- es werden Lösungsansätze geprüft, um das Queren der Stammstrecke geregelt und sicher zu ermöglichen
- zu beachten sind u. a.
  - Sicht- und Grundstücksverhältnisse
  - Umweltbelange
  - Interessen der Reisenden/Fußgänger
  - Interessen der Eisenbahn
  - rechtliche Rahmenbedingungen

© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH / Google Maps

Bahnübergänge
Schließzeiten

- Schließzeiten von mehreren Faktoren abhängig - jeder BÜ muss einzeln betrachtet werden
- BÜ Kastanienallee:
  - ca. 2 min bei 80 km/h
  - nur eine Straße zu sichern, aber Einmündung am BÜ vorhanden
- BÜ Bahnhofstr. / L305:
  - ca. 2 min bei 80 km/h
  - mehrere Einmündungen & vorgeschaltete Straßensignale
- **genaue Schließzeiten können erst im Zuge der weiteren Planungen ermittelt werden**

Lärmschutz

Lärmschutz

Wie laut wird es wirklich?

» Fahrgeräusche der Züge:

- Roll-, Wind- und Motorgeräusche
- Lautstärke von diversen Faktoren abhängig
- Geräuschreduzierung durch Erneuerung der Gleise

» Lautstärken der Fahrzeuge:

- dieselbetriebene Fahrzeuge (Talent): 73 dB – bereits sehr leise
- wasserstoffbetriebene Fahrzeuge (Coradia iLint): extrem geräuscharm durch Elektroantrieb

Lärmschutz

Wie laut wird es wirklich?

- Orientierungswerte für Mischgebiete werden bei der Nutzung mit Talent-Dieseltriebwagen **nicht überschritten**
- bei Nutzung mit Wasserstoff-Zug Coradia iLint ist von einer **noch geringeren Geräuschbelastung** auszugehen

- *Städtebauliche Lärmfibel des* Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL)

85 dB: fahrender LKW (5 m entfernt)

80 dB: Hauptverkehrsstraße (am Straßenrand)

73 dB: Talent der NEB

Quelle: Umweltbundesamt
Grafik: HÖREX Hör-Akustik eG

Lärmschutz
Pfeifsignale

- derzeit wird nicht gepfiffen: BÜ werden durch Personen gesichert
- im Zuge der Reaktivierung werden BÜ technisch gesichert - **hier ist Pfeifen nicht erforderlich!**
- bei derzeitigem Planungsstand wird es keine ungesicherten BÜ und daher kein Pfeifsignal in Mühlenbeck geben
- sollte ein zusätzlicher Fußgängerüberweg auf Wunsch der Gemeinde eingerichtet werden, kann ggf. ein Pfeifsignal erforderlich sein

Lärmschutz

Wer ist verantwortlich?

- 2019 wird ein Lärmschutzgutachten durchgeführt
- die im Ergebnis des Lärmschutzgutachtens ggf. notwendigen Schallschutzanforderungen müssten durch die NEB erfüllt werden

Kosten & Projektbeteiligte

Kosten

Baukosten Wilhelmsruh > Schönwalde*

	€
Oberbau	5.200.000
Tiefbau	1.700.000
Bahnübergänge	6.800.000
Ingenieurbauwerke	400.000
Bahnsteige	4.700.000
Sicherungstechnik	780.000
Landschaftsplanung	400.000
	19.980.000

*** Geschätzte Kosten für die Reaktivierung der Stammstrecke von Abzw. Schönwalde bis Wilhelmsruh, Stand 2018**

Kosten der Reaktivierung

Wer trägt welche Kosten?

- NEB trägt Eigenanteil für Streckenertüchtigung/Ausbau
- Sicherung BÜ: nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) übernimmt Straßenbaulastträger Kostenanteil von 1/3
- Geh- und Radwege: als Straßenbaulastträger ist die Gemeinde entsprechend gesetzl. Regelungen beteiligt
- Kostenanteile der Gemeinde sind durch Länder Berlin & Brandenburg bzw. Landkreis Oberhavel zu hohem Anteil förderbar

Kosten Bahnübergänge*

BÜ	Gesamt-kosten brutto €	EKrG Drittelung	Anteil Straßenbau-lastträger gesamt €	davon LB Straßen-wesen[1] €	davon Landkreis Oberhavel[1] €	davon Gemeinde Mühlenbecker Land[2]
OT Schildow						
Franz-Schmidt-Str.	521.000	ja	174.000			174.000
Bahnhofstr.	525.000	ja	175.000		105.000	70.000
Schönfließer Str.	598.000	ja	199.000	108.000		91.000
Mühlenbecker Str.	624.000	ja	208.000	162.000		46.000
Kiessee[3]	399.000	nein	399.000			399.000
Förderfähiger Gemeindeanteil OT Schildow (ohne Kiessee):						*381.000*
Förderfähiger Gemeindeanteil OT Schildow (mit Kiessee):						*780.000*
OT Mühlenbeck						
Kastanienallee	598.000	ja	199.000			199.000
Bahnhofstr. / L305	556.000	ja	185.000	111.000		74.000
Förderfähiger Gemeindeanteil OT Mühlenbeck:						*273.000*
Förderfähriger Gemeindeanteil Mühlenbecker Land (ohne Kiessee):						**654.000**
Förderfähriger Gemeindeanteil Mühlenbecker Land (mit Kiessee):						**1.053.000**

[1] Straßenfahrbahn
[2] Geh- und Radwege
[3] bei technischer Sicherung

*** Geschätzte & gerundete Kosten nach Vorplanung für die BÜ in der gesamten Gemeinde Mühlenbecker Land, Stand Dezember 2018**

Fragen von Anwohnerinnen und Anwohnern

Weitere Informationen

Bürgerversammlungen
und weitere Veranstaltungen

06.04.2019, 12-18 Uhr
Mühlenbeck, Rathausfest

29.04.2019 um 18 Uhr
Berlin-Wilhelmsruh / Rosenthal, HortEins

07.05.2019 um 18 Uhr
Berlin-Blankenfelde, Kursaal StadtGut Blankenfelde

14.05.2019 um 18 Uhr
Schönwalde, Restaurant Korfu

Weitere Informationen finden Sie in unserem Flyer.

Aktuelle Informationen & Hintergründe zur Reaktivierung

www.heidekrautbahn.de

www.i2030.de

Fragen und Anregungen zur Heidekrautbahn & Reaktivierung

heidekrautbahn@NEB.de

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | be Berlin

NEB
Niederbarnimer Eisenbahn AG

VBB
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Mehr Schiene für i 2030 Berlin & Brandenburg

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Heidekrautbahn e.V.

Impressum

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

Bildnachweis:
alle Bilder © NEB / C. Bedeschinski / F. Noack / H. Reimann
Satellitenbilder © Google Maps
und wie angegeben