



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

post@buendnis-schiene-bb.de

www.buendnis-schiene-bb.de

September 2022

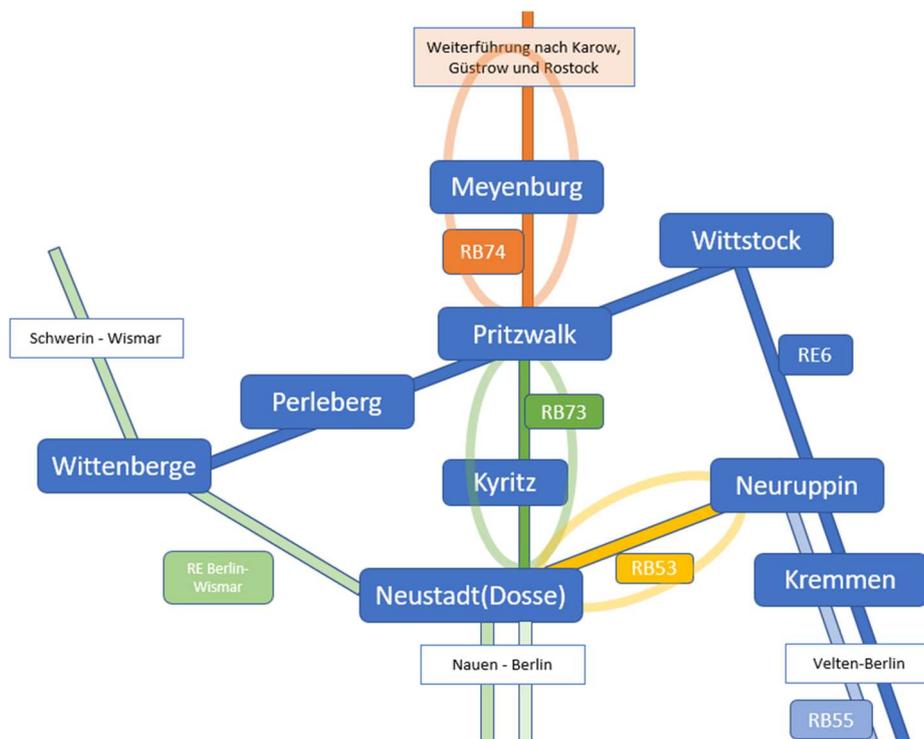
in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin

Impulspapier

Zukunft für die Bahnstrecken in der Prignitz

als zweite Bahn-Achse Berlin-Rostock

Plädoyer für die Verbindung von Berlin über Neustadt (Dosse) und Pritzwalk
nach Güstrow und Rostock



Inhalt

Einleitung

- 1. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg**
- 2. Ausgangslage für die RB53, RB73 und RB74**
- 3. Die Zukunft: Verknüpfung, Vernetzung und maßvoller Streckenausbau**
 - 3.1 Die Bedienung der Strecke Neuruppin West – Neustadt (Dosse) (früher RB53)**
 - 3.2 Halbstundenkonzept Neustadt (Dosse) – Kyritz**
 - 3.3 Einbindung des Abschnitts Kyritz – Pritzwalk**
 - 3.4 Verknüpfung in Pritzwalk mit RB74 und RE6**
 - 3.5 Weiterführung nach Meyenburg und Mecklenburg-Vorpommern**
- 4. Betriebskonzepte und Anforderungen an den Ausbau**
- 5. Verbleibende Probleme und nicht erfüllbare Forderungen**
- 6. Empfehlung, Ausblick und Umsetzung**

Einleitung

Die Wiederbelebung von Bahnlinien im ländlichen Raum kann nur gelingen, wenn es gelingt, über Verknüpfung und Durchbindung relevante Verkehrsbeziehungen über den häufig sehr geringen lokalen Bedarf hinaus zu schaffen. Eine Anhebung des Ausbauzustands der Strecken ist dabei unabdingbar: Statt wie heute 50 km/h müssen die Strecken Geschwindigkeiten von 80 – 120 km/h erlauben, um überregionale Verkehrsachsen attraktiv zu machen.

