

Mitgliederversammlung

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Heidekrautbahn e.V.

11.09.2019, Liebenwalde

Erläuterungen zur Power-Point-Präsentation

Zum besseren Verständnis der Vorlagen der Präsentation – die Ihnen mit dem Protokoll übersendet wurden – sind kurze Erläuterungen sinnvoll, die den mündlichen Vortrag dazu ersetzen und ergänzen.

1.1 Aufgabenprofil - Grundlagenermittlung (Seite 4)

Die Grundlagenermittlung ist für eine fundierte Argumentation der Wiederinbetriebnahme der Trasse notwendig – soweit nicht entsprechende Unterlagen seitens der NEB vorhanden sind / zur Verfügung gestellt werden. Die Verwertung derartiger Untersuchungsergebnisse ist für die Öffentlichkeitsarbeit der KAG frei zu geben. Die KAG plant für ihre Öffentlichkeitsarbeit die Aufarbeitung der Grundlagenermittlung für verschiedene Formate (siehe 1.6 der Präsentation). Seitens Knieper + Partner wurde die Vertretung der NEB in der Mitgliederversammlung gebeten, die Unterlagen (Grundlagenermittlung) der KAG digital zur Verfügung zu stellen.

1.1 Aufgabenprofil – Aktionsprogramm (Seite 5)

Das Aktionsprogramm enthält Ideen. Diese Ideen sind mit der NEB, Städte Liebenwalde und Oranienburg nebst relevanten weiteren Stellen zu überprüfen und ggf. zu modifizieren. Die Freischnittaktionen sind selbstverständlich mit dem Trasseneigentümer abzustimmen.

1.1 Aufgabenprofil – Zeitplanung (Seite 6)

Aus der Zeitplanung ist zu entnehmen, dass die Arbeiten auf einen Zeitraum von zwei Jahren angesetzt sind. D.h. es gibt reichlich Raum für notwendige Vorabstimmungen.

1.2 VDV –Initiative zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken (Seite 7 / 8)

Unabhängig von den regionalen Akteuren gibt es eine bundesweite Initiative des VDV und der Allianz pro Schiene, die sich auf die Aktivierung von Eisenbahnstrecken konzentrieren und die beiden Äste der Heidekrautbahn (Süd- und Nordast) im Programm haben.

Der VDV ist ein aktiver Branchenverband– im Dialog mit Politik und Wirtschaft. Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert (Zitat VDV).

Die **Allianz pro Schiene e. V.** ist ein gemeinnütziges Verkehrsbündnis, das sich für einen höheren Marktanteil des Schienenverkehrs im Güter- und Personenverkehr einsetzt. Der Verband betreibt politische Lobby- und Medienarbeit. Die Strukturen des Bündnisses sind in Deutschland einzigartig. Es handelt sich weder um einen Dachverband klassischer Prägung noch um einen typischen Mitgliederverband, der Privatpersonen organisiert. In der Wissenschaft gilt er als „Vorzeigebispiel einer strategischen Allianz“. (Auszug aus Wikipedia)

Knieper + Partner empfehlen eine Kooperation mit diesen Organisationen.

1.3 Trend: digitales Arbeiten auf dem Land (Seite 9)

Dieser Trend wurde als Beispiel für die Notwendigkeit dargestellt, Arbeiten und Wohnen zukünftig stärker in einen Verbund zu bringen, da die räumliche Trennung ursächlich für die Pendler –Mobilität ist. Bislang wird dieser Zusammenhang in der Entwicklungsstrategie der Kommunen nicht / oder nicht ausreichend berücksichtigt. Neben der Stärkung der Schiene sollten deshalb die nach Anschauung vermuteten räumlichen Entwicklungspotenziale an den „großen Haltepunkten“ der Bahn (Wensickendorf, Zehlendorf, Liebenwalde) für Vorhaben genutzt werden, die Arbeiten und Wohnen innovativ verbinden.

Im Rahme der von Knieper + Partner angebotenen „Grundlagenermittlung“ sollen derartige Möglichkeiten überprüft werden.

1.4 Erste Ergebnisse der Begehung der Trasse durch Knieper + Partner sowie Galasearch, Landschaftsplanung

A) Trasse: Zustand und Potenziale (Seiten 11 . 20)

Neben einem ersten Blick auf die Trasse (Zustand der Gleise, Bewuchs, Bahnhöfe, Haltepunkte, Querungen, Brücken) wurde das unmittelbare räumliche Umfeld der „großen Haltepunkte“ (siehe oben) in Augenschein genommen. Hier gibt es offensichtlich Brachen und untergenutzte Flächen.

Knieper + Partner empfiehlt, dies Flächen hinsichtlich ihrer Entwicklungspotenziale genauer zu untersuchen – auch unter dem Aspekt innovativer Zusammenführungen von Wohnen und Arbeiten.

B) Trasse: Natur und Artenschutz (Seiten 21 – 25)

Die Förderung des Umweltschutzes ist u.a. Zielstellung der KAG Heidekrautbahn e.V als gemeinnützige Organisation. Soweit notwendige Freischnitte der Trasse über die Kommunale Arbeitsgemeinschaft – auch als PR-Aktion – erfolgen sollen, ist es deshalb notwendig (und natürlich auch sinnvoll), die Belange des Natur- und Artenschutzes dabei zu berücksichtigen. Die Erhebungen des Landschaftsplanungsbüros dienen diesem Zweck. Generelles Ergebnis ist, dass ein den Bahnverkehr ermöglichender Freischnitt unter Berücksichtigung der Belange des Natur- und Artenschutzes möglich ist. Unabhängig davon ist – für den späteren Betrieb – ein Verzicht auf den Einsatz von Herbiziden auf dem Schotterbett notwendig. Hier sind mechanische Verfahren

einzusetzen (siehe auch die Ankündigung der DB dazu. Die DB will auf ihren Strecken den Einsatz von Glyphosat reduzieren und mechanische Verfahren einsetzen). Das Thema „Freischnitt“ wird selbstverständlich mit dem Eigentümer der Trasse sowie mit den Anliegern (Kommunen) abgestimmt.

Soweit Interesse an Untersuchungsdetails besteht, können diese zur Verfügung gestellt werden.

2. Website der KAG Heidekrautbahn

Bisherige Website (Seite 26)

2.1 Vorüberlegungen zur Struktur (Seite 28)

Diese Struktur ist abgestimmt und wird umgesetzt.

2.1 Arbeitsstand: Neue Website

Startseite – enthält u.a. das neue Logo (Seite 29)

Region (Seite 30)

Musterbild – (Verwendung von openstreetmap als Kartengrundlage)

Region (Seite 31)

Musterbild – Vergrößerung der Kartengrundlage (Teilausschnitte)

Rahmenstruktur (Seite 32)

Die Struktur und die Gliederung (Inhalte) sind abgestimmt. Der weitere Arbeitsprozess wird mit den Beteiligten geregelt.

Knieper + Partner

Berlin, den 17.09.2019