30

Herzlich Willkommen

Bürgersaal Schildow
11. März 2019
18 Uhr

Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27)

Inhalt

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

Warum Reaktivierung?

Vorteile

» Ausbau des SPNV **dringend erforderlich**:

- gestiegene Pendlerströme
- Belastung durch Straßenverkehr: morgendlicher & abendlicher Stau auf Bundes- und Landesstraßen

» Ausbau ermöglicht **Erschließung & Aufwertung** von Wohn- und Gewerbegebieten in Berlin und Brandenburg

- PankowPark
- Märkisches Viertel / Wilhelmsruh

» gestiegene Mobilität und dynamische Entwicklung der Landkreise Barnim & Oberhavel lassen **weiteren Zuwachs** der Fahrgastzahlen erwarten

Vorteile

- **wirtschaftliche Gesamtinvestition**: Nutzen-Kosten-Untersuchung der Länder Berlin & Brandenburg zur Reaktivierung der Stammstrecke bis Berlin Gesundbrunnen (2010): Nutzen-Kosten-Indikator >2
- weiterer **deutlicher Zuwachs** bei Ausbau bis Berlin Gesundbrunnen
- Reaktivierung ist **in kurzer Zeit & kostengünstig** realisierbar:
  - Strecke z. T. bereits vorhanden
  - bestehendes Baurecht für Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh
  - geschätzter Investitionsbedarf: rund 20 Millionen Euro

ENTLANG DER STAMMSTRECKE KÖNNEN ZEHNTAUSENDE MENSCHEN VOM STRECKENAUSBAU PROFITIEREN:

SCHÖNWALDE (Gemeinde Wandlitz)
2.400 Einwohner, Landkreis: Barnim

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

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

Blankenfelde (Ortsteil von Berlin):
2.300 Einwohner, Bezirk Pankow

MÄRKISCHES VIERTEL (Ortsteil von Berlin)
31.500 Einwohner im Einzugsgebiet, Bezirk: Reinickendorf

PANKOWPARK (Gewerbegebiet in Berlin)
2.000 Beschäftigte in > 100 Unternehmen, Bezirk Pankow

WILHELMSRUH (Ortsteil von Berlin)
17.100 Einwohner inkl. Rosenthal, Bezirk Pankoww

Vorteile für Schildow

- **Anbindung** der Gemeinde Mühlenbecker Land an SPNV
- **Ergänzung** des bestehenden ÖPNV-Angebots
- **deutliche Reduzierung** der Fahrtzeiten & Umstiege in Richtung Berlin
- **Steigerung** der Attraktivität des ÖPNV-Angebots
- **Förderung** der touristischen Entwicklung
- **Entlastung** der Straßen – weniger Kfz-Verkehr, weniger Parkchaos

Projektstand

Streckennetz der RB27

Grafik: NEB

Planungsvereinbarung

» Die am 10. Januar 2019 geschlossene Planungs- und Finanzierungvereinbarung regelt

- die nächsten Planungsetappen
- die verkehrlichen Anforderungen für das Gesamtnetz

für den Ausbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn

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
Neue Haltepunkte

Berlin-Wilhelmsruh <> PankowPark <> Wilhelmsruher Damm / Rosenthal <> Blankenfelde <> Schildow <> Schildow Nord <> Mühlenbeck <> Schönwalde West

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
Oberbau

- regelkonforme Ertüchtigung der gesamten Stammstrecke für eine durchgehende Geschwindigkeit von 80 km/h, unter Beachtung der ursprünglichen Trassierung
- ca. 1 km Gleisneubau & ca. 13 km Gleiserneuerung
- Herstellung Regelprofil
- Rückbau der alten Gleise
- Weiche für Anschlussgleis in PankowPark

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

Planungsetappen

- Beauftragung der **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** für die Stammstrecke (Abzweig Schönwalde - Hertzstraße in Berlin)
- Ermittlung konkreter **Ausbauerfordernisse** und Lösungen für die **Bahnübergänge**
- Vorplanung für notwendige **weitere Ausbaumaßnahmen** im übrigen Streckennetz der RB27 für den Zielzustand Heidekrautbahn

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 damit verbundener Investitionskosten
	» Informationsveranstaltungen für Anwohner und Gemeinden über den Projektstand und geplante Maßnahmen