Mit dem Prignitz-Express ist es schon einmal gelungen, unattraktive, stilllegungsgefährdete Nebenbahnen zusammenzuführen und mit Geschwindigkeitsanhebung, Durchbindung und Verknüpfung eine attraktive Achse zu schaffen, die Verkehr auf die Schiene gebracht und sogar (entlang Bahnstrecken immer sinnvolle) Siedlungstätigkeit nach sich gezogen hat.

Für ein derartiges Projekt in den Landkreisen Ostprignitz-Ruppin und Prignitz für die Linien RB73 und 74 sowie die Strecke Neuruppin – Neustadt (Dosse) wird in diesem Papier ein Konzept vorgeschlagen, das eine neue Verkehrsachse Berlin – Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Güstrow vorsieht und für die gesamte Region neben der Direktanbindung auch gute Anschlüsse auch zum Fernverkehr schafft.

Nur die übergreifende Betrachtung, die Verknüpfung und Vernetzung im Zusammenwirken mit neuen Fahrzeugkonzepten, insbesondere dem batterieelektrischen Triebwagen, kann heute wenig bedeutsame Strecken aus ihrem Dornröschenschlaf erwecken.

Es handelt sich bei dem Vorschlag um ein langfristiges Konzept. Ein solches Konzept muss vorhanden sein, wenn man über Alternativen für die nächsten Jahre diskutiert. Insbesondere ist ein langfristiges Konzept notwendig, um die Bereitschaft aller notwendigen Aufgabenträger und Gebietskörperschaften zu fördern, auf den Schienenverkehr zu setzen, aber auch, um für den Infrastrukturausbau eine Fahrplan-Vorgabe zu machen.

1. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von zahlreichen Institutionen, Verkehrs- und Umweltverbänden, Vertretern von Wissenschaft und Wirtschaft, Kommunen und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg beschäftigt sich vor allem mit den Fragen des Pendelverkehrs zwischen Berlin und Brandenburg, weil dort der größte Handlungsdruck besteht. Markenzeichen des Bündnisses ist dabei die ganzheitliche Betrachtung des Berlin/Brandenburger Bahnnetzes, nicht nur die Diskussion von lokalen Themen.

Zunehmend wird von Mitwirkenden aber auch angefragt, welche Lösungen das Bündnis für die peripheren Strecken vorschlägt, die heute vom Aufgabenträger, dem Land Brandenburg, ohne Zukunftsperspektive als „Auslaufbetrieb“ bedient werden, oder in der Vergangenheit stillgelegt wurden. Dies betrifft in den Landkreisen Ostprignitz-Ruppin und Prignitz die Linie RB73, die RB74 im Abschnitt Kyritz – Pritzwalk und die Bahnstrecke von Neuruppin nach Neustadt (Dosse), deren Reaktivierung untersucht werden soll.

Eine Schwachstelle aller derartigen Untersuchungen zum Potential von Bahnstrecken im ländlichen Raum besteht meist darin, dass kein ganzheitliches Konzept für eine Region erstellt wird, sondern lediglich Teil-Untersuchungen erfolgen, die nur die von der Strecke unmittelbar bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte betrachten. Dieses Papier versucht einen völlig anderen Ansatz.



