

BERICHT

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wriezener Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen

Auftraggeber: Initiative Wriezener Bahn e.V.



Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wrieze- ner Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen

Projektgesamtkoordination:

Initiative Wriezener Bahn e.V., Steffen Blunk (Auftraggeber)

Dr. Bodo Schwieger (Projektleiter team red)

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7

10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Dr. Bodo Schwieger

Mitwirkende Dr. Johannes Theißen (stv. Projektleiter)
Dipl.-Ing. Volkmar Wagner
Gregor Ranft M.Sc.

Gestaltung

Sachstand 01.06.2022

BILDNACHWEIS | Titelbild: Bahnhof Sternebeck mit Museumsfahrzeugen (Foto: Theißen)

Übersichtskarte





Übersichtskarte Streckenverlauf
und Region, Karte: Gregor Ranft

Inhaltsverzeichnis

1.	Machbarkeitsstudie	7
1.1	Auftrag und Durchführung	7
1.2	Ausgangslage	7
1.2.1	Geschichte der Wriezener Bahn	7
1.2.2	Aktuelle Situation der Bahnstrecke	8
1.3	Politische Rahmenbedingungen	8
1.4	Verkehrliche Rahmenbedingungen	10
1.5	Die Standardisierte Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich	11
1.6	Erfolgsaspekte von Streckenreaktivierungen	12
1.7	Wirkungen von Streckenreaktivierungen	13
2.	Erreichbarkeit der Orte an und entlang der Wriezener Bahn (Einzugsbereich)	14
3.	Darstellung der vorhandenen Infrastruktur	22
3.1	Allgemeines	22
3.2	Eigentumsverhältnisse	24
3.3	Vorhandener Zustand Unter- und Oberbau	25
3.4	Stationen	25
3.4.1	Bahnhof Werneuchen (Stat. 28,04)	26
3.4.2	Bahnhof Werftpfuhl (Stat. 32,24)	26
3.4.3	Bahnhof Tiefensee (Stat. 35,53)	26
3.4.4	Bahnhof Leuenberg (Stat. 39,87)	27
3.4.5	Bahnhöfe Sternebeck und Schulzendorf	27
3.4.6	Nutzung der Bahnhofsgebäude	27
3.5	Kunstabauten	27
3.6	Bahnübergänge	28
4.	Erforderliche Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme	30
4.1	Gleise	30
4.2	Bahnübergänge	30
4.3	Eisenbahnunterführung B167 (Stat. 59,341)	32
5.	Erforderliche Baumaßnahmen (Streckeninfrastruktur und Haltepunkte)	33
	Vorbemerkungen	33
5.1	Bahnhof Werneuchen	33
5.2	Haltepunkt Werftpfuhl (Stat. /neu/ 32,24)	35
5.3	Neubau Haltepunkt Tiefensee (Stat. 36,3)	36
5.4	Bahnhof Leuenberg (Stat. /neu/ 39,87)	38
5.5	Bahnhof Sternebeck (Stat. /neu/ 47,79)	39
5.6	Bahnhof Schulzendorf (Stat. /neu/ 53,03)	41
5.7	Erweiterung Bahnhof Wriezen (Wriezener Bahn Stat. /neu/ 60,96)	43
6.	Multimodale Mobilität an den Stationen	47
6.1	Bahnhof Werneuchen	47

6.2	Haltepunkt Werftpfuhl	48
6.3	Haltepunkt Tiefensee (neu)	50
6.4	Bahnhof Leuenberg	52
6.5	Bahnhof Sternebeck	53
6.6	Bahnhof Schulzendorf	54
6.7	Bahnhof Wriezen	55
7.	Potenzialabschätzung	57
7.1	Einwohnende und Pendelnde	57
7.2	Schulverkehr	63
7.3	Situation des bestehenden ÖPNV	64
7.4	Reisezeitenvergleiche	67
7.5	Touristischer Verkehr	69
7.6	Güterverkehr	70
7.7	Potenzialabschätzung:	71
8.	Fahrzeugeinsatz	73
9.	Vorschlag zur Fahrplangestaltung	75
10.	Mobilitätskonzept für den Korridor Werneuchen – Wriezen	78
10.1	Veränderung der Mobilitätslandschaft	78
10.2	Nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Bereich der Wriezener Bahn	79
10.2.1	Mobilitätsstationen	80
10.2.2	Carsharing	82
10.2.3	Bikesharing	83
10.3	Förderung des Radverkehrs	84
10.4	Verteilung der Einrichtungen des Mobilitätskonzeptes auf die einzelnen Gemeinden und Stationen der Wriezener Bahn	86
11.	Kostenabschätzung	90
12.	Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	94
12.1	Private Initiativen	94
12.2	EFRE-Mittel	94
12.3	Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) / Landesmittel	94
12.4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	94
12.5	Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)	95
13.	Bewertung der Maßnahme (NKU)	96
14.	Verzeichnisse	99
14.1	Abkürzungsverzeichnis	99
14.2	Abbildungsverzeichnis	100
14.3	Tabellenverzeichnis	102
14.4	Quellenverzeichnis	103
15.	Anhänge	105

1. Machbarkeitsstudie

1.1 Auftrag und Durchführung

Die Initiative Wriezener Bahn e.V. hat in Abstimmung mit den Landkreisen Märkisch-Oderland und Barnim sowie den beteiligten Kommunen die team red Deutschland GmbH beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Reaktivierung der Wriezener Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen zu erstellen.

Die Erarbeitung der Studie erfolgte unter enger Abstimmung mit dem Auftraggeber. Zudem wurden Fachgespräche mit dem Landrat des Kreises Märkisch-Oderland und einzelnen Bürgermeisterinnen und Amtsdirektoren geführt. Zur weiteren Informationsgewinnung fanden auch Gespräche mit der IHK Ostbrandenburg und der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree statt.

1.2 Ausgangslage



Abbildung 1: Streckenverlauf der Wriezener Bahn (Quelle: Wikipedia)

1.2.1 Geschichte der Wriezener Bahn

Die Bahnstrecke Berlin – Wriezen – auch „Wriezener Bahn“ genannt – ist eine 1898 eröffnete Nebenbahn in Berlin und Brandenburg. Sie verläuft vom Bahnhof Berlin-Lichtenberg über Ahrensfelde, Werneuchen, Tiefensee nordostwärts nach Wriezen im Oderbruch, wo der Anschluss zur Strecke Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder) der ehemaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn erfolgte. Zusammen mit der in Wriezen anschließenden sechs Jahre älteren Strecke Wriezen – Jädickendorf bestand bis Ende des II. Weltkrieges ein direkter Schienenweg von Berlin über Neu Rüditz (= Oderquerung) und Königsberg (Neumark) nach Stargard im heutigen Polen. Der Wriezener Bahn wurde von Anfang an eine strategische Bedeutung als Direktverbindung der Reichshauptstadt Berlin mit dem Oderbruch und weiterführend mit einer Oderquerung bei Neu-Rüditz in die Neumark zugesprochen. Auch zu DDR-Zeiten wurde das berücksichtigt. So wurde zum Beispiel anlässlich einer Oberbausanierung durch die Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1967/68 die Achsfahrmass auf 21,0 Tonnen erhöht, damit Großdieselloks vor schweren Durchgangszügen eingesetzt werden konnten.

Im Abschnitt Tiefensee – Wriezen wurde am 19. April 1998 der Zugverkehr eingestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) genehmigte am 10. November die Stilllegung des Abschnittes, die am 15. Dezember 1999 vollzogen wurde. Eine weitere Zäsur erfolgte zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006, als der SPNV zwischen Tiefensee und Werneuchen eingestellt wurde.

1.2.2 Aktuelle Situation der Bahnstrecke

Derzeit wird die Strecke nur zwischen Berlin und Werneuchen im Personenverkehr betrieben. Östlich von Werneuchen finden noch Güter- und Bauzugverkehre statt. Östlich von Tiefensee findet derzeit nur touristische Nutzung (Draisinenverkehr zwischen Tiefensee und Sternbeck, historischer Bahnverkehr zwischen Sternebeck und Schulzendorf) statt. Die Strecke bis Werneuchen (Regionalbahnstrecke RB 25) wird von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) im Stundentakt bedient, eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt ist vom VBB angedacht.

Der Güterverkehr zwischen Werneuchen und Wriezen wurde am 10. Januar 1993 eingestellt, seitdem werden nur noch Baustofftransporte bis Werneuchen (Anschlussgleis der Fa. Berger Bau) sowie Fahrten des Gleisbauunternehmens KGT bis Tiefensee durchgeführt.

Die Wriezener Bahn als Nebenbahn

Definition von Nebenbahnen

„Der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenbahnen hängt hauptsächlich von technischen Standards ab. Diese sind in der „Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung“ (EBO) festgelegt. Während die Höchstgeschwindigkeit bei Hauptbahnen bis zu 250 km/h betragen kann, sind Nebenbahnen in der Regel für 80, höchstens 100 km/h zugelassen. Weitere Unterschiede bestehen bei der Leit- und Sicherungstechnik (z.B. Bahnübergänge), bei der Trassierung (z.B. engere Kurvenradien, größere Längsneigungen) und verminderten Anforderungen an die Tragfähigkeit des Oberbaus.“¹

Änderung der Bedeutung von Nebenbahnen

Ab den 1990er Jahren kam es zu einer Rückbesinnung der Bürger:innen, Planenden und Entscheidungstragenden auf das Verkehrsmittel Bahn. Nebenbahnen wurden insbesondere in der Peripherie der Ballungsräume und in ihrer Ausbreitung in die angrenzenden ländlichen Regionen zunehmend als Mittel zur Lösung der durch die regelmäßigen Überlastungen der Straßeninfrastruktur bestehenden Probleme entdeckt und als schnelle und komfortable Antwort gesehen.

1.3 Politische Rahmenbedingungen

„Die Stärkung der Schiene ist ein zentrales Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Hierfür kann die Reaktivierung von Strecken einen Beitrag leisten. Es können Impulse im Regionalverkehr zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land gesetzt werden. Stillgelegte Strecken können Engpässe ausgleichen. Die Entscheidung für eine Reaktivierung liegt in der Zuständigkeit der Länder bzw. der zuständigen Aufgabenträger, da es sich in der Regel um Nahverkehrsstrecken handelt.“

¹ Schmid, aaO. S. 4

Voraussetzung ist, dass eine entsprechende Verkehrsnachfrage besteht, die eine Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung ergibt. Der Bund wirbt dafür, dass bei der Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken die Wiederaufnahme von Schienengüterverkehr stärker berücksichtigt wird.“²

Am 16. Januar 2020 teilte Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, im Landtag mit, „dass für eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Wriezen-Tiefensee erhebliche investive Maßnahmen erforderlich seien. So müsse in Wriezen ein neues Brückenbauwerk für die Ortsumfahrung der B 167 errichtet werden. Da die Strecke seit 20 Jahren nicht mehr regelmäßig befahren werde, ist davon auszugehen, dass die Strecke wie bei einem Neubau dem Stand der Technik entsprechend komplett erneuert werden müsse. Für eine Reaktivierung sei ein positives volkswirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis erforderlich. Aufgrund des notwendigen vollständigen Neubaus ab Werneuchen und der zu erwartenden Fahrgastzahlen sei von einem negativen Wert auszugehen. Der Streckenabschnitt Werneuchen-Tiefensee werde seit dem 1. Februar 2013 nur für gelegentliche Überführungsfahrten genutzt.“³

Minister Beermann führte weiter aus, dass gemäß dem Landesnahverkehrsplan 2018 Verdichtungen für den RB 25 zwischen Berlin-Ostkreuz und Werneuchen auf einen halbstündigen Takt vorgesehen seien. Aktuell prüfe die DB Netz AG die dafür erforderlichen Infrastrukturausbauten am Bahnhof Blumberg. Parallel führe das MIL Gespräche mit der DB Netz AG zur Aufnahme des Ausbaus in Blumberg in die kommende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Förderzeitraum ab 2020. Es sei jedoch nicht mit einer Inbetriebnahme vor 2022 zu rechnen. Abschließend bekräftigt der Minister, dass die Reaktivierung von Strecken für das Land Brandenburg eine hohe Priorität habe. Dies zeige nicht zuletzt das Projekt i2030. Für den Landesnahverkehrsplan 2023 bis 2027 werde über weitere Strecken entschieden.⁴

Inzwischen hat das Land Brandenburg eine Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Bahnstrecken erstellen lassen⁵, bei der acht Strecken mit Reaktivierungspotenzial ermittelt wurden, darunter auch die Wriezener Bahn. In der Nutzwertanalyse erreichte die Strecke einen Wert von 40,3 und wurde in die Kategorie B eingestuft. Im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2023 – 2027 des Landes Brandenburg⁶ ist die Strecke Werneuchen – Wriezen im Paket 1 enthalten und soll in einer differenzierten Machbarkeitsstudie untersucht werden.

„Durch die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Schaffung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) besteht seit 1996 für Gebietskörperschaften wie Kommunen oder Landkreise die Möglichkeit, Schienennebenbahnen, die zum Teil vor über 30 Jahren stillgelegt wurden, zu übernehmen und ein Verkehrsunternehmen mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke zu beauftragen. Auch noch befahrene Strecken, bei denen der Betrieb mittlerweile aber nahezu gegen Null tendiert, können so wieder belebt werden.“⁷

² Bundestagsdrucksache 19/24290 vom 13.11.2020

³ Ausschnitt aus dem Protokoll der 2. öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung des Landtages Brandenburg, 16. Januar 2020, S. 7 (abgerufen am 22.11.2021)

⁴ Ebda.

⁵ VBB (Hrsg.), Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten, Berlin/Karlsruhe 2022

⁶ MIL (Hrsg.), „#BrandenburgBewegen“, Entwurf des Nahverkehrsplans 2023-2027, S. 112 ff.

⁷ Schmid, aaO., S. 5

1.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen

In der PTV-Studie „Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte veränderter Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“ werden die Wirkungen der neuen Angebote in Form zweier Szenarien mit den Zeithorizonten 2030 und 2050 bewertet: „Das Ergebnis belegt, dass die Verkehrsleistung in allen Szenarien und Jahren höher ist als im zugrunde liegenden Referenzszenario 2030 der MKS. Dies liegt im durch die neuen Mobilitätsangebote induzierten Verkehr begründet: Mehr Verkehrsangebot schafft mehr Verkehrsnachfrage.“

Außerdem haben sowohl die Szenarien als auch die Simulationen der Mobilitätskonzepte gezeigt, dass mit der Einwohnerdichte auch das Angebot an neuen Mobilitätsangeboten abnimmt. In ländlichen Kreisen ergänzen vor allem Bedarfsverkehre den ÖPNV und dienen als Zubringer zu axial verlaufenden Schienen- und Busverkehren. In den größeren Städten sind vor allem Rideselling, Car-, Bike und Scootersharing vorzufinden, was jedoch die Gefahr der Verlagerungen vom Umweltverbund auf neue Mobilitätsangebote birgt. Bedarfsverkehre haben eine geringere Bedeutung, auch aufgrund der in der Regel guten Alternativen im ÖPNV.

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen insgesamt deutliche Klima- und Umweltvorteile neuer und weiterentwickelter Mobilitätsangebote, sie weisen jedoch ebenso auf Risiken durch Verlagerung und übermäßige Nutzung hin. Werden neue und weiterentwickelte Mobilitätsangebote zudem als Teil einer nachhaltigen und integrierten Mobilitätspolitik durch einen erweiterten ÖPNV eingesetzt, wie in Szenario B beschrieben, besteht dadurch ein deutlich höheres Potenzial zur Verringerung des MIV und damit zur Reduktion der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs. Daher sollte der Bund nicht nur die Einführung neuer Mobilitätsdienste durch Anpassung des PBefG erleichtern, sondern gleichzeitig auch weitere Steuerungsinstrumente zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität einsetzen.“⁸

Intermodale Angebote

Großen Einfluss auf die Veränderung der Mobilität hat die Digitalisierung, sie erleichtert den Zugang, die Buchung und die Abrechnung dieser neuen Angebotsformen sowie die intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsdienste mit Hilfe von (Online-)Plattformen. Gerade Mobilitätsstationen bieten sich zur Verknüpfung der unterschiedlichsten Mobilitätsformen an, da sie die verschiedenen Angebote auch räumlich miteinander verbinden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung werden die Mobilitätsangebote zusätzlich ausdifferenziert, so dass bezüglich der Verkehrsmodi die heute noch übliche Dreiteilung in MIV, ÖV und nicht-motorisierten Verkehr in Zukunft an Trennschärfe verlieren wird.

Carsharing statt Autobesitz

„Carsharing bezeichnet eine flexible Form der Nutzung von Fahrzeugen, die nicht dem Nutzer selbst, sondern einer Carsharing-Organisation gehören. Dabei können Mitglieder dieser Organisationen beim stationsgebundenen Carsharing Fahrzeuge im Rahmen einer Kurzzeitmiete an bestimmten Standorten abholen und dort nach Nutzung wieder abgeben. Beim stationsungebundenen Carsharing können Fahrzeuge flexibel innerhalb von Geschäftsgebieten aufgenommen und nach Nutzung wieder abgestellt werden. Gemessen an den Mitgliedschaften und Fahrzeugen verzeichnete Carsharing in den letzten Jahren ein deutliches Wachstum und gehört damit zu den viel beachteten neuen Mobilitätsangeboten. Mit Carsharing ist dabei vor allem die Hoffnung verbunden, dass Carsharing-Kunden einen

⁸ Studie „Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte veränderter Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“, erstellt von PTV Group/Fraunhofer ISI/MFIVE im Auftrag des BMVI, Karlsruhe, November 2019

reduzierten Privat-Pkw-Besitz aufweisen, damit insgesamt weniger Autofahren und darüber hinaus zu einer Flächenentlastung besonders in den Städten beitragen.“⁹

Nach dem Jahresbericht des Bundesverbandes Carsharing (bcs) gab es Ende 2020 in Deutschland rund 2,8 Mio. registrierte Carsharingnutzende, für die über 26.000 Fahrzeuge zur Verfügung stehen.¹⁰

Aus dem MiD 2017 ergibt sich, dass in den ländlichen Regionen ca. 150.000 Carsharing-Nutzende leben (zentrale Stadt <50.000, Mittelstadt, städtischer Raum <50.000 und kleinstädtischer, dörflicher Raum <50.000).

Die Erfahrungen ländlicher Carsharing-Organisationen (z.B. Vaterstettener Autonetz im Landkreis Ebersberg) belegen, dass auch im ländlichen Raum eine ausreichende Nachfrage nach Carsharing-Dienstleistungen besteht und genutzt wird. Im Landkreis Märkisch-Oderland könnte Carsharing u.a. für Urlaubsgäste und Tagesbesuchende eine geeignete Alternative darstellen.

1.5 Die Standardisierte Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich

„Die Standardisierte Bewertung ist ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren für Vorhaben in Verdichtungsräumen, Randgebieten und ländlichen Räumen. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen den Personengruppen Erwachsene und Schüler. Bei der Berechnung der Zeitersparnis wird zeitlicher Mehraufwand außerhalb des regulären Betriebsablaufs nicht berücksichtigt. Dies wird im Zuge der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung geprüft. Die Unterstützung strukturschwacher Regionen erfolgt im GVFG durch die Abschaffung der Beschränkung auf Verdichtungsräume und deren Randgebiete.“¹¹

Laut Aussage des BMVI¹² („Weiterentwicklung und Fortschreibung der Berechnungsverfahren zur Standardisierten Bewertung“) soll die weiterentwickelte Version der Standardisierten Bewertung bis Ende des Jahres 2021 eingeführt werden:

„Aufbauend auf den Fördergrundsätzen wird das etablierte Berechnungsverfahren zur Standardisierten Bewertung von Schieneninfrastrukturvorhaben im Nahverkehr weiterentwickelt. Dabei erfahren insbesondere die Faktoren Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung sowie Aspekte der Daseinsvorsorge eine stärkere Gewichtung als bisher. Des Weiteren werden Ansätze zur Implementierung noch unberücksichtigter Nutzenkomponenten entwickelt. Auch der Einführung der neuen Fördertatbestände im GVFG wird Rechnung getragen und es werden spezifische Verfahren für ihre Bewertung eingeführt.“

Da die Neufassung bis zum Mai 2022 noch nicht veröffentlicht war, haben sich die Bearbeiter entschlossen, das nach Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung mögliche Projektdossierverfahren anzuwenden, um mit diesem eine Abschätzung durchzuführen, ob angesichts der verkehrlichen Gegebenheiten ein Nutzen-Kosten-Indikator größer als 1 erwartet werden kann.

⁹ MiD 2017, Ergebnisbericht, S. 83

¹⁰ bcs (Hrsg.), Jahresbericht 2020/2021, S. 7, Berlin 2021

¹¹ Bundestagsdrucksache 19/24592 vom 21.12.2020, S. 6/7

¹² Pressemitteilung vom 30.08.2021, abgerufen am 22.11.2021

1.6 Erfolgsaspekte von Streckenreaktivierungen

Folgende Aspekte tragen wesentlich zum Erfolg von Streckenreaktivierungen bei, da sie einen modernen SPNV auf Nebenbahnstrecken ermöglichen:

Geschwindigkeit

- Ertüchtigung der Strecke für höhere Geschwindigkeiten (Unter- und Oberbau, Sicherungstechnik)
- Beschaffung neuer und schnellerer Triebwagen
- Einrichtung neuer Haltestellen z.B. in der Nähe neu entstandener Verkehrsquellen und Ziele
- Optimierung der Zubringerdienste (Busse, Kleinbusse, Ruftaxis, Taxis, Car- und Bike-sharing etc.)
- Optimierung der Umsteigemöglichkeiten zur nächsten Hauptbahn (S-Bahn, Regionalbahn, Fernverkehr)

Verfügbarkeit

- Erstellung eines durchgängigen Fahrplanangebotes von morgens bis in den späten Abend und an den Wochenenden (ohne Betriebspausen)
- leicht zu merkende Taktzeiten (Hauptverkehrszeit: 30-Minuten-Takt, Nebenverkehrszeit höchstens 60-Minuten-Takt)

Komfort

- Beschaffung bequemer, sauberer neuer Fahrzeuge mit ausreichendem Sitzplatzangebot,
- Niederflureinstieg, großer Laufruhe und Klimaanlage
- Aufwertung der Haltestellen (hell, sauber, gut beleuchtet) und Umbau der Bahnsteige zur Herstellung des niveaugleichen Einstiegs, Zugangsrampen für Rollstühle und Kinderwagen, Witterungsschutz, umfassende Fahrplan- und Tariffinformationen, Netz- und Umgebungsplan, Fahrscheinautomat, gegebenenfalls elektronische Fahrgastinformation

Marketing

- Einbindung der Strecke in den Verbundtarif und die Informationskanäle des VBB
 - Einheitliches Design und sauberes Aussehen der Fahrzeuge und der sonstigen Verkehrseinrichtungen
 - Werbung für die intermodalen Angebote
 - Abruf der Verfügbarkeit von Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder und von freien P&R-Plätzen über eine APP (Planung VBB)
 - WLAN in allen Zügen
- professionelle und aktive Werbung für die Nutzung der neuen Strecke (Eröffnungsveranstaltung, Postwurfaktionen, Schnuppertickets, weitere Veranstaltungen)

Güterverkehr

„Der Güterverkehr profitiert durch die verbesserte Stabilität des Schienennetzes von reaktivierten Bahnstrecken. Aber nicht nur das. Die Reaktivierung von Bahnstrecken kann auch dafür sorgen, dass Gewerbegebiete an das Schienennetz angeschlossen werden. So können Unternehmen ohne großen Aufwand auf die Schiene setzen – und mit einem Güterzug bis zu 140 Lkw ersetzen.“¹³

¹³ Allianz pro Schiene: Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Comeback der Schiene, www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/

1.7 Wirkungen von Streckenreaktivierungen

Aus der Fachliteratur sind folgende Wirkungen von Streckenreaktivierungen bekannt:

- a) Usedomer Bäderbahn: Steigerung der Fahrgastzahlen von etwa 700 Fahrgästen täglich (1992) auf 8.770 (2011).¹⁴
- b) Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen (Reaktivierung Dezember 1996): Die Prognose vor der Reaktivierung schätzte die Fahrgastzahl auf 2.500. Bei der Zählung 2002 wurden 6.380 Fahrgäste/Werktag gezählt, 2015 waren es über 8.200 Fahrgäste und in der Prognose 2025 wird eine Zunahme auf bis zu 14.000 Fahrgäste/Werktag erwartet.
- c) Böblingen – Renningen (S60, Reaktivierung 2010/2012): Anstieg der Fahrgastzahlen von 0 auf etwa 12.400/Werktag (2020).
- d) Regiobahn Kaarst – Mettmann (S28, Reaktivierung 1999): Die Fahrgastzahlen stiegen von 4.800 (1999) über 12.000 (2000) auf inzwischen über 23.000 pro Werktag 2019.¹⁵
- e) Bentheim – Bad Neuenhaus (Bentheimer Eisenbahn, Reaktivierung Juli 2019): Erwartete Fahrgäste 1.700 pro Werktag, Stand Dezember 2019: 2.500 Fahrgäste.¹⁶
- f) Heidekrautbahn RB27 Berlin-Karow – Schmachtenhagen/Groß Schönebeck (NEB, Übernahme 2005): 1.884 Fahrgäste 1998, Steigerung auf über 4.000 täglich (2018).
- g) Taunusbahn (Frankfurt-) Friedrichsdorf – Grävenwiesbach (HLB, Übernahme 1993, Erweiterung bis Brandoberndorf 1999): Prognose 1993: 4.000 Fahrgäste täglich, 1993 1.500 Fahrgäste, Steigerung auf 11.000 (2012).
- h) Euregio-Bahn Münster – Gronau – Enschede (NL), Betrieb durch DB Regio, Wiederinbetriebnahme Gronau – Eschede 2001: Anstieg der Fahrgastzahlen von 4.000 (2000) auf fast 8.000 (2013).¹⁷

Seehäsele		Schönbuchbahn		Ammertalbahn	
Aufgabenträger Landkreis		Aufgabenträger Zweckverband		Aufgabenträger Zweckverband	
Stilllegung 1982		Stilllegung September 1966		Teil-Stilllegung September 1966	
Reaktivierung 1996		Reaktivierung Dezember 1996		Reaktivierung August 1999	
Fahrgastzahlen je Schultag		Fahrgastzahlen je Schultag		Fahrgastzahlen je Schultag	
1998	2.600	Prognose (Planung)	2.500	Prognose (Planung)	5.000
2018	3.500	1997	5.100	2000	5.500
		2015	8.200	2017	8.900
		Nach Ausbau und Elektrifizierung seit diesem Jahr 15-Minuten-Takt		Ausbau und Elektrifizierung bis 2022 für 15-Minuten-Takt	

Abbildung 2: Beispiele für Reaktivierungen in Baden-Württemberg (Quelle: Hickmann, Folie 21)

Aber auch Verbesserungen an bestehenden Strecken belegen die Attraktivität der Bahn. So sind die Fahrgastzahlen auf der „Ostbahn“ Berlin – Strausberg – Werbig – Küstrin-Kietz nach Streckenausbaumaßnahmen von 3.000 auf über 16.000 gestiegen.

¹⁴ Allianz pro Schiene 2015

¹⁵ Allianz pro Schiene 2021

¹⁶ Ebda.

¹⁷ Allianz pro Schiene 2015

2. Erreichbarkeit der Orte an und entlang der Wriezener Bahn (Einzugsbereich)

Nachfolgend werden – beginnend östlich von Werneuchen am Anfang der zu reaktivierenden Strecke – die Orte an der Trasse und im erweiterten Einzugsbereich hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln im jetzigen Busnetz untersucht. Wenn aus Sicht der Projektbearbeiter Defizite erkennbar sind, werden – basierend auf der Prämisse „Der SPNV auf der reaktivierten Wriezener Bahn – das ÖV-Grundverkehrsmittel der Region“ – Lösungsvorschläge zur Sicherung oder Herstellung von Verkehrsarten übergreifenden Wegenketten zu regionalen und überregionalen Zielen unterbreitet (siehe Kapitel 6). Priorität haben dabei Verkehrsbeziehungen zur bzw. von der Metropole Berlin. Gleichwohl soll die reaktivierte Trasse auch das Rückgrat der inneren ÖV-Erschließung der Betrachtungsregion sein und einen signifikanten Beitrag zur Mobilitätssicherung in weiten Bereichen des ländlichen Raums der Landkreise Märkisch-Oderland und Barnim liefern.

Zur Erreichbarkeit gehört auch das Thema Radwege. Es gibt bereits ein abgestimmtes Radwegekonzept des Regionalparks Barnimer Feldmark, das auch die Gemeinden Beiersdorf-Freudenberg, Heckelberg-Brunow und Höhenland umfasst. Einer der Schwerpunkte dieses Konzeptes ist die Einrichtung straßenbegleitender Radwege mit Anbindung an die Haltepunkte der Wriezener Bahn. So ist eine Achse straßenbegleitend zur B158, B168 vorgesehen, die zur Anbindung von Heckelberg und Brunow nach Tiefensee, von Beiersdorf nach Werftpfuhl und von Freudenberg nach Werftpfuhl oder Tiefensee vorsieht. Aktuell laufen hier bereits die Planungen für den Bau entlang der B158 von Steinbeck nach Leuenberg. Zudem gibt es eine verkehrsberuhigte Nebenstraße von Wölsickendorf nach Leuenberg.

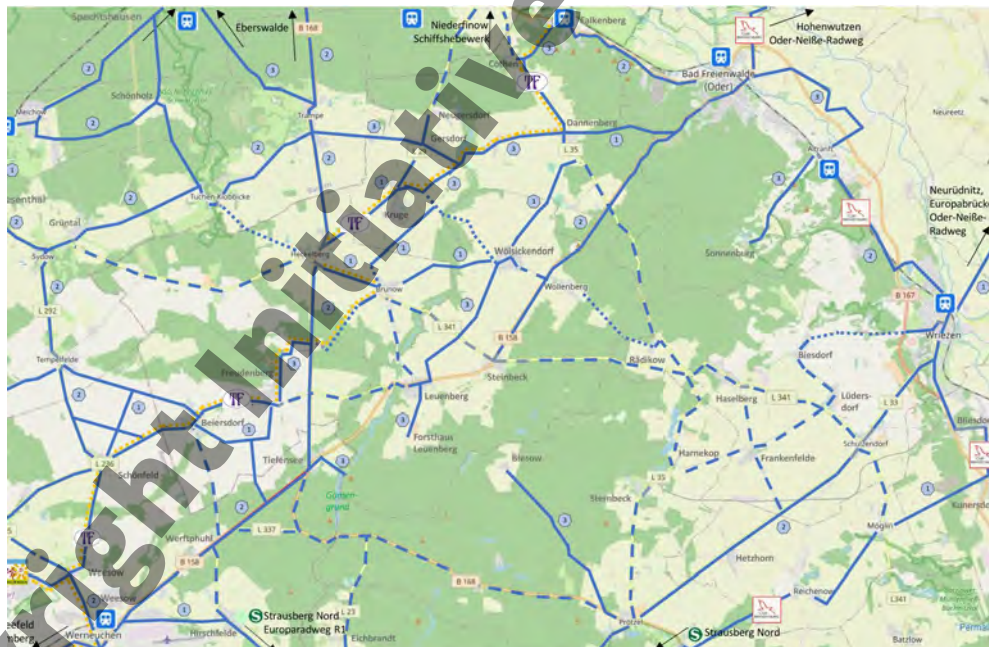


Abbildung 3: Karte der geplanten Radwege im Projektgebiet (Quelle: Radverkehrskonzept Barnimer Feldmark)

Bezugspunkt der Untersuchung sind die jeweiligen Bahnhöfe. Es gilt die Stationierung der Wriezener Bahn. Eine Zusammenfassung der Daten enthält Anlage 2, Tabelle „06.12.2021_Orte u. Erreichbarkeiten“

Werftpfuhl (Stat. 32,20)

- Reaktiverter Bahnhof am ursprünglichen Standort

Wertpfuhl als OT der Stadt Werneuchen hat ca. 300 Einwohnende (EW); das daraus resultierende Fahrgastpotenzial allein würde einen Personenverkehrshalt noch nicht rechtfertigen. Die Wohnstätten liegen im 1.000 m-Einzugsbereich um den reaktivierten Bahnhof.

Weitere Bedarfe ergeben sich aus der überregional bekannten Jugendbildungsstätte Kurt-Löwenstein e.V., deren Kursteilnehmer bei der An- und Abreise zum überwiegenden Teil Nutzende des ÖV sind. Für das Jahr 2022 ist die Jugendbildungsstätte mit ca. 20.000 Übernachtungen bis zum Jahresende ausgebucht. Vor der Pandemie (2019) wurden 25.051 Übernachtungen gezählt. Schwerpunkte der Bildungsarbeit sind Wochenseminare mit Schüler:innen und Auszubildenden aus Berlin und Brandenburg, internationale Begegnungen, Fortbildungen für Aktive der Jugendhilfe/Jugendverbandsarbeit und diverse Großveranstaltungen. Bei Vorhandensein eines entsprechenden SPNV-Angebotes wäre zum Beispiel eine Direktanreise aus Berlin möglich. Die Jugendbildungsstätte ist fußläufig mit einem Weg von 350 m ab der Bahnstation erreichbar.



Abbildung 4: Haltestellen-Einzugsbereiche Wertpfuhl (Google Maps, Bearbeitung Wagner)

Nicht mehr im fußläufigen Einzugsbereich liegt der OT Hirschfelde der Stadt Werneuchen mit ca. 350 EW. Mit dem ÖPNV wäre die Bahnstation von der Ortsmitte (Hst. „Hirschfelde, Dorf“) mit dem BUS 906 nach einer vierminütigen Fahrt über die L230 erreichbar. Die Entfernung beträgt 2,7 km.