Die nächsten Planungsschritte

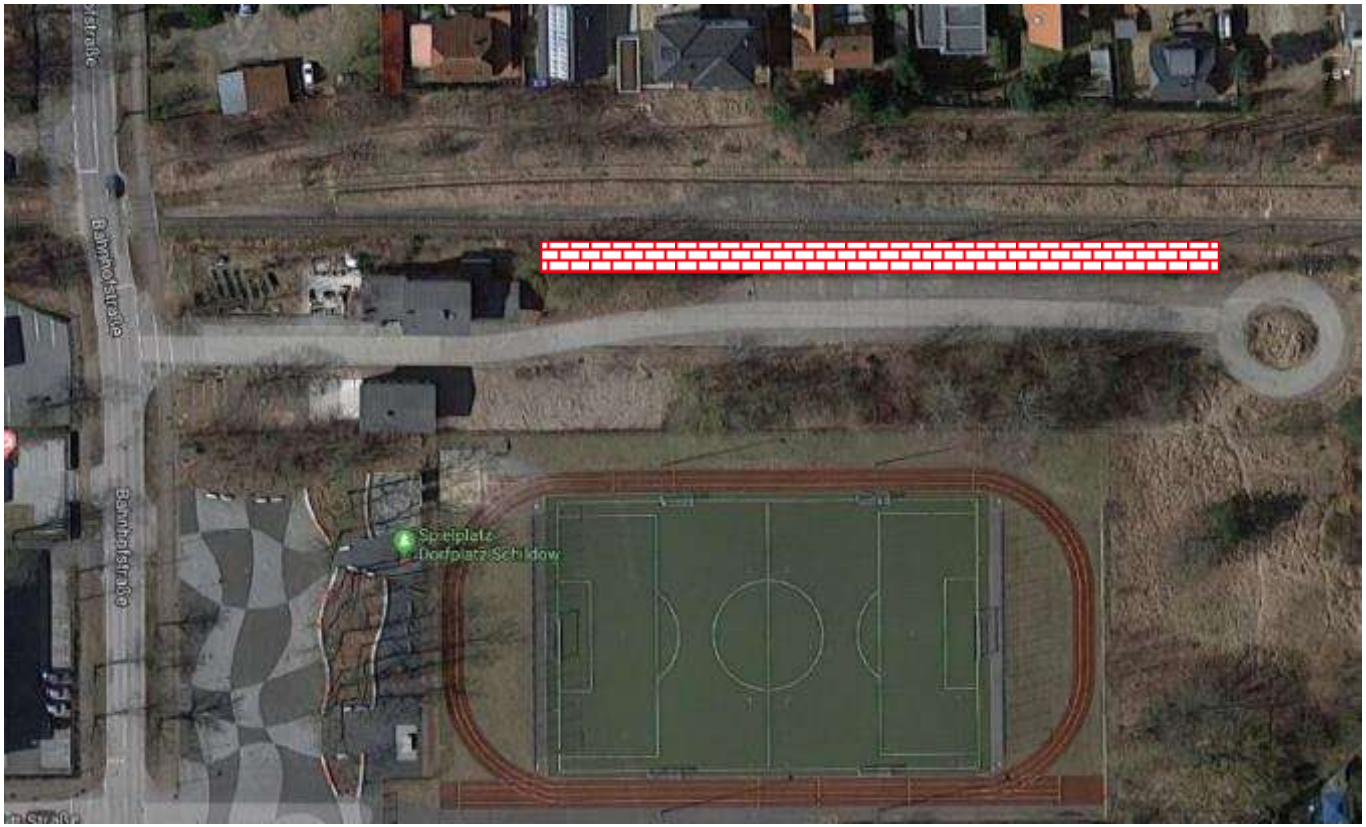
Rahmenterminplan

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

Schildow

Haltepunkte in Schildow

Neubau Hp „Schildow“ an der Bahnhofstraße



© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH / Google Maps

Haltepunkte in Schildow

Neubau Hp „Schildow Nord“ an der Mühlenbecker Str.

© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH / Google Maps

Bahnübergänge
Grundlagen

Nach StVO §19 Bahnübergänge:

- Schienenfahrzeuge haben Vorrang an Bahnübergängen (BÜ)
- kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor dem Andreaskreuz zu warten
- das Räumen des Bahnübergangs muss jederzeit konfliktfrei sichergestellt werden

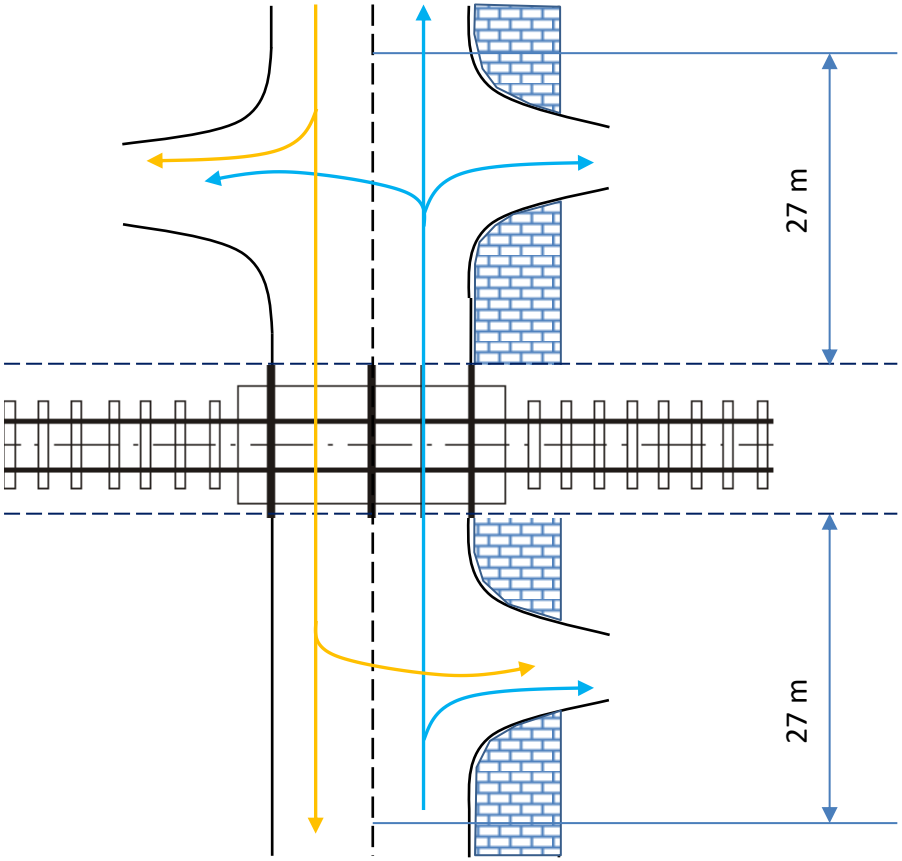
© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH

Bahnübergänge

Gestaltung eines Kreuzungsbereichs

» Zu beachten sind:

- Straßenbreite
- typische Fahrzeuge
- Verkehrsstärke
- Gehwege
- Einmündungen
- Abbiegemöglichkeiten
- Vorfahrtsregelung
- Begegnungsfälle
- Grundstückszufahrten
- mögliche Alternativwege



© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH

Bahnübergänge
Stammstrecke gesamt

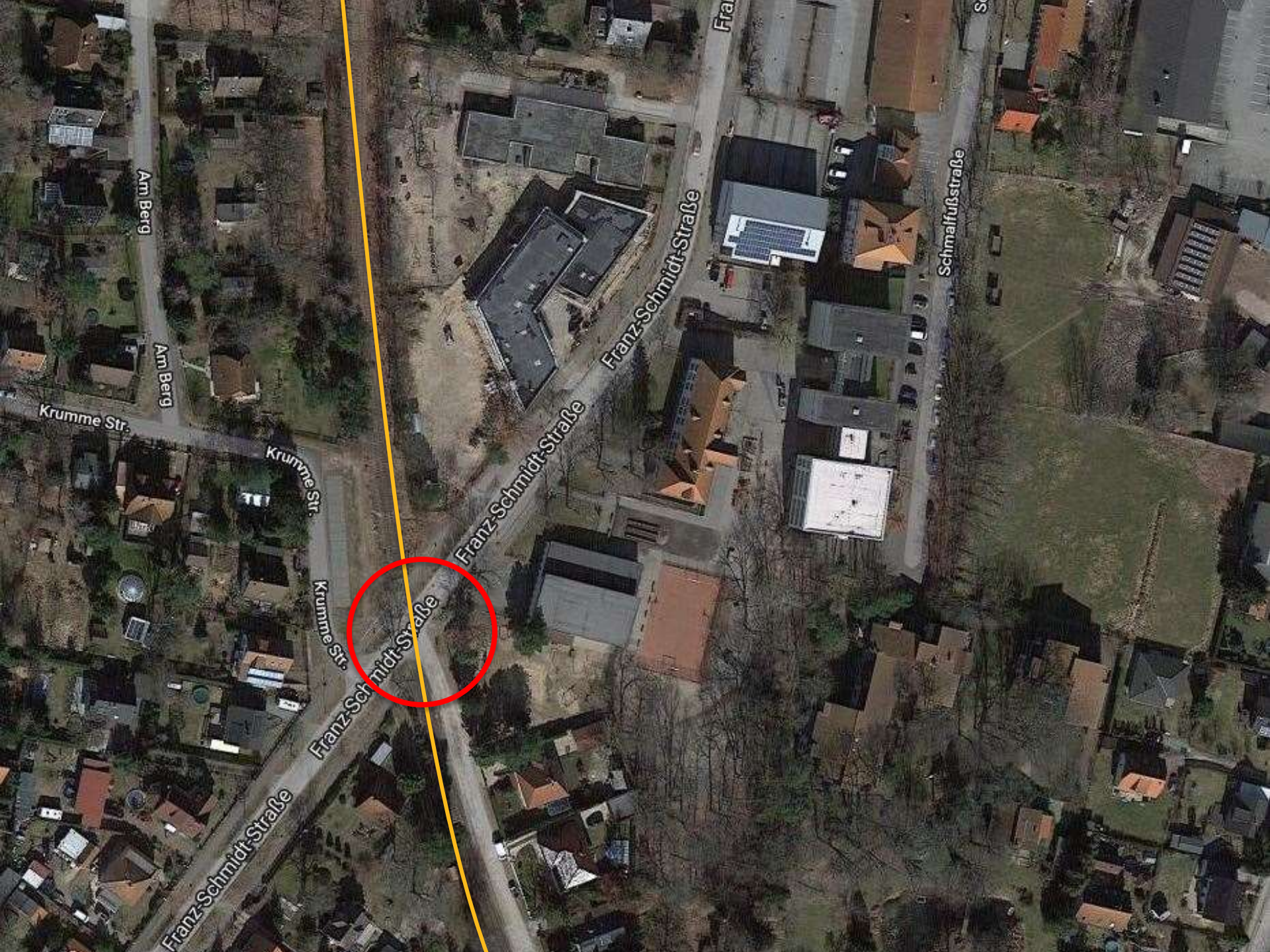
- im Bestand sind ca. **20 BÜ** und Querungen ohne technische Sicherung vorhanden
- **12 BÜ** erhalten eine technische Sicherung mit Lichtzeichen und Halbschranken
  - Pfeifsignal nicht mehr erforderlich – Lärmreduzierung
  - Herstellung eines regelkonformen Zustands (wie auf bisheriger RB27)
  - möglichst kurze Schließzeiten
- **4 BÜ** für Fußgänger und Radfahrer erhalten Umlaufsperren