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg
Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

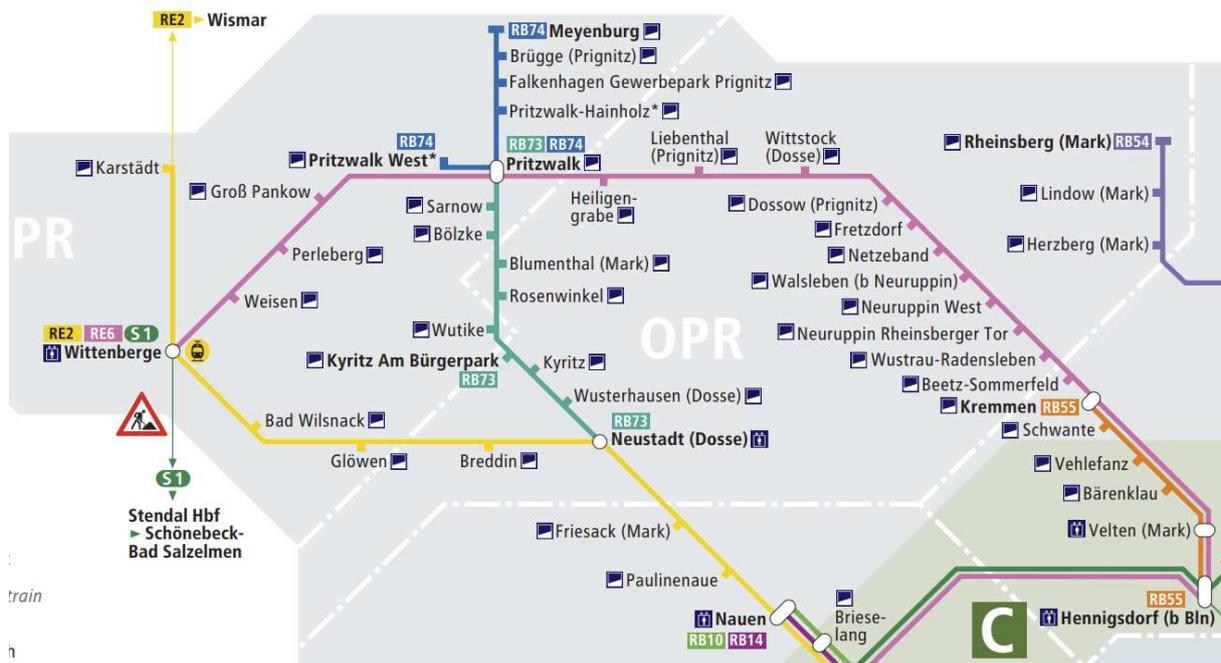
Unterstützung durch die Politik
Die Ziele des Bündnisses Schiene werden bislang durch folgende politische Akteure unterstützt:

Mitwirkende beim Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg.

2. Ausgangslage für die RB53, RB73 und RB74

Die Strecken und ihre Verkehrsbedeutung

Im VBB-Netzplan ist heute die RB73 (in Grün) dargestellt, die RB74 nur im Brandenburgischen Abschnitt bis Meyenburg (in Blau). Die Strecke Neuruppin – Neustadt(Dosse) ist in diesem Plan nicht erkennbar, da sie derzeit nicht im Personenverkehr bedient wird.



