

Gemeinde Mühlenbecker Land



Informationsvorlage

Vorlage Nr.: III/0794/19

Information vom Bürgermeister

Zuständigkeit: FB II / FBL Finanzen und Verwaltung

eingereicht am: 15.05.2019

FBL I
FBL II

.....
Bürgermeister

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	öff.	nöff.	Vertreter		Abstimmungsergebnis				Beschlussempfehlung	
				gew.	anw.	ja	nein	enth.	*ausg.		
2	Gemeindevertretung	02.09.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23						
1	Heidekrautbahn	22.05.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6						<input type="checkbox"/>

Wortlaut:

Die am 13.05.2019 vorgelegten Arbeitsaufträge wurden dem Ausschuss Heidekrautbahn zur Kenntnis und Beratung gegeben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Verwaltung ist bereits ein Planungsbüro gebunden, dass die verkehrliche Situation im Umfeld der zukünftigen Haltepunkte betrachten soll. Mit der NEB besteht von Seiten der Verwaltung Kontakt, einzelne Fragen wie zum Beispiel der Kreuzungspunkte und des Lärmschutzes zu klären.

Anlagen:

Antrag vom 13.05.2019

Beschlussantrag

Einreicher/ Antragsteller: Fraktion CDU / FDP / AG Mühlenbecker Land
Datum: 13. Mai 2019
eingereicht wie*: Als Original
eingereicht bei wem: Verwaltung und GVV-Vorsitzender Harald Grimm
Sitzung am: 13. Mai 2019
Gremium*: Gemeindevertreterversammlung
Öffentlichkeitsstatus*: öffentlich

Titel:

Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn im Mühlenbecker Land

Beschlusstext:

Die Gemeindevertretung beschließt den Bürgermeister und die Verwaltung zu beauftragen, die eigenen Zuarbeiten zur Vorplanungen der NEB, für die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn voranzutreiben und zu prüfen, inwiefern eigene Interessen bei diesem Projekt von Belang sind und umgesetzt werden können. Zudem soll an die NEB Fragen gestellt und die NEB mit Planungsaufgaben beauftragt werden, die mögliche Lösungen für die Stammstrecke innerhalb der Gemeinde Mühlenbecker Land beinhalten. (siehe dazu Anlage 1 und Anlage 2)

Begründung:

Die NEB ist aktuell mit der Vorplanung befasst. Diese wird nach eigenen Angaben der NEB Ende des 2. Quartals 2019 / Anfang des 3. Quartals 2019 beendet sein. Im 3. Quartal 2019 soll mit der Genehmigungsplanung begonnen werden. Dies bedeutet, dass spätestens im 3. Quartal 2019 die Aufgabenstellung in Bezug auf dieses Projekt seitens der Gemeinde Mühlenbecker Land eingeflossen sein muss.



CDU/FDP/AG Mühlenbecker Land
Fraktionsvorsitzender
Mario Müller

Anlage 1 zum GV Antrag vom 13.05.2019

Forderungen an den Bürgermeister / Gemeindeverwaltung

Es ist sicher zu stellen, dass die Fragen zur Inbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn im Zusammenhang mit der Entwicklung des Pendler- und Nahverkehrs im Verbund mit den Gemeinden Glienicke, Hohen Neuendorf, Birkenwerder und den Stadtbezirken Pankow und Reinickendorf von Berlin erfolgt.

Der Bürgermeister hat sich unverzüglich, die Hilfe eines Planungsbüros zu sichern, da zu erwarten ist, dass die Kapazität und die Kompetenz der Verwaltung für diese zukunftsweisende Arbeit nicht ausreichen.

Ein zeitweilliger Ausschuss Nahverkehr soll zukünftig dafür sorgen, dass, mit den Fragen der Heidekrautbahn beginnend, ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept für unsere Gemeinde entsteht, und die verfügbaren Mittel so effizient wie möglich eingesetzt werden.

Die Gemeinde soll eine Historie zur Reaktivierung der Stammstrecke mit einem Soll-Ist-Vergleich führen, in dem die Aussagen zu den wesentlichsten Fakten von der Auftaktveranstaltung in Schildow beginnend geführt wird und die Abweichungen/ Fortschreibungen mit den Ursachen und Gründen dazu dokumentieren.