Auch die Ortsteile Beiersdorf und Freudenberg der Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg und Heckelberg und Brunow der Gemeinde Heckelberg-Brunow liegen in solchen Entfernungen zur Station, dass eine Nutzung der Bahn nur im kombinierten Verkehr (Bus als Zubringer, P+R oder B+R) möglich wird. Mit dem ÖV sind diese Ortsteile durch dem BUS 882 erreichbar; Heckelberg zusätzlich noch mit dem BUS 923.

Tiefensee (Stat. 35,53) - Tiefensee neu (Stat. 36,30)

Tiefensee als OT der Stadt Werneuchen hat aktuell ca. 430 EW. Vom Schwerpunkt der Bebauung relativ weit entfernt, ist die Station Tiefensee am südwestlichen Ortseingang platziert. Nur die wenigen Häuser der Bahnhofssiedlung befinden sich in der unmittelbaren Umgebung; die eigentliche Bebauung wird erst nach einem Fußweg von ca. 600 m entlang der vielbefahrenen Bundesstraße B158 erreicht. Von der Station bis zum nordöstlichen Ortsende beträgt die Luftlinienentfernung ca. 1,5 km; bis zum nördlichen Ortsende an der B168 sind es ca. 1,2 km.



Abbildung 5: Einzugsbereich Haltepunkt Tiefensee neu (Google Maps Bearbeitung Wagner)

Der Neubau eines ortsnahen Haltepunktes bei Stat. 36,3 würde einen attraktiven Zugang zur reaktivierten Wriezener Bahn ergeben. Der übergroße Anteil der Bewohnenden könnte damit die Bahn innerhalb von max. 5-6 Min. zu Fuß erreichen (siehe 500 m-Einzugsradius in obenstehender Abbildung).

Der jetzige Bahnhof Tiefensee wird für den Personenverkehr nicht reaktiviert.

Leuenberg (Stat. 29,99)

Die Trasse der Wriezener Bahn tangiert den OT Leuenberg (ca. 430 EW) der Gemeinde Höhenland im Süden (Entfernung von der Schwerachse der Bebauung entlang der Bundesstraße B158 ca. 1.500 m). Zur reaktivierten Bahnstation Leuenberg müsste die Mehrzahl der ca. 360 Einwohnenden einen längeren Weg entlang der Bahnhofstraße zurücklegen.

Im Augenblick wird der Ort ÖV-seitig durch die Linien BUS 882 (mo – fr) und BUS 887 (tgl.) bedient (Hst. „Leuenberg, Dorf“). Im Schulverkehr fahren beide Linien bis zur ehemaligen Bahnstation (Hst. „Leuenberg, Bahnhof“).

Auf seinem Linienweg von Leuenberg bis Bad Freienwalde erschließt der BUS 887 mit Steinbeck (250 EW) und Wölsickendorf-Wollenberg (insg. knapp 350 EW) weitere Ortsteile der Gemeinde Höhenland.



Abbildung 6: Haltestellen in Leuenberg (Google Maps Bearbeitung Wagner)

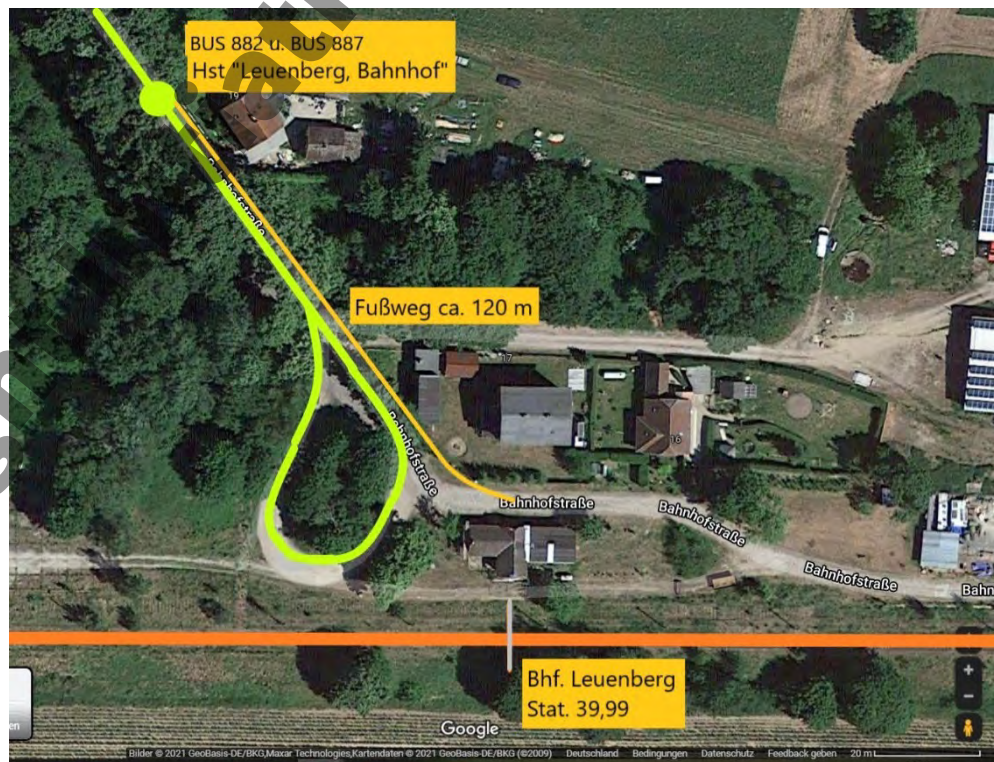


Abbildung 7: Bahnhof Leuenberg (Google Maps Bearbeitung Wagner)

Sternebeck (Stat. 47,79)

Bei der Reaktivierung der Wriezener Bahn bekommt der Bahnhof Sternebeck für zahlreiche Orte des Amtes Barnim-Oderbruch (ca. 6.700 EW) als Zugang zum wiederbelebten SPNV eine hohe Bedeutung.

In Sternebeck – einem OT der Gemeinde Prötzel, der mit der reaktivierten Wriezener Bahn wieder einen direkten Bahnanschluss erhalten würde – wohnen zwar relativ wenige EW (ca. 190); die übrigen OT der Gemeinde (Harnekop, Prädikow und Prötzel selbst) sind aber ÖV-seitig über den BUS 885 (Bad Freienwalde-) Wriezen – Schulzendorf (MOL) – Prötzel gut miteinander verknüpft. Auch die Dörfer Haselberg (280 EW) und Frankenfelde (170 EW) – die beides OT der Stadt Wriezen sind – erhalten über die Linie 885 am Bahnhof Sternebeck einen guten Zugang zum SPNV auf der reaktivierten Wriezener Bahn.

Zur Veranschaulichung nachfolgend ausgewählte Busfahrzeiten zum Bahnhof Sternebeck (Linie 885, derzeitige Hst. „Sternebeck, Bahnübergang“):

- Harnekop (Hst. Harnekop, Dorf“): 3 min
- Prädikow (Hst. „Prötzel, Prädikow“): 12 min
- Prötzel (Hst. „Prötzel, Schule“): 8 min
- Haselberg: 8 min
- Frankenfelde (Hst. „Frankenfelde, Dorf“): 12 min

Bei der vorhandenen Lage der Haltestelle „Sternebeck, Bahnübergang“ sind kurze Umsteige- wege Bahn <> Bus von < 150 m realisierbar; eine direkte Vorfahrt der Busse an den neuen Bahnsteigzugang scheint damit nicht zwingend erforderlich.



Abbildung 8: Umgebung Bahnhof Sternebeck (Google Maps Bearbeitung Wagner)

Auch wenn in Sternebeck der Bahnhof nicht unmittelbar an der Bebauung liegt, so ergibt sich durch die kurze Entfernung eine exzellente fußläufige Erreichbarkeit des SPNV: Ein Groß- teil der Wohnhäuser liegt innerhalb eines 500 m-Einzugsbereiches der Station!

Schulzendorf (Stat. 53,01)

Der zur Stadt Wriezen gehörende Stadtteil Schulzendorf weist derzeit rund 370 EW auf. Er wird durch die Linie 885 (Bad Freienwalde – Wriezen – Schulzendorf (MOL) – Prötzel) erschlossen. Diese Linie kann bei der reaktivierten Wriezener Bahn Zubringerfunktion für die Orte Prötzel, Herzhorn, Frankenfelde, Harnekop sowohl nach Schulzendorf wie nach Sternebeck übernehmen.

Der Bahnhof Schulzendorf befindet sich unmittelbar westlich der Kreuzung der Bahntrasse mit der L33 (Stadtgrenze Berlin – Strausberg – Wriezen und weiter). Hier verkehren der PlusBus 889 Strausberg – Wriezen – Bad Freienwalde und der BUS 885.

Der PlusBus 889 bedient im Taktverkehr die Orte entlang der L33 und verknüpft sie an den Linienendpunkten mit dem SPNV: Im Südosten, am S-Bahn-Endpunkt „S Strausberg Nord“, mit der Linie S5 und im Nordwesten, am Bhf. Wriezen, mit der Regionalbahn RB60.

Der BUS 885 bietet den ÖPNV-Anschluss für eine Vielzahl von Orten des Amtes Barnim-Oderbruch. Darüber hinaus kann er künftig eine wichtige Rolle als Zubringer zum SPNV auf der reaktivierten Wriezener Bahn spielen. So können die Ortsteile der Gemeinde Reichenow-Möglin (Reichenow, knapp 280 EW, Möglin, ca. 160 EW und Herzhorn, ca. 130 EW) sowie die Stadtteile im Osten und Südosten von Wriezen (Biesdorf, 385 EW, Frankenfelde, knapp 270 EW, Haselberg, 770 EW, Lüdersdorf, 270 EW und Schulzendorf) direkt mit dem Bahnverkehr am reaktivierten Bhf. Schulzendorf verknüpft werden. Ein Zugang zum SPNV durch die Linie 885 ist dabei in erster Linie für die Verbindung nach Berlin für die Nutzenden interessant. Die Verbindung von Schulzendorf nach Wriezen ist durch den Bus gut abgedeckt und ein Umstieg würde hier in Richtung Wriezen wenig Sinn machen.

In Schulzendorf und Herzhorn kann darüber hinaus auch die PlusBus-Linie 889 Fahrten im Taktverkehr als Zubringer zum Bhf. Schulzendorf bieten.

Ausgewählte Busfahrzeiten bis Bhf. Schulzendorf:

- Herzhorn (Hst. „Herzhorn, Abzweig“): 3 min
- Schulzendorf (Hst. „Schulzendorf, Dorf“): 4 min
- Biesdorf (Hst. „Biesdorf“): 11 min
- Lüdersdorf (Hst. „Lüdersdorf“): 17 min

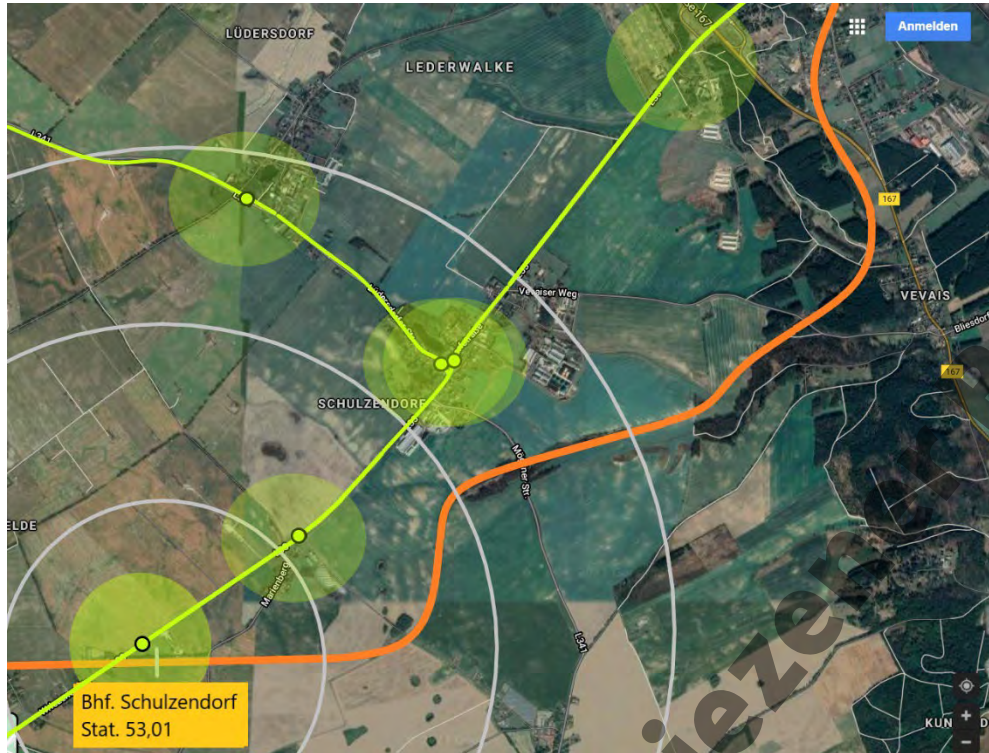


Abbildung 9: Einzugsbereich Bahnhof Schulzendorf (Google Maps, Bearbeitung Wagner)

Wriezen (Stat. 61,22)

Im Bahnhof Wriezen erfolgt der Anschluss der reaktivierten Wriezener Bahn an die Trasse Eberswalde – Wriezen – Werbig – Frankfurt (Oder). Es besteht dann ein direkter Übergang zwischen der Regionalbahn RB25 (neu) Berlin Ostkreuz – Werneuchen – Sternebeck – Wriezen und dem bestehenden Bahnverkehr der Regionalbahn RB60 Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder).

Für die reaktivierte Wriezener Bahn wird der Bhf. Wriezen aus Sicht der Projektbearbeiter zu einer wichtigen Bahn <> Bus- Schnittstelle für eine Vielzahl von Orten, die sich im Oderbruch östlich der Bahnstrecke Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder) befinden.

Hier kann mit den Linien

- BUS 875 Bad Freienwalde – Zäckericker Loose – Altreetz – Wriezen
- BUS 876 Wriezen/Altreetz – Thüringswerder – Güstebieser Loose – Neulewin – Neubarnim
- BUS 880 Wriezen – Metzdorf – Neutrebbin/Neuhardenberg
- BUS 884 Wriezen-. Neulewin – Neutrebbin – Neuhardenberg

das Fahrgastpotenzial von Orten mit insgesamt mehr als 5.000 EW im Zu- und Abbringerverkehr zu/von der reaktivierten Wriezener Bahn abgeschöpft werden.

Im Übergangsverkehr von/zur reaktivieren Wriezener Bahn kann die bestehende Bushaltestelle „Wriezen, Bahnhof“ genutzt werden.

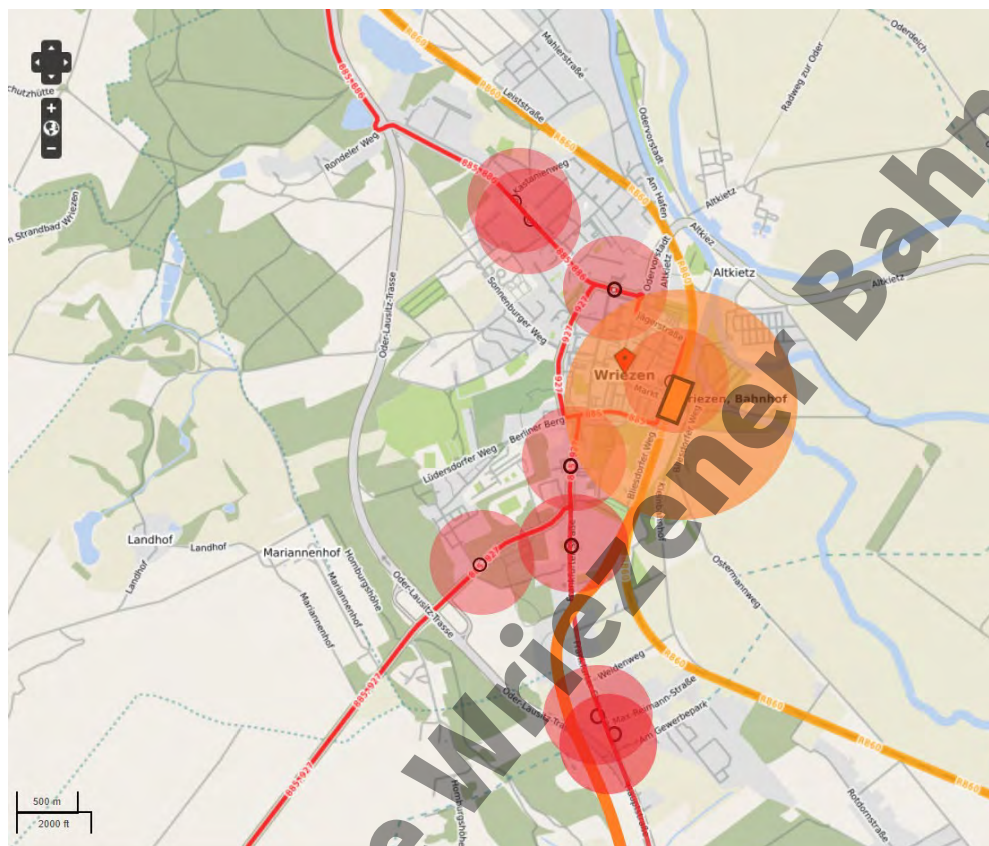


Abbildung 10: Stadtplan Wriezen mit Einzugsbereichen des Bahnhofs und der Bushaltestellen (openstreetmap Bearbeitung Wagner)

3. Darstellung der vorhandenen Infrastruktur

Der Stationierungs-Nullpunkt Stat. 0,00 der Strecke (Strecken-Nr. 6528) befindet sich in Berlin Wriezener Bahnhof (mittlerweile teilweise aufgegangen in den Anlagen des derzeitigen Bahnhofs Berlin Ostbahnhof); der Stationierungs-Endpunkt ist Stat. 61,22 im Bahnhof Wriezen.

Bis zum Bahnhof Werneuchen (Stat. 28,04) wird die Strecke täglich im SPNV bedient; zusätzlich verkehren Güterzüge bis zum Bahnhof Tiefensee (Stat. 35,53).

Im Projekt, das die Möglichkeiten der Reaktivierung der Wriezener Bahn beleuchtet, wird folgerichtig der ohne SPNV-Bedienung stehende Abschnitt Werneuchen – Wriezen betrachtet.

3.1 Allgemeines

Über die vorhandene Infrastruktur der Strecke werden auf der Internetseite des MEV Sternebeck e.V. folgende Informationen gegeben:

„Streckengleis: Auf der freien Strecke (24,602 km) reicht das Streckengleis von km 35,931 bis km 60,533. Im Streckengleis befinden sich:

6800 m Dammlage mit einer Höhe bis 19 m,

5380 m Einschnitte mit einer Höhe bis 11 m und

2000 m Hanganschnitte mit einer Höhe bis 10 m sowie

10 Weichen von unterschiedlicher Bauart und Zustand.

Bahnübergänge: Insgesamt sind 18 Bahnübergänge vorhanden, davon 1998 drei mit noch funktionieren Halbschranken und 15 ohne technische Sicherung nur mit Andreaskreuzen (Zeichen 201 StVO).

Brücken: Es sind 3 Brücken im Ortsbereich Vevais vorhanden.

Durchlässe: gibt es 29; davon 19 Rohr-, 6 Gewölbe- und 4 Plattendurchlässe.

Die Strecke der Wriezener Bahn ist eingleisig, nicht elektrifiziert und soll mit einer Geschwindigkeit von $v = 80 \text{ km/h}$ befahren werden. Die Infrastruktur verläuft weitgehend im dünnbesiedelten Gebiet, auf weiten Strecken durch ein zusammenhängendes Waldgebiet.“¹⁸

Die Strecke war als eingleisige Nebenbahn errichtet worden; im betrachteten Streckenabschnitt existierten folgende Zwischenstationen:

- Bhf. Werftpfuhl, Stat. 32,20
- Bhf. Tiefensee, Stat. 35,53
- Bhf. Leuenberg, Stat. 39,99
- Bhf. Sternebeck, Stat. 47,79
- Bhf. Schulzendorf (b. Bad Freienwalde), Stat. 53,01

Die Bahnhöfe verfügten i.d.R. über mindestens ein Ausweichgleis; teilweise auch über ein weiteres Umfahrgleis und Anschlüsse zu Ladestraßen und Kopf- und Seitenrampen. Für

¹⁸ <http://www.mev-sternebeck.de/strecke.htm> [zuletzt abgerufen am 07.06.2022]

den Güterverkehr waren Kopf- und Seitenrampen vorhanden; in Tiefensee, Leuenberg und Sternebeck zusätzlich Holzumschlagplätze. Gemäß den Forderungen des Kriegsministeriums beim Bau der Strecke erhielten Werneuchen und Tiefensee 500 m lange Kreuzungsgleise, die die Begegnung von Militärzügen gestatteten. Alle übrigen Stationen erhielten anfangs 270 m lange Gleise.

Bis 1971 entfielen im untersuchten Streckenabschnitt Werftpfehl, Tiefensee, Sternebeck und zuletzt Schulzendorf als Tarifbahnhöfe des Wagenladungsverkehrs. In den Bahnhöfen Werftpfehl und Leuenberg ist jeweils nur noch das durchgehende Streckengleis vorhanden; die übrigen Gleisanlagen sind zurückgebaut oder überbaut.

Der Bahnhof Tiefensee wird derzeit durch den Eigentümer, der KGT Gleis- und Tiefbau GmbH, nach dessen verändertem Anforderungsprofil (u.a. Abstellanlagen für Bauzüge) umfassend umgestaltet.

Lt. Internetdarstellung (https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Berlin-Wriezen) war bei Stat. 59,9 ursprünglich noch die Anschlussstelle (Anst) Krautwurst angebunden, die im vorliegenden Streckenband bereits nicht mehr enthalten war. Die dort angeschlossene Zementwarenfabrik (ehem. von Ing. Bruno Krautwurst), die sich am südlichen Ende der Frankfurter Straße in Wriezen befand, wurde in den 1960er Jahren geschlossen.

Im untersuchten Streckenabschnitt beträgt die Ausbaugeschwindigkeit im Allgemeinen 60 km/h; die Überhöhungen in den Gleisbögen wurden ebenfalls für diese Geschwindigkeit ausgelegt.

Die Strecke ist trotz des für Flachlandverhältnisse abschnittsweise recht bewegten Geländes weitestgehend ohne starke Neigungen und über weite Bereiche kurvenarm trassiert. Bemerkenswerte Ausnahmen stellen die Querung des Gamengrundes – der Verbindung zwischen Mittelsee und Langem See – ca. 1,5 km vor dem Bahnhof Leuenberg, der mit einem gegenläufigen Gleisbogen von knapp 400 m Radius auf einem hohen Damm von ungefähr 200 m Länge gequert wird, und besonders der Abstieg von der Hochfläche des Barnim zum Oderbruch dar. Bei letzterem verläuft die Trasse vom Bahnhof Sternebeck bis nach Wriezen bei einem Höhenunterschied von ≈ 100 m mit fast durchgängigem Gefälle von max. 11,2 %. Gerade hier erforderte die Streckenführung im hügligen, teilweise offenen und teilweise bewaldeten Gelände der Endmoränenlandschaft eine Vielzahl von engen Kurven bis zu einem Minimalradius von 350 m.

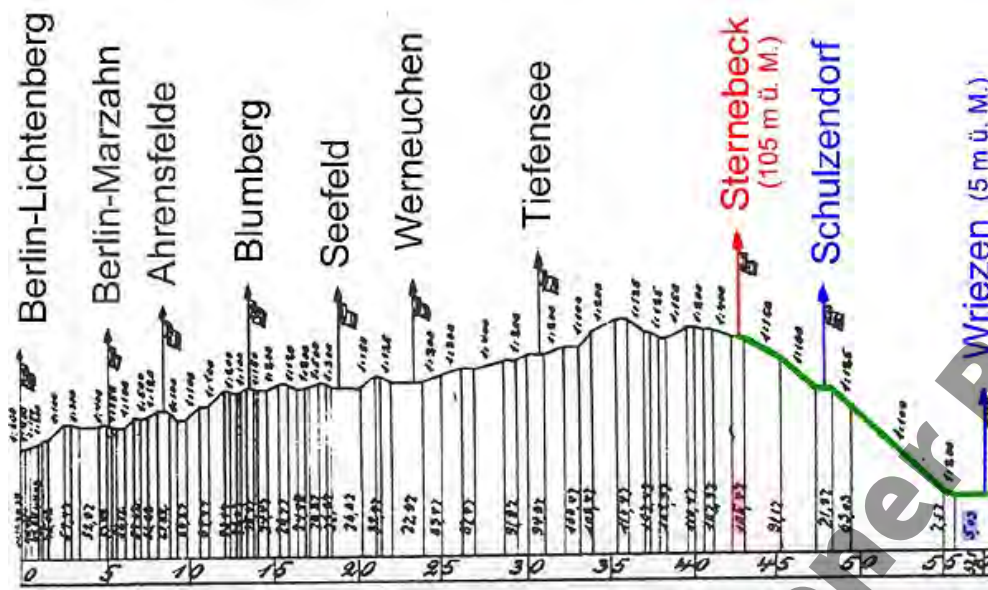


Abbildung 11: Profil der Strecke von Berlin bis Wriezen (Quelle: MEV Sternebeck e.V.)

3.2 Eigentumsverhältnisse

Im Westen muss der betriebliche Anschluss der zu reaktivierenden Strecke im Bahnhof Werneuchen erfolgen; im Nordosten im Südkopf des Bahnhofes Wriezen. Dort befand sich das ehemalige Einfahrtssignal bei Stat. 60,338.

Infrastrukturseitig besteht am Streckenanfang bei Stat. 28,955 die Grenze zwischen dem Infrastrukturunternehmen DB Netz AG (Strecke 6528 Ahrensfelde – Werneuchen) und der Infrastruktur Dritter (hier KGT Gleis- und Tiefbau GmbH). Am Streckenende besteht derzeit keine gleisseitige Anbindung an die Infrastruktur von DB Netz. Die zu betrachtende Strecke hat somit einschl. einer neu zu schaffenden Anbindung bei ca. Stat. 60,6 an die Strecke Eberswalde – Wriezen – Werbig – Frankfurt (Oder) – bis Werbig die Strecken-Nr. 6758 und dann weiter die Strecken-Nr. 6156 – eine Länge von 31,6 km.

Die 31,6 km lange Strecke weist aktuell folgenden Status in drei Abschnitten auf:

- Stat. 28,995 – Stat. 36,1 (= 7,1 km): Im Eigentum der KGT Gleis- und Tiefbau GmbH, die hier gleichzeitig als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) fungiert. Strecke in Betrieb für Güter- und Bauzugverkehr,
- Stat. 36,1 – Stat. 46,9 (= 10,8 km): Im Eigentum der Mittenwalder Eisenbahnimmobiliengesellschaft mbH Co. KG, vertreten durch die Pötsch Verwaltungs GmbH. Der Streckenabschnitt ist ohne den Status „Eisenbahninfrastruktur“. Nutzung durch „Draisinenbahn Tiefensee“,
- Stat. 46,9 – Stat. 60,6 (= 13,7 km): Im Eigentum der Wriezener Bahn GmbH & Co. KG. Als EIU ist die Tourismus und Warnetalbahn GmbH benannt, der aber für diesen Streckenabschnitt (noch) nicht die Konzession erteilt wurde. Nutzung durch Museumseisenbahn Sternebeck e.V. im Bauzugverkehr und gelegentlichen Museumseisenbahn-Verkehr.

Seit dem Bau der Ortsumgehung Wriezen (B167) ist die Strecke bei Stat. 59,36 auf einer Länge von ca. 100 m unterbrochen und das Gleis rückgebaut. Der folgende Streckenabschnitt bis Wriezen kann somit nicht genutzt werden.

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass in dem durch die Museumseisenbahn nicht befahrbaren Streckenabschnitt (B167-Querung – Bhf. Wriezen) Grundstücksanrainer mehrfach Weidezäune über die Strecke geführt haben und sich damit das Streckenareal quasi illegal einverleibt haben.

3.3 Vorhandener Zustand Unter- und Oberbau

Bei Inaugenscheinnahme anlässlich mehrerer Begehungen im Zeitraum August 2021 bis Januar 2022 sind grundlegende Mängel des Unterbaus nicht zu erkennen gewesen. Dem Vernehmen nach ist allerdings der Dammabschnitt an der Querung des Gamengrundes (Stat. ca. 38,4 – 38,6) aufgrund von Setzungen nicht unproblematisch.

Auf der gesamten Strecke ist vor allem in den durch Wälder verlaufenden Abschnitten ein starker Wildwuchs vorhanden, der sich teilweise bis in den Gleisbereich erstreckt. Das Regel-Unterbauprofil mit Bahngräben oder einer markanten Dammkrone einschließlich der Randwege ist vielfach nicht mehr erkennbar. Somit kann auch angenommen werden, dass die Vorflut generell nicht mehr oder nur stark eingeschränkt funktionsfähig ist; die erforderliche Entwässerung des Bahnkörpers dürfte damit nur äußerst eingeschränkt wirksam sein.

Als Bettung wurde Gleisschotter verwendet, der allerdings in weiten Bereichen seit der Betriebseinstellung des allgemeinen Verkehrs mit der sich mehr oder weniger stark ausbreitenden Vegetation durchsetzt ist.

Auf der Strecke sind in der Regel Betonschwellen vorhanden, die anlässlich der Oberbausanierung 1967/68 neu verlegt worden sind. Deren Zustand kann als gut eingeschätzt werden; allerdings genügte die damalige Ausführung mit Holzdübeln bis zur Einstellung des Betriebes zwar den Anforderungen – „state of art“ sind aber mittlerweile Betonschwellen mit Kunststoffdübeln. In einem geschätzten Anteil von höchstens 1 bis 2 % sind auf der freien Strecke Holzschwellen eingebaut. Diese wurden offensichtlich auf kurzen Abschnitten (max. 10 m Länge) anlässlich von Reparaturmaßnahmen eingebaut. Diese Holzschwellen sind stark abgängig. Die Holzschwellen in den Bahnhofsgleisen der Station Sternebeck sind größtenteils am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt.

Die Weichen in den Bahnhofsbereichen wurden grundsätzlich auf Holzschwellensätzen verlegt, die weitestgehend im guten Zustand sind. Das Gleismaterial auf der freien Strecke und in den Bahnhöfen genügte offensichtlich bis zur Betriebseinstellung den Anforderungen; gravierende Oberbaumängel konnten nicht bemerkt werden.

3.4 Stationen

Die Reiseverkehrsanlagen entsprechen baulich dem Zustand der Betriebseinstellung. Die Bahnsteige sind in der Regel unbefestigt mit Naturstein- bzw. Betonbahnsteigkanten. Auch hier hat sich die Vegetation teilweise stark ausgebreitet. Güterverkehrsanlagen wurden schon lange nicht mehr genutzt und befinden sich in einem dementsprechenden Zustand.

Die Stationen Sternebeck und Schulzendorf werden durch den Museumseisenbahn Sternebeck e.V. genutzt; für deren Erhalt engagieren sich der Infrastruktureigentümer, Vereinsmitglieder und Unterstützende mit großem Engagement. Das Gesamtensemble Bhf. Sternebeck ist als Museumsbahnhof mit vielen bahntypischen und heimatkundlichen Exponaten touristisch erlebbar.

Folgende Spezifika sind noch zu benennen:

3.4.1 Bahnhof Werneuchen (Stat. 28,04)

Der Bahnhof Werneuchen und die weiterführende Strecke bis Stat. 28,995 gehört zum Streckennetz der DB Netz AG.

Mit der Reduzierung des Personenverkehrs auf den Abschnitt Berlin Ostkreuz – Werneuchen wurde der ursprüngliche Gleisplan des Bahnhofes umgestaltet und die Sicherungstechnik den neuen Anforderungen angepasst. Das durchgehende Streckengleis wurde unterbrochen.

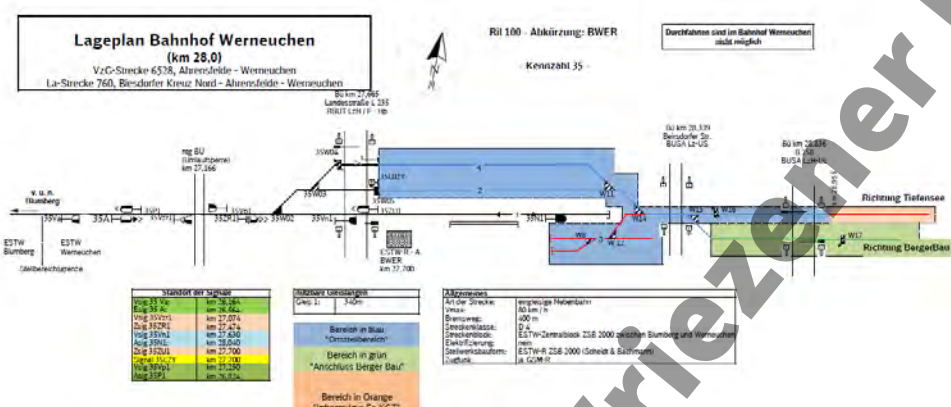


Abbildung 12: Lageplan Werneuchen mit Eigentumsgrenzen

Im Personenverkehr enden bzw. beginnen die Züge der Regionalbahn-Linie RB 25 Berlin Ostkreuz – Werneuchen am nunmehrigen Stumpfgleis (neu Gleis 1). Ein Großteil des früheren Gleises 3 wurde mit dem neuen Seitenbahnsteig überbaut.

Im Zuge des Umbaus des Bahnhofes Werneuchen wurde der Gleisplan so geändert, dass eine Weiterfahrt auf die anschließende Strecke Richtung Tiefensee nur noch über die Gleise 3 und 4 erfolgen kann. Sicherungstechnisch ist eine Zugdurchfahrt ohne Halt nicht möglich. Über diese Gleise fahren täglich ca. zwei Züge zum Gleisanschluss der Firma Berger Bau GmbH und Bauzüge auf die weiterführende Strecke nach Tiefensee, die inzwischen dem Gleisbauunternehmen KGT gehört.