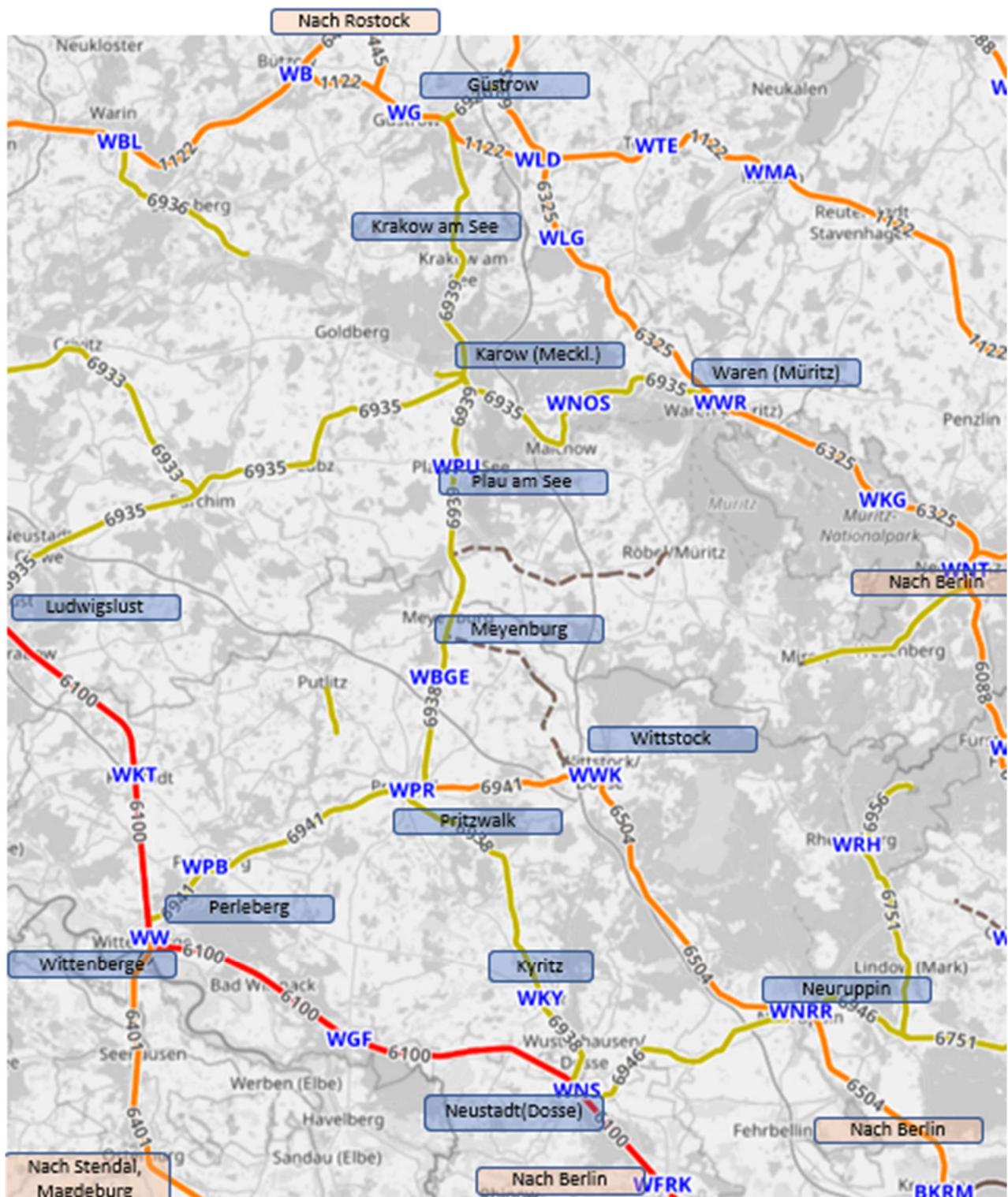
Linienetz VBB 2022 mit RB74 und RB73, ohne RB53. (Quelle: VBB)

Die Schienenverbindung von Neustadt (Dosse) über Pritzwalk nach Meyenburg ist Teil einer Bahnstrecke von Neustadt (Dosse) nach Güstrow, die in den beiden Teilen südlich und nördlich von Meyenburg von den Staatsbahnen in Preußen und Mecklenburg zeitgleich erbaut und zwischen Güstrow und Pritzwalk immer durchgehend länderübergreifend bedient wurde.

Der Verkehr auf dem nördlichen Teil der Strecke, von Meyenburg über Karow nach Güstrow, wurde im Jahr 2000 vom Land Mecklenburg-Vorpommern abbestellt, die beiden im Land Brandenburg gelegenen südlichen Abschnitte Meyenburg – Pritzwalk und Pritzwalk – Kyritz zunächst noch teilweise im Stundentakt angeboten, dann nur noch zweistündlich, schließlich nur noch mit jeweils drei Zugpaaren – und das auch nur, weil die Kommunen und eine private Bahn außerordentliches Engagement zeigten. Lediglich der Abschnitt Neustadt (Dosse) – Kyritz wird heute im Stundentakt befahren; hier dient die RB73 als Zubringerlinie für Kyritz zum RE-Verkehr von und nach Berlin.