Die Gemeinde soll diese Prozesse so öffentlich wie möglich gestalten, die verfügbaren Informationen, mögliche Varianten und den Planungsstand im Internet den Bürgern zur Verfügung stellen.

Die Vorbereitung und Durchführung der Bauarbeiten sollen die Risiken und Chancen für alle interessierten Parteien transparent darstellen.

Es ist ein Konzept zur Einbindung der HKB in den Verkehr zu erarbeiten, welches kürzeste Schließzeiten der Bahnübergänge sichert, optimale Kreuzungsvarianten an den Bahnübergängen z.B. durch Kreisverkehre prüft und kurze Wege von den anderen Verkehrsträgern wie Bus und Pkw sichert.

Die Zukunftsfähigkeit der HKB ist verbindlich zu sichern. Dies sind der durchgehende Zugverkehr mindestens bis Gesundbrunnen (und auch weiter zum BER) in naher Zukunft, auskömmliche Bahnsteiglängen, die Streckenauslegung in der Planung für eine Taktung von 20 min je Richtung, um Störungen kompensieren zu können.

Die Möglichkeiten des P+R an allen Haltepunkten sind sofort zu ermitteln und Maßnahmen, welche die Anwohner an den Haltepunkten vor unangemessenen Lasten frei stellt (z.B. der neue Rewe-Parkplatz wird P+R Parkplatz).

Der Haltepunkt Mühlenbeck / Berufsförderungswerk verdient in Fragen der P+R besondere Aufmerksamkeit. Hier gibt es ein großes Aufkommen und augenscheinlich auch Möglichkeiten. Es ist zu prüfen ob in Absprache mit dem Berufsförderungswerkes ein weiteres Parkdeck (Obergeschoss) hergestellt werden kann. Somit könnten ausreichend P+R und sogar B+R Plätze bereitgestellt werden.

Es ist zu prüfen ob am Bahnübergang Schönfließler Straße und Bahnübergang Mühlenbecker Straße ein Kreisverkehr errichtet werden kann in welchem die Bahntrasse durchgeführt wird. Dies könnte Vorteile in Bezug auf die Straßenführung ergeben und eventuelle Schwierigkeiten lösen. Sollte die bautechnisch und baurechtlich möglich sein, so ist diese Variante der NEB als mögliche Planungsaufgabe aufzugeben.

Es ist eine Betrachtung / Studie von möglichen Auswirkungen auf die HKB bei Änderungen der Planungen des VBB zu fertigen, zum Beispiel, wenn die Nordbahn oder die Kremmener Bahn nicht kommen, aber auch Auswirkungen auf die S8 hinsichtlich Taktung und Linienführung.

Anlage 2 zum GV Antrag vom 13.05.2019

Fragen an die NEB / Heidekrautbahn

Allgemeine Fragen an die NEB

Bitte um Übergabe von aktualisierten Bestandsunterlagen, damit zukünftig alle interessierten Parteien immer von denselben Ausgangssituationen sprechen.

Bitte um den Ausweis der Örtlichkeiten, an denen jetzt schon von den Planern Maßnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs und zur Minderung von Emissionen erkannt wurden.

Welche Risiken werden durch die erforderlichen Bauarbeiten erwartet?

Ist eine Gefährdungsbeurteilung und etwaiger Sanierungsbedarf für die parallel zur Trasse der NEB verlaufende Abwasserdruckleitung der Berliner Wasserbetriebe erfolgt?

Welchen Ansatz verfolgen die Planer beim Umgang mit dem Bestandsgrün?

Welcher Ansatz wird in den Planungen für die Zukunftsfähigkeit der Stammstrecke verfolgt (möglicher Takt, mögliche Zuglänge; Signaltechnik, Betriebsführung)?

Wird es in den Planungen Betrachtungen geben, die sowohl das, für eine Genehmigung, Notwendige als auch das technisch Mögliche ausweisen?

Ist der NEB bekannt, ob die Neufahrzeuge der Firma Stadler auf ihren ersten Metern auf der Schiene erhöhte, wenn auch zulässige Emissionen haben z.B. Feinstaub aus Abrieb, Verarbeitungsrückstände oder ähnliches?