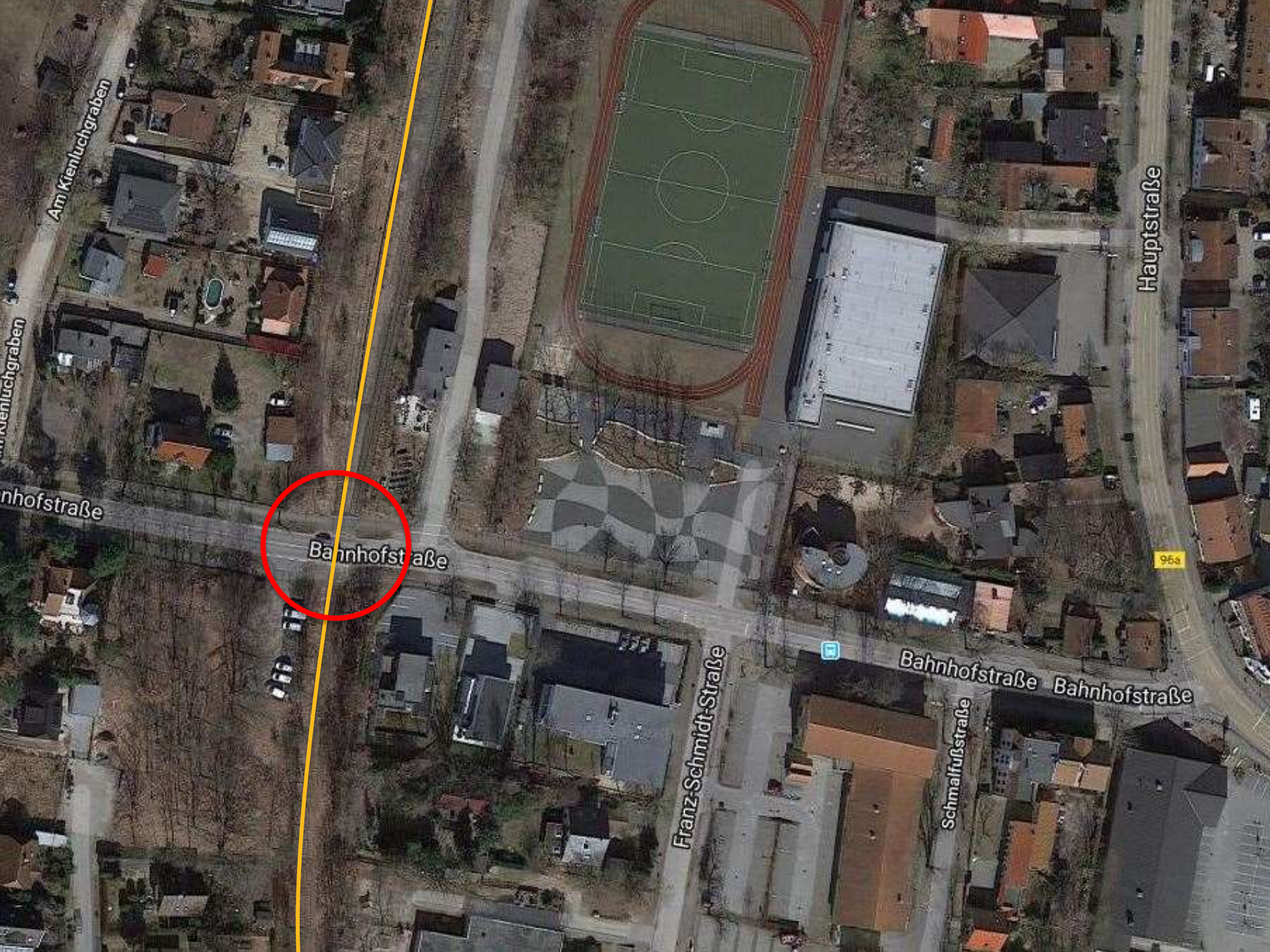
Bahnübergänge
in Schildow

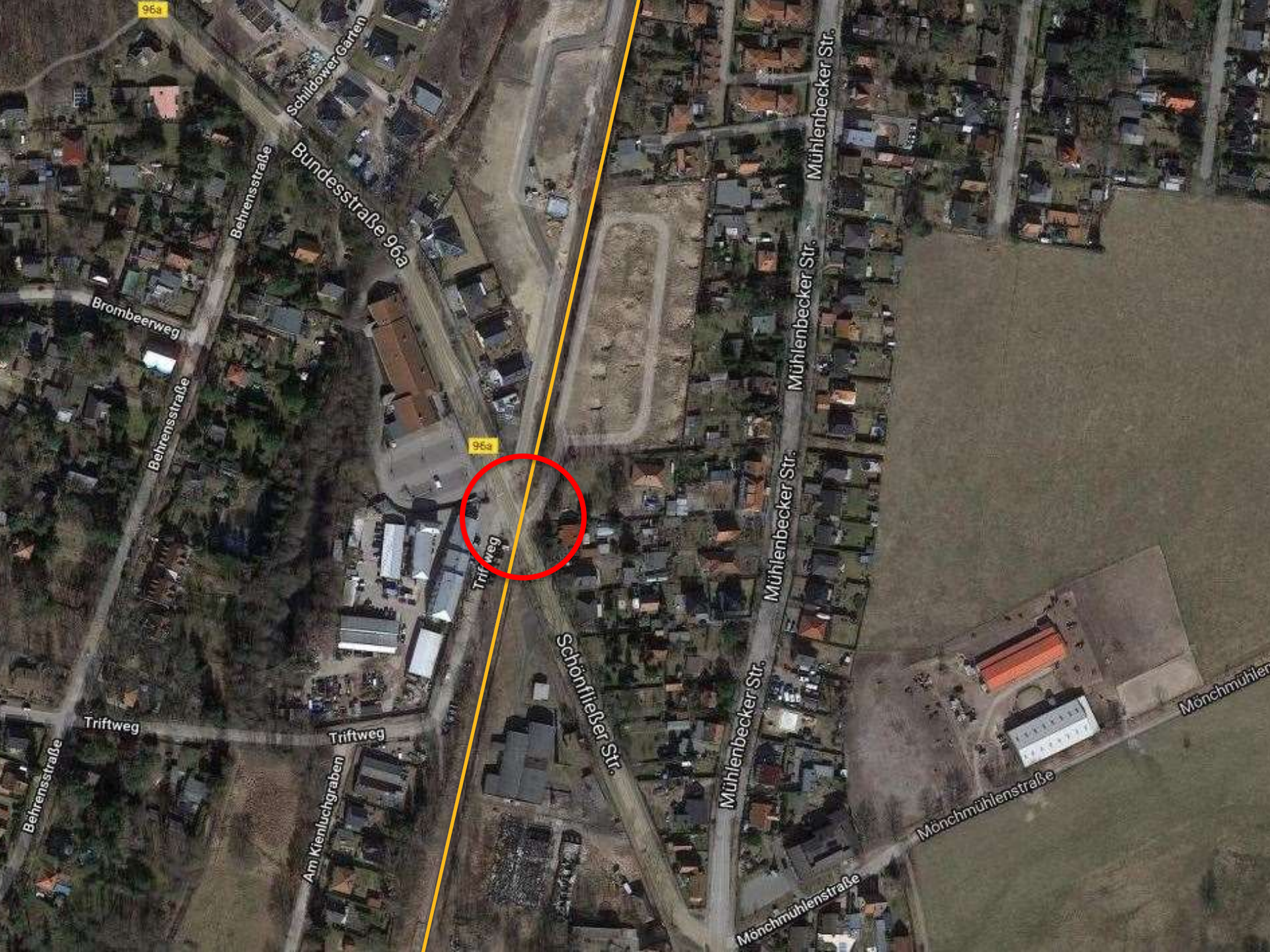
» 5 Bahnübergänge in Schildow:

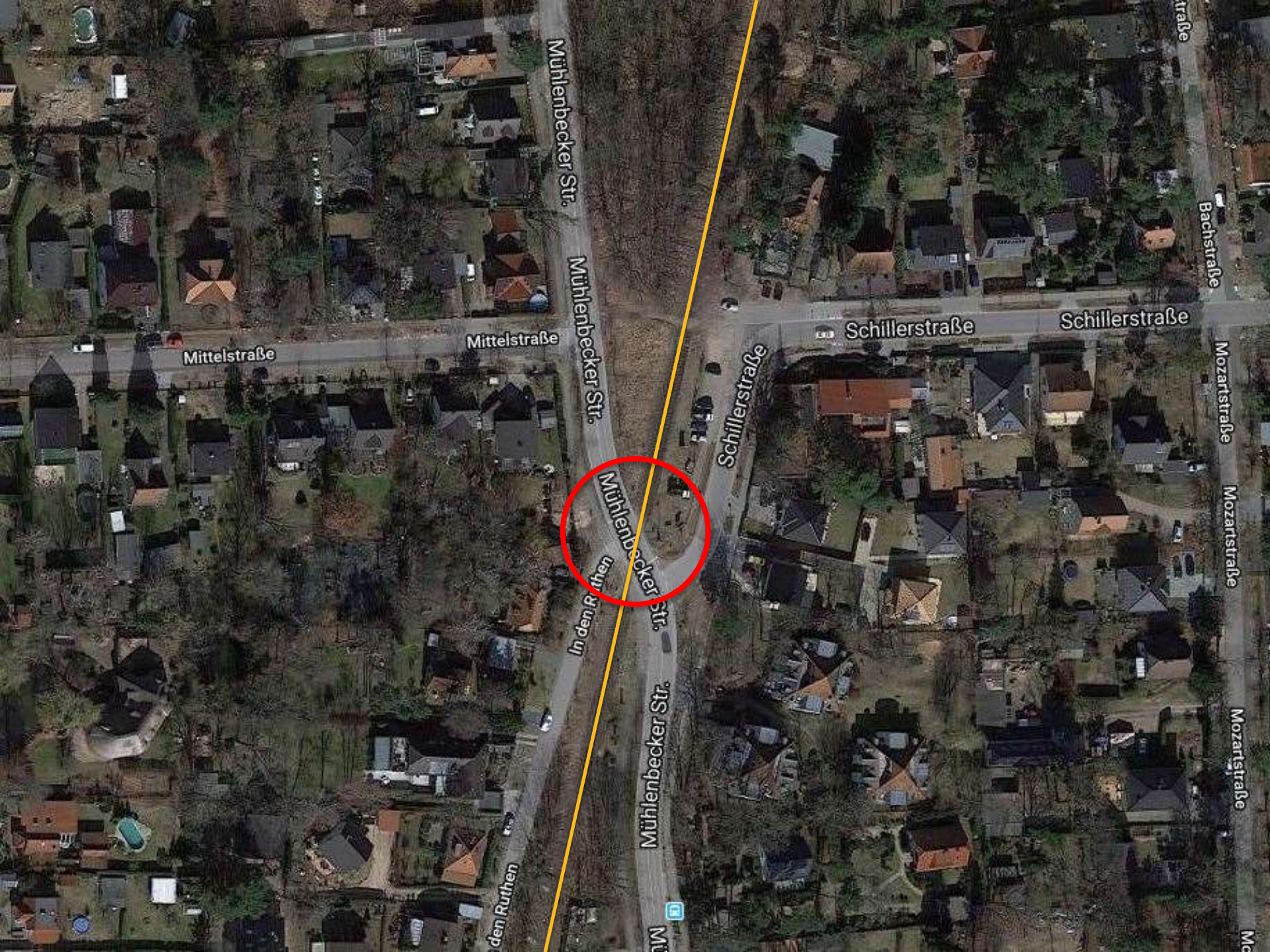
	Lage	km	Sicherungsart
1	Franz-Schmidt-Str.	6,5	technische Sicherung
2	Bahnhofstraße	6,8	technische Sicherung
3	Schönfließer Str. / B96a	7,3	technische Sicherung
4	Mühlenbecker Str. / L21	8,0	technische Sicherung
5	Kiessee / S-Bahn	9,0	Umlaufsperre