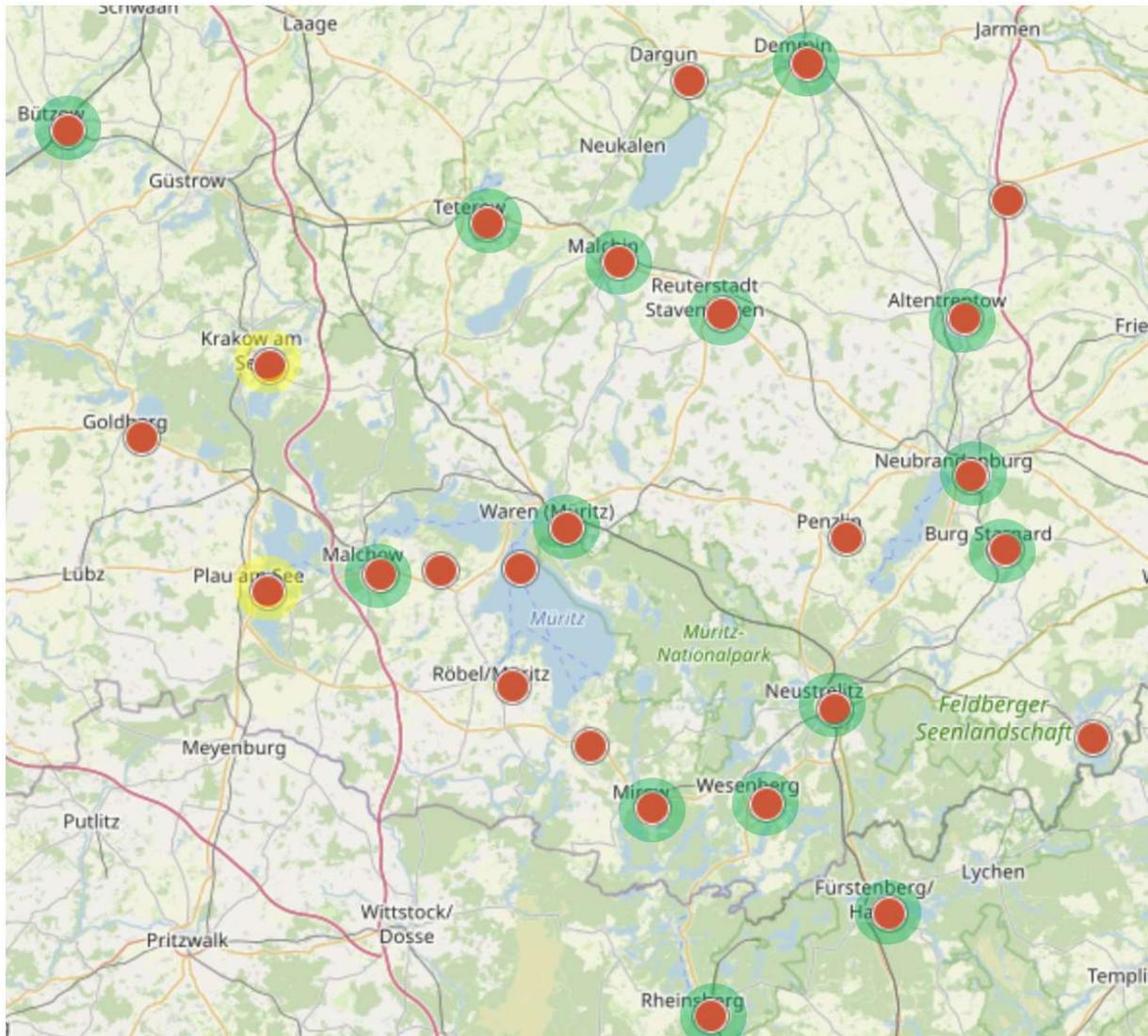
Die Schienen-Infrastruktur der gesamten Strecke von Güstrow bis Neustadt (Dosse) und der anschließenden Strecke nach Neuruppin wird inzwischen von der Regio Infra GmbH betrieben, die aus der Prignitzer Eisenbahn hervorgegangen ist und die Strecken von DB Netz AG übernommen hat. Gelegentlicher Güterverkehr stellt eine kleine wirtschaftliche Basis dar, sodass auch die im