3.4.2 Bahnhof Werftpfuhl (Stat. 32,24)

Im einstigen Bahnhof Werftpfuhl existiert nur noch das durchgehende Streckengleis; die Station wurde zuletzt nur noch als Haltepunkt genutzt. Das vor dem Bahnsteig – in Stationierungsrichtung rechtsseitig des Streckengleises – ursprünglich vorhandene Überhol- und Laugleis ist abgebaut. Das ehemalige Empfangsgebäude befindet sich in Privatbesitz.

3.4.3 Bahnhof Tiefensee (Stat. 35,53)

Der Bahnhof Tiefensee befindet sich im Eigentum der KGT. Derzeit wird durch diese der Bahnhof Tiefensee vollständig umgestaltet. Damit gehen umfangreiche Arbeiten am Unter- und Oberbau einher. Bei einer Reaktivierung der Wriezener Bahn sind die neuen Anlagen uneingeschränkt nutzbar.

Das EG und alle weiteren Hochbauten sind Eigentum der KGT und werden bereits u.a. zu Wohnzwecke genutzt; ihre Sanierung und der Erhalt ist im Zuge der Ertüchtigung der Station zum Wartungs- und Schulungsstützpunkt langfristig gesichert.

3.4.4 Bahnhof Leuenberg (Stat. 39,87)

Diese Station liegt in dem Streckenabschnitt, der sich im Eigentum Mittenwalder Eisenbahnmobiliengesellschaft mbH & Co. KG befindet; der Bahnhof selbst (EG und Nebengebäude) und umgebenden Grundstücke sind im Privatbesitz eines Anwohners.

Im Gegensatz zu allen anderen Stationen entlang der betrachteten Strecke kann hier der derzeitige Zustand aus Sicht der Projektbearbeiter nur als desolat bezeichnet werden, was seine Ursache v.a. in den o.g. Eigentumsverhältnissen von Strecke und Bahnhofsanlage haben dürfte. Die Gleisanlagen in dieser Station sind – ebenso wie die davor und dahinter liegenden Streckenabschnitte – zum Teil stark zugewachsen. Das Überhol- und Lagegleis wurde zurückgebaut. Nebenanlagen, wie Lade- und Abstellflächen, und die Bahnhofshochbauten sind in einem ruinösen Zustand.

3.4.5 Bahnhöfe Sternebeck und Schulzendorf

Von km 46,9 bis km 60,6 ist die Strecke im Eigentum der Wriezener Bahn GmbH & Co. Betriebs KG. Auf diesem Abschnitt betreibt der Museumseisenbahnverein Sternebeck e.V. einen Museumsverkehr und hat dort zahlreiche Fahrzeuge abgestellt.

Die Gleisanlagen der Bahnhöfe Sternebeck und Schulzendorf sind für diesen Verwendungszweck bis auf weiteres prinzipiell nutzbar. Bei einer Reaktivierung der Wriezener Bahn sind aber auch hier umfangreiche Maßnahmen entsprechend den neuen Anforderungen aus dem vorgesehenen Personen- und Güterverkehr notwendig.

3.4.6 Nutzung der Bahnhofsgebäude

Bezüglich der künftigen Nutzung der noch vorhandenen Bahnhofsgebäude kann hier noch keine Aussage getroffen werden. Hier sind einerseits die Besitzverhältnisse zu klären, zum anderen sind mögliche Nutzungen im Zuge des Mobilitätskonzeptes (siehe Kapitel 10) zu betrachten.

3.5 Kunstbauten

Im Bereich des Abstieges in das Oderbruch befinden sich im Ortsbereich von Vevais (OT von Bliesdorf) die einzigen drei größeren Kunstbauten der Strecke:

- Gewässerquerung Schulzendorfer Graben, EÜ bei Stat. 57,225
Foto: 5611_Bachdurchlass_b.PNG
- Wegunterführung Vevaiser Weg, EÜ bei Stat. 58,432
Foto: 5576_Wegunterführung_a.PNG
- Gewässerquerung Bliesdorfer Fließ II, EÜ bei Stat. 58,510
Foto: 5575_Bachdurchlass_b.PNG

Der Zustand des Ziegelmauerwerkes am EÜ Vevaiser Weg weist größere Schadstellen auf, so dass sich im Ergebnis einer detaillierten Brückenprüfung herausstellen dürfte, dass bei der Reaktivierung der Strecke ein Neubau an dieser Stelle unumgänglich sein dürfte.

Weiterhin existieren lt. Vereinsdarstellung (s.o.) insgesamt 29 Durchlässe; davon 19 Rohr-, 6 Gewölbe- und 4 Plattendurchlässe. Im (unvollständigen) Streckenband konnten die Projektbearbeiter insgesamt 11 stationsmäßig verorten; das Auffinden dieser und der noch fehlenden Durchlässe gelang bei den im Rahmen der Bearbeitung durchgeführter Streckenbegehungen aufgrund des oft vorhanden starken Bewuchses und des nur noch rudimentär

erkennbaren Regelquerschnittes (z.B. sind Bahngräben i.d.R. nicht mehr vorhanden) nur in Ausnahmefällen.

Seit dem Bau der Ortsumgehung Wriezen (B167 Wusterhausen/Dosse – Lebus) ist die Strecke bei Stat. 59,341 auf einer Länge von ca. 100 m unterbrochen; die Gleise sind abgebaut und der Straßendamm über den Bahnkörper geschüttet. Die Straßenoberkante befindet sich an der Querungsstelle ca. 4 m über der Gleisgradienten.



Abbildung 13: Derzeitiger Streckenzustand aus Richtung Schulzendorf (Foto: Ranft)

3.6 Bahnübergänge

Die Bahntrasse wird an zahlreichen Stellen von Verkehrswegen unterschiedlicher Bedeutung niveaugleich gequert. Anhand des Streckenplanes konnten 21 Straßen- und Wegübergänge verortet werden; weitere wurden in den Abschnitten der fehlenden Streckenpläne bei den Begehungen „entdeckt“. Die Gutachter haben den Versuch unternommen, diese lagemäßig anhand der eventuell noch vorhandenen Strecken-Kilometrierung zu bestimmen. Alle Straßen- und Wegquerungen wurden fotografisch dokumentiert.

Siehe Anhang 4

Seitens der Bearbeiter wurden die Bahnübergänge nach einer eigenen Logik kategorisiert, um daraus in der weiteren Bearbeitung Handlungsbedarfe sowohl in baulicher als auch verkehrsorganisatorischer Hinsicht standortscharf ableiten zu können (siehe Anhang 3).

Die gewählten Kategorien sind:

- I plus: Querungen von Bundesstraßen,
- I: Querungen von Landesstraßen bzw. Ortsverbindungsstraßen (auf denen i.d.R. derzeit auch Linienbusverkehr stattfindet),
- II: übrige Straßen mit nennenswertem Kfz-Verkehr (zum Beispiel Anbindung von Ortsteilen; Zufahrten zu Gewerbestandorten)

- III: Waldwege, landwirtschaftliche Wege mit gelegentlichem motorisiertem Verkehr,
- IV: nur Fuß- und Radwegquerungen.

Von den 21 erfassten Querungen gehören

- eine zur Kategorie I plus: B168 am Kreisverkehr Tiefensee (Stat. 36,198)
- sechs zur Kategorie I:
 - In Werpfuhl/Tiefensee: L230 „Hirschfelder Straße“ (Stat. 32,334) und L337 (Stat. 33,195),
 - In Sternebeck: L23 „Hauptstraße“ (Stat. 47,996)
 - Vor Bhf. Schulzendorf: „Pflasterstraße / Wriezener Straße“ (Stat. 52,079) und „Wriezener Straße“ (Stat. 52,737)
 - In Wriezen: „Frankfurter Straße“ (Stat. 59,958)
- sieben zur Kategorie II und
- sieben zur Kategorie III.

Die zahlreichen vorhandenen Bahnübergänge weisen unterschiedliche Bauweisen und Erhaltungszustände auf. In der Regel genügen aber alle aktuell durch den Straßenverkehr regelmäßig befahrenen Übergänge baulich und verkehrlich den Anforderungen. Wenig oder nur sporadisch befahrene Übergänge sind demgegenüber in einem teilweise deutlich schlechteren baulichen Zustand.

4. Erforderliche Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme

4.1 Gleise

Nach Einschätzung der Projektbearbeiter ist bei einer Streckenreaktivierung eine grundsätzliche Neugestaltung der Gleisanlagen (Spurplan entsprechend den neuen Anforderungen des SPNV und des Güterverkehrs, ggf. abschnittsweise Sanierung des Unterbaus nach Befund, Re-Profilierung des Bahnkörpers, neuer Oberbau) und der Bahnanlagen für den Personen- und Güterverkehr vorzunehmen.

Die vorgesehene Gestaltung der Stationen ist in Kapitel 5 beschrieben.

Zur Sicherung der Stabilität des Fahrplangefüges wird der Neubau einer Begegnungs- /Kreuzungsstelle auf der freien Strecke zwischen den Stat. 35,71 und Stat. 36,15 vorgeschlagen. Das zweite Gleis sollte in Stationierungsrichtung rechtseitig des Streckengleises angeordnet werden.

Die derzeit von der KGT neu gestalteten Bahnanlagen des ehemaligen Bahnhofes Tiefensee können bei einer Streckenreaktivierung unverändert genutzt werden – auf dem in Eigentum der KGT befindlichen Infrastrukturabschnitt wird somit ein Neubau der Gleisanlagen nur auf einer Gesamtlänge von ca. 3 km vor und hinter dem neuen Bahnhof Tiefensee erforderlich.

Eine – auch nur teilweise – Weiterverwendung vorhandener Gleisbaumaterialien erscheint aus wirtschaftlichen und technischen Gründen für eine zukunftssichere Lösung aus Bearbeitersicht nicht angeraten. Allerdings könnte eine Wiederverwendung des Schotters nach einer umfassenden Bettungsreinigung und -sanierung eine Alternative darstellen, bei der in interessanten Größenordnungen Materialkosten und Transportaufwand eingespart werden könnten.

Insgesamt sind bei der vorgesehenen Gleisplangestaltung

- 27,03 km Streckengleis
- 1,15 km Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise
- 13 Stck. Weichen

neu zu verlegen.

4.2 Bahnübergänge

Bei der Reaktivierung der Wriezener Bahn sind alle beizubehaltenden Bahnübergänge entsprechend den örtlichen verkehrlichen und baulichen Anforderungen neu zu errichten.

Im Zusammenhang mit der erforderlichen technischen Sicherung der vorhandenen Bahnübergänge im Bereich Werneuchen Ost – Werftpuhl – Tiefensee ergeben sich nicht zu vernachlässigende Probleme, die im Einzelfall mitverkehrsorganisatorischen Maßnahmen, im Regelfall aber mit einer technisch aufwändigen baulichen Gestaltung gelöst werden müssen. Auf diesem ersten, ca. 5,9 km langen, geraden Streckenabschnitt bis zur Stat. 34,9 (ca. 600 m vor dem Bhf. Tiefensee) verläuft die Trasse in einem Abstand von 13 bis 14 m zum

stadtauswärtigen (südöstlichen) Fahrbahnrand der Bundesstraße B158 (Berlin-Biesdorf – Ahrensfelde – Bad Freienwalde – Angermünde). An den in diesem Bereich liegenden Bahnübergängen der definierten Kategorien I und II, die bei der „neuen“ Wriezener Bahn unbedingt mit zugbedienten Halbschrankenanlagen ausgestattet werden müssen, wird damit der Aufstellbereich vor der Wegübergangssicherungsanlage für Fahrzeuge, die von der B158 kommend die Bahntrasse queren wollen, zu kurz. Unzulässige Beeinträchtigungen des durchgehenden Verkehrs auf der Bundesstraße wären die Folge; bereits für Rechtsabbiegender, aber unweigerlich für Linksabbiegender!

Vorerst wurde nur an einem Bahnübergang – bei der Zufahrt zum Werksareal der Firma ZUEGG Deutschland (Stat. 30,1) – eine Lösung realisiert, die o.g. Nachteile vermeidet.



Abbildung 14: Bahnübergang Zuegg (Quelle: Google Maps, Bearbeitung Wagner)

Für die weiteren in diesem Streckenabschnitt befindlichen Gleisquerungen werden folgende Lösungen vorgeschlagen

- BÜ Kirschweg (Kat. II) Stat. 30,946: Lösung analog Zufahrt ZUEGG; damit auch Übernahme von Teilfunktionen des verkehrsorganisatorisch neu gestalteten BÜ Hirschfelder Weg
- BÜ Hirschfelder Weg (Kat. II) Stat. 31,599: Ausfahrt nur noch in Richtung Tiefensee möglich – daher ggf. gänzlicher Verzicht!
- BÜ Hirschfelder Str. /L230/ (Kat. I), Stat. 32,334: unter Beachtung der Verfügbarkeit von Grundstücken nördlich B157 Freienwalder Allee prinzipielle Lösung analog Zufahrt ZUEGG
- BÜ L337, Stat. 33,195: Bau einer separaten Rechtsabbieger- (Aufstell-) Spur aus Richtung Werneuchen; Verbot des Linkseinbiegens aus Richtung Tiefensee (Die Mehrzahl der Kfz-Nutzenden fährt ohnehin in der Relation Kreisverkehr Tiefensee – B168 in Richtung Strausberg)
- Über die generelle Zukunft der BÜ an den Waldwegen Stat. 32,855 und Stat. 34,716 (Kategorie III) ist in Abstimmung mit der Forstbehörde zu entscheiden. Sollen/müssen diese beibehalten werden, sind ggf. Restriktionen für deren Nutzung zu vereinbaren.

Die Bahnübergänge im Zuge des weiteren Streckenverlaufes der Kategorien I und II sind jeweils komplett neu zu errichten und entsprechend den gesetzlichen Forderungen sicherungstechnisch auszustatten.

Für die BÜ der Kat. III ist im Sinne der o.g. exemplarischen Betrachtungsweise für die Waldwege mit den Nutzenden/Eigentümern über deren ggf. mögliche Auflassung oder die erforderliche Neugestaltung zu entscheiden. Eine technische Sicherung dürfte nur in Ausnahmefällen erforderlich sein. Ansonsten genügt die Ausstattung mit Andreaskreuzen (Zeichen 201 der StVO).

4.3 Eisenbahnunterführung B167 (Stat. 59,341)

Technisch aufwändig gestaltet sich der Neubau der niveaufreien Querung der B167 südlich von Wriezen.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Ortsumgehung Wriezen (B167 neu) hat der Baulastträger bei Wiederinbetriebnahme der Wriezener Bahn die alte Streckenführung wieder nutzbar zu gestalten. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ist diese Kreuzung Bahn/Straße niveaufrei zu gestalten. Daher ist hier ein relativ aufwändiger Kunstbau neu zu errichten, der gleichzeitig das größte Bauwerk an der reaktivierten Strecke darstellen wird. Bei der Wiederherstellung dieses Streckenstückes sollte der Bahndurchlass vorsorglich so gestaltet werden, dass Platz für ein zweites Gleis ist.

Für den Bereich der Deutschen Bahn – und für Trassen Dritter, die dem allgemeinen Eisenbahnverkehr dienen – gibt das komplexe Lichtraumprofil für nichtelektrifizierte Strecken eine Mindesthöhe von 4,8 m über Schienenoberkante (SOK) vor. Unter Berücksichtigung der Konstruktionshöhe des Brückenbauwerkes der zu überführenden Bundesstraße ergäbe sich eine Höhendifferenz von ca. 6 m zwischen Gleis und Fahrbahnoberfläche.

Im derzeitigen Zustand besteht zwischen der Straßenoberfläche und der Gleisgradienten im Kreuzungsbereich (laut Streckenband verläuft die Trasse an dieser Stelle in einem Gefälle von 8,520 ‰ mit Anschlussneigungen von 10,560 ‰ davor und 10,141 ‰) ein Höhenunterschied von ca. 4 m. Unterstellt, dass die Gradienten der Bundesstraße nicht verändert werden soll/darf, wird somit am Kreuzungspunkt die Absenkung der Gleisgradienten um ca. 2,0 m erforderlich.

Bei der Gradientengestaltung der reaktivierten Strecke ist der Bahnübergang „Frankfurter Straße“ in Wriezen (Stat. 59,958) ein Zwangspunkt. Außerdem sollte sich nach Ansicht der Projektbearbeiter die Anlage eines neuen Haltepunktes „Wriezen Süd“ lage- und höhenmäßig an der bestehenden Trasse orientieren. Ein Neigungswechsel zur Einbindung der neuen Gradienten, die die Absenkung des Gleises im Kreuzungspunkt Wriezener Bahn/B167 auf eine neue Gleishöhe von SO = 12,000 m über NN ermöglichen würde, könnte daher vor dem Haltepunkt beispielsweise bei Stat. 59,800 liegen.

Eine Gradientengestaltung, die die genannten Zwangspunkte berücksichtigt und an den vorhandenen Neigungswechsel bei Stat. 58,346 anschließt, ergibt eine Erhöhung der Maximalneigung der Strecke auf 14,375 ‰. Sie liegt damit zwar höher als die derzeitige Maximalneigung von derzeit 11,2 ‰, betriebliche Nachteile wären aber daraus nicht zu erwarten.

5. Erforderliche Baumaßnahmen (Streckeninfrastruktur und Haltepunkte)

In den folgenden sieben Unterpunkten wird die vorgesehene Gestaltung der Stationen an der reaktivierten Strecke beschrieben.

Vorbemerkungen

Die Stationierung der Stationen bezieht sich bei veränderter Lage der Bahnsteige jeweils auf die Mitte des in beiden Fahrtrichtungen nutzbaren Bahnsteiges bzw. auf die Mitte des gemeinsamen Zuganges bei richtungsgetrennten Bahnsteigen (Bhf. Schulzendorf- neu).

Die Länge von Kreuzungsgleisen für den SPNV orientiert sich am voraussichtlich eingesetzten Fahrzeugpark. Eine Länge von 200 m zwischen den Grenzzeichen der maßgebenden Weichen bietet noch hinreichende Reserven und lässt auch eine eventuell vorgesehene Kreuzung/Überholung von Ortsgüterzügen oder historischen Sonderzügen zu.

Als Standard wurden für alle neu zu errichtenden Bahnsteige die Maße Länge 140 m, Breite 4,5 m gewählt. Eine Ausnahme bildet der neue Richtungsbahnsteig nach Berlin im Bahnhof Werneuchen, der als Zwischenbahnsteig in einer geringeren Breite gebaut werden muss.

Die Bahnsteighöhe soll einheitlich 76 cm über SOK sein.

Alle Bahnsteige sind mit zeitgemäßen Fahrgastunterstellmöglichkeiten und Fahrgastinformationen auszustatten. Im Bahnhof Schulzendorf kann auf dem Richtungsbahnsteig nach Berlin Ostkreuz die Fahrgastunterstellmöglichkeit ggf. in Kombination mit der Ausstattung der Bushaltestelle erfolgen.

5.1 Bahnhof Werneuchen

Im Bahnhof Werneuchen wird der Anschluss an die Bestandsstrecke wieder hergestellt. Das derzeit als Stumpfgleis endende Gleis 1 wird dazu mit dem Streckengleis Richtung Wriezen verbunden. Um weiterhin den Anschluss von Gleis 3 zu ermöglichen, ist dabei der Einbau einer Linksweiche erforderlich.

Der vorhandene Seitenbahnsteig an Gleis 1 – der am derzeitigen Linienendpunkt der RB 25 als Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteig dient (siehe Abbildung 15) – übernimmt künftig die Funktion des Richtungsbahnsteiges nach Wriezen. Für die Züge der Gegenrichtung ist an Gleis 2 ein Zwischenbahnsteig von 140 m Länge und 76 cm Höhe neu zu errichten.

Gleis 4 bleibt für den Güterverkehr erhalten.



Abbildung 16: Abfahrtsbahnsteig im Bahnhof Werneuchen mit Wartehalle und Fahrgastinformationsanzeige (Foto: Johannes Theißen)



Abbildung 15: Ausfahrt aus dem Bahnhof Werneuchen in Richtung Wriezen. In der Mitte ist das unterbrochene Gleis 1 zu sehen (Foto: Theißen)

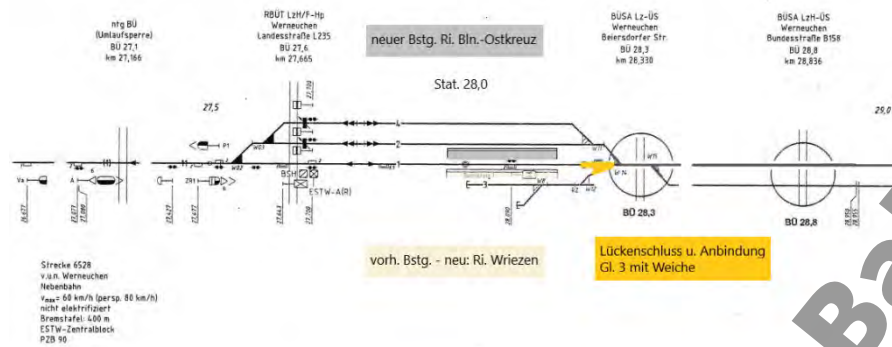


Abbildung 17: Gleisplan Bahnhof Werneuchen (Bearbeitung Wagner)

5.2 Haltepunkt Werftpfuhl (Stat. /neu/ 32,24)



Abbildung 18: Bahnsteig am Haltepunkt Werftpfuhl (Foto: Wagner)

Der ehemalige Bahnhof Werftpfuhl soll künftig ausschließlich als SPNV-Haltepunkt dienen. Dazu ist am Streckengleis in der Lage des vorhandenen Bahnsteiges ein neuer Seitenbahnsteig in der gewählten Standardausführung zu errichten. Dessen Hauptzugang erfolgt von der Hirschfelder Straße aus. Am westlichen Ende ermöglicht ein zweiter Zugang eine unmittelbare Verbindung zur benachbarten Kleingartenanlage. Gleichzeitig wird dadurch ein neu anzulegender P+R-Platz angebunden.

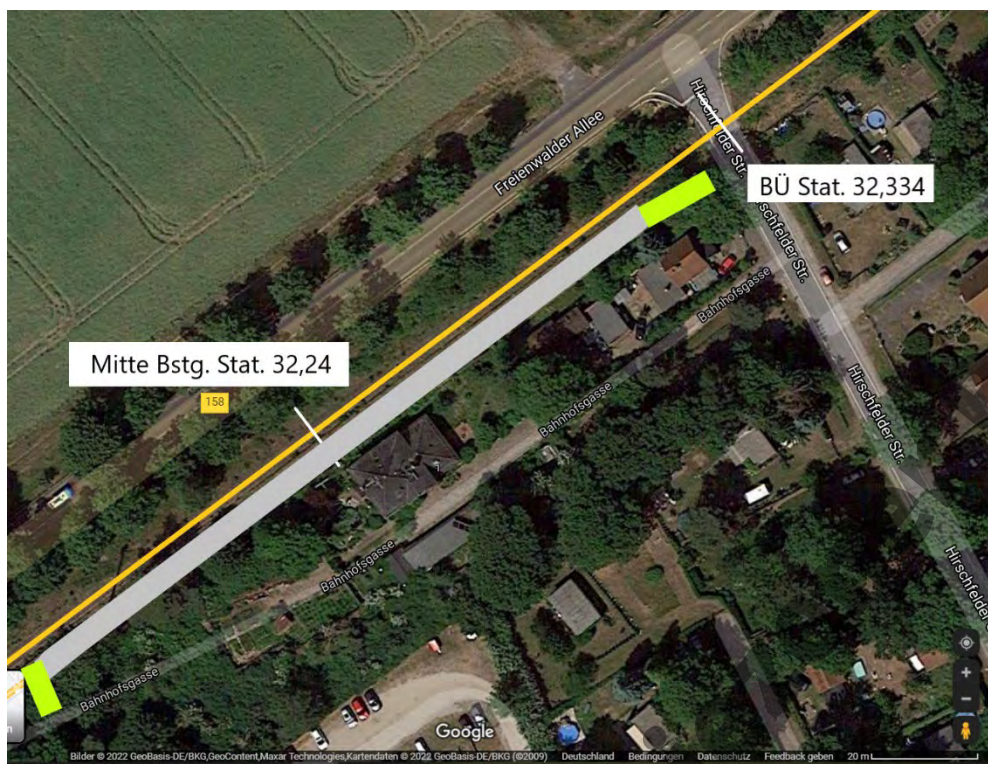


Abbildung 19: Gestaltung Haltepunkt Werftpfuhl (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)

5.3 Neubau Haltepunkt Tiefensee (Stat. 36,3)

Der ehemalige Bahnhof Tiefensee (km 35,53) befindet sich in unattraktiver westlicher Randlage zu Bebauung. Um die Erreichbarkeit der Station zu verbessern, wird östlich der Kreuzung mit der B168 (Eberswalde – Müncheberg – Fürstenwalde (Spree)) bei km 36,10 der neue Haltepunkt Tiefensee in Ortslage platziert. Dazu ist an der Bogenaußenseite ein neuer Seitenbahnsteig in der gewählten Standardausführung zu errichten. Dieser hat seinen Zugang in etwa in Bahnsteigmitte. Zur Adolf-Reichwein-Straße (B158) hin entwickelt sich daraus ein Bahnhofsvorplatz. Ein attraktiver Übergang SPNV <> ÖPNV wird durch die in unmittelbarer Nähe des Vorplatzes nordöstlich an den Fahrbahnrandern der B158 neu anzuordnenden Bushaltestellen möglich. Bauliche Vorkehrungen, die eine sichere Querung der Bundesstraße durch Fußverkehr und umsteigende Fahrgäste ermöglichen, sind zu schaffen.



Abbildung 20: Links des Gleises sollte der neue Haltepunkt Tiefensee errichtet werden. Derzeit ist hier der Beginn der Draisinstrecke (Foto: Wagner)



Abbildung 21: Gestaltung Haltepunkt Tiefensee neu (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)



Abbildung 22: Umgebung Haltepunkt Tiefensee (Google Maps Bearbeitung Wagner)

Die Anlagen des ehemaligen Bahnhofs Tiefensee werden derzeit durch die Firma KGT entsprechend deren Bedürfnissen neugestaltet. Der Zugverkehr auf der reaktivierten Wriezener Bahn nutzt das durchgehende Streckengleis. Ein SPNV-Halt ist hier nicht mehr vorgesehen.

5.4 Bahnhof Leuenberg (Stat. /neu/ 39,87)

Aus Sicht der Projektbearbeiter soll der „neue“ Bahnhof Leuenberg neben dem SPNV-Halt auch eine der beiden neu angelegten Güterverkehrszugangsstellen am reaktivierten Streckenabschnitt Werneuchen – Wriezen werden. Die zweite ist lt. Konzept am neugestalteten Bahnhof Schulzendorf vorgesehen.

Unter weitestgehender Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, die im Rahmen des weiteren Verfahrens zu klären sind, rund um die ehemaligen Bahnanlagen wird zur Optimierung der Umsteigebeziehung SPNV <> ÖPNV und für eine optimale Erreichbarkeit des neuen P+R-Platzes eine Neuplatzierung des Bahnsteiges in Richtung Bahnübergang Bahnhofstraße vorgesehen. Die Mitte des für beide Fahrrichtungen zu nutzenden Seitenbahnsteiges in der gewählten Standardausführung am durchgehenden Streckengleis (= Gleis 1) liegt bei km 39,87.



Abbildung 23: Gleisplan Bhf. Leuenberg Westseite (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)

Für den Güterverkehr beginnt östlich der Personenverkehrsanlage, in Höhe des ehemaligen Empfangsgebäudes, die Ausbindung eines zweiten Gleises. Dieses wird nördlich des durchgehenden Hauptgleises angeordnet. Am östlichen Bahnhofskopf – vor dem Bahnübergang „Anlieger“-Bahnhofstraße – wird es wieder an das Streckengleis angebunden. Mit diesem Gleis 2 entsteht ein Überhol-/Ladegleis mit einer Nutzlänge von ca. 200 m. Die LKW-Zufahrt erfolgt über die „Anlieger“-Bahnhofstraße.



Abbildung 24: Bhf. Leuenberg Ostseite (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)



Abbildung 25: Derzeitige Gleislage im Bahnhof Leuenberg mit zugeschüttetem Gleis 1 und Restbahnsteigkante (Foto: Theißen)

5.5 Bahnhof Sternebeck (Stat. /neu/ 47,79)

Der Bahnhof Sternebeck (km 47,79) besitzt im hier vorgestellten Konzept zur Reaktivierung der Wriezener Bahn künftig eine Doppelfunktion. Er fungiert sowohl als Zugangsstelle zum „regulären“ SPNV, behält aber in Fortsetzung seiner gegenwärtigen Rolle als „Hauptbahnhof“ der Museumseisenbahn „Wriezener Bahn e.V.“ seine Bedeutung für die Abstellung, Präsentation und den Betrieb von historischen Zeitzeugen der Eisenbahn.

Die Projektbearbeiter schlagen hierfür eine behutsame Ertüchtigung der Bahnanlagen vor, die dem Spagat zwischen neuzeitlichen und historischen Bahnverkehr gerecht werden kann. Der Gleisplan des bestehenden Bahnhofes wird dabei unverändert beibehalten.

Am neu zu bauenden durchgehenden Streckengleis (im derzeitigen Bahnhofsbereich Gl. 3) wird bei km 47,91 nördlich der Trasse ein neuer Seitenbahnsteig in den gewählten Standardabmessungen errichtet. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt an der Ostseite in

unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs Hauptstraße (L35 als Verbindung Harnekop – Sternebeck – Prötzel). Bei Bedarf kann über einen zweiten Zugang am westlichen Bahnsteigkopf ein unmittelbarer Zugang zu den benachbarten Grundstücken eingerichtet werden.



Abbildung 26: Gleisplan Sternebeck Ost (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)

Um die Authentizität des Gesamtensembles zu erhalten, werden die übrigen Gleisanlagen des Bahnhofes in behutsamer Form nach den Erfordernissen des Museumsbetriebes rekonstruiert. Der dafür erforderliche Finanzbedarf ist nicht im hier dargestellten Vorhaben enthalten! Eine Ausnahme bilden die „Anbindeweichen“ für Gleis 2 und die übrigen Gleise des Museumsbahnhofes im westlichen und östlichen Bahnhofskopf (W1 und W6), da sich diese im wieder ertüchtigten durchgehenden Streckengleis befinden.

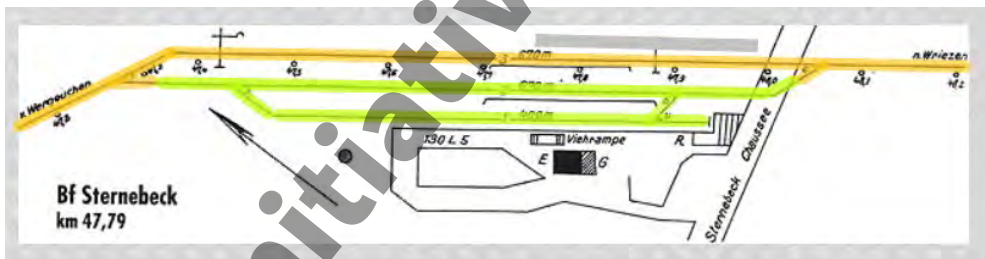


Abbildung 27: Sternebeck, schematischer Gleisplan neu (Bearbeitung: Wagner)

Entsprechend der Entwicklung des Güterverkehrs auf dem reaktivierten Streckenabschnitt ist zu gegebener Zeit darüber zu befinden, ob das Gleis 2 wieder eine vollwertige Funktion als Kreuzungsgleis erhalten soll. Dann wäre dieses Gleis für die entsprechenden Belastungen ebenfalls neu zu bauen. Die Nutzlängen von Gleis 3 und Gleis 2 betragen – „dank“ ihrer historischen Dimensionierung aus militärstrategischen Überlegungen beim Bahnbau – jeweils komfortable 670 m und genügen damit vollumfänglich den Anforderungen im Güterverkehrsnetz der Deutschen Bahn.



Abbildung 28: Derzeitiges Gleisbild Bahnhof Sternebeck (Foto: Theißen)

5.6 Bahnhof Schulzendorf (Stat. /neu/ 53,03)

Der Bahnhof Schulzendorf erfüllt in neuer Gestaltung zwei Funktionen.

Zum einen dient er als Kreuzungsstation für den SPNV im reaktivierten Streckenabschnitt. Erstmalig nach Verlassen des Bahnhofes Werneuchen, der bei der Streckenreaktivierung vom bisherigen Linienendpunkt zur Kreuzungsstation auszubauen ist, kreuzen hier die auf dem Abschnitt Werneuchen – Wriezen tagsüber im Stundentakt verkehrenden Planzüge.

Die zweite Funktion ergibt sich als eine von zwei neu konzipierten Ladestellen für den Güterverkehr. Hier ergeben sich aus Lage an der L33 und einer nicht vorhandenen Wohnbebauung im Umfeld (außer dem ehemaligen Empfangsgebäude) Standortvorteile gegenüber betrachteten Alternativstandorten.

Die Gestaltung des SPNV-Halts orientiert sich an bereits ausgeführten Beispielen, wie Treuenbrietzen Stadt oder Bad Doberan: Die Lage beider Richtungsbahnsteige hintereinander am durchgehenden Hauptgleis (Gleis 1) mit zwischengeschalteter Verzweigungsweiche zum Kreuzungsgleis (Gleis 2) ergibt im laufenden Bahnbetrieb höchstmögliche Sicherheit hinsichtlich der Zugänglichkeit beider Richtungsbahnsteige ohne technische Hilfsmittel. Ein gemeinsamer Zu- und Abgang in nördlicher Richtung zur Straße „Am Bahnhof“ schafft optimale Übergangsbeziehungen SPNV <> ÖPNV. Beide Bahnsteige erhalten die gewählten Standardmaße Länge 140 m, Breite 4,0 m, Höhe 76 cm.