Folgende Detailfragen sind bereits jetzt bekannt:

Landesgrenze Berlin / Brandenburg die Brücke über das Tegeler Fließ

- Welche baulichen Maßnahmen sind für die Minderung der Lärmemission vorgesehen?

Franz-Schmidt-Straße 13 a-d

- Welche Sicherungsmaßnahmen der bahnparallelen Straße sind hier vorgesehen?

Bahnübergang Franz-Schmidt-Straße

- Bitte um Vorlage der Variantenuntersuchung zur technischen Lösung/Sicherung dieses Bahnüberganges hinsichtlich des erhöhten Verkehrsaufkommens mit Kindern.

Kita / Schule

- Nachweis der Sicherung der „wilden“ Zuwegung zur Kita & Schule.
- Nachweis der Erfüllung der erhöhten Lärm- und Emissionsanforderungen für Kita und Schule.

Bahnübergang Bahnhofstraße

- Nachweis der Auswahl eines geeigneten Bahnübergangs, in Kreuzungslage mehrere Zuwegungen insbesondere der Sicherung der damit in Verbindung stehenden Geh- und Radwege.
- Nachweis der Realisierung kürzester Schließzeiten an diesem Bahnübergang bzw. aufzeigen der Umstände, die dem entgegenstehen.
- Variantenuntersuchung zur technischen Lösung/Sicherung.

Haltepunkt Schildow

- Welche Ausführung des Haltpunktes Schildow sind in der Abwägung bei den Planern:
 - Ein- oder Mehrgleisig?
 - Lage des Bahnsteigs?
- Nachweis der Einhaltung des Lärmschutzes mit erhöhten Anforderungen für Altenheime
- Welche Auswirkung hat die gewählte Ausführung des Haltpunktes Schildow auf die Schließzeiten der vor und nachgelagerten Bahnübergänge?
- Wie werden durch die Lage des Haltpunktes die kürzesten Wege von den anderen Verkehrsträgern, wie Individualverkehr mit PKW und Fahrrad, Busverkehr und Fußgängern gewährleistet?

Bahnübergang Schönfließer Straße

- Nachweis der Auswahl eines geeigneten Bahnübergangs, in Kreuzungslage mehrere Zuwegungen insbesondere der Sicherung der damit in Verbindung stehenden Geh- und Radwege.
- Welche Variantenuntersuchung zur technischen Lösung/Sicherung gibt es?

Haltepunkt Schildow Nord

- Prüfung der Notwendigkeit
- Lage des Haltpunktes / Bahnsteig (eventuell Richtungsbahnsteige) zur Verringerung der Schließzeiten des Bahnübergangs
- Variantenvergleich unter Einbeziehung der Lage der Haltestellen des Busses und der Parkmöglichkeiten

Bahnübergang Mühlenbecker Straße

- Nachweis der Auswahl eines geeigneten Bahnübergangs, in Kreuzungslage mehrere Zuwegungen insbesondere der Sicherung der damit in Verbindung stehenden Geh- und Radwege.
- Variantenuntersuchung zur technischen Lösung/Sicherung.
- Sicherung kürzester Schließzeiten und Aufzeigen der Umstände, die den kürzesten Schließzeiten entgegenstehen.

Durchlass Laken- und Sophiengraben

- Nachweis der Funktionalität.

Bauwerk Brücke über das Tegeler Fließ

- Vorlage etwaiger Instandsetzungsunterlagen.

Ungesicherter Bahnübergang Kieselsee

- Nachweis über die technische Sicherung.

Bahnübergang Kastanienallee

- Nachweis der Auswahl eines geeigneten Bahnübergangs, in Kreuzungslage mehrere Zuwegungen insbesondere der Sicherung der damit in Verbindung stehenden Geh- und Radwege.
- Variantenuntersuchung zur technischen Lösung/Sicherung vorlegen.

Haltepunkt Mühlenbeck

- Variantenuntersuchung, Prüfung mehrerer Möglichkeiten der Lage des Haltepunktes unter Berücksichtigung möglicher P+R Parkplätze. Die Lage des Haltepunktes soll die Sicherung kürzester Schrankenschließzeiten nicht behindern.