Personenverkehr nicht oder nur mit wenigen Zügen befahrenen Abschnitte betriebsfähig vorgehalten werden. Für einen zeitgemäßen und wirtschaftlichen Betrieb im Personenverkehr müssen die Strecken gleichwohl in jedem Fall grundlegend erneuert und modernisiert werden.



Karte aller noch vorhandenen Bahnstrecken in der Prignitz, einschließlich der nicht im Personenverkehr bedienten Strecken (Grundlage: Open Railway Map).

Die Verkehrsbedeutung der Linien RB53, RB73 und RB74 war zu Zeiten des Baus der Strecken im Personenverkehr eher gering, wichtiger war ursprünglich der bedeutende landwirtschaftliche Güterverkehr. Heute könnten neue Potentiale im Personenverkehr in der Verbindung der regionalen Zentren liegen, auch im Ausbildungsverkehr, besonders aber im Tourismus, und ganz besonders auf dem Streckenabschnitt im Land Mecklenburg-Vorpommern mit Ziel-Destinationen der Tourismusregion „Mecklenburger Seenplatte“.



Tourismus-Destinationen der Mecklenburgischen Seenplatte, grün gekennzeichnet die Ziele, die heute Bahnanschluss aufweisen. Ein Bahnanschluss für Krakow am See und Plau am See, mit gelber Kennzeichnung) schließt eine Lücke. (Quelle: Website Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V.)

Allerdings ist es dafür besonders wichtig, nicht nur eine regionale Verknüpfung im Land Brandenburg anzubieten. Eine Reaktivierung der RB74 in Mecklenburg-Vorpommern wird nur in Frage kommen, wenn dem Land Mecklenburg-Vorpommern nicht Pritzwalk als Endpunkt der Linie angeboten wird, sondern eine attraktive überregionale Verknüpfung, idealerweise nach Berlin und zum Fernverkehr, damit die Tourismusorte bundesweit erreichbar werden.

Umgekehrt ist Brandenburg die Tourismus-Potentiale der Linie RB74 aus Mecklenburg-Vorpommern angewiesen, wenn das Linienkonzept für die Prignitz wieder dichter werden soll.

Auch im Land Brandenburg gibt es Mobilitätsbedürfnisse, die auf die Schiene verlagert werden können. Dabei ist es im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sinnvoll, eine Verkehrsbedienung auf der Schiene von Neuruppin über Neustadt (Dosse) nach Kyritz herzustellen. Damit entsteht eine kreisinterne Schienenverkehrsverbindung zwischen den Städten Kyritz und Neuruppin mit Unterwegs-Anbindung von Neustadt (Dosse) und Wusterhausen.

Heutige und künftig vorgesehene Netz- und Fahrplanstrukturen

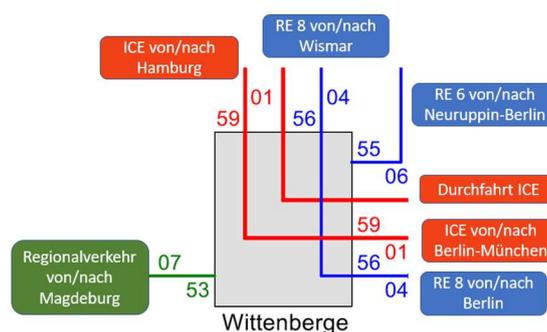
Ausgangspunkt für alle folgenden Überlegungen sind die heute vorhandenen Netz-Strukturen des Nah- und Fernverkehrs, die bereits festgelegten Planungen der DB Netz AG für die Fahrpläne 2024 und 2025 sowie das langfristige Fahrplankonzept des Bundes, der Zielfahrplan des Deutschlandtakts, für die Jahre nach 2030.