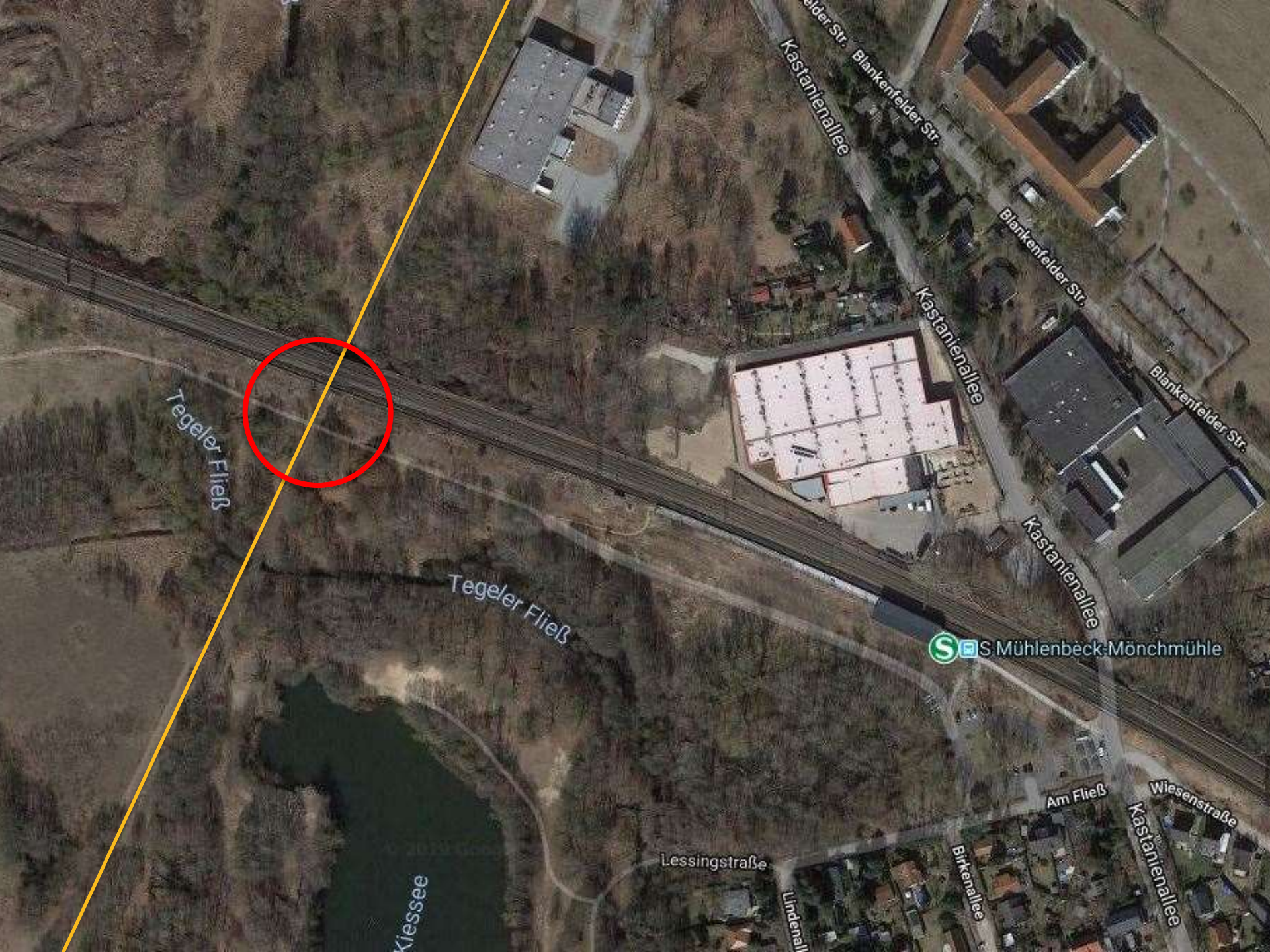
» derzeit keine weiteren BÜ in Schildow in Planung