Die Platzierung der beiden Bahnsteige und der ÖPNV-Haltestelle ergibt sich unter Berücksichtigung der Lage des ehemaligen Empfangsgebäudes und weiterer vorhandener Hochbauten, die sich im privaten Besitz befinden. Da zur Gewährleistung kürzester Umsteigewege die Busse im Anschlussverkehr SPNV <> ÖPNV aus Sicht der Projektbearbeiter ohnehin die Straße „Am Bahnhof“ befahren müssen, ist die Lage in etwa mittig zwischen den Bahnübergängen L33 und „Marienberg“ nicht von Nachteil. Ob der Busverkehr in beiden Richtungen direkt an die L33 angebunden wird und dafür eine Wendeschleife am Bahnhof zu errichten

ist, oder ob die Busse im Richtungsverkehr L33 – Am Bahnhof – Marienberg (bzw. umgekehrt) verkehren sollen, ist zu gegebener Zeit zu entscheiden.



Abbildung 29: Gestaltung der Kreuzungsstation Schulzendorf neu (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)

Für die Gestaltung der Güterverkehrsanlagen an der Station Schulzendorf sind unterschiedliche grundsätzliche Ausführungen denkbar, die sich aus dem Bedarf an nutzbarer Gleislänge, dem Flächenbedarf für Lade- und Zwischenlagermöglichkeiten, der Gestaltung der Straßenzufahrt(en) und der Möglichkeit der Inanspruchnahme/Verfügbarkeit der dafür erforderlichen Grundstücke ergeben.

Prinzipiell erscheinen eine Parallellage zur Personenverkehrsanlage oder eine völlig separate Platzierung der Güterverkehrsanlage denkbar.

Bei der Parallellage wird ein – vorteilhafterweise beidseits an das Streckengleis angebundenes – drittes Gleis an der Südseite der Station platziert. Mit dem Kreuzungsgleis des Personenverkehrs ergibt sich im Maximum eine dreigleisige Bahnhofsanlage von entsprechender Breite. Die Ladestraße ist dann daneben noch zusätzlich anzuordnen und vergrößert mit den erforderlichen LKW-Fahrspuren den Breitenbedarf weiter. Allerdings kann in dieser Variante eine sehr lange (max. ca. 500 m) Ladestraße realisiert werden, da deren Abmessung nur durch die Entfernung der beiden Bahnübergänge westlich (L33) und östlich („Marienberg“) und die Anordnung der beiden Anschlussweichen (plus Schutzweichen) bestimmt wird.

Als weitere Variante könnten die Güterverkehrsanlagen unter Nutzung einer nicht landwirtschaftlich genutzten Teilfläche im nördlich des Bahnhofs gelegenen Dreieck zwischen L33, „Am Bahnhof“ und „Marienberg“ angeordnet werden. Bedingt durch die begrenzte Längenausdehnung der Fläche und deren Lage sind ein oder max. zwei Gleise von je ca. 150 m Länge an das Streckengleis anbindbar – allerdings nur in bzw. aus Richtung Wriezen. Die Lösung entspräche prinzipiell der bei der Ertüchtigung der Berliner Nordbahn am Bhf. Löwenberg (Mark) Anfang der 2000er Jahre realisierten Ausführung einer Ladestelle. Die straßenseitige Anbindung der Ladestelle kann direkt an die L33 erfolgen.

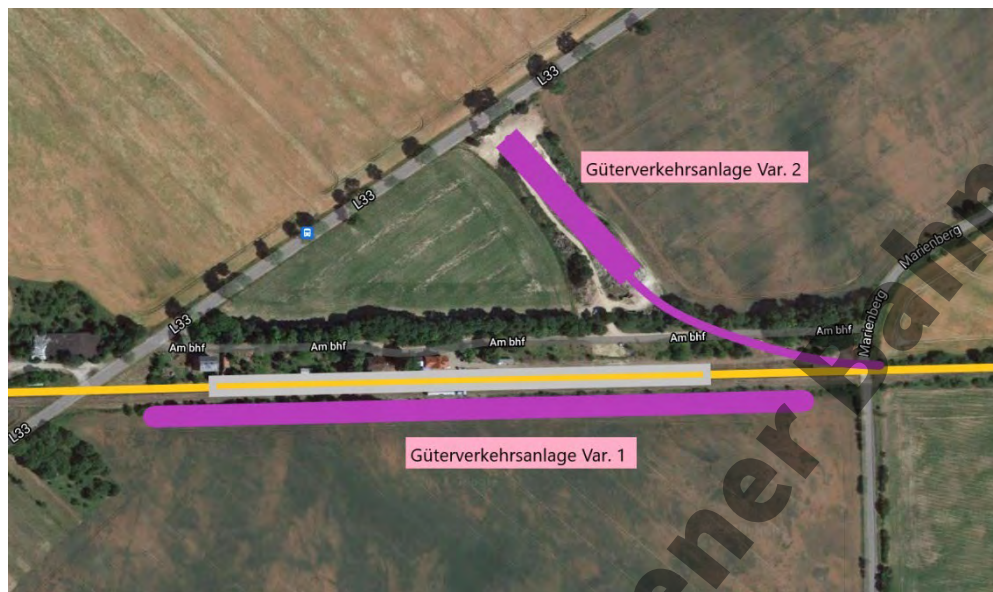


Abbildung 30: Bhf. Schulzendorf, Güterverkehr (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)



Abbildung 31: Aktuelle Situation im Bahnhof Schulzendorf (Foto: Theißen)

5.7 Erweiterung Bahnhof Wriezen (Wriezener Bahn Stat. /neu/ 60,96)

Im bestehenden Bahnhof Wriezen ist die Einbindung der reaktivierten Wriezener Bahn an die Oderbahn Eberswalde – Wriezen – Werbig – Frankfurt (Oder) wieder herzustellen.

Auch wenn die Projektbearbeiter Wriezen als östlichen Endpunkt der über den bisherigen Endpunkt Werneuchen hinaus verlängerten RegionalBahn-Linie RB25 von Berlin Ostkreuz für den Regelverkehr vorsehen, so sollte die Option einer Führung von Zügen direkt auf die Oderbahn hergestellt werden – im Personenverkehr für einzelne verlängerte Fahrten der

RB25 bis Bad Freienwalde oder auch für einen etwaigen Sonderzugverkehr. Im Güterverkehr ist ohnehin die Möglichkeit eines Übergangs Wriezener Bahn <> Oderbahn obligatorisch.

Zur Herstellung der neuen bzw. ergänzten Gleisanlagen sind im Südkopf des Bahnhofes alle Gleise und Weichen zu entfernen, sofern sie die Ausgestaltung des neuen Spurplanes behindern. Gleichfalls ist Gleis 19 mit der zugehörigen Anschlussweiche an Gleis 1 (Weiche 19) abzubauen, da aktuell und auch künftig eine Nutzung der Güterabfertigung nicht zu erwarten ist. Sollte im Bhf. Wriezen auch in der Perspektive Bedarf für ein Ladestraßengleis bestehen, so könnte dieses in der Lage des ehemaligen Gleises 21 (derzeit gleismäßig nicht angebunden) wieder errichtet werden und eine Anbindung an die neuen Gleise der Wriezener Bahn und/oder an das durchgehende Hauptgleis (Fortsetzung Gleis 1 in Richtung Neutrebbin) in der Nähe des Bahnüberganges „Schwarzer Weg“ (km 76,198 der Oderbahn) erhalten.

Westlich von Gleis 1 wird in einer Entfernung von 4,5 m (Regelgleisabstand in Bahnhöfen) parallel zu Gleis 1 das neue Stumpfgleis (Gleis 3) für die endenden/beginnenden Züge der Regionalbahn RB25 erstellt. An ihm befindet sich – der Stadt zugewandt – der neue (dritte) Bahnsteig in der gewählten Standardausführung. Von der Bahnhofstraße erfolgt der Zugang zum Bahnsteig an dessen Nordkopf. In seiner Fortsetzung (mit rechtwinkliger Gleisquerung von Gleis 1) ermöglicht dieser Zugang auch den barrierefreien Umstieg von den Zügen der Oderbahn von/zur Wriezener Bahn. Gleichzeitig erhalten damit die vorhandenen Richtungsbahnsteige an der Oderbahn an Gleis 1 und Gleis 2 einen zweiten Zugang von der Wriezener Innenstadt.



Abbildung 32: Bhf. Wriezen, Details Bahnsteige (google maps, Bearbeitung: Wagner)

Eine technische Sicherung der niveaugleichen Querung von Gleis 1 ist nach dem Beispiel der neuen Anlagen am Bhf. Strausberg Stadt zu gestalten.



Abbildung 33: Beispiel ebenerdiger gesicherter Bahnsteigzugang Strausberg Stadt (Foto: Wagner)

Mittels einer einfachen Rechts-Gleisverbindung, die südlich des vorhandenen Bahnüberganges „Schwarzer Weg“ platziert ist, wird die Verbindung zwischen reaktivierter Wriezener Bahn und der Oderbahn hergestellt und ermöglicht somit den direkten Zugübergang.

Der Bahnübergang ist für das neue Gleis 3 zu erweitern.

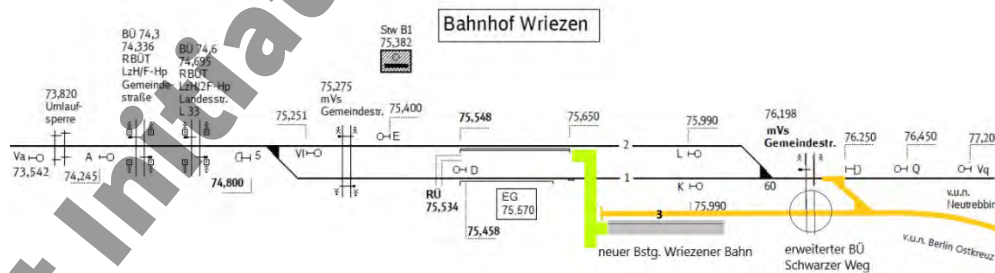


Abbildung 34: Gleisplan Wriezen aktuell (Bearbeitung: Wagner)



Abbildung 35: Bahnhofssituation in Wriezen: Der Zugverkehr der Strecke Eberswalde – Frankfurt (Oder) findet auf Gleis 2 (rechts) statt. (Foto: Theißen)

6. Multimodale Mobilität an den Stationen

6.1 Bahnhof Werneuchen

Im Umfeld des Bahnhofs Werneuchen sind zahlreiche Parkplätze (P&R, freies Parken), Standplatz für Carsharing (BARshare), Fahrradabstellplätze und Haltestellen für den regionalen Busverkehr vorhanden.



Abbildung 36: Bahnhof Werneuchen: P&R-Platz und Stellplatz Carsharing (Foto: Theißen)

Aus Sicht der Bearbeiter fehlen hier vor allem gesicherte Abstellplätze für Fahrräder, wie z.B. im Bahnhof Bad Sassendorf (Kreis Soest, siehe unten). Diese Abstellmöglichkeiten könnten aber auch durch eine Radstation, z.B. im alten Güterschuppen, geschaffen werden (siehe Radstation Geseke, Abb. 37).



Abbildung 37: Gesicherte Radabstellung in Bad Sassendorf (Foto: Theißen)



Abbildung 38: Radstation am Bahnhof Geseke, Kreis Soest (Foto: Theißen)

6.2 Haltepunkt Werftpfuhl

Am Haltepunkt Werftpfuhl werden die Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg und der Werneucher Stadtteil Hirschfelde an die Wriezener Bahn angebunden.

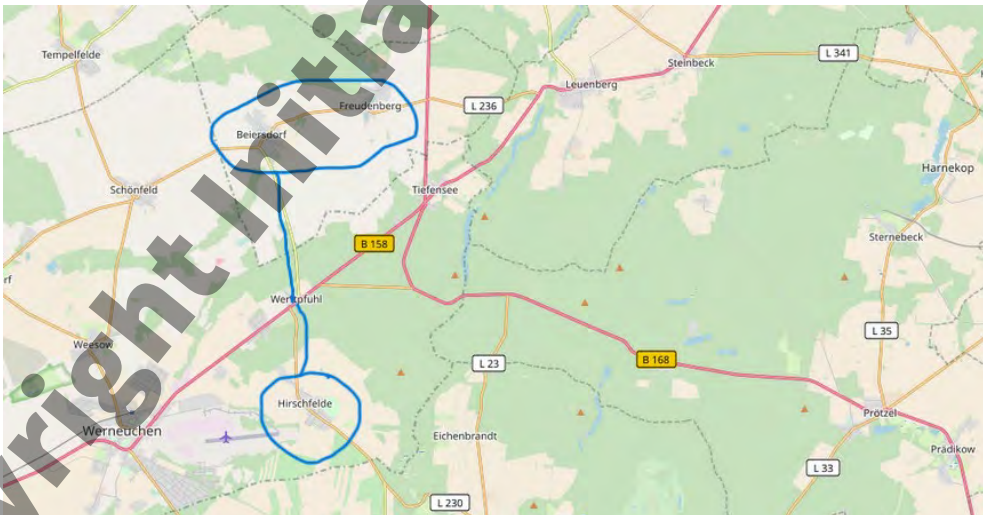


Abbildung 39: Lageplan Werftpfuhl mit den angeschlossenen Wohngebieten (Quelle: openstreetmap)

Vorschläge zur Anpassung des ÖPNV

Im künftigen ÖV-Gefüge in der Betrachtungsregion – bei dem der SPNV im Abschnitt Werneuchen – Wriezen eine herausragende Bedeutung erhalten soll – ist bei der Anpassung des Regionalbusnetzes zu entscheiden, ob die bestehende Linienführung der Linien 882 und 906 beibehalten werden soll. Auch unter der Prämisse, dass möglichst umfangreiches Fahrgastpotenzial für die reaktivierte Strecke aktiviert werden muss, sind „künstlich gebrochene Verkehre“ im Interesse der Attraktivität des Gesamtsystems ÖV kontraproduktiv.

Die am derzeitigen Linienweg des BUS 882 liegenden Gemeinden Beiersdorf-Freudenberg und Heckelberg-Brunow müssen auch in Zukunft weiter mit dem Bus erschlossen werden. Ein Übergang zum SPNV könnte für Busfahrgäste aus/in Richtung Beiersdorf und Freudenberg an der Station Werftpfuhl erfolgen.

Für Heckelberg und Brunow gibt es zwei Alternativen: Obwohl die Straßenentfernungen von Heckelberg und Brunow nach Tiefensee¹⁹ (6,7 km und 8,7 km), wo der nächstgelegene Übergang zum neu eingerichteten SPNV stattfinden könnte, deutlich geringer sind als nach Werftpfuhl (10,7 km und 12,7 km) sollte aus Sicht der Projektbearbeiter die Linie neu mit allen Fahrten über Freudenberg, Beiersdorf und Werftpfuhl weiterhin bis Werneuchen geführt werden. Damit ist auch die Bedienung der Haltestelle „Werneuchen, Ost“ weiter gewährleistet.

Im Binnenverkehr der Betrachtungsregion stellt Werneuchen ein wichtiges Ziel dar, dessen direkte Erreichbarkeit nicht durch einen erzwungenen Umstieg Bus > Bahn in Tiefensee, ca. 6 Kilometer (bzw. bei der Station Werftpfuhl sogar noch weniger!) vor dem Ziel behindert werden sollte. Die Linie 882 könnte ihre Funktion als Zubringer zum SPNV weiterhin am Bhf. Werneuchen erfüllen. Allerdings ergibt sich mit dieser Lösung der Nachteil eines Bahn-Bus-Parallelverkehrs zwischen Werftpfuhl und Werneuchen entlang der B158 – allerdings nur auf der geringen Länge von $\approx 3,5$ km.

Fahrgäste für den reaktivierten SPNV Werneuchen – Wriezen sind mit dieser Lösung leider nur begrenzt zu gewinnen. Besonders auch, da die Projektbearbeiter davon ausgehen, dass der BUS 882 seinen nordöstlichen Linienendpunkt weiterhin in Bad Freienwalde haben wird. Somit ergeben sich nur für Fahrgäste in und aus Richtung Wriezen aus einer Kombination Bahn <> Bus (an der Station Werftpfuhl) reisezeitmäßig Vorteile.

Der Werneuchener OT Hirschfelde hat ohnehin mit dem BUS 906 einen Direktanschluss an die Kernstadt, der aus o.g. Gründen ebenfalls nicht aufgeben werden sollte. Eine Weiterfahrt in die Metropole Berlin ist mit der Regionalbahn RB25 ab Bhf. Werneuchen möglich.

Potenzial für die reaktivierte Wriezener Bahn ergibt sich in der Gegenrichtung: Mit einem Bus <> Bahn- Anschluss an der Station Werftpfuhl ergibt sich für Reisende aus Hirschfeld in/aus Richtung Wriezen und weiter ins Oderbruch eine attraktive Reisekette.

In der Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg wohnen 628 EW, im Wriezener Stadtteil Hirschfelde (487 EW). Um diesen Menschen einen attraktiven Anschluss an die Wriezener Bahn zu bieten, sind im Umfeld des Haltepunkts Stellplätze für Pkw und Fahrräder zu errichten. Nach

¹⁹ Ermittlung mit Google Maps-Routenplaner.

Startpunkt ist die jeweilige (Haupt-)Bushaltestelle in den Orten; Zielpunkt in Tiefensee ist der Kreisverkehr, in Werftpfuhl und Werneuchen die Bahnstationen. Zu Vergleichszwecken verlaufen auch die weiterführenden Routen über Tiefensee.

Planung der Gutachter sollte der P&R-Platz 20 Stellplätze umfassen. Für Fahrräder werden 20 überdachte Stellplätze und 10 gesicherte Stellplätze vorgesehen.



Abbildung 40: Haltepunkt Werftpfehl mit Stellflächen für Pkw und Fahrräder (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen)

Die Pkw-Stellplätze sollten im Bereich des Parkplatzes südlich der Bahn eingerichtet werden (siehe Markierung), wo derzeit vor allem die Nutzenden der Kleingärten parken. Von diesem Parkplatz aus ist ein Zugang zum Bahnsteig (rote Linie) zu schaffen. Für die Radabstellplätze könnte ein geeigneter Platz neben den Bestandsgebäuden (blauer Kreis) dienen.

6.3 Haltepunkt Tiefensee (neu)

Der neu zu bauende Haltepunkt Tiefensee liegt an der Kreuzung der B158 (Berlin – Werneuchen – Bad Freienwalde – Angermünde) mit der B168 (Eberswalde – Fürstenwalde) und schließt hier die Gemeinden/Ortsteile Freudenberg (264 EW), Heckelberg (490 EW) und Prötzel (1.126 EW) an.

Vorschläge zur Anpassung des ÖPNV

Zum Vermeiden von Bus-Bahn-Parallelverkehren, die zum gegenseitigen Kannibalisieren der ÖV-Angebote führen und die angestrebte Wirtschaftlichkeit der reaktivierten Wriezener Bahn stark beeinträchtigen, schlagen die Bearbeiter die eine Anpassung der Linienführung der Linie 882 vor: Zwischen Steinbeck und Werftpfehl sollten alle Fahrten in der Relation Brunow – Heckelberg – Freudenberg – Beiersdorf geführt werden. Die im aktuellen Fahrplan vorhandene Direktverbindung Steinbeck – Leuenberg – Tiefensee entfällt zwar; wird aber in der Kombination BUS 887 (neu, s.u.) und SPNV auf der reaktivierten Wriezener Bahn sehr gut kompensiert.

Heckelberg wäre über die Linie 923 Eberswalde <> Tiefensee <> Strausberg weiterhin direkt mit Tiefensee verbunden.

Somit sind am neugeschaffenen Haltepunkt Tiefensee nur für den BUS 923 möglichst gute Übergangsbeziehungen (räumlich und fahrplantechnisch) zu organisieren. Die jetzige Haltestelle „Tiefensee, Eberswalder Str.“ befindet sich in einer Fußwegentfernung von ca. 500 m; die Haltestelle „Tiefensee, Kaliebeweg“ in ca. 350 m. Zu prüfen wäre eine generelle Führung aller Linien in beiden Richtungen über den Kreisverkehr – Adolf-Reichwein-Str. (B158) – Kaliebeweg und die Einrichtung einer neuen Bus-Haltestelle in der Adolf-Reichwein-Str. in Höhe Zugang zum neuen Haltepunkt. Eine sichere Quermöglichkeit der B158 ist dabei zu schaffen.

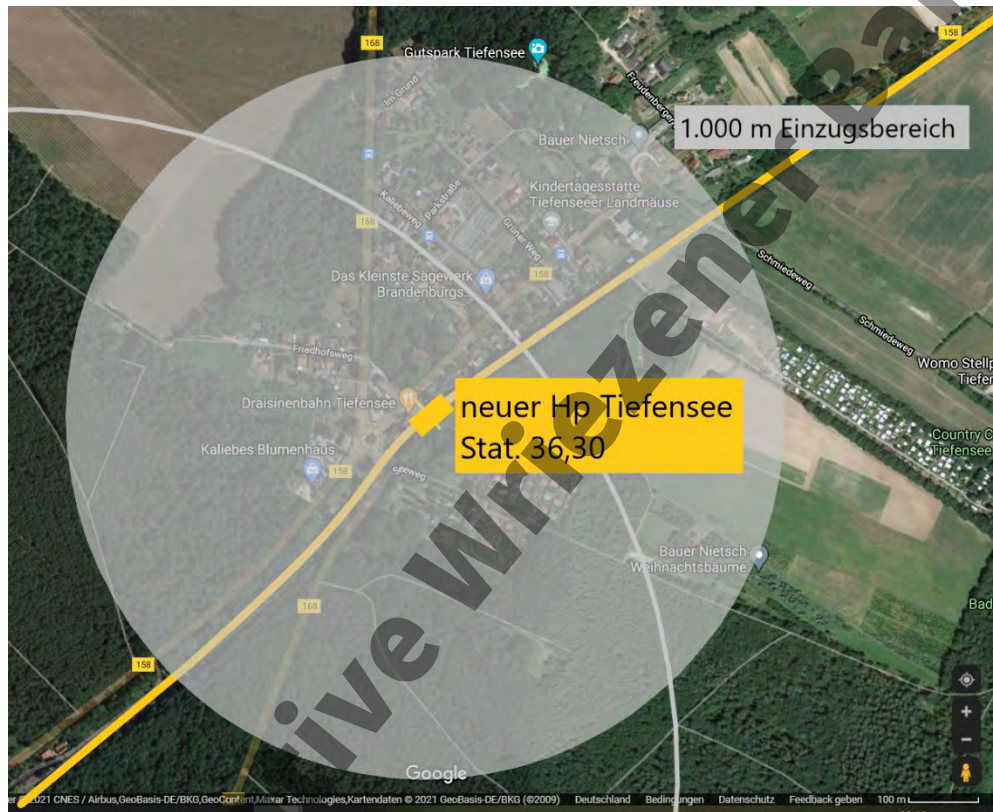


Abbildung 41: Einzugsbereich des Haltepunktes Tiefensee (neu) (Google Maps Bearbeitung Wagner)

Nachhaltige Mobilitätsformen

Tiefensee würde sich auch für Einrichtung einer Mobilitätsstation eignen, für die eine geeignete Fläche ausgewiesen werden müsste (siehe dazu Kapitel 10). Die Station ist sofort mit den geeigneten Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder auszustatten. Auch hier schlagen wir 20 Pkw-Stellplätze und insgesamt 40 Radabstellplätze vor, davon 20 gesichert.



Abbildung 42: Lagenplan rund um den neuen Haltepunkt Tiefensee (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Stellplätze für Pkw und Fahrräder (blauer Kreis), Reservefläche für Stellplätze und Mobilitätsstation (roter Kreis)

6.4 Bahnhof Leuenberg

Der Bahnhof Leuenberg dient zur Erschließung der Gemeinde Höhenland (1.023 EW) einschließlich des Ortsteiles Leuenberg (431 EW). Zudem liegt der Bahnhof günstig für die Bewohner der Gemeinden Prötzel (1.126 EW) und Heckelberg-Brunow (734 EW).



Abbildung 43: Bahnhof Leuenberg mit Flächen für Pkw- und Fahrradabstellung sowie Buswendeschleife (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Pkw-Stellplätze auf dem ehemaligen Ladeplatz (blau), Fahrradabstellung (rot).

Vorschläge zur Anpassung des ÖPNV

Unter Beachtung der gesetzten Prämisse einer weitestgehenden Aufgabe von Bus-Bahn-Parallelverkehren ist aus Bearbeitersicht neben der o.g. Veränderung der Linienführung von BUS 882 auch eine Anpassung der Führung der Linie BUS 887 unumgänglich.

Mit der Verkürzung der Linie 887 auf die Relation Bad Freienwalde – Leuenberg wird der Bahnhof Leuenberg zur südlichen Endstelle. Fahrgäste aus den Orten entlang der Linie können auf kürzestem Weg die reaktivierte Wriezener Bahn erreichen. Die Anbindung der Ortsmitte Leuenberg wird weiterhin an der vorhandenen Haltestelle „Leuenberg, Dorf“ in der

Berliner Straße gewährleistet. Dazu fahren die Busse in einer kurzen Schleifenfahrt über die Teichstraße. Alternativ wäre auch eine Fahrt gegen den Uhrzeigersinn über Berliner Straße (vorh. Hst „Leuenberg, Dorf“) über die Gartenstraße mit einer zusätzlichen Haltestelle am westlichen Ortsende möglich.

Die Bewohnenden Leuenbergs können so den Bus als Zubringer zum Bahnverkehr nutzen.

Ausgewählte Busfahrzeiten bis Bhf. Leuenberg:

- Steinbeck: 8 min
- Wölsickendorf: 14 min
- Wollenberg (Hst. „Wollenberg, Dorf“): 18 min
- Leuenberg (Hst. „Leuenberg, Dorf“): 4 min

Linie 887, bis Hst. „Leuenberg, Bahnhof“.

Anbindung der Hst. „Leuenberg, Dorf“ durch neu eingerichtete Schleifenfahrt /kurz/ über Teichstraße mit 3 min Fahrzeitverlängerung angesetzt.

Nachhaltige Mobilitätsformen

Auch in Leuenberg könnte eine Mobilitätsstation eingerichtet werden (siehe dazu Kapitel 10). Am Bahnhof Leuenberg schlagen wir die Einrichtung von 40 P&R-Stellplätzen sowie von 40 Fahrradstellplätzen, davon 20 gesichert, vor. Leuenberg bietet sich zudem als Start- oder Endpunkt der „66-Seen-Wanderung“²⁰ an, deren Etappen 6 („Stille und Idylle“ – von Melchow nach Leuenberg) und 7 („Die Seenkette im Gamengrund“ – von Leuenberg nach Strausberg) den Bahnhof Leuenberg berühren. Die Eigentumsverhältnisse rund um den Bahnhof sind im weiteren Verfahren zu klären.

6.5 Bahnhof Sternebeck

Der Bahnhof Sternebeck erfüllt sowohl die Funktion als Haltestelle der Wriezener Bahn wie als Museumsbahnhof für die Museumseisenbahn Sternebeck e.V. Der Bahnhof dient als Anschlusspunkt für die Gemeinde Prötzel (1.126 EW) mit den Ortsteilen Sternebeck (189 EW) und Harnekop (137 EW) sowie den Wriezener Stadtteil Haselberg (770 EW).

Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV

Die vorhandenen Busverkehre am Bahnhof Sternebeck und Umgebung genügen aus Sicht der Bearbeiter auch künftigen Anforderungen im Zusammenhang mit der reaktivierten Wriezener Bahn; Veränderungen gegenüber dem Status Quo scheinen deshalb nicht erforderlich.

Nachhaltige Mobilitätsformen

Auch könnte der Bahnhof Sternebeck eine zentrale Rolle für die Erschließung der touristischen Highlights in der Region (z.B. Bunker Harnekop, NVA-Museum, Schloss Reichenow, Sternebecker Seen) bilden und sollte daher mit einer größeren Mobilitätsstation ausgestattet werden (siehe unten Kapitel 10).

²⁰ Reschke/Sternfeldt, 66-Seen-Wanderung, S. 111- 134



Abbildung 44: Bahnhof Sternebeck (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Flächen für Pkw-Abstellung (blau), Fahrradabstellung (rot) und die Mobilitätsstation (grün).

6.6 Bahnhof Schulzendorf

Der Bahnhof Schulzendorf bindet die Wriezener Stadtteile Schulzendorf (369 EW) und Frankenfelde (269 EW) sowie die Gemeinde Reichenow-Möglin (572 EW) an die Wriezener Bahn an.

Vorschläge zur Veränderung des ÖPNV

Auch am Bahnhof Schulzendorf gewährleisten die vorhandenen Busverkehre gemeinsam mit der reaktivierten Wriezener Bahn eine gute Erschließung der Region. Veränderungen gegenüber dem Status Quo scheinen deshalb nicht erforderlich.

Um eine optimale Verknüpfung Bahn <> Bus herzustellen, ist zu prüfen, ob im Bhf. Schulzendorf ein Neubau der Haltestelle „Schulzendorf, Bahnhof“ zum unmittelbaren Übergang Bus <> Bahn erfolgen kann. Die Busse würden zwischen Bahnübergang L33 in beiden Richtungen über die Straßen „Am Bahnhof“ und „Marienberg“ fahren. Der Linienweg würde sich dann um ca. 200 m verlängern.

Nachhaltige Mobilität

Da Schulzendorf einen guten Umstieg in die benachbarten Stadtteile und Gemeinden bietet, sollte hier auch eine Mobilitätsstation mit erweitertem Umfang eingerichtet werden (siehe Kapitel 10). Für diesen Bahnhof werden 30 Pkw-Abstellplätze und 30 Fahrradstellplätze, davon zehn gesichert, vorgeschlagen.



Abbildung 45: Bahnhof Schulzendorf (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Umgebung des Bahnhofs mit Flächen für die Pkw- und Fahrradabstellung (blau) sowie die Mobilitätsstation (grün).

6.7 Bahnhof Wriezen

Der Bahnhof Wriezen nimmt eine zentrale Rolle für die neue Wriezener Bahn. Er ist Umsteigepunkt zur RB60 und Sammelpunkt für die Menschen der umliegenden Gemeinden, insbesondere im Oderbruch. Hier werden neben der Kernstadt Wriezen (5.182 EW) auch die Stadtteile Biesdorf (385 EW), Lüdersdorf (273 EW) und Rathsdorf (468 EW) angebunden. Weiter dient der Bahnhof Wriezen zur Erschließung der Gemeinden Bliesdorf (983 EW), Oderaue (1.713 EW), Neulewin (982 EW) und Neutrebbin (1.477 EW) aus dem Amt Barnim-Oderbruch sowie der Gemeinde Letschin (4.014 EW).

Nachhaltige Mobilität

Wegen der hohen Bedeutung des Bahnhofes ist dieser zu einer multimodalen Verkehrsdreh-scheibe mit einer Mobilitätsstation Typ L auszugestalten. Dies bedeutet zum einen, dass im Bahnhofsumfeld ausreichende Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder vorhanden sein müssen und zudem ein Platz für eine mittlere Mobilitätsstation auszuweisen ist. Aufgrund der großen Zahl der im Umkreis des Bahnhofs lebenden Menschen (ca. 15.000 EW) sowie der steigenden Attraktivität der Stadt für Zuziehende ist von einem Bedarf von mindestens 100 P&R-Stellplätzen sowie einer etwa gleichen Zahl an Fahrradstellplätzen, davon mindestens die Hälfte gesichert, auszugehen. Es würde sich anbieten, im Bereich des Bahnhofs eine Fahrradstation einzurichten, z.B. in dem von der Stadt angekauften Bahnhofsgebäude.



Abbildung 46: Bahnhof Wriezen mit Umfeld (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): mögliche Flächen für P&R-Stellplätze (blau), Fahrradabstell (rot), Radstation (rot, gefüllt), Mobilitätsstation (grün).

7. Potenzialabschätzung

7.1 Einwohnende und Pendelnde

Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Bahnbetrieb ist ein ausreichendes Fahrgastpotenzial, das bei Vorhandensein der nachstehenden Merkmale aber erreicht werden sollte. Als Eckwerte können folgende Zahlen angenommen werden:

- täglich mindestens 1000 Fahrgäste auf der gesamten Strecke (500 je Richtung)
- täglich mindestens 200 Fahrgäste oder eine durchschnittliche Querschnittsbelegung von 400 Pkm pro Streckenkilometer

Die Bahnstrecke Berlin – Werneuchen (RB 25) weist in der aktuellen VBB-Statistik täglich (Mo-Fr) im Querschnitt Blumberg 1.000 Fahrgäste auf, von denen ein Teil auch Stationen an der reaktivierten Strecke nutzen könnte. Im Schlussbericht der Studie „Stadtumlandverkehr Berlin“²¹ wurde bereits 2017 festgestellt, dass die Kapazität im Abschnitt Blumberg – Ostbahnhof schon 2020 in der Spitzenstunde überschritten ist, so dass eine Kapazitätsausweitung für notwendig erachtet wird.