Für die Prignitz und den Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind zwei Linien des Regionalverkehrs bedeutend:

- RE-Linie Berlin – Neustadt (Dosse) – Wittenberge – Schwerin – Wismar, ab Dezember 2022 als Linie RE8 bezeichnet (bis Dezember 2022: RE2)
- RE-Linie Prignitz-Express Berlin – Hennigsdorf – Neuruppin – Wittstock – Pritzwalk – Perleberg – Wittenberge, RE6.

In Wittenberge besteht dabei ein stündlicher Taktknoten des Nahverkehrs zur Minute Null, d.h. Züge aus allen Richtungen treffen dort vor der Minute Null jeder Stunde ein und fahren nach der Minute Null wieder ab. Damit entsteht Anschluss aus allen und in alle Richtungen.

Zur geraden Stunde ist in diesen Nullknoten heute eine Fernverkehrslinie eingebunden, dafür fehlt zu dieser Stunde die Nahverkehrs-Anbindung aus und in Richtung Schwerin-Wismar. Nach den Zukunftsplanungen des "Deutschlandtakts" ist der Nullknoten jede Stunde vollständig (auch mit Fernverkehr) gegeben.

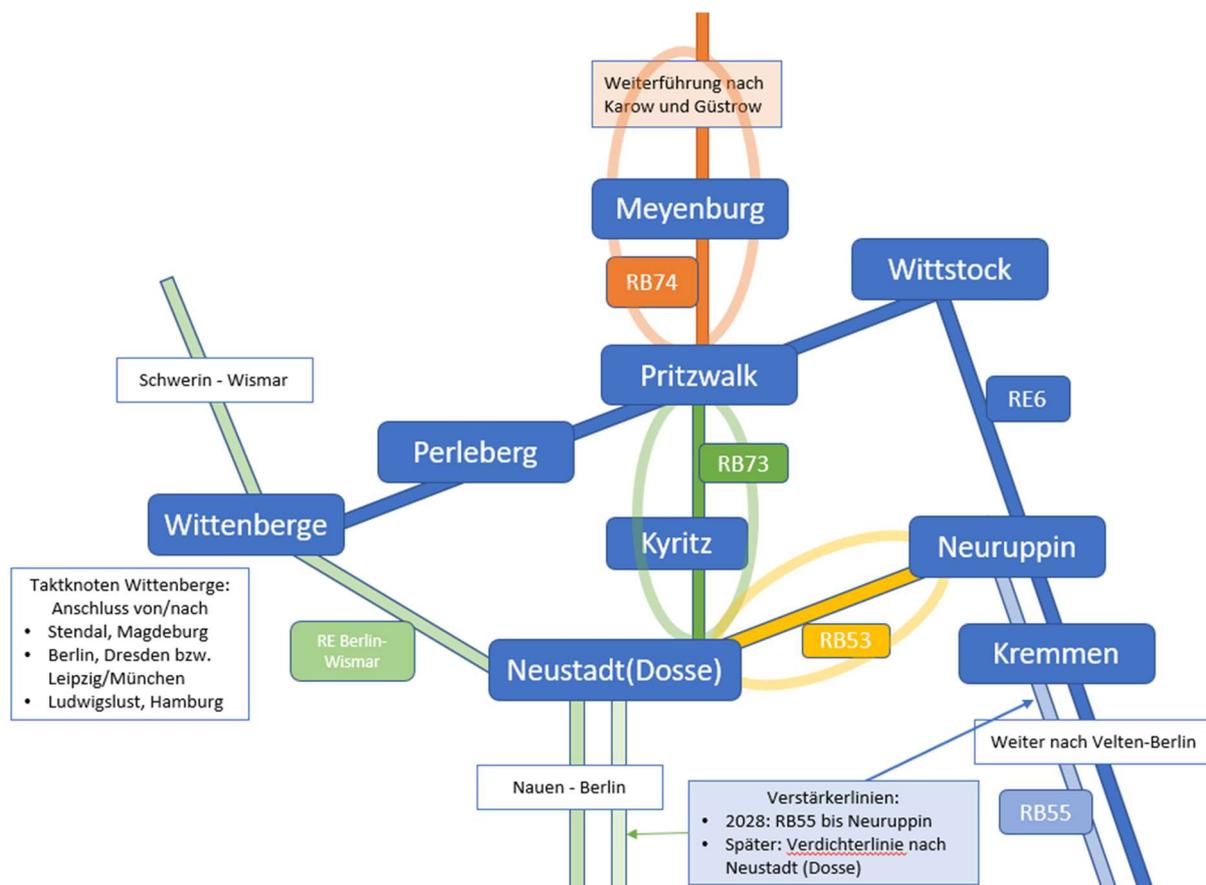


Knoten Wittenberge, hier in der Darstellung des Fahrplanentwurfs für den Deutschlandtakt. Der Knoten ist heute mit ähnlichen Minutenzeiten bereits gegeben, allerdings sind der Fernverkehr und die RE8 nach Wismar nur zweistündlich eingebunden. (Linienbezeichnung RE8 ab Dezember 2022, bis dahin RE2.)

Folgende weitere Verbesserungen des Regionalverkehrsangebots zeichnen sich ab:

- Die RB55 soll künftig von Kremmen, dem heutigen Endpunkt, bis Neuruppin West verlängert werden, um zwei Züge pro Stunde von Neuruppin nach Berlin bzw. umgekehrt anbieten zu können. Dies wird voraussichtlich bereits 2028 wirksam. Der Fahrplan dieser Linie ist bereits im Deutschlandtakt berücksichtigt.