Am Berg
Am Berg
Krumme Str.
Krumme Str.
Krumme Str.
Franz-Schmidt-Straße
Franz-Schmidt-Straße
Franz-Schmidt-Straße
Franz-Schmidt-Straße
Schmalfußstraße


Am Kienluchgraben
Kienluchgraben
nhofstraße
Bahnhofstraße
Franz-Schmidt-Straße
Bahnhofstraße
Bahnhofstraße
Schmalfußstraße
Hauptstraße
963


96a
Schildower Garten
Bundesstraße 96a
Behrensstraße
Brombeerweg
Behrensstraße
96a
Triftweg
Triftweg
Triftweg
Behrensstraße
Am Kienluchgraben
Schönfließer Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mönchmühlenstraße
Mönchmühlenstraße


Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mühlenbecker Str.
Mittelstraße
Mittelstraße
In den Ruthen
In den Ruthen
Schillerstraße
Schillerstraße
Schillerstraße
Bachstraße
Mozartstraße
Mozartstraße
Mozartstraße


Blankenfelder Str.
Kastanienallee
Blankenfelder Str.
Kastanienallee
Blankenfelder Str.
Blankenfelder Str.
Tegeler Fließ
Tegeler Fließ
Kastanienallee
S Mühlenbeck-Mönchmühle
Am Fließ
Wiesenstraße
Kastanienallee
Lessingstraße
Birkenallee
Kiessee

Bahnübergänge

Beispiel Schönfließer Str. / B96a

- » innerhalb des 27-m-Bereichs:
  - Bundesstraße B96a
  - Gehwege beidseitig
  - Einmündung Triftweg
  - Einmündung Wohngebiet
  - Radweg
  - Einfahrt Supermarkt
  - Grundstückszufahrten
- » eine einzige Zufahrt für das neue Wohngebiet
- » Alternativweg für den Triftweg

© ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH / Google Maps

Bahnübergänge
Wilde Querungen

- nur eine „wilde“ Querung in Schildow: Kiessee
- 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 Franz-Schmidt-Str. / Bahnhofstraße:
  - mind. 1 min bei 80 km/h
  - nur eine Straße zu sichern
- BÜ B96A und L21:
  - ca. 2 min bei 80 km/h
  - Vielzahl von Einmündungen & vorgeschaltete Straßensignale
- **genaue Schließzeiten können erst im Zuge der weiteren Planungen ermittelt werden**

Lärmschutz

Lärmschutz
Wie laut wird es wirklich?

» Pfeifsignale

- derzeit wird nicht gepfiffen: BÜ werden durch Personen gesichert
- im Zuge der Reaktivierung werden BÜ technisch gesichert - **hier ist Pfeifen nicht mehr erforderlich**
- bei derzeitigem Planungsstand wird kein Pfeifsignal in Schildow erforderlich sein

» sollte ein zusätzlicher Fußgängerüberweg auf Wunsch der Gemeinde eingerichtet werden, kann ggf. ein Pfeifsignal erforderlich sein

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

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
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

- *Bebauungsplan GML NR. 24 „Wohnbebauung Schönfließer Straße – An der Heidekrautbahn – West“ OT Schildow*, Juni 2016
- *Städtebauliche Lärmfibel des* Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL)

Lärmschutz
Wer ist verantwortlich?

- Die NEB veranlasst eine gutachterliche Bewertung und ist für die Herstellung der Gleisschutzmaßnahmen zuständig
- Genehmigung durch Landesamt für Bauen & Verkehr
- 2019 wird ein Lärmschutzgutachten durchgeführt. Die im Ergebnis des Lärmschutzgutachtens notwendigen Schallschutzanforderungen müssen durch die NEB erfüllt werden

Kosten & Projektbeteiligte

Kosten

Planung*

	€
Vorplanung Gesamtnetz	290.000
Entwurfs- und Genehmigungsplanung Stammstrecke	480.000
	760.000

*** Geschätzter Finanzierungsbedarf für die Planungen bis Wilhelmsruh, Stand Dezember 2018**

Kosten

Baukosten*

	€
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 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
- Kosten sind durch Länder Berlin & Brandenburg zu hohem Anteil förderbar

Kosten Bahnübergänge*

BÜ	Gesamtkosten brutto €	EKrG Drittelung	Anteil Straßenbau-lastträger gesamt	davon LB Straßen-wesen[1]	davon Landkreis Oberhavel[1]	davon Gemeinde Mühlenbecker Land[2]
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 (bei technischer Sicherung)	399.000	nein	399.000			399.000
Förderfähiger Gemeindeanteil:						**381.000**
Förderfähiger Gemeindeanteil inkl. Kiessee:						780.000

*** Geschätzte Kosten nach Vorplanung für die BÜ im OT Schildow, Stand Dezember 2018**

[1] Straßenfahrbahn
[2] Geh- und Radwege

Fragen von Anwohnerinnen und Anwohnern

Es gibt in Schildow bereits eine ÖPNV-Anbindung mit Bus und S-Bahn. Wozu brauchen wir noch eine Regionalbahn?

- Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und Entlastung der Straßen dringend notwendig
- Stammstrecke der Heidekrautbahn verläuft parallel zum Pendlerstrom – kann Teile des Pendlerstroms aufnehmen und damit Straßen entlasten
- S-Bahn befindet sich am Rand von Schildow und ist durch Bus/Auto zu erreichen - Stau während der Hauptverkehrszeiten
- Freizeitverkehr nach Brandenburg am Wochenende: auch hier werden die Straßen entlastet & touristische Entwicklung gefördert

Warum soll es zwei Halte in Schildow geben?

- Kleinster Teil der Gemeinde Mühlenbecker Land, jedoch höchste Einwohnerzahl – Einwohnerdichte rund 3x höher als Durchschnitt im Mühlenbecker Land
- Schaffung weiterer Zustiegs- und Umsteigemöglichkeit in einem langgestreckten Ortsteil – dadurch Verkürzung der Wegezeiten
- dringende Empfehlung des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für zwei Halte in Schildow

Wie kommen die Fahrgäste zum Zug?

» **zu Fuß:**
- Hotel My Schildow bis Schildow: ca. 6 min
- Café Rosarot bis Schildow: ca. 12 min
- Mönchmühle bis Schildow Nord: ca. 12 min

» **mit dem Rad:**
- Katharinenstr. bis Schildow: 6-7 min mit dem Rad
- Kleiststr. bis Schildow Nord: 4 min mit dem Rad

» **mit dem Bus:**
- Schildow Nord: Bus 806, 810
- Schildow: Bus 806, 810, 107

Wie viele Fahrgäste würden täglich mit der Heidekrautbahn fahren?

- derzeit: rund 4.000 Fahrgäste (werktags, RB27)
- erwartete Steigerung der Fahrgastzahlen um >40% **auf mehr als 6.000 Fahrgäste** werktags auf der gesamten Heidekrautbahn bei 1-h-Takt in der 1. Betriebsstufe
- Kapazitäten pro Triebwagen (Einzeltraktion): ca. **300 Steh- und Sitzplätze**, d.h. werktags in der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr, 3 Züge) können allein über die Stammstrecke nach Berlin fahren:
  - 1. Betriebsstufe, 1h-Takt: 3 x 300 = 900 Personen
  - 2. Betriebsstufe, 30min-Takt: 6 x 300 = 1.800 Personen
- Bahnsteiglänge 140m = für Doppeltraktion gebaut

Wird es Verbesserungen bei Fahrzeiten und Umstiegen nach Berlin geben?

	Derzeit[1]	1. Betriebsstufe (ab 2023)[2]
Schildow > Gesundbrunnen	31 min, 2x umsteigen 47 min, 1x umsteigen	22 min, 1x umsteigen (2. Betriebsstufe: 0x umsteigen)
Schildow > Alexanderplatz	43 min, 2x umsteigen	34 min, 2x umsteigen (2. Betriebsstufe: 1x umsteigen)
Schildow > Friedrichstraße	40 min, 2x umsteigen 56 min, 1x umsteigen	31 min, 1x umsteigen (2. Betriebsstufe: 1x umsteigen)
Schildow > Zoologischer Garten	47 min, 4x umsteigen	40 min, 3x umsteigen (2. Betriebsstufe: 2x umsteigen) 46 min, 2x umsteigen

[1] ab Schildow, Bahnhofstr. (Bus), 7-8 Uhr morgens, inkl. Umsteigezeiten laut VBB-Fahrplanauskunft
[2] ab Schildow (Bahnhofstr./RB27), 7-8 Uhr morgens, inkl. Umsteigezeiten laut VBB-Fahrplanauskunft

Führt die Reaktivierung der Stammstrecke nicht zu mehr Staus & Verkehrschaos?

- 900 Fahrgäste, die nach Berlin zur Arbeit fahren = 900 Personen, die ihr Auto stehen lassen → **signifikante Entlastung der Straßen**
- Da die Haltepunkte der Heidekrautbahn sehr gut zu Fuß, Rad oder Bus erreichbar sind, ist eine **Anfahrt mit dem Auto nicht notwendig**
- Schließzeiten der BÜ werden **so gering wie möglich** gehalten
- Am geplanten Haltepunkt Schildow (Bahnhofstr.) sind P+R-Flächen bereits im Bebauungsplan vorgesehen (GML 22)
- Für die anderen geplanten Halte sucht die NEB mit der Gemeinde nach Lösungen, um **zusätzlichen Parkraum** zu schaffen

Weitere Informationen

Informationsveranstaltungen
für Bürgerinnen und Bürger

25.03.2019 um 18 Uhr
Mühlenbeck, Mühlentreff

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

Fragen

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 2030

Berlin & Brandenburg

REGION HEIDEKRAUTBAHN

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