Aufkommen (Einsteigende + Aussteigende je Tag) an Stationen 2019, gerundet

Station	Linie	Aufkommen an Mo-Fr	Aufkommen an Sa, So
Werneuchen	RB25	900	500
Wriezen	RB60	70	70

Tabelle 1: Ein- und Aussteigende in Werneuchen und in Wriezen (Quelle: VBB)

Querschnittsbelastung (Besetzung je Tag über beide Richtungen) nach Linie 2019, gerundet

Abschnitt	Linie	Querschnitt Mo- Fr	Querschnitt Sa, So
Werneuchen – Blumberg (bei Berlin)	RB25	1.000	600
Wriezen – Bad Freienwalde	RB60	380	260
Wriezen – Seelow (Mark)	RB60	230	180

Tabelle 2: Querschnittsbelastung auf den Strecken im Betrachtungsgebiet (Quelle: VBB)

Einwohnende

Im Landkreis Märkisch-Oderland (MOL) wohnen derzeit 193.589 Menschen (Stand: Ende 2020). In der zum Einzugsbereich der Wriezener Bahn gehörenden Stadt Werneuchen

²¹ Studie „Stadtumlandverkehr Berlin“, erstellt von SMA im Auftrag des VBB, August 2017, Anlage: Korridorfaktenblatt SU4

(Landkreis Barnim) leben über 9.200 Menschen. Weitere wichtige Orte für die Nutzung der Bahnstrecke sind:

- Teile der Stadt Werneuchen (insgesamt 9.226 EW), z.B. Werneuchen Ost, Werftpfuhl, Tiefensee (428 EW) und Hirschfelde (487 EW)
- Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg (628 EW)
- Gemeinde Heckelberg-Brunow (734 EW)
- Gemeinde Höhenland (1.023 EW) mit den Ortsteilen Wölsickendorf-Wollenberg, Steinbeck und Leuenberg
- Gemeinde Prötzel (1.126 EW)
- Gemeinde Reichenow-Möglin (572 EW)
- Gemeinde Bliesdorf (1.290 EW) mit Vevais
- Stadt Wriezen (7.615 EW) mit dem Stadtteil Schulzendorf (369 EW)

Hinzu kommen die Menschen der Oderbruchgemeinden, z.B. Neulewin (962 EW), Oderaue (1.713 EW) und Neutrebbin (1.477 EW), die mittels P+R bzw. B+R am Bahnhof Wriezen auf die Wriezener Bahn umsteigen können.

Insgesamt ergeben sich somit ca. 26.000 Einwohnende im erweiterten Einzugsbereich der Wriezener Bahn, die als Nutzende der Bahnstrecke in Betracht kommen. Wichtig sind dabei insbesondere die Menschen, die im direkten Einzugsbereich der Stationen wohnen und diese mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 10 – 15 Minuten erreichen können (siehe nachfolgende Darstellung).

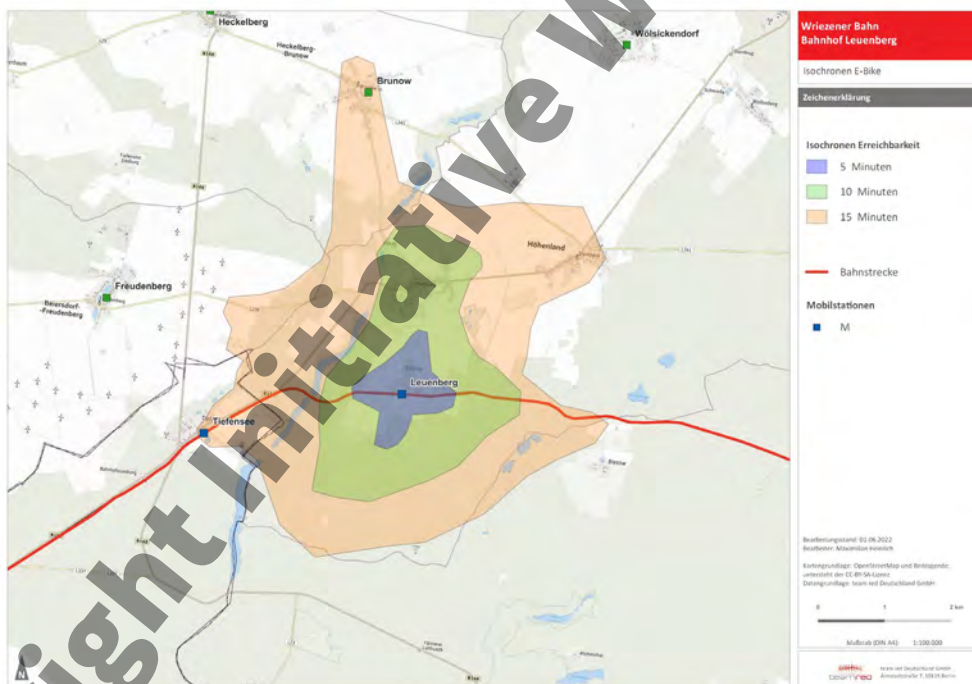


Abbildung 47: Erreichbarkeit des Bahnhofs Leuenberg mit dem E-Bike in 5, 10 oder 15 Minuten (Quelle: team red)

Bevölkerungsentwicklung

Nach der Bevölkerungsprognose des LBV wird der Landkreis Märkisch-Oderland in den kommenden zehn Jahren deutliche Bevölkerungsverluste erleiden, von 193.100 (2020) über 190.900 (2025) auf 187.000 (2030).²² „Schon jetzt ist jedoch erkennbar, dass die Prognose

²² Bevölkerungsvorausschätzung für das Land BB, 2017 – 2030 vom LBV

des LBV nicht eintreten wird, da davon auszugehen ist, dass die prognostizierten Zahlen des Jahres 2020 in jedem Fall übertroffen sind und demnach der Bevölkerungsrückgang zu einem späteren Zeitpunkt und voraussichtlich auch nicht so gravierend wie bisher angenommen, ausfallen wird.²³ Auch die aktuelle Entwicklung im Berliner Umland und weit darüber hinaus zeigt, dass der Zuzug in das Umland weiterhin in vollem Gange ist und weiter geeignete Orte (wie z.B. Fürstenberg (Havel) im Landkreis Oberhavel) inzwischen für Berlin-Umziehende durchaus attraktiv sind, wenn gute und schnelle ÖV-Verbindungen vorhanden sind.

In den Gemeinden entlang des Streckenbandes der Wriezener Bahn gibt es allerdings derzeit nur relativ wenige Wohnbauflächen, die in den nächsten Jahren genutzt werden können. „Im sachlichen Teilregionalplan Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte soll der Planungsprozess der Erarbeitung der Planinhalte für den Integrierten Regionalplan im Interesse der funktionsstarken Ortsteile als Schwerpunkte der Wohnsiedlungsflächenentwicklung und Daseinsvorsorge beschleunigt werden. Den entsprechenden Gemeinden soll so zeitnah Planungssicherheit gegeben werden, um sich mit dem Siedlungswachstum und der stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnsiedlungsflächen auch außerhalb der Zentralen Orte auseinanderzusetzen und die Entwicklung gezielt steuern zu können.“²⁴ Der Aufstellungsbeschluss für den Teilregionalplan wurde am 22.06.2020 durch den Kreistag gefasst.

„Die als Grundfunktionale Schwerpunkte festgelegten Ortsteile erhalten nach Inkrafttreten des Sachlichen Teilregionalplanes durch den LEP HR zusätzliche Möglichkeiten zur Festlegung von Wohnsiedlungsflächen und großflächigem Einzelhandel. Der LEP HR enthält dabei die Regel, dass GSP nur außerhalb der Zentralen Orte festgelegt werden dürfen und in jeder Gemeinde maximal ein GSP festgelegt werden darf. In den Achsengemeinden des Berliner Umlandes sind die GSP innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung festzulegen. Als GSP werden ausschließlich die am besten ausgestatteten, funktionsstärksten Ortsteile in der Region festgelegt.“²⁵

Aus dem Landkreis Märkisch-Oderland gehören im Einzugsbereich der Wriezener Bahn folgende Gemeinden zum Weiteren Metropolenraum (WMR): Stadt Bad Freienwalde (Oder), Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg, Gemeinde Bliesdorf, Gemeinde Falkenberg, Gemeinde Heckelberg-Brunow, Gemeinde Höhenland, Gemeinde Prötzel, Gemeinde Reichenow-Möglin.²⁶

Zum weiteren Verflechtungsraum der Metropole und der Regionalen Wachstumskerne, gehört die Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg, während folgende Städte und Gemeinden zum Ländlichen Gestaltungsraum gerechnet werden: Stadt Bad Freienwalde (Oder), Gemeinde Bliesdorf, Gemeinde Falkenberg, Gemeinde Heckelberg-Brunow, Gemeinde Höhenland, Gemeinde Prötzel, Gemeinde Reichenow-Möglin und die Stadt Wriezen.²⁷

Im Rahmen der Festlegung Grundfunktionaler Schwerpunkte (GSP) wurde der Stadt Wriezen zusätzlich zur Eigenentwicklungsoption der Gesamtgemeinde nach Z 5.5 LEP HR von 1 ha / 1.000 EW, eine Wachstumsreserve von 2 ha / 1.000 EW des GSP-Ortsteils für einen Zeitraum von zehn Jahren zur Ausweisung neuer Wohnsiedlungsflächen sowie die Errichtung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen über die Grenzen des Z 2.12 LEP HR hinaus eingeräumt.²⁸

²³ Schulentwicklungsplan des Landkreises Märkisch-Oderland 2020/21 bis 2024/25 Seite 17/18

²⁴ Teilregionalplan S. 4

²⁵ Teilregionalplan S. 5

²⁶ Vgl. ebda. S. 8

²⁷ Vgl. ebda. S. 9

²⁸ Vgl. ebda. S. 21

Pendler

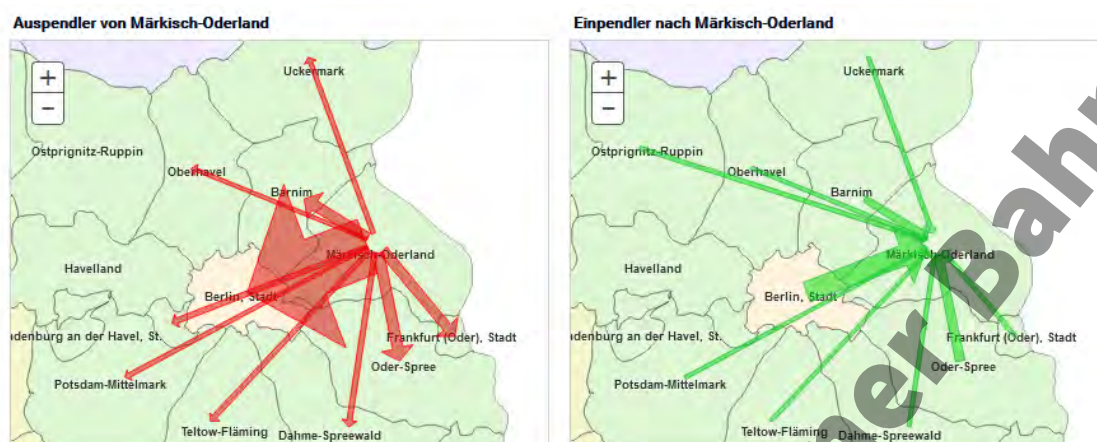


Abbildung 48: Pendlerdaten für den Kreis Märkisch-Oderland (Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, 2020)

Nach Angaben des Pendleratlas der Bundesanstalt für Arbeit pendelten 2020 täglich über 27.000 sozialversicherungspflichtige Personen regelmäßig aus dem LK MOL nach Berlin. Hinzu kommen Beamte, Selbständige, Studierende und Schüler:innen, die in den Zahlen der Bundesanstalt für Arbeit nicht erfasst werden.

Aus dem Kartenteil zum NVP 2020-2024 (Karte 41) ergeben sich für 2017 folgende Pendlerzahlen in Richtung Berlin für die im Einzugsbereich der Wriezener Bahn liegenden Gemeinden:

Stadt Wriezen 240, Stadt Bad Freienwalde 342, Gemeinde Höhenland 100, Gemeinde Falkenberg 123, Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg 60, Gemeinde Heckelberg-Brunow 53 und Gemeinde Prötzel 76.

Die Pendlerstatistik der rpg weist für das Jahr 2020 folgende Zahlen aus:²⁹

	Nach: Berlin	Eberswalde	Bad FRW	Strausberg	Werneuchen	Wriezen	Bliesdorf
Aus:							
Werneuchen	1839	82	16	68			
Beiersdorf-Freudenberg	60	14	10		26		
Bliesdorf	65	34	51	36		55	

²⁹ RPG Oderland-Spree, Pendlerdaten (bereitgestellt von ProZIV)

Heckelberg-Brunow	53	62	37		11	
Höhenland	111	42	39	18	24	
Prötzel	85	10	11	89		15
Reichenow-Möglin	28		16	51		31
Wriezen	256	117	422	266	35	13
Berlin					436	35

Tabelle 3: Pendlerdaten im Betrachtungsraum 2020

Aus den vorstehenden Zahlen wird im Vergleich zu den Zahlen von 2010 und 2015, die ebenfalls vorliegen, sehr deutlich, dass der Wegzug von Menschen aus Berlin in das Umland auch den LK Märkisch-Oderland inzwischen erreicht hat:

Pendler nach Berlin	2010	2015	2020
Werneuchen	1.453	1.584	1.839
Wriezen	196	210	256
Höhenland	105	115	111
Beiersdorf-Freundenberg	60	46	60
Prötzel	61	68	85
Gesamt für diese Städte/Gemeinden	1.875	2.023	2.351

Tabelle 4: Pendlerdaten nach Berlin aus ausgewählten Städten und Gemeinden im Bereich der Wriezener Bahn 2010 – 2020 (Quelle: rpg/PROZIV)

An der Dauerzählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) an der B158 in Tieffensee (Zählstelle 3706) wurden 2019 6.220 Fahrzeuge in 24 Stunden erfasst, darunter 3,7% Schwerverkehr. 3.056 Fahrzeuge waren in Richtung Werneuchen/Berlin unterwegs.

Die Pendleranalyse 2017 der Euroregion zeigt, dass im deutschen Teil der Planungsregion insgesamt seit 2011 etwa 6.350 und seit 2005 fast 14.000 zusätzliche sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze gewonnen werden konnten. Am stärksten ausgeprägt ist der Beschäftigungszuwachs nach dem Wohnortprinzip und auch nach dem Arbeitsortprinzip im Landkreis Märkisch-Oderland, was auf die nach wie vor starken Zuwanderungen aus Berlin und daraus resultierende Auspendelungen nach Berlin zurückzuführen ist:

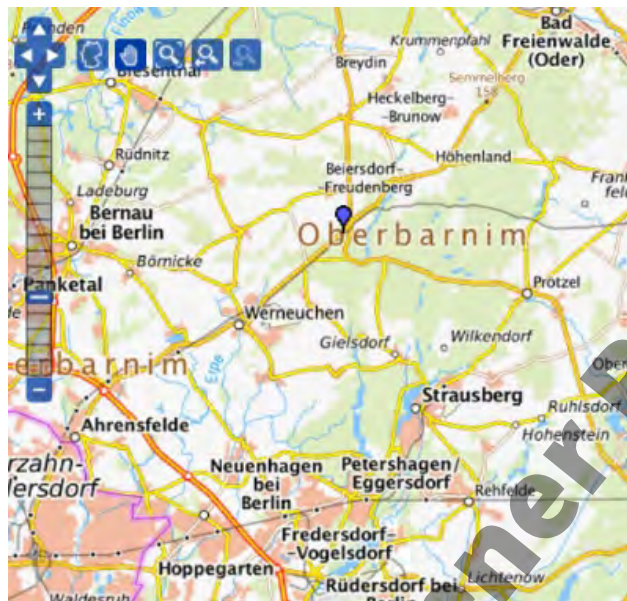


Abbildung 49: Lage der Dauerzählstelle der BAST auf der B158 (Quelle: BAST)

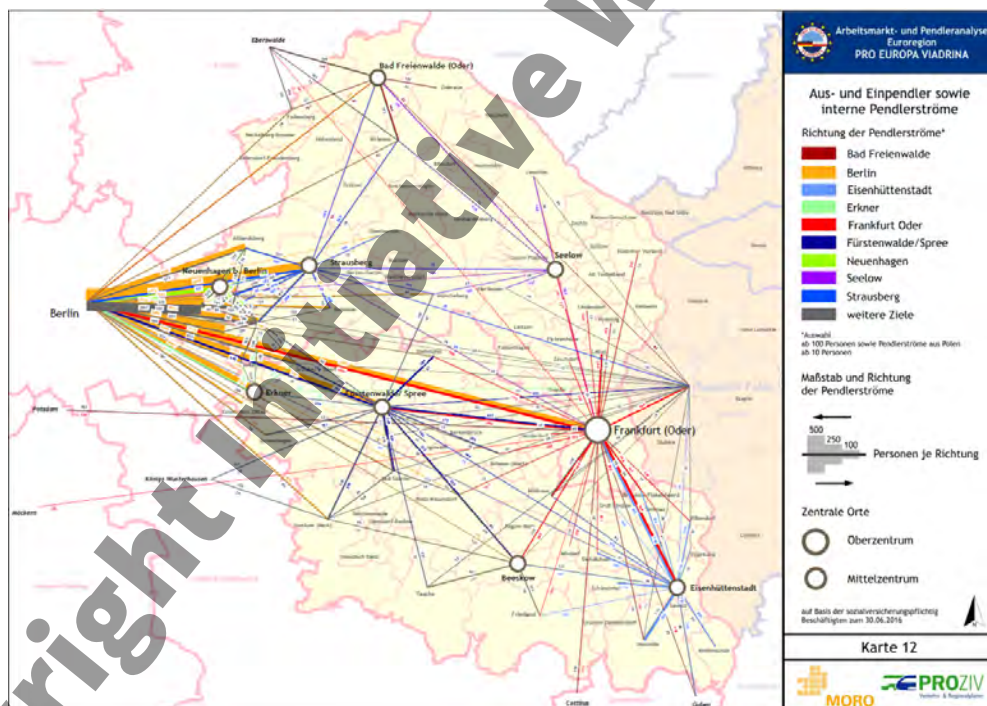


Abbildung 50: Pendlerströme im Landkreis Märkisch-Oderland (Quelle: Euroregion PRO EUROPA VIADRINA, Pendleranalyse 2016)

Tabelle 1 Gesamtentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort - deutscher Teil [Pers., %]

Strukturmerkmal / Gebiet	2005	2011	2016	16-05	16/05	16/11
Region Oderland-Spree						
Beschäftigte am Wohnort	142.215	154.452	162.276	+20.061	+14,1 %	+5,1 %
Beschäftigte am Arbeitsort	115.882	123.447	129.790	+13.908	+12,0 %	+5,1 %
Stadt Frankfurt (Oder)						
Beschäftigte am Wohnort	19.497	20.796	20.886	+1.389	+7,1 %	+0,4 %
Beschäftigte am Arbeitsort	26.719	28.796	27.270	+551	+2,1 %	-5,3 %
Landkreis Märkisch-Oderland						
Beschäftigte am Wohnort	61.297	68.076	73.181	+11.884	+19,4 %	+7,5 %
Beschäftigte am Arbeitsort	41.024	44.164	48.508	+7.484	+18,2 %	+9,8 %

Abbildung 51: Gesamtentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis MOL (Quelle: Pendleranalyse 2017, Seite 10)

Für 2019 wies das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg im LK MOL insgesamt 94.300 Erwerbstätige aus.³⁰ Da von diesen ein erheblicher Teil in Berlin oder im berlinnahen Umland arbeitet, ergibt sich hier ein erhebliches Fahrgastpotenzial für die neue Wriezener Bahn. Zu den Erwerbstätigen kommen als weitere Personengruppen die Selbständigen, Studierende und Schüler:innen hinzu.

7.2 Schulverkehr

„Im Schuljahr 2019/2020 war im Landkreis Märkisch-Oderland für 7.647 Schülerinnen und Schüler die Schülerbeförderung zu organisieren bzw. die Erstattung von Schülerfahrkosten vorzunehmen.“³¹ Dies ist ein Potenzial, das auch bei der Wiederinbetriebnahme der Wriezener Bahn zu beachten ist, da von diesen Schülern viele zu den Schulstandorten in Wriezen bzw. Werneuchen fahren.

Die VBB-Potenzialuntersuchung (geänderte Fassung vom 22.02.2022) sieht für die Strecke der Wriezener Bahn kein Fahrgastpotenzial im Bereich der Schüler:innen (SuS) der weiterführenden Schulen (siehe folgende Abbildung).

Nr. Relation	Nachfragepotenzial *)		Freizeit und Tourismus *)
	mittlere Auslastung (Reaktivierungsstrecke 2030) (Pkm/Strecken-km)	Schüler:innen (Jahresgesamt) (Tage)	Ferien (Schüler:innen) (Tage)
2 Wensickendorf – Liebenwalde	185	0	2
3 Schmachtenhagen – Oranienburg (Fichtengrund)	567	46	1
5 Werneuchen – Wriezen	539	0	2
8 Wustermark – Ketzin/Havel	693	224	2
12 Neustadt (Dosse) – Neuruppin West	807	449	1
13 Neuruppin – Herzberg (Mark)	264	2.029	1
15 Zossen-Dabendorf – Königs Wusterhausen	706	0	0

Abbildung 52: Fahrgastpotenziale der Wriezener Bahn laut VBB-Potenzialuntersuchung, Anhang 3

³⁰ www.statistik-berlin-brandenburg.de/erwerbstaetigkeit

³¹ Schulentwicklungsplan MOL, Seite 39

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Märkisch-Oderland (6. Fortschreibung Juni 2021) stellt dar, dass im Schuljahr 2019/2020 für 7.647 SuS die Schulbeförderung vom LK MOL zu organisieren war.

Das Projektgebiet entlang der Wriezener Bahn gehört planungsrechtlich zum Weiteren Metropolitanraum (WMR) und wird auch schulplanungsrechtlich im Gegensatz zum Berliner Umland separat betrachtet. Nach der Prognose des LBV wird für dieses Gebiet bis 2030 ein deutlicher Bevölkerungsrückgang (minus 12 – 14%) prognostiziert, der sich auch bei den Schüler:innenzahlen auswirken wird. Allerdings zeigen die aktuellen Bevölkerungsentwicklungen, dass sich dieser Trend einerseits verlangsamt hat und andererseits auch im WMR der Bevölkerungszug aus der Metropole Berlin verstärkt spürbar wird.

Daher ist davon auszugehen, dass sich die Schüler:innenzahlen an den weiterführenden Schulen nicht so drastisch verringern wird, wie prognostiziert.

Für die Schüler:innenbewegungen aus den Gemeinden in die weiterführenden Schulen sind folgende Schulstandorte im Projektgebiet relevant:

- Wriezen (Evang. Johanniter-Gymnasium, SuS überwiegend aus dem WMR; Grund- und Oberschule Salvador Allende, die SuS kommen in der Regel aus Wriezen, Altreez und Prötzel)
- Bad Freienwalde (Gymnasium „Bertolt Brecht“, SuS überwiegend aus Bad Freienwalde, Falkenberg, Heckelberg und Wriezen; Erna und Kurt Kretschmann Oberschule, Albert-Schweitzer-Schule, SuS aus Bad Freienwalde, Altreez, Falkenberg und Heckelberg)

Genaue Angaben, aus welchen Orten SuS nach Wriezen oder Bad Freienwalde zur Schule fahren, liegen nicht vor. Bei einer Gesamtzahl von 1.982 SuS (Schuljahr 2020/21) an Oberschulen und Gymnasien kann eine Quote von etwa einem Drittel den Orten entlang der Wriezener Bahn zugeordnet werden, was ein Potenzial von 660 SuS entsprechen würde.

Auch die Europaschule Werneuchen (Oberschule, Klassen 7-10) wird von 28 SuS aus dem LK MOL besucht (Schuljahr 2020/2021).³² Auch diese SuS stellen ein Potenzial für die reaktivierte Wriezener Bahn dar.

7.3 Situation des bestehenden ÖPNV

Vorhandenes Angebot

Entlang der im Projekt untersuchten Trasse Werneuchen – Wriezen der Wriezener Bahn erfolgt die Erschließung der Region mit Öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit im üÖPNV hauptsächlich mit Linienbusverkehren. Die SPNV-Angebote auf den vorhandenen Trassen tangieren im mehr oder weniger großen Abstand die Betrachtungsregion bzw. der SPNV auf dem betriebenen Teilstück der Wriezener Bahn zwischen Berlin Ostkreuz und Werneuchen endet unmittelbar an ihrer westlichen Grenze.

³² LK Barnim, Schulentwicklungsplan 2022-2027, Band 3, S. 244

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

In Berlin und Brandenburg nimmt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag der beiden Bundesländer die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wahr.

Auf Bestellung des VBB werden in der Region bzw. an diese heranreichend durch die NEB Niederbarnimer Eisenbahn GmbH folgende SPNV-Leistungen gefahren:

- RegionalBahn RB 60 auf der im Oderbruch verlaufenden Strecke Eberswalde – Bad Freienwalde – Wriezen – Werbig – Seelow – Frankfurt (Oder). Zugverkehr täglich im 1-h-Takt zwischen Eberswalde und Wriezen. Ab da fährt jeder 2. Zug bis Frankfurt (Oder) durch, so dass sich zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder) ein 2-h-Takt ergibt. Laut VBB wird in Zukunft auch bis Frankfurt (Oder) im Stundentakt gefahren (ursprünglich für Dezember 2024 geplant, jetzt ab Dezember 2027).
- RegionalBahn RB 25 auf der an die Betrachtungsregion heranreichenden, aktuell im Personenverkehr befahrenen „Rumpfstrecke“ Berlin Ostkreuz – Werneuchen. Zugverkehr täglich im 1-h-Takt; perspektivisch ist in der HVZ eine Verdichtung auf einen 30-Min-Takt geplant (laut VBB ab 2024, laut NVP-Entwurf 2023-2027 erst ab Dezember 2027). Zudem ist der Einsatz batterieelektrischer Züge vorgesehen.

Die „Oderbruch-Trasse“ Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder) ist an ihrem nordwestlichen Anfangspunkt Eberswalde mit dem RegionalExpress- bzw. RegionalBahn-Verkehr auf der sog. „Stettiner Bahn“ Berlin – Stettin (RE3, RB24) und mit der RegionalBahn in die Schorfheide (RB63) verknüpft.

Nach 30,3 km wird Wriezen erreicht – der östliche Endpunkt einer reaktivierten Wriezener Bahn. Ab da in 26,3 km Entfernung kreuzt die Strecke an der Station Werbig die Ostbahn Berlin – Küstrin, wo die RegionalBahn RB26 Berlin Ostkreuz – Kostrzyn täglich im 1-h-Takt verkehrt. Auch hier ist auf einem Teilabschnitt ein Halbstundentakt geplant.

Am Endpunkt Frankfurt (Oder) – 85,9 km (ab Eberswalde) bzw. 55,5 km ab Wriezen kann letztendlich noch die Verknüpfung zur bedeutenden RegionalExpress-Linie RE1 und weiteren Regionalbahnen erreicht werden.

Aufgrund der fehlenden direkten Bahnverbindung Wriezen – Werneuchen erfolgt die SPNV-Anbindung der Orte mit Bahnanschluss im Oderbruch an die Metropole Berlin nur als Umwegfahrt über Eberswalde oder alternativ über Werbig. In beiden Fällen muss zwischen verschiedenen Linien umgestiegen werden. Fahrgäste aus Orten ohne Bahnanschluss müssen darüber hinaus Buszubringerverkehre unterschiedlicher Qualität bzw. P+R oder B+R mit einem weiteren Umstiegsvorgang in Anspruch nehmen. In der Kombination PlusBus Märkisch Oderland 889 und S-Bahn (Details dazu im folgenden Abschnitt) besteht zwar eine hochwertige Kombilösung, die aber hinsichtlich des Beförderungskomforts (z.B. im Bus fehlende Fahrradmitnahmemöglichkeiten oder fehlende Toiletten in Bus und S-Bahn) keine hohen Bahnqualitäten erreicht.

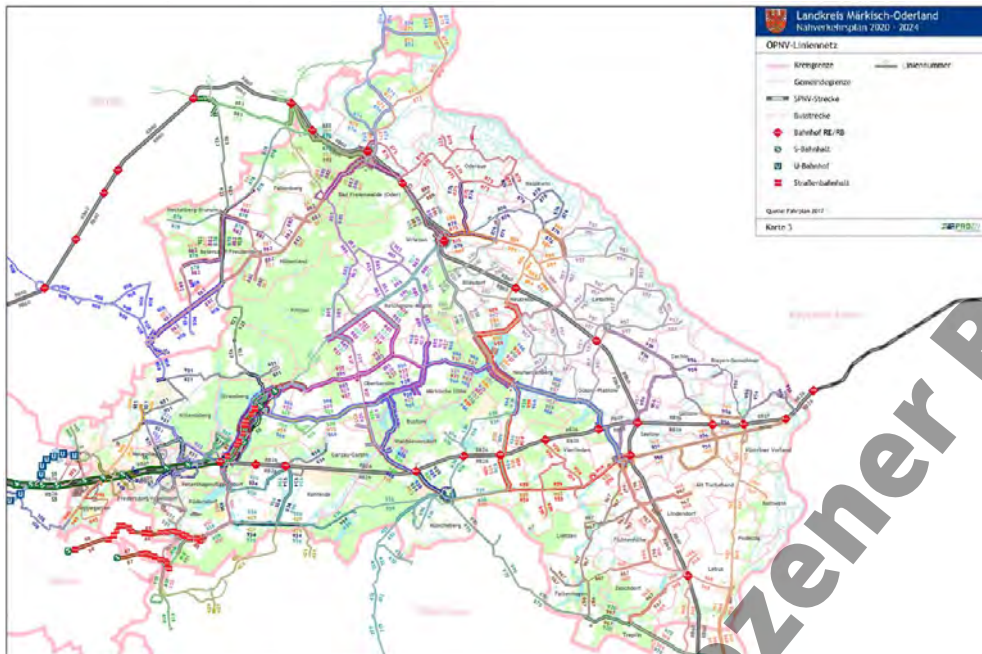
ÖPNV³³

Abbildung 53: ÖPNV-Liniennetz 2017 (Quelle: NVP 2020-2024, Kartenteil, Karte 2)

In der Betrachtungsregion werden die Leistungen auf Bestellung der zuständigen Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland auf der Basis der jeweiligen regionalen Nahverkehrspläne durch zwei Unternehmen erbracht.

Relevante Linien im erweiterten Einzugsgebiet einer reaktivierten Wriezener Bahn sind:

- Gemeinschaftlicher Betrieb von BBG Barnimer Busgesellschaft mbH und mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH
 - PlusBus Märkisch Oderland 889 Strausberg – Wriezen – Bad Freienwalde
- BBG Barnimer Busgesellschaft mbH
 - BUS 875 Bad Freienwalde – Zäckericker Loose – Altreeetz – Wriezen
 - BUS 876 Wriezen/Altreeetz – Thöringswerder – Güstebieser Loose – Neulewin – Neubarnim
 - BUS 878 Eberswalde – Tiefensee- Werneuchen
 - BUS 880 Wriezen – Metzdorf – Neutrebbin/Neuhardenberg
 - BUS 882 Werneuchen – Tiefensee – Leuenberg – Bad Freienwalde
 - BUS 884 Wriezen – Neulewin – Neutrebbin – Neuhardenberg
 - BUS 885 Bad Freienwalde – Wriezen – Schulzendorf- Prötzel
 - BUS 887 Bad Freienwalde – Werneuchen
 - BUS 906 Wegendorf – Werneuchen- Hirschfelde

und mit bedingter Bedeutung (da nur saisonal an Samstagen verkehrend)

- Ausflugslinie „Oderbus“ 879 Bad Freienwalde – Zollbrücke – Alt Reetz – Wriezen

³³ Fachlich exakt eigentlich „üÖPNV“ (übriger ÖPNV), da er auch Regionalverkehre (also nicht nur Nahverkehr) einschließt. Im allgemeinen Sprachgebrauch – auch in Fachkreisen – wird allerdings eher der Begriff ÖPNV verwandt. So auch in diesem Projekt.

- mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH
 - BUS 923 Eberswalde – Tiefensee – Strausberg
 - BUS 927 Strausberg – Prötzel – Reichenow
 - BUS 958 Seelow – Neuhardenberg – Wriezen

In der Kombination aller Angebote ist ein vergleichsweise engmaschiges Liniennetz vorhanden, wobei allerdings hinsichtlich der Bedienungshäufigkeiten und der Verkehrszeiten je nach Fahrgastpotenzial örtlich größere Unterschiede zu verzeichnen sind. Im Allgemeinen wird nachfrageorientiert gefahren.

Die ÖPNV-Angebote sichern über die Verknüpfung mit den bestehenden SPNV-Angeboten (RegionalExpress RE3, Regionalbahnen RB25, RB26 und RB60, S-Bahn S5) die überregionale Anbindung der Region – besonders an die Metropole Berlin. Sie stellen die Verbindung zu den Mittelzentrum Strausberg und Seelow her und vernetzen die Orte in der Region miteinander.

Unter Beachtung der besonderen Berücksichtigung der Belange des Berufs- und Ausbildungsverkehrs und der mannigfaltigen Erfordernisse des Schulverkehrs in der Fläche ergeben sich im Jedermann-Verkehr zahlreiche Fahrtmöglichkeiten. Diese sind auch im Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr nutzbar – allerdings aufgrund der Verkehrszeiten (nur wenige Spätverkehrsangebote, teilweise kein Verkehr an Wochenenden und feiertags) oft recht eingeschränkt.

