

Thema	Hinweis	Stellungnahme Bezirk	Stellungnahme Pro Wuhlheide e.V.	Offene Problemstellung	Zuständigkeit	Zeitplan	erledigt
Parkseisenbahn	<p><b>Baumaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umbau des Hauptbahnhofes einschließlich Anbau einer öffentlichen Sanitäranlage</li> <li>Sanierung und Umbau des Bahnhofes Badesees einschließlich Anbau einer öffentlichen Sanitäranlage</li> <li>Neubau Haltepunkt Eichgestell West</li> </ul>	<p>Bauliche Erweiterungen an den Anlagen der Parkseisenbahn unterliegen der Genehmigungspflicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und werden in einem Planrechtsverfahren entschieden. Im Rahmen eines solchen Verfahrens ist jeder einzelne Standort zu behandeln. Es ist mit Auflagen nach dem Naturschutzrecht zu rechnen.</p> <p>(Die in der Planrechtgenehmigung zur Errichtung des Haltepunktes Haus Natur und Umweil 2008 ergangenen Auflagen zu Ersatzpflanzungen wurden bis heute nicht erfüllt.)</p> <p>Vorbehaltlich der Genehmigungsfähigkeit könnte finanzielle Unterstützung im Rahmen des GRW-Antrages den der Bezirk vorbereitet hat, erfolgen.</p>	<p><b>Genehmigung:</b> Für die Durchführung des Planrechtsverfahrens ist die Unterstützung des Bezirks dringend erforderlich, um dieses einzigartige Kulturgut und seine Betriebstauglichkeit zu erhalten.</p> <p><b>Finanzierung:</b> Der Bezirk spricht von einer vorliegenden GRW-Finanzierung. Für welche Planung wurde diese beantragt und in welcher Höhe liegt diese vor?</p> <p><b>Bahnhofspflanzung:</b> Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof der BfE und Bahnhof Badesees sind geplant incl. öffentliche Sanitäranlagen (diese sind auf dem gesamten Parkgelände dringend erforderlich).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterstützung Bezirk bei Genehmigung</li> <li>Sanitäranlagen genehmigen</li> <li>GRW-Finanzierung sichern</li> </ul>			
Ergänzung des Streckennetzes	<p>Die umfangreichen Streckenergänzungen (Gleisdreieck nördlich Bahnhof Badesees (ca. 80 m), Wiedererrichtung der Trasse südlich des Badesees (ca. 600 m), Gleisverbindung südlich Bahnhof Badesees (ca. 80 m), Wiederinbetriebnahme des Innenringes mit veränderter Strecke, Gleisverbindung vom Bahnbetriebswerk zur Anschlussstelle Freilichtbühne (ca. 350m) betreffen überwiegend nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop.</p> <p>Nur innerhalb des FEZ-Geländes kann dies ausgeschlossen werden.</p> <p>Die mit den Streckenerweiterungen zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft wären so gravierend, dass die Aussicht auf Genehmigungserteilung sehr gering ist.</p> <p>Inbesondere die Inbetriebnahme des Innenringes oder alternative Streckenführungen innerhalb des Feuchtgebietes sind auch unter landschaftsrechtlichen Aspekten sehr kritisch zu bewerten.</p>	<p><b>Streckenerweiterung/Wiederinbetriebnahme:</b></p> <p><b>1. Die Anbindung der Neubaustrecke am Bf. Badesees</b> schränkt die Nutzung der Bahnanlagen in der westlichen Wuhlheide ein und ist beim Mehrzweckbetrieb ein Hindernis.</p> <p>Ein <b>Gleisdreieck</b> nördlich des Bahnhofes Badesees könnte Abhilfe schaffen. Zwei zusätzliche Weichen, ein etwa 80 Meter langes Verbindungsgleis und die Anpassung der Sicherungstechnik wären notwendig, um dieses Problem zu lösen.</p> <p>Weiterhin wünschenswert wäre eine Verbindung vom Bf. Eichgestell zum Haltepunkt HNU zu schaffen. Diese ließ sich realisieren durch:</p> <p>a) die Wiederinbetriebnahme der alten Trasse (südlich) entlang des Badesees. Die alte Trasse ist heute ein Weg und nur auf wenigen Metern überbaut. Daher wäre kaum ein Eingriff in die Natur notwendig. Technisch wären eine Abzweigweiche im Bf. Eichgestell, ca. 600 m Gleisneubau und eine Anschlussweiche am Hp. HNU, sowie der sicherungstechnische Anschluss nötig. Der Hp. HNU müsste eine zweite Bahnsteigkante erhalten.</p> <p>Mit dieser Variante würde ein weiterer Haltepunkt an der Nordseite des FEZ (am Badesees) möglich, der den Verkehrswert der Parkseisenbahn spürbar erhöhen würde.</p> <p>b) eine Gleisverbindung südlich vom Bf. Badesees (von den Fein-Hütten in Richtung Hp. HNU). Auch hier wären zwei Weichen, nur etwa 80 Meter Gleis und die Anpassung der Sicherungstechnik erforderlich.</p> <p><b>2. Innenring:</b> Seit mehreren Jahren ist der Innenring der Parkseisenbahn Wuhlheide wegen der schadhafte Brücke über das Berliner Urstromtal gesperrt.</p> <p>Es wurden Alternativen geprüft:</p> <p>a) Die Strecke des Innenringes wird vor der Brücke an die parallel laufende Straße heran geschwenkt und über eine Dammschutzschüttung, seitlich der Straße, über das Tal geführt. Anschließend schwenkt das Gleis auf die Trasse zurück. Notwendig wären die Dammschutzschüttung, eine Abgrenzung von der Straße sowie der Neubau rund 300 m Gleis. Bei geziehler Anlage der neuen Trasse wären nur geringe Eingriffe in die Natur notwendig.</p> <p>b) Der Bau einer Gleisverbindung vom Bahnbetriebswerk zur Anschlussstelle Freilichtbühne auf dem nördlichen Seitenweg des Eisigensees. Der Neubau würde eine 350 Meter lange Neubaustrecke erfordern, dazu drei neue Weichen und eine Anpassung der Sicherungstechnik.</p> <p>Die alte Strecke des Innenringes würde dann ab der Abzweigweiche hinter dem Bahnhof Badesees bis zur Brücke über das Urstromtal und dahinter bis zur Anschlussstelle Freilichtbühne zurückgebaut und das freiwerdende Gelände renaturiert werden. Die Brücke könnte als Lehrpfad über das Urstromtal nutzbar gemacht werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbereitung der vorgeschlagenen Varianten durch Fachgutachter (Biologen: Flora und Fauna)</li> <li>Unterstützung Bezirk bei Genehmigung wegen Wichtigkeit der Parkseisenbahn für die Wuhlheide</li> </ul>				