Eine herausragende Rolle spielt im derzeitigen Angebotsmix die PlusBus-Linie 889 Strausberg – Wriezen – Bad Freienwalde, auf der angebotsorientiert täglich Fahrten im 1-Th-Takt (werktags, einschl. samstags) bzw. im 2-h-Takt (sonn- und feiertags) durchgeführt werden. Mit einmaligem Umstieg zur S-Bahn ab Strausberg Nord besteht ein attraktives ÖV-Angebot, was in der Anbindung an die Metropole Berlin bzgl. der Fahrzeit mit dem PKW konkurrieren kann.³⁴

7.4 Reisezeitenvergleiche

Für die Beurteilung der Konkurrenzsituation ÖV – MIV sind Fahrtzeitvergleiche ein interessantes Instrument:

³⁴ Fahrzeiten zwischen Bahnhof Wriezen und Berlin Ostkreuz:

- PlusBus 889 + S 5 = 1:31 h lt. <https://reiseauskunft.bahn.de>
- PKW über B158 = 1:18 h lt. <http://www.Google Maps.de>; ermittelt am 09.12.2021: 11:15 Uhr

Reisezeitvergleich ÖV - MIV anhand ausgewählter Beispiele

Reisezeitermittlung über <https://reiseauskunft.de> bzw. www.googlemaps.de/VBB FahrInfo
/hier jeweils aktuell schnellste Route/ am 10.12.2021 ab 10:00 Uhr

lf. Nr.	Relation	Verkehrsmittel		km	Reisezeit /h:Min/	Umstieg
		ÖV	MIV über			
1.1.	Wriezen - Berlin Hbf	RB60 + RE3 Plusbus 889 + S5 RB60 + RE1 RB60 + RB26 + S	B158		01:26 01:49 02:06 01:28	1 x Eberswalde Hbf 1 x Strausberg Nord 1 x Frankfurt (Oder) kein Anschluss in Werbig! ohne
1.2.	Wriezen - Berlin Ostkreuz	Plusbus 889 + S5 RB60 + RB24 RB60 + RE1	B158	61,5	01:33 01:52 01:49 01:28	1 x Strausberg Nord 1 x Eberswalde Hbf 1 x Frankfurt (Oder) ohne
2.1.	Bad Freienwalde - Berlin Hbf	RB60 + RE3 Plusbus 889 + S5	B158		01:12 02:12 01:28	1 x Eberswalde Hbf 1 x Strausberg Nord ohne
2.2.	Bad Freienwalde - Berlin Ostkreuz	Bus 887 + RB25 RB60 + RB24	B158		01:33 01:38 01:15	1 x Werneuchen 1 x Eberswalde Hbf ohne
3.1.	Beiersdorf-Freudenberg - Ostkreuz	Bus 887 + RB25	B158	37,9	00:58 00:57	1 x Werneuchen ohne
3.2.	Heckenberg-Brunow - Ostkreuz	Bus 887 + RB25	B158	45,9	01:11 01:04	1 x Werneuchen ohne
3.3.	Prötzel - Ostkreuz	Plusbus 889 + S5 L33/L33/B1			01:13 01:04	1 x Strausberg Nord ohne
3.4.	Tiefensee - Ostkreuz	Bus 887 + RB25	B158	37,4	01:16 00:58	1 x Werneuchen ohne

Tabelle 5: Aktuelle Fahrzeitenvergleiche zwischen MIV und ÖV im Bereich der Wriezener Bahn

Aus Sicht der Gutachter und der Verkehrswissenschaft werden ÖV-Fahrzeiten bis zu 50% längerer Fahrdauer gegenüber dem MIV in der Regel akzeptiert (weniger Stress etc.).³⁵ Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV werden in der Literatur und in Gutachten längere Fahrzeiten von bis zu 30% als akzeptabel angesehen.³⁶

Die oben dargestellten Werte zeigen exemplarisch bereits aktuell vorhandene Reisezeitvorteile des ÖV gegenüber dem MIV für die Verbindung aus Orten mit direktem Bahnanschluss in die Metropole Berlin. Bei notwendigen Reiseketten – Zu- bzw. Abbringerverkehre zur/von der Bahn – verlängern sich natürlich die Reisezeiten im kombinierten Verkehr.

Erkennbar ist auch, dass aufgrund der Fahrplanlage reisezeitmäßig eine Fahrt über Werbig und weiter mit der Ostbahn nach Berlin derzeit keine Alternative darstellt. Demgegenüber stellt die Kombination PlusBus – S Bahn fallweise durchaus ein interessantes ÖV-Angebot dar.

Die MIV-Reisezeiten stellen Idealwerte ohne Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses dar. Gerade diese treten aber in der HVZ regelmäßig auf den Strecken nach/von Berlin und innerstädtisch in Berlin auf. Dann können sich die Reisezeiten ohne weiteres um 15- 30 Min verlängern!

³⁵ Hägler/Kunkel, Mit dem Auto doppelt so schnell, SZ 30.08.2021

³⁶ Siehe ADAC-Gutachten „Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen, erstellt von IGES, S. 58

ÖV-Reisezeiten, die bei einer Reaktivierung der Wriezener Bahn Werneuchen – Wriezen in der Relation Untersuchungsgebiet <> Berlin nach Auffassung der Projektbearbeiter erzielbar wären, werden unter Pkt. 9 aufgezeigt.

7.5 Touristischer Verkehr

Nach Angaben des LK MOL wurden 2019 208.284 Gästeankünfte im Landkreis registriert, die zu 767.318 Übernachtungen führten. Schwerpunkte im Betrachtungsgebiet waren Bad Freienwalde und Wriezen.³⁷

Aus dem Tourismusbarometer des Ostdeutschen Sparkassenverbandes für 2018 ergibt sich, dass die Übernachtungen in Brandenburg gegenüber dem Vorjahr um 3,5% angestiegen sind, in der Hotellerie nur um 1,8%, dafür im Campingbereich um 15,5% und im airbnb-Bereich gar um 27%. In der Region Barnimer Land stiegen die Zahlen um 4,1% (2018) bzw. 3,8% (2019), in der Tourismusregion Seenland Oder-Spree nur um 2,2% (2018) bzw. 2,0% (2019).

Wichtig ist gerade für die Regionen im berlinnahen Bereich der Tagestourismus. Dieser stieg in ganz Ostdeutschland 2018 auf 500 Mio. Tagesreisen mit einem geschätzten Umsatz von über 13 Mrd. €. In diesem Bereich kommt dem öffentlichen Verkehr eine besondere Bedeutung zu, da jeder 8. Ausflug mit hoher ÖPNV-Nutzung versehen war. Im Jahre 2019 wurden in Brandenburg insgesamt rund 97 Mio. Tagesreisen registriert.

Wenig zufrieden sind die Urlaubsgäste in Brandenburg mit dem ÖPNV-Angebot, wobei sowohl Angebot wie Betriebszeiten und Preis-Leistungs-Verhältnis negativ bewertet wurden:



Abbildung 54: Kritik am ÖPNV (dwif 2019, Handout S. 28)

Touristisches Potenzial

Die Region entlang der Wriezener Bahn gilt im Vergleich zu den bekannteren Destinationen der beiden Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland – zum Beispiel die Werbellinseeregion im Barnimer Land oder die Märkische Schweiz – derzeit eher noch zu den touristischen Geheimtipps. Dennoch wird eine wiederbelebte Wriezener Bahn die Erreichbarkeit

³⁷ Jahresbericht 2020, Seite 129- 131

bekannter Orte und Ausflugsgebiete verbessern. Darüber hinaus lassen sich bei einer entsprechenden Vermarktung des Reiseerlebnisses mit der Bahn, kombiniert mit Wanderungen und Radtouren, neue Ziele erschließen und es wird bisher noch Unbekanntes in den Blick von Tagesgästen und Urlauber:innen rücken.

Die verhältnismäßig geringen Entfernungen, die Bewohnende und Gäste gerade aus den östlichen Stadtbezirken der Metropole Berlin zurücklegen müssen um „ins Grüne“ zu gelangen, können sich als Standortvorteil des regionalen Tourismus erweisen. Bereits an den ersten Stationen an der wiederbelebten Strecke Werneuchen – Wriezen (Werftpfuhl, Tiefensee und Leuenberg) ist für Wandernde und Radfahrende ein „Einstieg“ in den östlichen Bereich des Regionalparks Barnimer Feldmark möglich. So sind kurze Wanderungen³⁸, z.B. von Tiefensee oder Leuenberg in den Gamengrund genauso möglich wie ein Start oder Ziel für Radfahrende auf der Barnimer Feldmark-Tour. Im weiteren Streckenverlauf werden Schlösser und Herrenhäuser der Märkischen Schlössertour, wie Schloss Reichenow, von der reaktivierten Station Schulzendorf umweltfreundlich erreichbar. Weitere touristische Ziele sind die von der Station Sternebeck erreichbaren militärhistorischen Museen Bunker Harnekop und das NVA-Museum Harnekop.

Auch kleine, aber feine Kulturangebote sind von der Bahn aus gut erreichbar, wie z.B. die Villa Blunk in Wriezen. Sie sind Anlaufpunkte für eine kunstinteressierte Klientel vor allem aus der Hauptstadtregion.

Vom Streckenende in Wriezen ist das Oderbruch direkt erreichbar. In Verbindung mit den regionalen Busangeboten, per Rad oder auch zu Fuß sind die zahlreichen kulturellen, touristischen und landschaftlichen Highlights der Region gut erreichbar – und dass sogar bei Nutzung der saisonal betriebenen Fähre in Güstebieser Loose jenseits der Oder in Polen. Für den Radtourismus sind Touren auf dem Oderbruchbahn-Radweg oder auf den Oderdeichen (als Teil der Route des Oder-Neiße-Radweges) besonders attraktiv. Die mögliche Fahrradmitnahme in den Zügen ermöglicht eine problemlose An- und Abreise aus der Hauptstadtregion.

Eine Einbeziehung der Bahnstationen der reaktivierten Wriezener Bahn in das etablierte, brandenburgweite „wanderNetz“ wird den touristischen Nutzen der Bahn weiterbefördern.

Natürlich sind über eine reaktivierte Wriezener Bahn im Übergang auf die Bahnstrecke Eberswalde – Frankfurt/Oder auch dort liegende attraktive Orte günstig erreichbar, z.T. mit Reisezeitvorteilen gegenüber einer Anreise über Eberwalde oder über die Ostbahn.

7.6 Güterverkehr

Die Strecke Werneuchen – Wriezen bietet auch Potenzial im Güterverkehr. Neben der Firma Berger Bau, die bereits heute einen Anschluss östlich des Bahnhofs Werneuchen betreibt, könnten als Güterverkehrsanschlößer die Firma Zuegg (Werneuchen, Produzent von Halbfertigprodukten in der Marmeladen- und Fruchtsaftindustrie) und Waldbesitzende (Holztransporte) und Landwirt:innen (z.B. Zuckerrübentransporte) in Betracht kommen. Die hier anfallenden Transportmengen könnten im Einzelwagenverkehr in Richtung Berlin abgefahren werden. Für den Güterumschlag sind gegebenenfalls geeignete Laderampen zu richten. In der Gemeinde Beiersdorf-Freudenberg ist ein größeres Gewerbegebiet mit 50 ha

³⁸ Z.B. Reschke/Sternfeld, Seite 136 ff. „Die Seenkette im Gamengrund“

Fläche planerisch ausgewiesen, aber noch nicht begonnen. Der städtebauliche Vertrag ist bereits beschlossen und unterschrieben.

Dieses Gewerbegebiet bietet einerseits Potenziale für den Güterverkehr, hier könnte die Bahn die bereits heute überlastete B158 entlasten und andererseits ergeben sich durch die Beschäftigten neues Nutzendenpotenzial für die Bahn.

Problematisch könnte allerdings der Güterverkehr zwischen Werneuchen und Ahrensfelde werden, wenn dort keine geeigneten Kreuzungsgleise bereitgestellt werden.

7.7 Potenzialabschätzung:

Die Gutachter gehen davon aus, dass aus dem (sozialversicherungspflichtigen, SV) Pendlerpotenzial in Richtung Berlin von rund 27.000 Personen etwa 10% für die Nutzung der Wriezener Bahn gewonnen werden können, also rund **2.700** Personen. Ein Teil dieser Fahrgäste ergibt sich aus den täglichen Pkw-Pendlern auf der B158, hier werden 25% der Pkw-Fahrenden in der Morgenspitze, etwa 550 Personen (bei durchschnittlicher Besetzung von 1,1 Personen/Pkw), als potenzielle Umsteiger identifiziert. Hinzu kommen etwa **700** nichtsozialversicherungspflichtige Pendler (NSV = Beamte, Selbständige, Studierende).

Weiter schätzen wir, dass etwa **500** Personen, die bislang über die Bahnhöfe Eberswalde oder Strausberg in Richtung Berlin pendelten in Zukunft die nähergelegene Alternative nutzen können. Eine weitere Personengruppe sind die Urlaubsgäste, z.B. Tagesreisende aus Berlin, die die touristischen Ziele in der Projektregion besuchen und mit der durchgebundenen Wriezener Bahn bessere Verbindungen geboten bekommen. Dieses Potenzial schätzen die Gutachter auf etwa **100** Personen täglich.

Eine attraktive Verbindung auf der Schiene generiert – wie viele Beispiele reaktiver Strecken zeigen – erheblichen Neuverkehr, also Umsteiger vom IV zum ÖV. Die Gutachter gehen davon aus, dass eine durchgebundene Wriezener Bahn einen Neuverkehr von werktäglich **250** Fahrgästen gewinnen kann.

Auch können nennenswerte Teile des Schulverkehrs (ca. **660** Personen) auf die Bahn verlagert werden. Da diese Personengruppe aber bislang schon überwiegend den ÖPNV benutzt, geht sie nicht in die CO₂-Einsparung ein.

Der Zuwachs von insgesamt 4.250 Fahrgästen (ohne Schulverkehre), davon 3.750 Umsteiger oder Zugewinne vom MIV, führt zu einer CO₂-Reduzierung von insgesamt rund 8.292 t.

	Anzahl	Eingesparte km	CO ₂ -Einsparung (Tremod 2020: 152 g/Pkm)
SV-Pendler	2.700	80 km * 2700 * 220 = 25.898.400 km	3.936.556,8 Kg CO ₂
NSV-Pendler	700	80 km * 700 * 220 = 6.714.400 km	1.020.588,8 Kg CO ₂
Umsteiger	500		
Urlaubsgäste	100	100 km * 100 * 365 = 3.650.000 km	554.800,0 Kg CO ₂
Schülerinnen und Schüler (SuS)	660		
Zuwächse	250	80 km * 250 * 220 = 4.400.000	668.800 Kg CO ₂
Gesamtpotenzial,	4.910		6.180.745,6 Kg CO₂
davon Umsteiger vom MIV	3.750		

Tabelle 6: CO₂-Einsparung durch Reaktivierung der Wriezener Bahn

Der vorstehend ermittelte Wert der CO₂-Einsparung entspricht einer (Umwelt-)Kostenentlastung von 920.931 € (ermittelt nach Stand. Bewertung 2016, 149 €/t).

Bei einer durchschnittlichen Reiseweite der Pendler pro Strecke von 40 km. Bei den Urlaubsgästen wurde eine durchschnittliche Reiseweite von 50 km pro Strecke angesetzt.

8. Fahrzeugeinsatz



Abbildung 55: Mireo Plus B im Design der NEB (Quelle: NEB)

Die Gutachter gehen davon aus, dass die reaktivierte Strecke mit den in Zukunft (ab Dezember 2024) auf der RB25 eingesetzten Fahrzeugen der NEB betrieben wird. Das bedeutet, dass hier die neu entwickelten Batterie-Triebzüge der NEB vom Typ Siemens Mireo Plus B (Länge ca. 46,50 m, in Doppeltraktion ca. 95 m) eingesetzt werden. Diese verfügen über eine Reichweite mit Batterie von ca. 90 km bei jedem Wetter, bei Doppeltraktion ca. 120 km. Die Triebzüge werden unter der Oberleitung nachgeladen, was auf dem Abschnitt Ostkreuz – Biesdorfer Kreuz Nord (km 7,9) geschehen kann. Dieser Abschnitt dürfte allerdings zu kurz sein, um die Fahrzeuge für die Gesamtstrecke (Hin- und Rückfahrt) aufzuladen. Hier müsste

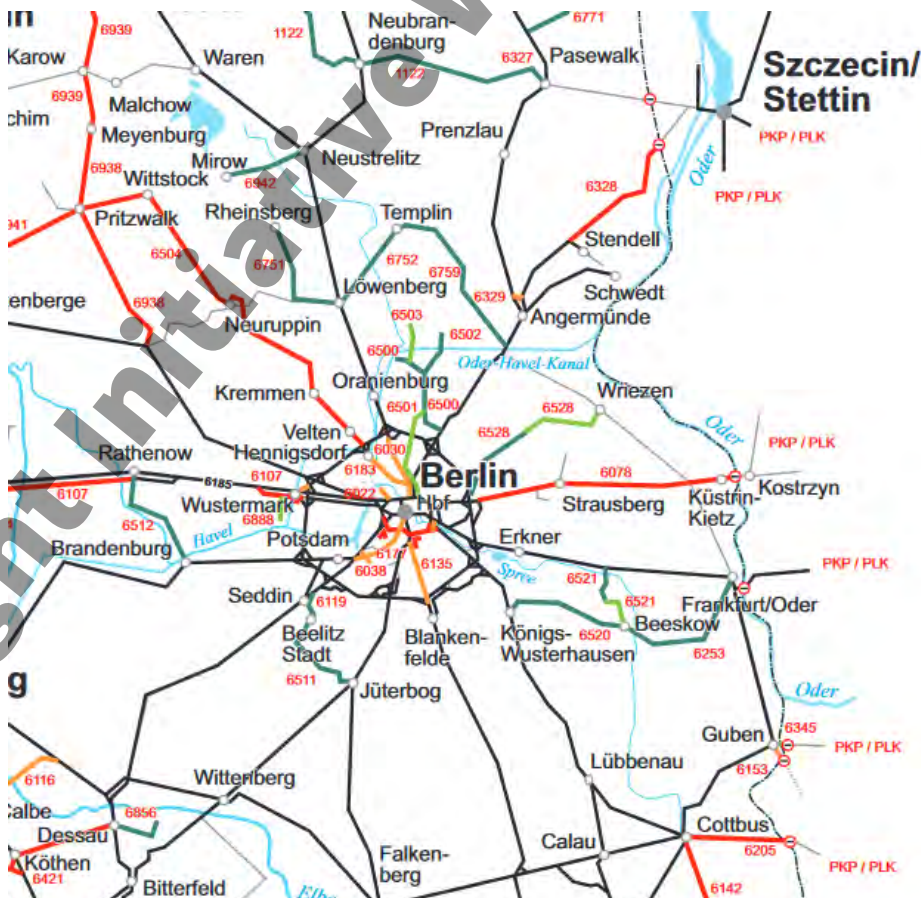


Abbildung 56: Strecken, die zur Elektrifizierung oder für den Einsatz von Batteriezügen vorgesehen sind (Quelle: VDV)

entweder eine Weiterführung der Elektrifizierung bis Ahrensfelde angedacht oder eine Lademöglichkeit in Wriezen geschaffen werden.

Nach dem aktuellen Stand der Planung für das Batterienetz Ostbrandenburg ist bereits jetzt angedacht, um auch die Linie RB60 (Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder) (batterie-) elektrisch betreiben zu können, einen Streckenabschnitt in Wriezen zu elektrifizieren, u.a. um hier Fahrzeuge über Nacht aufzuladen. Auch in Werneuchen soll eine solche Lademöglichkeit geschaffen werden.³⁹

Um den Betrieb auf dem Streckenabschnitt Werneuchen – Wriezen durchzuführen, sind drei Triebwagen zusätzlich erforderlich, davon einer für die Zusatzfahrten während der Hauptverkehrszeiten (HVZ). Dieser legt dabei zehnmal 33,18 km zurück, was pro Werktag 331,8 Zugkilometer bedeutet. Für den normalen Stundentakt werden zwei zusätzliche Triebwagen benötigt, die insgesamt 53 Fahrten auf dem reaktivierten Streckenabschnitt zurücklegen, was insgesamt 1.758,54 Zugkilometer bedeutet.

Angebot	Zugkm pro Fahrt	Anzahl Fahrten pro Tag	Zugkm/Tag	Zugkm/Jahr
Stundentakt Mo- So	33,18	53	1.758,54	641.867,1
Halbstundentakt Mo – Fr Vor- und Nachmittag	33,18	10	331,8	82.950 (bei 250 Tagen)
Gesamt:				724.817,1

Tabelle 7: Jahres-Zugkilometer für den reaktivierten Streckenabschnitt auf der Basis des team-red-Fahrplanentwurfs

³⁹ Der Stadtverkehr 12/2021, S. 22 f.

9. Vorschlag zur Fahrplangestaltung

Aus der VBB-Korridoruntersuchung⁴⁰ ergeben sich für den Korridor SU4 (Berlin – Werneuchen) folgende Daten:

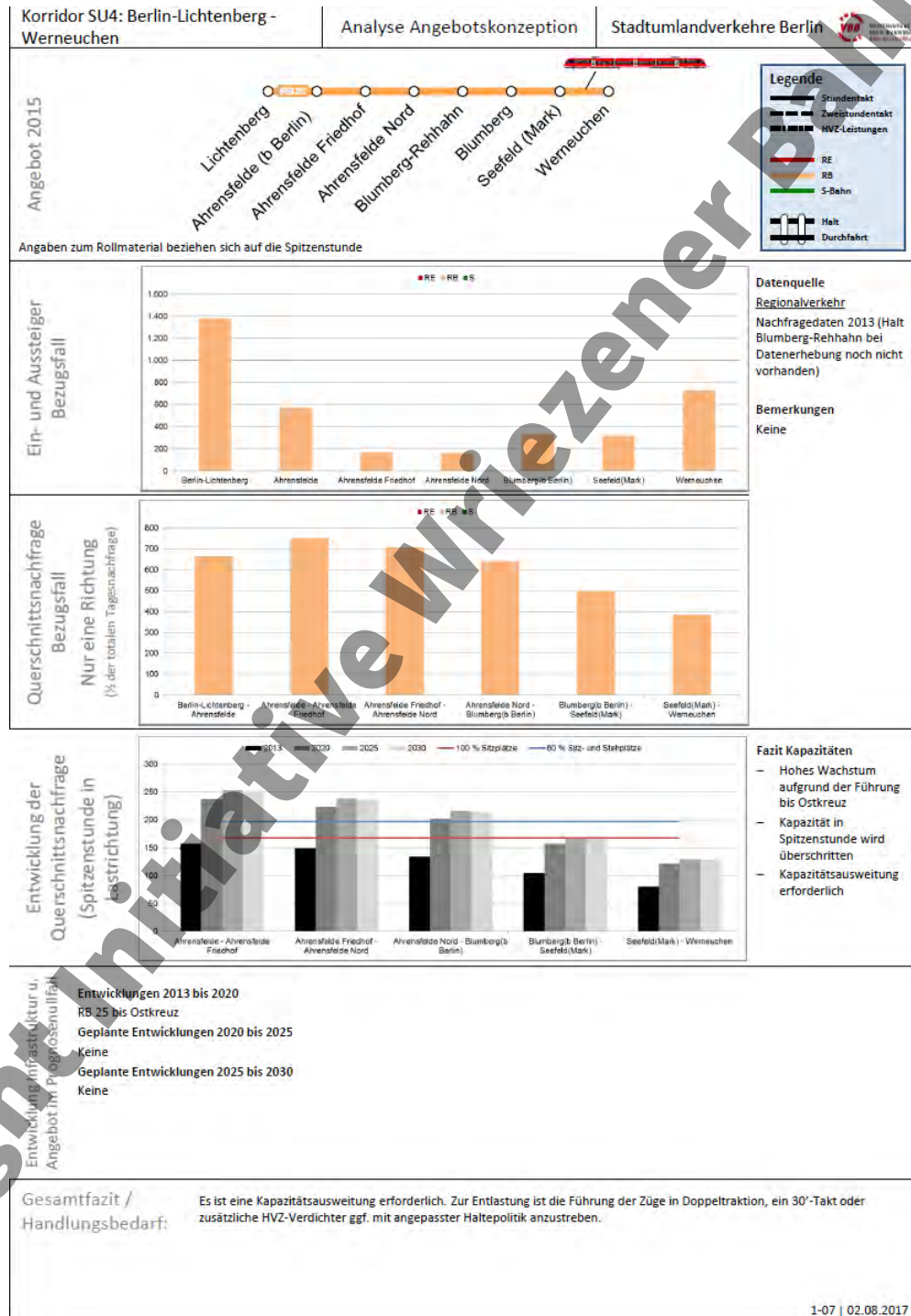


Abbildung 57: Daten der Strecke Berlin – Werneuchen (Quelle: VBB)

⁴⁰ VBB (Hrsg.): Stadtumlandverkehr Berlin – Korridorfaktenblätter, August 2017

Bereits damals wurde Handlungsbedarf für die Strecke festgestellt, der in den Planungen des VBB für die kommenden Jahre umgesetzt werden soll. In der Korridoranalyse sind folgende Prämissen für den Mitfall bei der RB25-Fahrlage (Strecke Ostkreuz – Werneuchen) vorgesehen:

- Für Fahrzeitrechnung sind die Behebung von Langsamfahrstellen und der Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h zwischen Blumberg und Werneuchen unterstellt
- RB25-Stammlage entspricht weitestgehend Status quo (Nullknoten in Werneuchen)
- Beide Taktlagen verkehren im 28/32'-Takt
- Exakter 30'-Takt ist auf Grund der Zwangspunkte (Kreuzung in Blumberg und im Bereich des Biesdorfer Kreuzes sowie des eingleisigen Abschnitts zwischen Lichtenberg und Ostkreuz) nicht möglich
- Einkürzung des RB25-Zwischentakts auf Ostkreuz – Blumberg ist möglich, allerdings wird dadurch kein Umlauf eingespart

Ab Dezember 2024 soll nach Angaben des VBB⁴¹ der Takt auf der Linie RB25 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Voraussetzung ist die Schaffung eines Begegnungsgleises mit Bahnsteig in Blumberg.

Auf der Basis der vorliegenden Untersuchung hat das Projektteam einen Vorschlag zur Fahrplangestaltung erarbeitet, der von folgenden Prämissen ausgeht:

- Stundentakt auf der Gesamtstrecke Berlin-Ostkreuz – Wriezen
- Halbstundentakt zwischen Berlin-Ostkreuz – Werneuchen
- In der morgendlichen und abendlichen HVZ Durchbindung der Züge im Halbstundentakt bis Wriezen
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durchgehend auf 80 km/h
- Fahrzeit Werneuchen – Wriezen (inkl. Haltestellenaufenthalte) 30 Minuten
- Zweigleisiger Ausbau eines Teilabschnittes zwischen Werneuchen und Tiefensee um den Fahrplan einzuhalten und Verspätungen zu vermeiden bzw. auszugleichen
- Planmäßige Zugkreuzungen in Schulzendorf

Fahrplanwizener Wiessener Bahn (RB25)		Mo-Fr	
K.m. Bahnhof			
0,00	Bahnhof-Direktbus ab	05:17	05:51 06:21 06:51 07:21 07:52 08:22 08:51 09:21 09:51 10:21 10:51 11:21 11:51 12:21 12:51 13:21 13:51 14:21 14:51 15:21 15:51 16:21 16:51 17:21 17:51 18:21 18:51 19:21 19:51 20:21 21:21 22:21 23:21 00:21
1,00	Li-Büthenberg	05:25	05:59 06:29 06:59 07:29 07:59 08:29 08:59 09:29 09:59 10:29 10:59 11:29 11:59 12:29 12:59 13:29 13:59 14:29 14:59 15:29 15:59 16:29 16:59 17:29 17:59 18:29 18:59 19:29 19:59 20:29 21:29 22:29 23:29 00:29
1,70	Li-Büthenberg Friedhof	04:37	05:11 05:41 06:11 06:41 07:11 07:41 08:11 08:41 09:11 09:41 10:11 10:41 11:11 11:41 12:11 12:41 13:11 13:41 14:11 14:41 15:11 15:41 16:11 16:41 17:11 17:41 18:11 18:41 19:11 19:41 20:11 21:11 22:11 23:11 00:11
16,00	Altenfelde Nord	04:41	05:14 06:11 06:41 07:14 07:44 08:14 08:44 09:14 09:44 10:14 10:44 11:14 11:44 12:14 12:44 13:14 13:44 14:14 14:44 15:14 15:44 16:14 16:44 17:14 17:44 18:14 18:44 19:14 19:44 20:14 21:14 22:14 23:14 00:14
16,50	Altenfelde Nord	04:43	05:16 06:13 06:43 07:13 07:43 08:13 08:43 09:13 09:43 10:13 10:43 11:13 11:43 12:13 12:43 13:13 13:43 14:13 14:43 15:13 15:43 16:13 16:43 17:13 17:43 18:13 18:43 19:13 19:43 20:13 21:13 22:13 23:13 00:13
16,54	Bümmers (B. Berlin)	04:46	05:19 06:16 06:46 07:16 07:46 08:16 08:46 09:16 09:46 10:16 10:46 11:16 11:46 12:16 12:46 13:16 13:46 14:16 14:46 15:16 15:46 16:16 16:46 17:16 17:46 18:16 18:46 19:16 19:46 20:16 21:16 22:16 23:16 00:16
16,58	Bümmers (B. Berlin)	04:51	05:24 06:21 06:51 07:21 07:51 08:21 08:51 09:21 09:51 10:21 10:51 11:21 11:51 12:21 12:51 13:21 13:51 14:21 14:51 15:21 15:51 16:21 16:51 17:21 17:51 18:21 18:51 19:21 19:51 20:21 21:21 22:21 23:21 00:21
16,64	Wiessener am	04:56	05:29 06:26 06:56 07:26 07:56 08:26 08:56 09:26 09:56 10:26 10:56 11:26 11:56 12:26 12:56 13:26 13:56 14:26 14:56 15:26 15:56 16:26 16:56 17:26 17:56 18:26 18:56 19:26 19:56 20:26 21:26 22:26 23:26 00:26
16,68	Wiessener am	04:58	05:31 06:28 06:58 07:28 07:58 08:28 08:58 09:28 09:58 10:28 10:58 11:28 11:58 12:28 12:58 13:28 13:58 14:28 14:58 15:28 15:58 16:28 16:58 17:28 17:58 18:28 18:58 19:28 19:58 20:28 21:28 22:28 23:28 00:28
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	05:35 06:32 07:02 07:32 08:02 08:32 09:02 09:32 10:02 10:32 11:02 11:32 12:02 12:32 13:02 13:32 14:02 14:32 15:02 15:32 16:02 16:32 17:02 17:32 18:02 18:32 19:02 19:32 20:02 21:02 22:02 23:02 00:02
16,84	Wiessener am	05:02	

Tabelle 8: Fahrplanentwurf für die Gesamtstrecke (Originaltabelle im Anhang)

⁴¹ Gemeinsame Pressemitteilung vom 02.06.2021

Dieser Fahrplanentwurf wurde vom Projektteam auch in einem Bildfahrplan dargestellt, wobei dieser bei der Berechnung von anderen Prämissen für Haltestellenaufhalte etc. ausgeht, so dass sich vereinzelt Kreuzungen auf freier (eingleisiger) Strecke ergeben würden. Die Fahrplantabelle oben hat die bestehenden und künftigen Zwangspunkte entsprechend berücksichtigt.

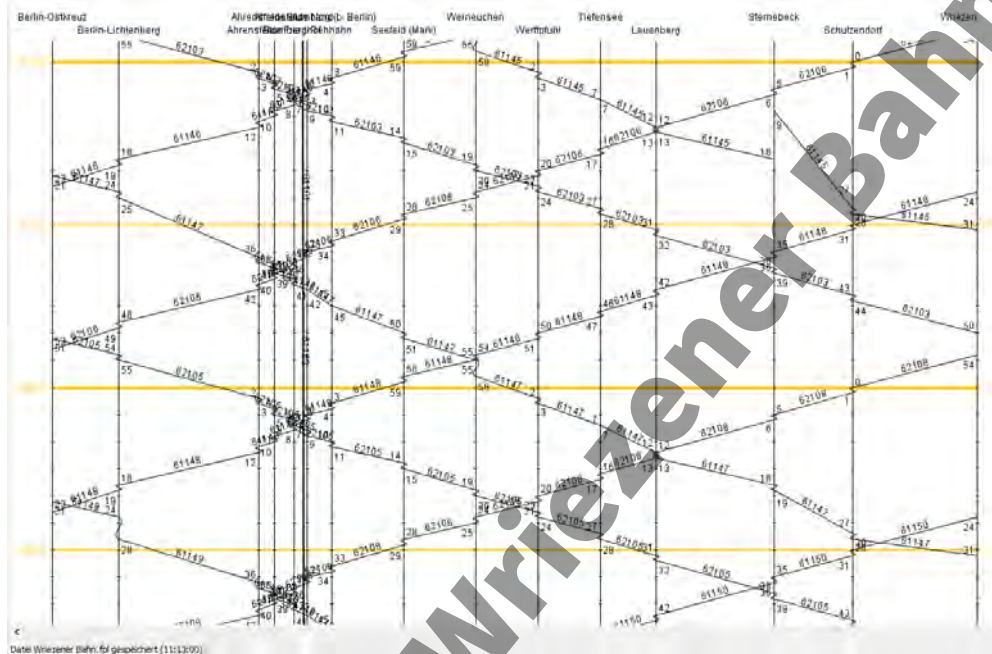


Abbildung 58: Auszug aus dem Entwurf des grafischen Fahrplans (Erstellung: Theißen)

Reisezeitvergleich ÖV - MIV nach Reaktivierung anhand ausgewählter Beispiele

Reisezeitermittlung über <https://reiseauskunft.de> bzw. www.googlemaps.de
/hier jeweils aktuell schnellste Route/ am 10.12.2021 ab 10:00 Uhr

lf. Nr.	Relation	Verkehrsmittel		Reisezeit /h:Min/	Umstieg
		ÖV	MIV über		
1.1.	Wriezen - Berlin Hbf	RB60 + RE3 Plusbus 889 + S5 RB60 + RE1 RB60 + RB26 + S		01:26 01:49 02:06	1 x Eberswalde Hbf 1 x Strausberg Nord 1 x Frankfurt (Oder)
	nach Reaktivierung	RB25 + S/RE	B158	01:28 01:37	ohne 1x Berlin Ostkreuz
1.2.	Wriezen - Berlin Ostkreuz	Plusbus 889 + S5 RB60 + RB24		01:33 01:52	1 x Strausberg Nord 1 x Eberswalde Hbf
	nach Reaktivierung	RB25	B158	01:28 01:17	ohne ohne
2.1.	Bad Freienwalde - Berlin Hbf	RB60 + RE3 Plusbus 889 + S5		01:12 02:12	1 x Eberswalde Hbf 1 x Strausberg Nord
	nach Reaktivierung	RB60 + RB25	B158	01:28	ohne
	nach Reaktivierung	Plusbus 889 + RB25 Bus 887 + RB25		02:03 01:55 01:35	2x Wriezen, Ostkreuz 2x Wriezen, Ostkreuz 1x Leuenberg
2.2.	Bad Freienwalde - Berlin Ostkreuz	Bus 887 + RB25 RB60 + RB24		01:33 01:38	1 x Verneuchen 1 x Eberswalde Hbf
	nach Reaktivierung	RB60 + RB25	B158	01:15	ohne
	nach Reaktivierung	Bus 887 + RB25		01:56 01:38	1x Wriezen 1x Leuenberg

Tabelle 9: ÖV-Reisezeiten nach Reaktivierung der Strecke

10. Mobilitätskonzept für den Korridor Werneuchen – Wriezen

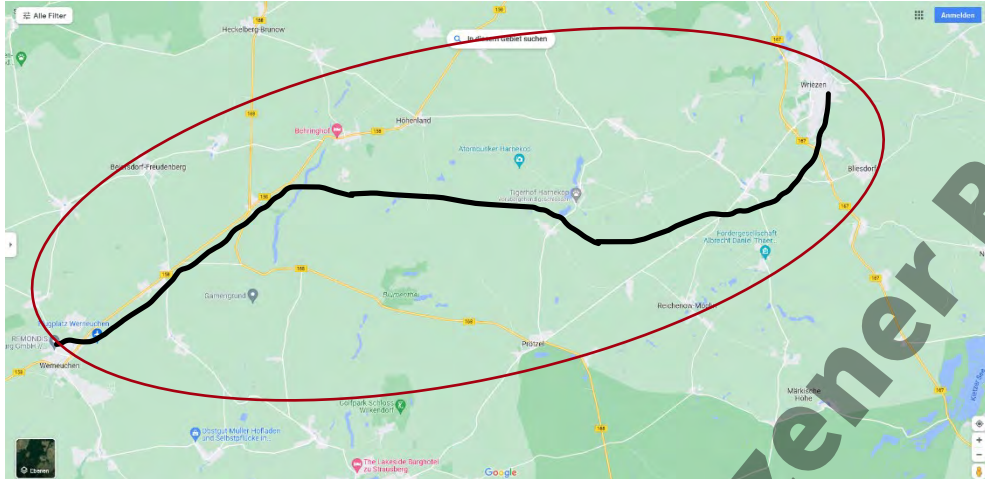


Abbildung 59: Einzugsbereich der Wriezener Bahn, Wirkungsbereich des Mobilitätskonzeptes (Grafik: Maximilian Heinrich)

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie schlagen die Gutachter ein umfassendes Mobilitätskonzept für den Korridor entlang der Wriezener Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen vor. Kernpunkt des Mobilitätskonzeptes ist die Entwicklung und der Aufbau eines umfassenden Angebotes alternativer Mobilitätsformen. Dieses umfasst u.a. Sharingangebote und Verknüpfungen des Individualverkehrs mit der Wriezener Bahn.

10.1 Veränderung der Mobilitätslandschaft

Seit Jahren verändert sich das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft, insbesondere bei den Jüngeren, die zunehmend multimodaler unterwegs sind. Dies wird in zahlreichen Forschungsarbeiten bestätigt. Die Studie des Münchner Kreises (MK 2017) spricht von einem „radikalen und disruptiven Veränderungsprozess“, der mit „exponentiell wachsenden Vernetzungsanforderungen und der unbedingten Notwendigkeit, in einem zusammenhängenden Mobilitätssystem zu denken“, verbunden sei. Gleichzeitig würden sich die Mobilitätsstrukturen tiefgreifend wandeln und „die beherrschende Rolle der digitalen Transformation von Industrie und Gesellschaft für die Zukunft der Mobilität in fast allen Fragestellungen in den Mittelpunkt“ rücken.

Wie vorstehend benannt, beeinflusst die zunehmende Digitalisierung maßgeblich die Mobilität der Zukunft. Der öffentliche Personenverkehr bildet den zentralen Ausgangspunkt in der inter- und multimodalen Vernetzung von bestehenden und neuen Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen. Dabei erweitern technologisch oder gesellschaftlich getriebene Entwicklungen das Spektrum der Mobilitätslösungen und der zugrundeliegenden Verhaltenskonzepte. Aus dieser seit Jahren zu beobachtenden Entwicklung ist u.a. die Idee der Mobilstationen entstanden.

Ein weiteres Element der neueren Entwicklung ist „Mobility as a Service“ (MaaS): Der Mobilität as a Service Markt verbindet Regulierungsbehörden, Infrastrukturanbieter, Transportanbieter, Plattform-Anbieter und IT-Dienstleister und Kund:innen. Letztere fordern eine große

Anzahl von Fahrzeugen, die sie mieten oder nutzen können, z.B. über Apps, die vom Transportmarkt bereitgestellt werden.

Grundidee der zukünftigen Mobilitätsstrategie ist die Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Komponenten (Mobilität, Services, Infrastruktur) als zentrale Voraussetzung für die Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Vor diesem Hintergrund sollen sich die Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs als physische Verknüpfungspunkte zu smarten Stationen weiterentwickeln, die zusätzlich eine virtuelle Vernetzung von multimodalen Angeboten, Services und der Infrastruktur vor Ort unterstützen (smart-stations, Seite 6).

Die vorstehend genannten Entwicklungen spielen sich nicht nur Großstädten ab, sondern strahlen zunehmend auch in den ländlichen Raum aus. Auch hier steigt die Nachfrage nach Mobilitätsleistungen jenseits des Pkw-Verkehrs, wie zuletzt die deutschlandweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) belegte.

Immer mehr Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, um Leben und Wohnen in die Innenstädte zurückzuholen und sich als attraktive Standorte zu präsentieren.

Gerade im ländlichen Raum spielen neue Mobilitätskonzepte eine zunehmend wichtigere Rolle: „Im ländlichen Raum sei das Ziel die Verkehrsteilhabe und weniger die Verkehrsvermeidung. Der ineffiziente Nahverkehr im ländlichen Raum wurde explizit betont und neue Mobilitätskonzepte als Ergänzung desselben gesehen. Hier wurde auch auf konkrete Anwendungsfälle für Bündelungen eingegangen, welche neue Mobilitätsangebote abdecken könnten. Es wurde jedoch auch die Befürchtung geäußert, dass neuen Mobilitätsangebote zu teuer sein könnten.“ Diese Stellungnahme auf dem BMVI-Fachworkshop „Neue Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“, 12. September 2018 in Berlin (BMVI 2018), macht deutlich, dass es im ländlichen Raum noch stärkerer Anstrengungen zur Verhaltensveränderung im Verkehr bedarf als im urbanen Raum.

In Groß- und Mittelstädten werden Pkw-Wege zunehmend auf den Umweltverbund verlagert. Diese Entwicklung soll nun dadurch gefördert werden, dass die Mobilitätsangebote besser miteinander verknüpft und an zentralen Orten kombiniert angeboten werden. Gerade Inter- und Multimodalität sind ein wichtiger Trend in der aktuellen Mobilitätsentwicklung. Multimodalität beschreibt ein Verkehrssystem, das den Nutzenden die Option anbietet, verschiedene Verkehrsmittel abwechselnd oder innerhalb einer Reisekette zu verwenden, während Intermodalität als Unterform das Verkehrssystem darstellt, in dem die Nutzenden grundsätzlich innerhalb der Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verwenden und zwischen diesen wechseln.

10.2 Nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Bereich der Wriezener Bahn

Das nachhaltige Mobilitätskonzept für die Region entlang der Wriezener Bahn sollte folgende Elemente enthalten:

- Mobilitätsstationen
- Carsharing
- Bikesharing
- Park + Ride/Bike + Ride
- Förderung des Radverkehrs

10.2.1 Mobilitätsstationen



Abbildung 60: Mobilitätsstation am Bahnhof Offenburg (Foto: Theißen)

Immer mehr Städte, Kreise und Gemeinden entwickeln zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, um Leben und Wohnen in die Innenstädte zurückzuholen und sich als attraktive Standorte zu präsentieren. In Groß- und Mittelstädten werden Pkw-Wege zunehmend auf den Umweltverbund verlagert. Diese Entwicklung soll nun dadurch gefördert werden, dass die Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und an zentralen Orten kombiniert angeboten werden. Aber auch im ländlichen Bereich werden zunehmend Mobilitätskonzepte entwickelt, um auch Gebiete außerhalb der Großstädte attraktiv und lebenswert zu gestalten.

Mobilitätsstationen bieten als Bestandteil eines kommunalen Mobilitätskonzeptes großen Nutzen für die innovative Verkehrsentwicklung in der Kommune oder Region. Sie sind sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung.

Eine »Mobilitätsstation« ist ein Ort, an dem die verschiedenen Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, ÖPNV oder Taxi auf kürzestem Wege verknüpft werden. Zentrales Ziel ist dabei die kundenorientierte Vereinfachung des Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln.

Die Stationen weisen eine Bandbreite auf, die von kleinen Stationen, an denen nur wenige Verkehrsmittel (z. B. Bus und Fahrrad) angeboten werden, bis hin zu großen und komplexen Stationen, an denen die verschiedenen Mobilitätsangebote sowie Abstellanlagen für private Pkw und Fahrräder zur Verfügung stehen, reicht (vgl. BBSR 2014).

Die Erfahrungen der Angebote »Park & Ride« oder »Bike & Ride« fließen dabei in das Konzept von Mobilitätsstationen mit ein: Die Bereitstellung von Stellplätzen für private Fahrräder und private Pkw vereinfacht und fördert die Nutzung des Umweltverbundes. Aus diesem Grund werden Mobilitätsstationen häufig an Haltestellen des ÖPNV angelegt. Zur Unterstützung der Elektromobilität sollten ebenfalls Lademöglichkeiten für Pkw und Pedelecs bzw. E-Bikes bereitgestellt werden (vgl. BBSR 2014).



Abbildung 61: Darstellung einer Musterstation (Grafik: Soufeina Hamed, team red)

In verschiedenen Projekten hat team red eine Typologie der Mobilitätsstationen entwickelt, die insbesondere in kleineren Städten aufgebaut werden können (zu den abgebildeten Stationstypen kommt noch die Station XS hinzu, die in der Regel an einer Bushaltestelle zur Abstellung von Fahrrädern errichtet wird):

	Variante S	Variante M	Variante L	Variante XL
Aspekt	Ausprägung	Ausprägung	Ausprägung	Ausprägung
Ausstattungen Mobilpunkte				
Informationsstele	ja	ja	ja	ja
Carsharing	1 Fahrzeug	2 Fahrzeuge	3-5 Fahrzeuge	5-10 Fahrzeuge
Fahrradabstellanlagen	2 Stellplätze	4 Stellplätze	ja	ja
Abstellfläche E-Tretroller	ja	ja	ja	ja
Bikesharing (künftig geplant)		ja	ja	ja
Haltestelle	(ÖPNV)	ÖPNV	SPNV/ÖPNV	SPNV/ÖPNV
Dynamische Fahrgastinformation		ja	ja	ja
Lastenpedelec-Verleih			ja	ja
Zugangsgesichertes Fahrradparken			Fahrradboxen	Sammelschließanlage
Luftpumpe, Fahrradschlauchautomat		ja	ja	ja
Reparaturset Fahrrad		ja	ja	ja
Aufenthaltsbereich			ja	ja
Kiosk, Bäcker etc.			ja	ja
Paketstation			ja	ja
Schließfächer			ja	ja
WC				ja
Geldautomat				ja
Taxi			(ja)	ja

Tabelle 10: Bestandteile von verschiedenen Mobilitätsstationstypen (Quelle: team red)

Im Betrachtungsgebiet entlang der Wriezener Bahn könnten Mobilitätsstationen der verschiedenen Größenordnungen (Typen L, M, S, XS) errichtet werden. Aufgrund der zu erwartenden Fahrgastzahlen und der Größe der Gemeinden bieten sich vorwiegend Stationen der Typen M, S und XS (reduzierter Umfang gegenüber Typ S) an. Vorrangig sollten diese

Mobilitätsstationen an Verknüpfung-/Umsteigestationen zum ÖPNV (Bahnhöfen/Bushaltestellen) errichtet werden.

In Wriezen und eventuell in Werneuchen könnten wegen der besonderen Verknüpfungsfunktion auch Stationen des Typs L errichtet werden. Die genaue Festlegung sollte einem späteren Verfahrensschritt vorbehalten werden.

Das Projektteam schlägt aus heutiger Sicht folgende Standorte für Mobilitätsstationen vor:

- Bahnhof Werneuchen
- Haltepunkt Werftpfuhl
- Haltepunkt Tiefensee (neu)
- Bahnhof Leuenberg
- Bahnhof Sternebeck
- Bahnhof Schulzendorf
- Bahnhof Wriezen
- Bahnhof Bad Freienwalde
- Falkenberg
- Altranft
- Altreez
- Neulewin
- Letschin
- Neutrebbin
- Bliesdorf
- Reichenow
- Möglin
- Prötzel
- Wölsickendorf
- Heckelberg
- Brunow
- Beiersdorf
- Freudenberg

10.2.2 Carsharing

„CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Die Dienstleistung CarSharing steht im Rahmen der Halterhaftung allen offen, sofern die diskriminierungsfrei und transparent gestalteten Voraussetzungen für die Teilnahme erbracht sind. Die Nutzung erfolgt über eine rahmenvertragliche Regelung, einzelvertragliche Regelungen vor jeder Fahrt entfallen.

CarSharing-Fahrzeuge werden entsprechend der Verteilung der Nutzerinnen und Nutzer dezentral, nah an Wohn- und Arbeitsorten sowie ÖPNV-nah zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge können jederzeit gebucht und von den Kundinnen und Kunden eigenständig (ohne Zutun durch Personal des Anbieters) abgeholt und zurückgegeben werden. Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist rund um die Uhr möglich.“⁴²

Carsharing hat in den letzten 20 Jahren in Deutschland erheblich zugenommen, sowohl was die Organisationen, die Anzahl der Fahrberechtigten und die Zahl der Fahrzeuge betrifft.

⁴² www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/carsharing-definition-des-bcs

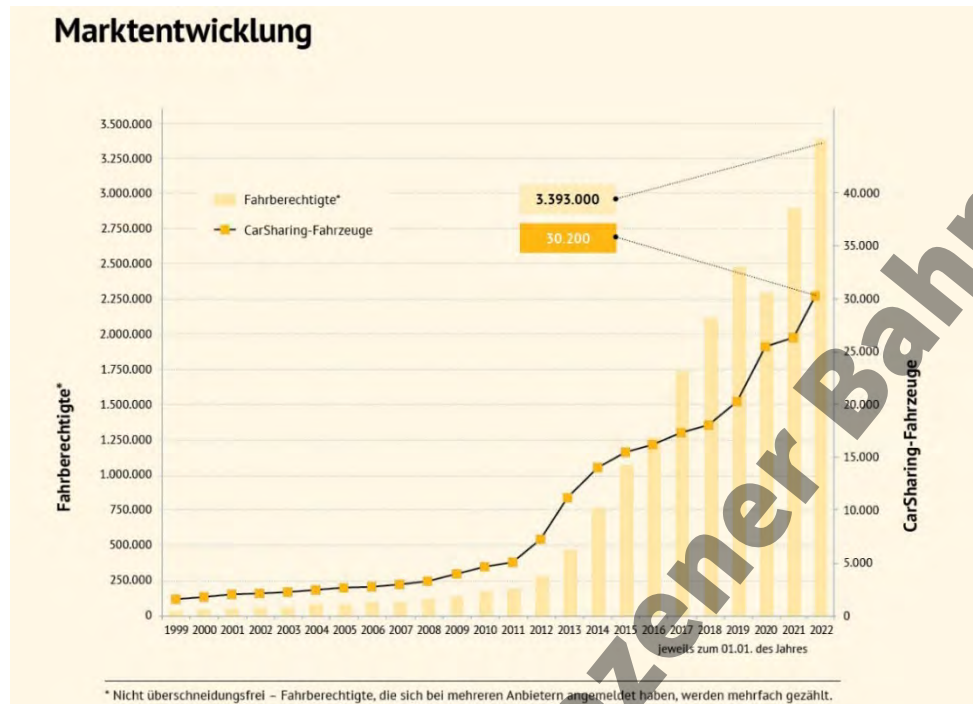


Abbildung 62: Carsharing in Deutschland, Stand 01.01.2022 (Quelle bcs)

Auch im Landkreis Märkisch-Oderland, insbesondere im Einzugsbereich der Wriezener Bahn, wäre ein Carsharing-Angebot als Teil eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes sinnvoll. Vorbild könnte hier BARshare sein, das Angebot der Kreiswerke Barnim GmbH, das bereits in Werneuchen einen Standort hat. „Die Fahrzeuge von BARshare stehen nicht nur privaten Nutzer*innen zur Verfügung, sondern auch Verwaltungen und Unternehmen, die auf eine eigene Dienstwagenflotte verzichten können und wollen. BARshare hat den Anspruch, seinen Fahrzeugpool bestmöglich auszulasten und gleichzeitig verschiedene Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen.“⁴³

Denkbar wäre auch die Ausweitung des BARshare-Angebotes auf Teile von MOL (bzw. auf den gesamten Kreis) im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit.

Carsharing-Fahrzeuge sollten an der Wriezener Bahn in Tiefensee, Leuenberg, Sternebeck, Schulzendorf und Wriezen stationiert werden. Auch in Bad Freienwalde und Falkenberg wäre Carsharing aus Sicht der Gutachter sinnvoll.

10.2.3 Bikesharing

Wichtiger Bestandteil des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes ist ein Fahrradverleihsystem (FVS), mit dem Bewohnende, Pendler und Urlaubsgäste Wege im Kreisgebiet zurücklegen können. Hierzu sollte der Kreis die Erarbeitung eines Konzeptes in Auftrag geben und im Anschluss eine Ausschreibung für den Betrieb des FVS durchführen.

Der Fahrradverleih ist eines der Kernelemente des Mobilitätskonzeptes und der geplanten Mobilitätsstationen. An allen Mobilitätsstationen sollten Leihräder bereitgestellt werden. Verleihstationen sollten zudem in allen Orten sowie an touristischen Hotspots vorhanden sein.

⁴³ www.barshare.de



Abbildung 63: Fahrradverleihstation in Mainz „MVG mein Rad“ (Foto: team red)



Abbildung 64: Abstellung von Leihrädern in einem Free-Floating-System, Beispiel Bonn (Foto: swb-busundbahn.de)

10.3 Förderung des Radverkehrs

Für die positive Entwicklung der Verkehrsträger des Umweltverbundes kommt der Entwicklung des Radverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für den Alltagsverkehr als auch für touristische Gästeverkehre. Aufgrund der geografischen Struktur des Landkreises ist für eine weitere positive Entwicklung des Radverkehrs im LK MOL eine integrierte Planung in Verbindung mit der Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV erforderlich. Folgende Ziele sollten mit der Weiterentwicklung des Radverkehrs verbunden sein:

Ziel der Radverkehrsentwicklung ist es, auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

- Der Fahrradverkehr soll dazu beitragen, die Umwelt zu entlasten und die touristische Entwicklung zu fördern.
- Innerhalb der Siedlungsbereiche soll der Radverkehr große Teile des MIV ersetzen. Außerhalb der Siedlungsbereiche sollen Radwege gezielt abseits stark befahrener Straßen geführt werden.
- Touristisch bedeutsame Landschaftsräume sind durch Radwegenetze zu erschließen.
- Im gesamten Landkreis soll eine überörtliche Vernetzung der Wege angestrebt werden.
- Der Landkreis Märkisch-Oderland sollte das Ziel verfolgen, auch im Radverkehr die „Vision Zero“ zu erreichen.

Derzeit sind im Landkreis zehn E-Bike-Ladestationen vorhanden, u.a. in Bad Freienwalde und Letschin (Marina Kienitz). Ein umfassendes Radverkehrskonzept für den Landkreis Märkisch-

Oderland liegt bislang nicht vor. Allerdings hat die Stadt Wriezen ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, zu dem es folgende aktuelle Information gibt: „Die Bestandserfassung für das Radverkehrskonzept wird gegenwärtig durchgeführt. Das beauftragte Institut führt die Befahrung durch, bis zum Frühjahr 2022 sollen alle Daten erfasst sein.“ (Stadtverordnetenversammlung am 16.12.2021).

Auch für das Amt Barnim-Oderbruch mit den amtsangehörigen Gemeinden Bliesdorf, Neulewin, Neutrebbin, Oderaue, Prötzel und Reichenow-Möglin entsteht aktuell ein Radverkehrskonzept, welches den Alltagsverkehr unterstützen und damit die Verkehrssicherheit fördern soll.

Das auf Kreisebene erarbeitete Radwegekonzept 2013 weist die Radfernwanderwege und regionale themenbezogene Radwanderwege aus (siehe Abbildung 65). Zudem wird im Rahmen des Kreisübergreifenden Radwegekonzeptes Barnimer Feldmark (siehe oben) u.a. an der Erstellung von straßenbegleitenden Radwegen im Projektgebiet gearbeitet. Diese Radwege dienen zum einen der Anbindung der Gemeinden im Amt Falkenberg-Höhe an die Wriezener Bahn und zum anderen als touristische Radwege und zur Schulwegsicherung.

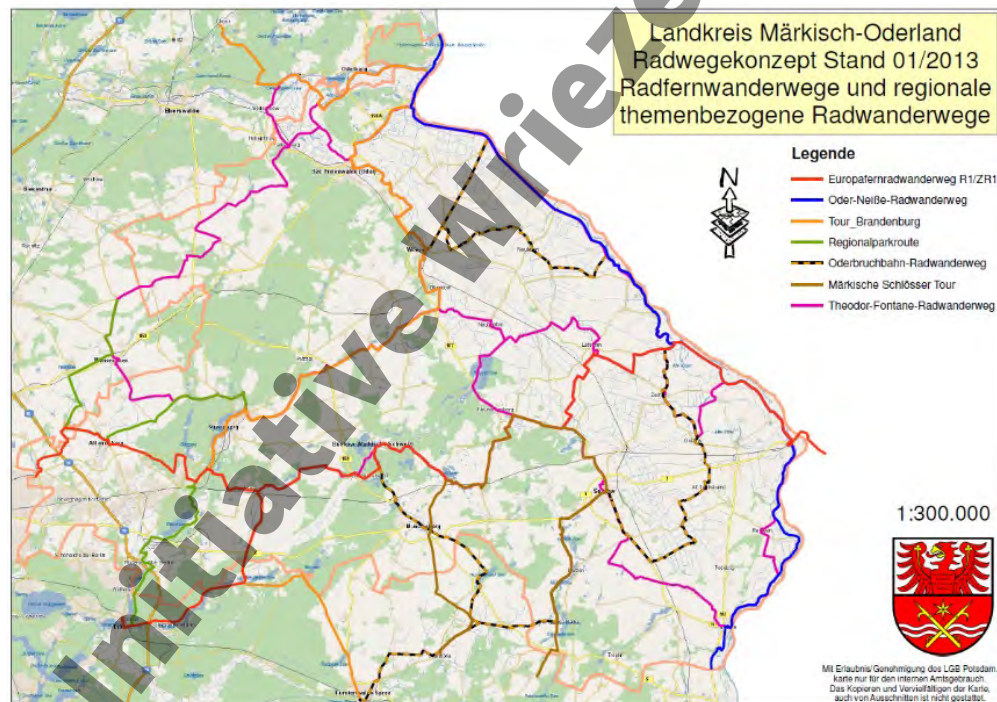


Abbildung 65: Randwanderwege im LK MOL (Quelle: Landkreis MOL)

10.4 Verteilung der Einrichtungen des Mobilitätskonzeptes auf die einzelnen Gemeinden und Stationen der Wriezener Bahn

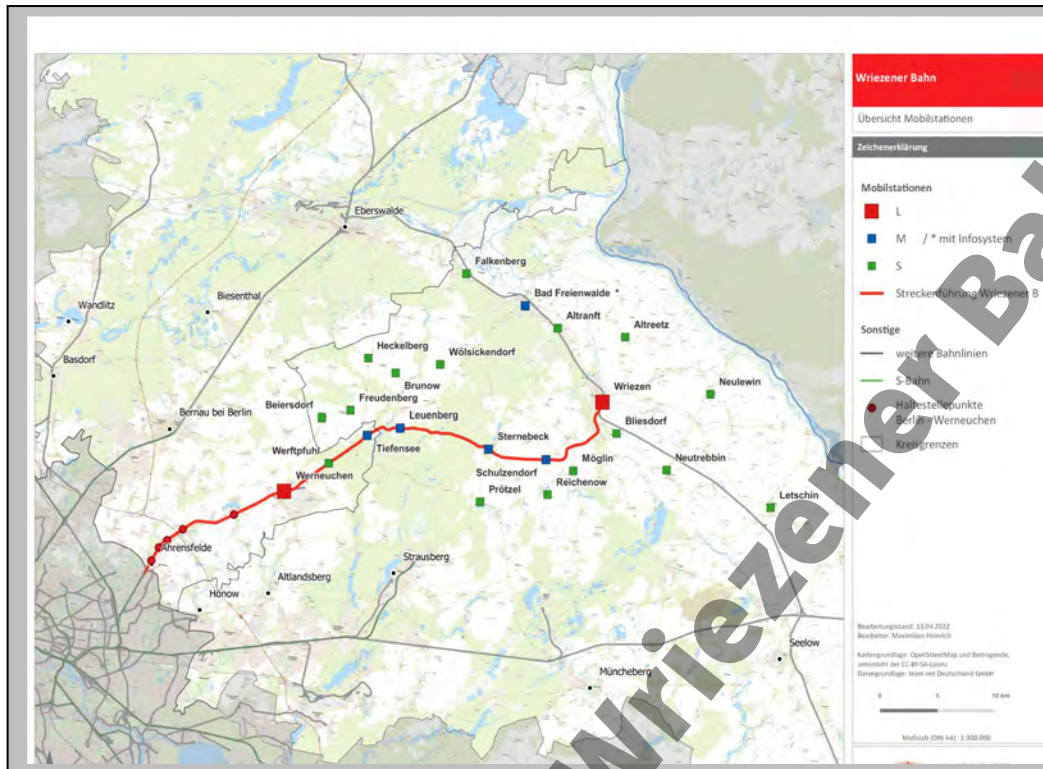


Abbildung 66: Übersicht über die Mobilitätsstationen in Projektgebiet (Quelle: team red)

Die nachstehenden Angaben sind eine erste Einschätzung des Projektteams. In einem separaten Projekt sind diese Einschätzungen zu überprüfen und hinsichtlich der Ausgestaltung sowie der in Frage kommenden Standorte zu prüfen.

Werneuchen – Mobilitätsstation Typ L

- Stele mit Infosystem
- Carsharing (vorhanden)
- FVS
- P&R (vorhanden)
- Gesicherte Fahrradabstellung/Radstation
- Fahrradabstellung (vorhanden)
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder
- Aufenthaltsbereich
- Kiosk/Bäcker etc.
- Taxi (vorhanden)

Werftpfuhl – Mobilitätsstation Typ S

- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung
- Fahrradabstellung

Tiefensee – Mobilitätsstation Typ M

- Carsharing
- FVS
- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung/Radstation
- Fahrradabstellung
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder
- Aufenthaltsbereich
- Kiosk/Bäcker etc.
- Taxi (vorhanden)



Leuenberg – Mobilitätsstation Typ M

- Carsharing
- FVS
- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung
- Fahrradabstellung
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder

Abbildung 67: Stele mit integriertem Informationssystem, entwickelt für Mobilstationen in NRW (Foto: Lumino)

Sternebeck – Mobilitätsstation Typ M

- Carsharing
- FVS
- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung
- Fahrradabstellung
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Fahrräder

Schulzendorf – Mobilitätsstation Typ M

- Carsharing
- FVS
- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung
- Fahrradabstellung
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder

Wriezen – Mobilitätsstation Typ L

- Stele mit Infosystem
- Carsharing
- FVS

- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung/Radstation
- Fahrradabstellung (vorhanden)
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder
- Aufenthaltsbereich
- Kiosk/Bäcker etc.
- Taxi (vorhanden)

Bad Freienwalde – Mobilitätsstation Typ M mit Infosystem

- Carsharing
- FVS
- P&R
- Gesicherte Fahrradabstellung
- Fahrradabstellung
- Packstation
- Fahrradservicestation
- Lademöglichkeit für E-Pkw und E-Fahrräder
- Aufenthaltsbereich
- Kiosk/Bäcker etc.
- Taxi (vorhanden)

Falkenberg – Mobilitätsstation Typ S

- Carsharing
- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Altranft – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Altreetz – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Neulewin – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Letschin – Mobilitätsstation Typ S

- Carsharing
- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Neutrebbin – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Bliesdorf – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Reichenow – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Möglin – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Prötzel – Mobilitätsstation Typ S

- Carsharing
- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Wölsickendorf – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Heckelberg – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Brunow – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Beiersdorf – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

Freudenberg – Mobilitätsstation Typ S

- Bikesharing
- Fahrradabstellung

11. Kostenabschätzung

Die Reaktivierung der Strecke setzt voraus, dass zwischen Werneuchen und Wriezen der Oberbau teilweise erneuert, Entwässerungsgräben neu angelegt, Bahnsteigkanten und Bahnsteige neu angelegt sowie die Sicherungssysteme auf den erforderlichen Stand gebracht werden.

Der Abschnitt Werneuchen – Tiefensee wird gerade komplett erneuert und kann bei der Kostenbetrachtung weitgehend außer Acht gelassen werden. Somit sind die Streckenkilometer von 36,9 bis 59,3 zu bearbeiten, ebenso der Restabschnitt von der Kreuzung mit der B167 bis zum Bahnhof Wriezen (km 61,2). Insgesamt stehen $22,4 + 1,9 = 24,3$ km zur Überarbeitung an. Bei von der Branche genannten Kosten von 1.000 €/m ergeben sich Gesamtkosten für Strecke und Bahnsteige von etwa 24,3 Mio. €.

Für den Haltepunkt Tiefensee schlagen wir, diesen näher an die Ortslage Tiefensee zu verlagern und einen neuen Haltepunkt ostwärts der Kreuzung mit der B168 zu errichten.

Die Wiederherstellung der Strecke zwischen dem jetzigen Ende bei km 59,3 und der bestehenden Reststrecke in Richtung Wriezen (ca. 50 m) ist laut Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Umgehungsstraße B167 in der Straßenbaulast des Landes Brandenburg und daher von diesem durchzuführen.

Im Einzelnen:

Zu 1) Erneuerung der Gleise:

Ausweislich der Streckenaufnahme sind die Gleise zwischen km 36,9 und 59,3 sowie 59,4 und 61,2 zu bearbeiten. Dabei sind u.a. auf einem Teilabschnitt die alten Holzschwellen auszutauschen sowie die Durchlässe zu erneuern. Außerdem ist im Bahnhof Werneuchen die



Abbildung 68: Neuer Bahnsteig Werneuchen Gleis 1
(Foto: Theißen)



Abbildung 69: Prellbock am Ende von Gleis 1 (Foto: Theißen)

unterbrochene Verbindung von Gleis 1 zum Streckengleis Richtung Wriezen wiederherzustellen.



Abbildung 70: Einfahrt aus Richtung Wriezen in den Bahnhof Werneuchen, gut erkennbar das fehlende Gleisstück zur Anbindung an das Gleis 1 (Foto: Theißen)

Zu 2) Bau von Kreuzungs- bzw. Überholgleisen

Für einen reibungslosen Betrieb, insbesondere bei einem angedachten 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten sowie bei Wiederaufnahme von Güterverkehren, sind in den Bahnhöfen/Haltepunkten Leuenberg, Sternebeck und Schulzendorf Überhol- bzw. Kreuzungsgleise mit einer Länge von mindestens 120 m vorzusehen, damit sich Doppeltraktionen begegnen können.

Zu 3) Errichtung Bahnsteigkanten

An allen Bahnhöfen/Haltepunkten sind neue Bahnsteige mit einer Einstiegshöhe von 76 cm (analog zum Bahnhof Werneuchen) zu bauen. Zudem ist im Bahnhof Werneuchen eine zweite Bahnsteigkante an Gleis 2 zu errichten. An allen Stationen sind kund:innengerechte Bahnsteige mit der notwendigen Infrastruktur zu bauen (Wetterschutz, Infokasten etc.).

Zu 4) Entwässerung

An einem Großteil der Strecke sind die Entwässerungsgräben wiederherzustellen.

Zu 5) Erneuerung der Sicherungstechnik

Um einen modernen und sicheren Betrieb zu gewährleisten ist die Sicherungstechnik auf einen aktuellen Stand zu bringen.

Zu 6) Umgestaltung und Sicherung der Gleisübergänge

Um einen sicheren Zugbetrieb zu gewährleisten, sind die vorhandenen Bahnübergänge soweit erforderlich zu modernisieren und – soweit Kreuzungsverkehr mit Fahrzeugen stattfindet – mit zeitgemäßer Sicherungstechnik (Warnleuchten, Schranken) zu versehen. Ein spezielles Problem ergibt sich bei den Übergängen in dem parallel zur B158. Hier sind auf der Bundesstraße entsprechende Aufstellspuren zu bauen, damit Rechts- und Linksabbieger den durchgehenden Verkehr nicht blockieren.

Hinweis: Die nachstehende Tabelle stellt die aggregierten Kosten analog der Tabelle der standardisierten Bewertung dar, die Detailangaben befinden sich in Anhang 4.

Streckenabschnitt	Länge	Investitionen gesamt
	[m]	[T€]
(1)	(2)	(3)
Summe / Durchschnitt		
Abbruchmaßnahmen	31.545	996.500
Unterbau (km 28,955 - km 36,100)		
Bahngräben	5.820	110.600
Planumsschutzschicht	3.500	972.000
Unterbau (km 36,100 - km 60,600)		
Bahngräben	32.600	619.400
Planumsschutzschicht	25.650	8.310.600
Oberbau (km 28,955 - km 60,600)		
Schotterbett	27.550	13.386.000
Weichen im Streckengleis		522.400
Weichen Anbindung Güterverkehr		584.500
Weichen Güterverkehr EW 49-500		261.200
Personenverkehrsanlagen		
Bahnsteig Werneuchen Gleis 2		193.000
Bahnsteig Werftpfehl		209.000
Bahnsteig Tiefensee (neu)		144.500
Bahnsteig Leuenberg		166.000
Bahnsteig Sternebeck		209.000
Bahnsteig Schulzendorf		371.000
Bahnsteig Wriezen		276.700

Güterverkehrsanlagen		
Leuenberg		400.000
Schulzendorf		500.000
Sicherungstechnik		
Anpassung Sicherungstechnik	geschätzt mindestens	2.000.000
Bahnübergänge		
BÜ Zufahrt ZUEGG		43.000
BÜ Kirschweg inkl. Großer Lösung Straßenbau		508.000
BÜ L230 Hirschfelder Straße inkl. Großer Lösung Straßenbau		508.000
BÜ L337 inkl. Rechtsabbieger aus Richtung Berlin		338.000
BÜ B168		238.000
BÜ Schmiedeweg		43.000
BÜ Bahnhofstraße		43.000
BÜ Waldweg		43.000
BÜ L35 Hauptstraße		233.000
BÜ Pflasterstraße/Wriezener Straße		233.000
BÜ L33 Wriezener Straße		238.000
BÜ Marienberg		43.000
BÜ Vevaiser Weg		43.000
BÜ Frankfurter Straße		233.000
BÜ Schwarzer Weg		25.000
Verschiedene Wald- und Fußwege (sieben) (Ausrüstung in einfacher Form)		77.000
E-Ladestelle Wriezen		
Oberleitungsanlage inkl. Wechselrichter, Zuführung und Schaltheis		161.300
Gesamtkosten:		33.282.700

Tabelle 91: Zusammenstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen

12. Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

12.1 Private Initiativen

In Einzelfällen erfolgt die Aktivierung von Eisenbahnstrecken in privater Initiative, z. B. durch zu diesem Zweck gegründeten NE-Bahnen oder Vereinen.

Jüngstes Beispiel ist die Übernahme der Strecke Glauchau – Rochlitz durch die neu gegründete Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft (MTE).

Auch bei der Wriezener Bahn gibt es private Initiativen (IWB e.V., KGT, Wriezener Bahn GmbH), die gemeinsam die Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Personenverkehr anstreben.

12.2 EFRE-Mittel

Die Möglichkeit des Einsatzes von Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wäre zu prüfen. Die aktuelle Förderperiode 2021 – 2027 ist gerade angelaufen. In diesen Jahren ermöglicht der Fonds Investitionen in Europa und seine Regionen, damit diese wettbewerbsfähiger, grüner, kohlenstoffarmer und widerstandsfähiger werden, dazu gehört auch die bessere Vernetzung durch mehr Mobilität (Projektziel 3).

Aus dem EFRE-Programm werden Investitionen in die Infrastruktur gefördert (Art. 5, I a).

Im vierten Programmtextwurf hat das Land Brandenburg in der Prioritätsachse 3 seine Förderung auf den Bereich „Nachhaltige städtische Mobilität“ beschränkt, so dass aus diesem Programm keine Mittel für die Reaktivierung der Wriezener Bahn zu erwarten sind.

12.3 Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) / Landesmittel

Ein Teil der dem Land Brandenburg vom Bund gemäß RegG bereitgestellten Mitteln dient investiven Zwecken des ÖPNV, insbesondere des SPNV. Diese Mittel können demnach auch für Streckenaktivierungen eingesetzt werden. Neben den Regionalisierungsmitteln ist auch der Einsatz von originären Landesmitteln für Investitionsmaßnahmen zur Streckenaktivierung grundsätzlich möglich.

Im Falle des Einsatzes von Regionalisierungs- oder originären Landesmitteln sollten die Kommunen bzw. kommunalen Zweckverbände anteilig beteiligt werden.

12.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Mit der Novellierung des GVFG hat der Bund eine Möglichkeit der Förderung der Aktivierung von Eisenbahnstrecken geschaffen. Gleichzeitig wird das Fördervolumen des GVFG (für alle umfassten Tatbestände) von bislang 0,332 Milliarden Euro pro Jahr stufenweise bis 2025 auf 2 Milliarden Euro pro Jahr angehoben. In den Folgejahren wird dieser Betrag jährlich um 1,8 % dynamisiert.

Als Voraussetzung einer Förderung müssen die zu aktivierenden Strecken Zwecken des ÖPNV dienen. Eine Förderung durch den Bund ist mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Darüber hinaus werden Planungskosten in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert (Planungskostenpauschale).

Maßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken (§2 Abs. 1, Ziffer 2) können gemäß §4 Abs. 1 Ziffer 2 in Höhe von bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Auf Grundlage von § 6 Absatz 1 Nr. 2 GVFG werden Vorhaben gefördert, deren zuwendungsfähige Kosten zehn Millionen Euro überschreiten, wobei die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände möglich ist.

Die genannte Schwelle wird in für die Strecke Werneuchen – Wriezen erreicht.

Fazit: Durch die Aufstockung des GVFG werden die Möglichkeiten als gut eingeschätzt.

12.5 Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)

Der Bund fördert Ersatzinvestitionen in Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.

Förderfähig sind Schienenwege,

- die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
- die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können (Streckenklasse C 2),
- die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,
- auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat und vsl. auch künftig stattfinden wird.

Der Bund beteiligt sich an erforderlichen Investitionen sowie den Planungskosten mit einem Anteil von 50 %. Für eine Beteiligung an den Planungskosten gilt einschränkend, dass diese 13 % der Baukosten nicht überschreiten dürfen.

Hier ist zu prüfen, ob der derzeit durchgeführte Güterverkehr im Abschnitt Werneuchen – Tiefensee den oben genannten Anforderungen entspricht.

13. Bewertung der Maßnahme (NKU)

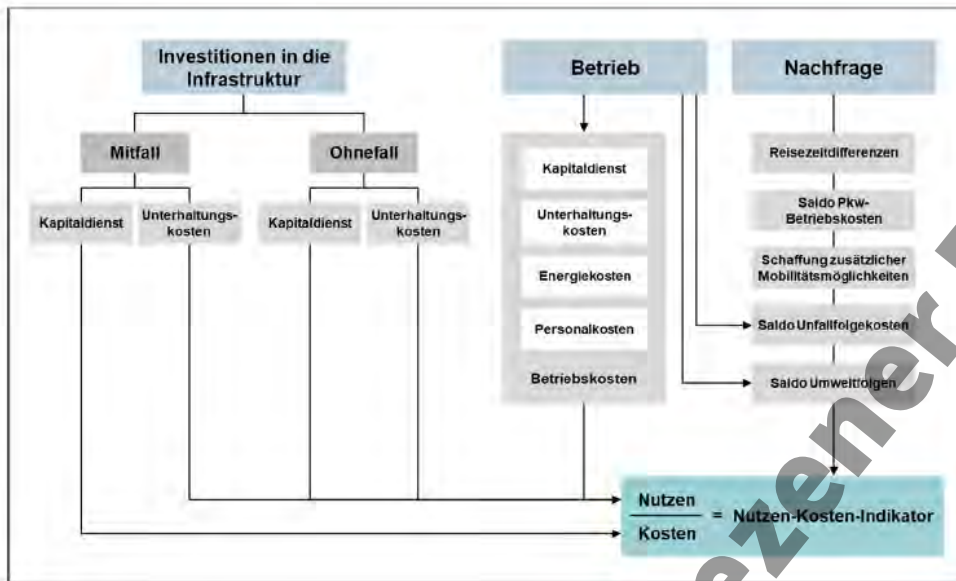


Abbildung 71: Faktoren für die NKU-Berechnung (Grafik: Intraplan)

Zur Bewertung einer Maßnahme wird das Standardisierte Verfahren (NKU) angewandt. Dabei wird zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit eine Kosten-Nutzen-Untersuchung (NKU) angestellt, die die folgenden Kosten- und Nutzungsarten miteinander vergleicht:

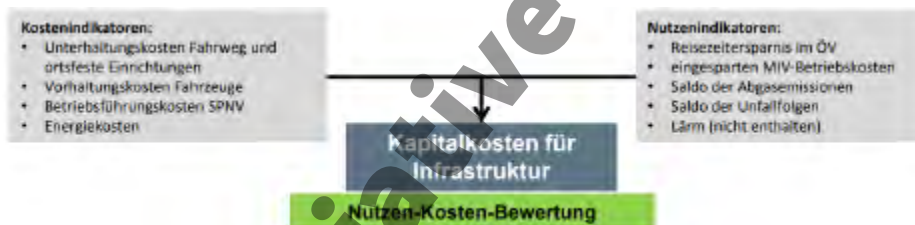


Abbildung 72: Inhalte der NKU (Quelle: VRR-Vorlage S/X/2021/0215 zur Reaktivierung der Walsum-Bahn)

Entscheidend für die Bewertung ist, dass die Nutzen-Kosten-Bewertung mit einem positiven Ergebnis (Nutzen-Kosten-Indikator $< 1,0$) abgeschlossen wird, um Zuschüsse für die Umsetzung der Maßnahme beantragen zu können.

Derzeit befindet sich die Standardisierte Bewertung in einer Neufassung. Um Bauprojekte zu realisieren, die für die Mobilitätswende eine hohe Bedeutung haben, soll das Verfahren künftig in vier Grundsätzen geändert werden – darunter auch die volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Berechnung. Dabei soll der Schaden, der durch die CO₂- und Stickoxid-Emissionen des Autoverkehrs verursacht wird, höher gewichtet werden. Zudem soll es eine Nutzwertanalyse geben, durch die „nicht monetarisierbare Nutzenkomponenten aus den Bereichen Nachhaltigkeit im Verkehr, Daseinsvorsorge oder Klimaschutz angemessenen Berücksichtigung finden“.⁴⁴ Nicht mehr negativ angerechnet werden sollen auch die Kosten für die barrierefreie Gestaltung von Stationen und Haltestellen.

⁴⁴ BMVI-Schreiben

Dazu hat Bundesminister Volker Wissing am 03.03.2022 in einem Brief folgende Mitteilung herausgegeben: „Die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung wird unter Beteiligung insbesondere der Länder sowie Vertreter der kommunalen Spitzenverbände und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in einem gemeinsamen Arbeitskreis überarbeitet.“ Die inhaltlichen Abstimmungen im Rahmen des projektbegleitenden Arbeitskreises seien bereits weitestgehend abgeschlossen. „Erfreulicherweise konnten dabei diverse insbesondere von Ländern und Vorhabenträgern vorgeschlagene Ansätze zur Verbesserung der rechnerischen Abbildung von Wirkungen des Schienennahverkehrsausbaus sowie zusätzliche Nutzenkomponenten in das Bewertungsverfahren erfolgreich integriert werden.“ Insgesamt erfüllen die Faktoren Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung und Daseinsvorsorge eine höhere Gewichtung als bisher. „Im Ergebnis können die beschlossenen Anpassungen des Bewertungsverfahrens die Wirtschaftlichkeit von Vorhaben des schienengebundenen ÖPNV umfassender abbilden, was sich in tendenziell besseren Nutzen-Kosten-Verhältnissen widerspiegelt. Somit wird eine deutliche Erhöhung der Anzahl an förderfähigen Vorhaben ermöglicht“

Da die Neufassung der Standardisierten Bewertung am 30.03.2022 noch nicht veröffentlicht war, haben wir eine überschlägige Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators für die Reaktivierung der Wriezener Bahn auf der Basis des Projektdossierverfahrens vorgenommen. Wir gehen davon aus, dass der verlängerte Streckenabschnitt zwischen Werneuchen und Wriezen der RB25 zugeschlagen und somit Teil des VBB-Vergabenetzes Ostbrandenburg wird. Daher werden die in diesem Netz üblichen Kostensätze, soweit sie vom Projektteam in Erfahrung gebracht werden konnten, der NKU zugrunde gelegt werden können.

Die vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung ist daher nur als Vorstufe einer vertieften Planung und einer damit einhergehenden Durchführung einer gesamthaften Standardisierten Bewertung einzuordnen. Vor diesem Hintergrund haben wir – auch weil uns viele notwendige Zahlen und Faktoren nicht vorliegen (z.B. Kosten der neuen Triebwagen der NEB, detaillierte Zahlen zum Reiseverfahren von Pendlern und Schülern) – auf die Erstellung der nach der Standardisierten Bewertung vorgesehenen Formblätter (insgesamt 46 Blätter) im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie verzichtet.

Die erste Stufe der Standardisierten Bewertung erfolgt in der Regel erst zu einem späteren Zeitpunkt, zumeist nach der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2). Diese Standardisierte Bewertung wird in der weiteren Planung bis zum Abschluss der HOAI-Leistungsphase 4 fortgeschrieben. Erst bei der sich daran anschließenden Beantragung von Fördermitteln nach dem GVFG ist der positive volkswirtschaftliche Nutzen im Rahmen der Standardisierten Bewertung als wesentliche Fördervoraussetzung umfassend darzustellen.

Nachstehend erfolgt eine Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators auf der Basis vorliegender bzw. vom Projektteam ermittelter Zahlen und Kostensätze. Aufgrund der teilweise unbefriedigenden Datenlage haben wir an einigen Stellen Abschätzungen vornehmen müssen, wobei wir bei den Zahlen auf die Vergleichsuntersuchungen von PTV⁴⁵ zurückgreifen.

Die ausführliche Darstellung und Bewertung ist im Anhang 5 enthalten.

⁴⁵ „Standardisierte Bewertung für das Reaktivierungsprojekt Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE)“ und „Nutzen-Kosten-Untersuchung für die stillgelegten Bahnstrecken Landau – Gernersheim und Landau – Herxheim“

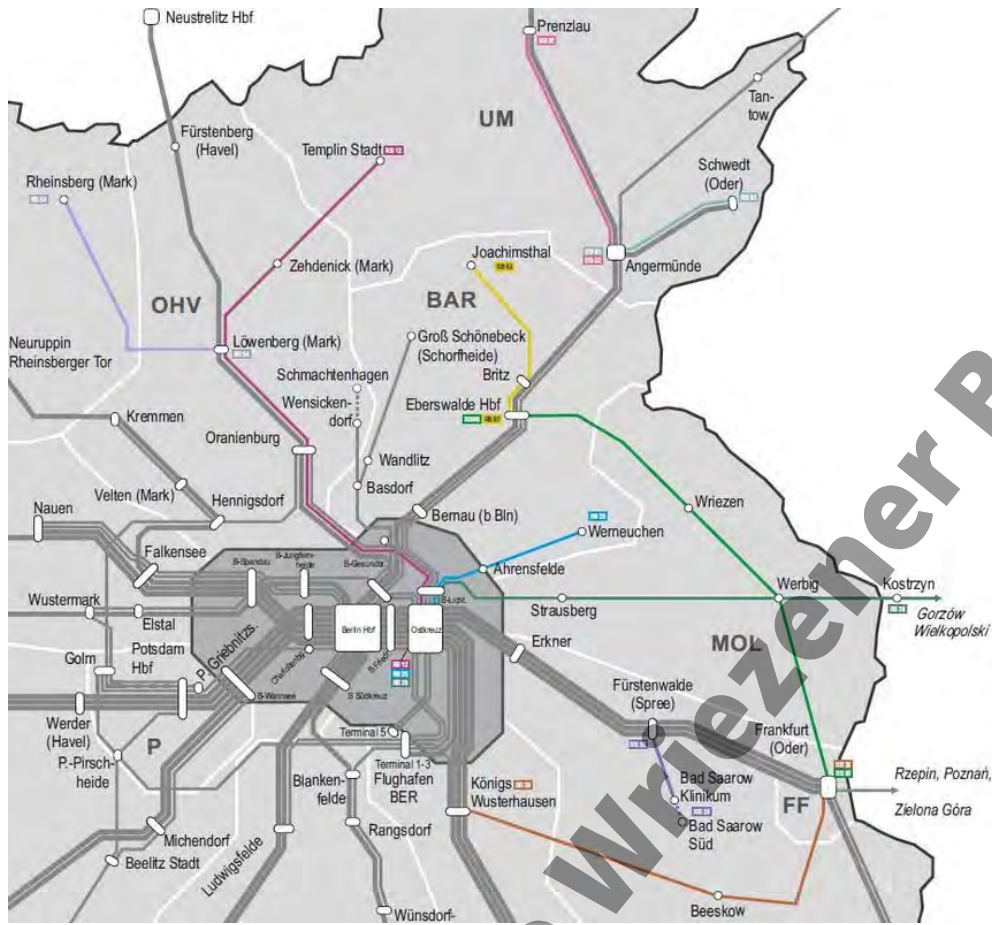


Abbildung 73: VBB-Netz Ostbrandenburg mit der Strecke Berlin – Werneuchen (Quelle: VBB)

14. Verzeichnisse

14.1 Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
B	Bundesstraße
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
bcs	Bundesverband Carsharing e.V.
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B+R	Bike and Ride
BÜ	Bahnübergang
CO ₂	Kohlendioxid
DB	Deutsche Bahn (AG)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Ebda.	Ebenda
EBO	Eisenbahn-Betriebsordnung
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
e.V.	eingetragener Verein
EW	Einwohnende
FVS	Fahrradverleihsystem
Ggfls.	gegebenenfalls
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hast.	Haltestelle
HLB	Hessische Landesbahn
i.d.R.	in der Regel
IHK	Industrie- und Handelskammer
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landstraße
LBV	Brandenburgisches Landesamt für Bauen und Verkehr
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
MaaS	Mobility as a Service
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Münchner Kreis
MKS	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des BMVI
MOL	Märkisch-Oderland
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn
NKI	Nutzen-Kosten-Index
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NL	Niederlande
NSV	Nichtsozialversicherungspflichtige Personen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

OT	Ortsteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride (Platz)
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RPG/rpg	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
S	Kurzbezeichnung für S-Bahn
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Stat.	Station (Stationierung im Streckenverlauf)
StVO	Straßenverkehrsordnung
SuS	Schülerinnen und Schüler
SV	Sozialversicherungspflichtige Personen
THG	Treibhausgas
üÖPNV	übriger Öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WMR	Weiterer Metropolen-Raum (in Berlin-Brandenburg)

14.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckenverlauf der Wriezener Bahn (Quelle: Wikipedia).....	7
Abbildung 2: Beispiele für Reaktivierungen in Baden-Württemberg (Quelle: Hickmann, Folie 21)	13
Abbildung 3: Karte der geplanten Radwege im Projektgebiet (Quelle: Radverkehrskonzept Barnimer Feldmark).....	14
Abbildung 4: Haltestellen-Einzugsbereiche Werftpfuhl (Google Maps, Bearbeitung Wagner)	15
Abbildung 5: Einzugsbereich Haltepunkt Tiefensee neu (Google Maps Bearbeitung Wagner)	16
Abbildung 6: Haltestellen in Leuenberg (Google Maps Bearbeitung Wagner)	17
Abbildung 7: Bahnhof Leuenberg (Google Maps Bearbeitung Wagner)	17
Abbildung 8: Umgebung Bahnhof Sternebeck (Google Maps Bearbeitung Wagner)	18
Abbildung 9: Einzugsbereich Bahnhof Schulzendorf (Google Maps, Bearbeitung Wagner)...	20
Abbildung 10: Stadtplan Wriezen mit Einzugsbereichen des Bahnhofs und der Bushaltestellen (openstreetmap Bearbeitung Wagner)	21
Abbildung 11: Profil der Strecke von Berlin bis Wriezen (Quelle: MEV Sternebeck e.V.)	24
Abbildung 12: Lageplan Werneuchen mit Eigentums Grenzen.....	26
Abbildung 13: Derzeitiger Streckenzustand aus Richtung Schulzendorf (Foto: Ranft).....	28
Abbildung 14: Bahnübergang Zuegg (Quelle: Google Maps, Bearbeitung Wagner).....	31
Abbildung 15: Ausfahrt aus dem Bahnhof Werneuchen in Richtung Wriezen. In der Mitte ist das unterbrochene Gleis 1 zu sehen (Foto: Theißen)	34
Abbildung 16: Abfahrtsbahnsteig im Bahnhof Werneuchen mit Wartehalle und Fahrgastinformationsanzeige (Foto: Johannes Theißen)	34
Abbildung 17: Gleisplan Bahnhof Werneuchen (Bearbeitung Wagner).....	35
Abbildung 18: Bahnsteig am Haltepunkt Werftpfuhl (Foto: Wagner)	35
Abbildung 19: Gestaltung Haltepunkt Werftpfuhl (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	36

Abbildung 20: Links des Gleises sollte der neue Haltepunkt Tiefensee errichtet werden. Derzeit ist hier der Beginn der Draisinenstrecke (Foto: Wagner)	36
Abbildung 21: Gestaltung Haltepunkt Tiefensee neu (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	37
Abbildung 22: Umgebung Haltepunkt Tiefensee (Google Maps Bearbeitung Wagner).....	37
Abbildung 23: Gleisplan Bhf. Leuenberg Westseite (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)....	38
Abbildung 24: Bhf. Leuenberg Ostseite (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	39
Abbildung 25: Derzeitige Gleislage im Bahnhof Leuenberg mit zugeschüttetem Gleis 1 und Restbahnsteigkante (Foto: Theißen)	39
Abbildung 26: Gleisplan Sternebeck Ost (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	40
Abbildung 27: Sternebeck, schematischer Gleisplan neu (Bearbeitung: Wagner).....	40
Abbildung 28: Derzeitiges Gleisbild Bahnhof Sternebeck (Foto: Theißen).....	41
Abbildung 29: Gestaltung der Kreuzungsstation Schulzendorf neu (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	42
Abbildung 30: Bhf. Schulzendorf, Güterverkehr (Google Maps, Bearbeitung: Wagner)	43
Abbildung 31: Aktuelle Situation im Bahnhof Schulzendorf (Foto: Theißen)	43
Abbildung 32: Bhf. Wriezen, Details Bahnsteige (google maps, Bearbeitung: Wagner).....	44
Abbildung 33: Beispiel ebenerdiger gesicherter Bahnsteigzugang Strausberg Stadt (Foto: Wagner)	45
Abbildung 34: Gleisplan Wriezen aktuell (Bearbeitung: Wagner)	45
Abbildung 35: Bahnhofssituation in Wriezen: Der Zugverkehr der Strecke Eberswalde – Frankfurt (Oder) findet auf Gleis 2 (rechts) statt. (Foto: Theißen)	46
Abbildung 36: Bahnhof Werneuchen: P&R-Platz und Stellplatz Carsharing (Foto: Theißen) ..	47
Abbildung 37: Gesicherte Radabstellung in Bad Sassendorf (Foto: Theißen)	47
Abbildung 38: Radstation am Bahnhof Geseke, Kreis Soest (Foto: Theißen)	48
Abbildung 39: Lageplan Werftpfuhl mit den angeschlossenen Wohngebieten (Quelle: openstreetmap).....	48
Abbildung 40: Haltepunkt Werftpfuhl mit Stellflächen für Pkw und Fahrräder (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen)	50
Abbildung 41: Einzugsbereich des Haltepunktes Tiefensee (neu) (Google Maps Bearbeitung Wagner)	51
Abbildung 42: Lagenplan rund um den neuen Haltepunkt Tiefensee (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Stellplätze für Pkw und Fahrräder (blauer Kreis), Reservefläche für Stellplätze und Mobilitätsstation (roter Kreis)	52
Abbildung 43: Bahnhof Leuenberg mit Flächen für Pkw- und Fahrradabstellung sowie Buswendeschleife (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Pkw-Stellplätze auf dem ehemaligen Ladeplatz (blau), Fahrradabstellung (rot).....	52
Abbildung 44: Bahnhof Sternebeck (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Flächen für Pkw-Abstellung (blau), Fahrradabstellung (rot) und die Mobilitätsstation (grün).....	54
Abbildung 45: Bahnhof Schulzendorf (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): Umgebung des Bahnhofs mit Flächen für die Pkw- und Fahrradabstellung (blau) sowie die Mobilitätsstation (grün).....	55
Abbildung 46: Bahnhof Wriezen mit Umfeld (Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Theißen): mögliche Flächen für P&R-Stellplätze (blau), Fahrradabstellung (rot), Radstation (rot, gefüllt), Mobilitätsstation (grün).	56
Abbildung 47: Erreichbarkeit des Bahnhofs Leuenberg mit dem E-Bike in 5. 10 oder 15 Minuten (Quelle: team red)	58
Abbildung 48: Pendlerdaten für den Kreis Märkisch-Oderland (Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, 2020).....	60
Abbildung 49: Lage der Dauerzählstelle der BAST auf der B158 (Quelle: BAST)	62
Abbildung 50: Pendlerströme im Landkreis Märkisch-Oderland (Quelle: Euregion PRO EUROPA VIADRINA, Pendleranalyse 2016).....	62

Abbildung 51: Gesamtentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis MOL (Quelle: Pendleranalyse 2017, Seite 10)	63
Abbildung 52: Fahrgastpotenziale der Wriezener Bahn laut VBB-Potenzialuntersuchung, Anhang 3.....	63
Abbildung 53: ÖPNV-Liniennetz 2017 (Quelle: NVP 2020-2024, Kartenteil, Karte 2)	66
Abbildung 54: Kritik am ÖPNV (dwif 2019, Handout S. 28)	69
Abbildung 55: Mireo Plus B im Design der NBE (Quelle: NBE)	73
Abbildung 56: Strecken, die zur Elektrifizierung oder für den Einsatz von Batteriezügen vorgesehen sind (Quelle: VDV).....	73
Abbildung 57: Daten der Strecke Berlin – Werneuchen (Quelle: VBB)	75
Abbildung 58: Auszug aus dem Entwurf des grafischen Fahrplans (Erstellung: Theißen).....	77
Abbildung 59: Einzugsbereich der Wriezener Bahn, Wirkungsbereich des Mobilitätskonzeptes (Grafik: Maximilian Heinrich).....	78
Abbildung 60: Mobilitätsstation am Bahnhof Offenburg (Foto: Theißen).....	80
Abbildung 61: Darstellung einer Musterstation (Grafik: Soufeina Hamed, team red)	81
Abbildung 62: Carsharing in Deutschland, Stand 01.01.2022 (Quelle: bcs)	83
Abbildung 63: Fahrradverleihstation in Mainz „MVG mein Rad“ (Foto: team red).....	84
Abbildung 64: Abstellung von Leihrädern in einem Free-Floating-System, Beispiel Bonn (Foto: swb-busundbahn.de)	84
Abbildung 65: Randwanderwege im LK MOL (Quelle: Landkreis MOL)	85
Abbildung 66: Übersicht über die Mobilitätsstationen in Projektgebiet (Quelle: team red) ..	86
Abbildung 67: Stele mit integriertem Informationssystem, entwickelt für Mobilstationen in NRW (Foto: Lumino).....	87
Abbildung 68: Neuer Bahnsteig Werneuchen Gleis 1 (Foto: Theißen).....	90
Abbildung 69: Prellbock am Ende von Gleis 1 (Foto: Theißen).....	90
Abbildung 70: Einfahrt aus Richtung Wriezen in den Bahnhof Werneuchen, gut erkennbar das fehlende Gleisstück zur Anbindung an das Gleis 1 (Foto: Theißen).....	91
Abbildung 71: Faktoren für die NKU-Berechnung (Grafik: Intraplan).....	96
Abbildung 72: Inhalte der NKU (Quelle: VRR-Vorlage S/X/2021/0215 zur Reaktivierung der Walsum-Bahn	96
Abbildung 73: VBB-Netz Ostbrandenburg mit der Strecke Berlin – Werneuchen (Quelle: VBB)	98

14.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- und Aussteiger in Werneuchen und in Wriezen (Quelle: VBB)	57
Tabelle 2: Querschnittsbelastung auf den Strecken im Betrachtungsgebiet (Quelle: VBB)	57
Tabelle 3: Pendlerdaten im Betrachtungsraum 2020	61
Tabelle 4: Pendlerdaten nach Berlin aus ausgewählten Städten und Gemeinden im Bereich der Wriezener Bahn 2010 – 2020 (Quelle: rpg/PROZIV)	61
Tabelle 5: Aktuelle Fahrzeitenvergleiche zwischen MIV und ÖV im Bereich der Wriezener Bahn.....	68
Tabelle 6: CO ₂ -Einsparung durch Reaktivierung der Wriezener Bahn	72
Tabelle 7: Jahres-Zugkilometer für den reaktivierten Streckenabschnitt auf der Basis des team-red-Fahrplanentwurfs.....	74
Tabelle 8: Fahrplanentwurf für die Gesamtstrecke (Originaltabelle im Anhang)	76
Tabelle 11: Zusammenstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen	93

14.4 Quellenverzeichnis

ADAC (Hrsg.), Gutachten „Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen“, erstellt von GES Institut GmbH, Berlin 2020

Allianz pro Schiene (Hrsg.): Stadt Land Schiene- 10 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr, 5. Auflage, Berlin 2021 (zitiert: Allianz pro Schiene 2021)

Allianz pro Schiene (Hrsg.): Stadt Land Schiene- 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr, 4. Auflage, Berlin 2015 (zitiert: Allianz pro Schiene 2015)

BBSR (2014): **Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt**, Eine ExWoSt-Studie, hrsg. von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2014. (zitiert: BBSR 2014)

BMVI (Hrsg.): Anleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016, erstellt durch ITP Intraplan Consult GmbH München, Berlin, März 2017

BMVI (Hrsg.), Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen – Planungsleitfaden, Berlin 2016

Böhmer, Thomas (2009): **Förderung des Radverkehrs**, in: Becker (Hrsg.): Grundwissen Verkehrsökologie, Dresden, S. 50-60.

Bundesverband CarSharing e.V. (2012): **Positionspapier Elektromobilität und CarSharing**, Berlin.

Dwif/Ostdeutscher Sparkassenverband, Tourismusbarometer 2019 mit erstem Halbjahr 2020 (Handout September 2020) (zitiert dwif 2020)

Euroregion Pro Europa Viadrina (Hrsg.), Vergleichende Analyse der Pendlerverflechtungen und der Arbeitsplatzverteilung in Deutschland und Polen, November 2017 (zitiert: Pendleranalyse 2017)

Fortschritt oder Rückschritt? Die Modernisierung der Strecke nach Werneuchen, aus: SIGNAL 4/2018 (November 2018), S. 22

Fraunhofer ISI/PTV Group: Wissenschaftliche Beratung des BMVI zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, „Verlagerungswirkung bei einer Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken, Berlin/Karlsruhe, November 2017 (zitiert: Fraunhofer 2017)

Hägl, Max/Kunkel, Christina: Mobilität- Mit dem Auto doppelt so schnell, Süddeutsche Zeitung, 30.08.2021

Hickmann, Gerd: Reaktivierung von Bahnstrecken – Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung, Präsentation, Stuttgart 2021 (zitiert: Hickmann)

Infas u.a. (Hrsg.): Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht, Bonn 2018 (zitiert: MiD 2017)

Land Brandenburg (Hrsg.), Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam, August 2018

Landkreis Märkisch-Oderland (Hrsg.): Schulentwicklungsplanung, 6. Fortschreibung, 2020/21 bis 2024/25, Seelow, Juni 2021 (zitiert: SEP MOL)

Landkreis Märkisch-Oderland (Hrsg.): Statistischer Jahresbericht 2020, Seelow, März 2021 (zitiert: Jahresbericht 2021)

Landkreis Märkisch-Oderland (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Märkisch-Oderland 2020 – 2024, Seelow, Dezember 2018

PTV Group/Fraunhofer ISI/ MFIVE: Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte veränderter Mobilitätskonzepte im Personenverkehr – Studie im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Karlsruhe 2019 (zitiert: PTV 2019)

PTV Group, Standardisierte Bewertung für das Reaktivierungsprojekt Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE), erstellt im Auftrag des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe, Karlsruhe 2019 (zitiert: PTV Harsewinkel)

PTV Group, Nutzen-Kosten-Untersuchung für die stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim, erstellt im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Karlsruhe 2021 (zitiert: PTV Landau)

Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (Hrsg.): Sachlicher Teilregionalplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte, Fürstenwalde/Spree, September 2021 (zitiert: Teilregionalplan)

Reschke, Manfred/Andreas Sternfeldt; 66-Seen-Wanderung – Zu den Naturschönheiten rund um Berlin, 9. Auflage, Trescher Verlag, Berlin 2020 (zitiert: Reschke/Sternfeldt)

Schmid, Volker: Reaktivierte Nebenbahnen und alternative Buskonzepte – Vergleich von ökologischen Wirkungen, Dissertation Universität Stuttgart, Juli 2003 (zitiert: Schmid)

Theißen/Fremder: Mobilitätsstationen – Schnittstellen des Umweltverbundes, Berlin 2019

VBB (Hrsg.): Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten, Berlin 2021 (geänderte Fassung vom 22.02.2022) (zitiert: VBB-Potenzialuntersuchung)

VDV (Hrsg.): Voll elektrisch!- Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen, Köln o.J. (zitiert: VDV)

VDV (Hrsg.): Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken- Vorbereitung, Konzeption und Umsetzung, Köln, September 2017

Copyright Initiative Wriezener Bahn e.V.

15. Anhänge

Die Anhänge sind alle im separaten Anhangband zu diesem Bericht enthalten. Es handelt sich dabei um folgende Dokumente:

- Anhang_1: Streckenaufnahme
- Anhang_2: Tabelle 06.12.2021 – Orte und Erreichbarkeiten
- Anhang_3: Auflistung der Querungen
- Anhang_4: Kostenaufstellung der einzelnen Maßnahmen
- Anhang_5: Ermittlung des (vorläufigen) Nutzen-Kosten-Indikators
- Anhang_6: Fahrplanentwurf