- Die RE-Linie Berlin – Wittenberge (künftige Liniennummer RE8) soll nach dem Ausbau dieses Streckenabschnitts für den Deutschlandtakt durch eine zusätzliche Linie zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) verstärkt werden, um auch hier zwei Züge pro Stunde anzubieten. (Diese Linie ist im 3. Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt noch nicht mit Verlängerung bis Neustadt (Dosse) enthalten.)

Diese Ergänzungen werden in den nachfolgenden Überlegungen berücksichtigt. Dabei wird angenommen, dass die zusätzliche Linie im Abschnitt Nauen – Neustadt (Dosse) durch Verlängerung der im Deutschlandtakt-Fahrplan in Nauen endenden Linie RE2 erfolgt, da diese in ungefährem Halbstundenabstand zur RE8 verkehrt.



Lage der RB53, RB73 und RB74 im Linienschema des Regionalverkehr in der Prignitz.

3. Die Zukunft: Verknüpfung, Vernetzung und maßvoller Streckenausbau

Mit Pendelverkehr zwischen Pritzwalk und Meyenburg, zwischen Neustadt und Pritzwalk oder zwischen Neuruppin und Neustadt (Dosse) wird es kaum gelingen, ausreichende Fahrgastzahlen zu gewinnen. Zu klein sind die unmittelbar bedienten Städte, zu gering die Potentiale entlang der Strecken, zu unattraktiv die Umsteigezwänge.

Die Lösung kann nur in einer Vernetzung, Verknüpfung und Durchbindung der Linien liegen, um den Linien eine überregionale Verkehrsbedeutung zu geben und vor allem die Potentiale aus Mecklenburg-Vorpommern mit einzubinden.

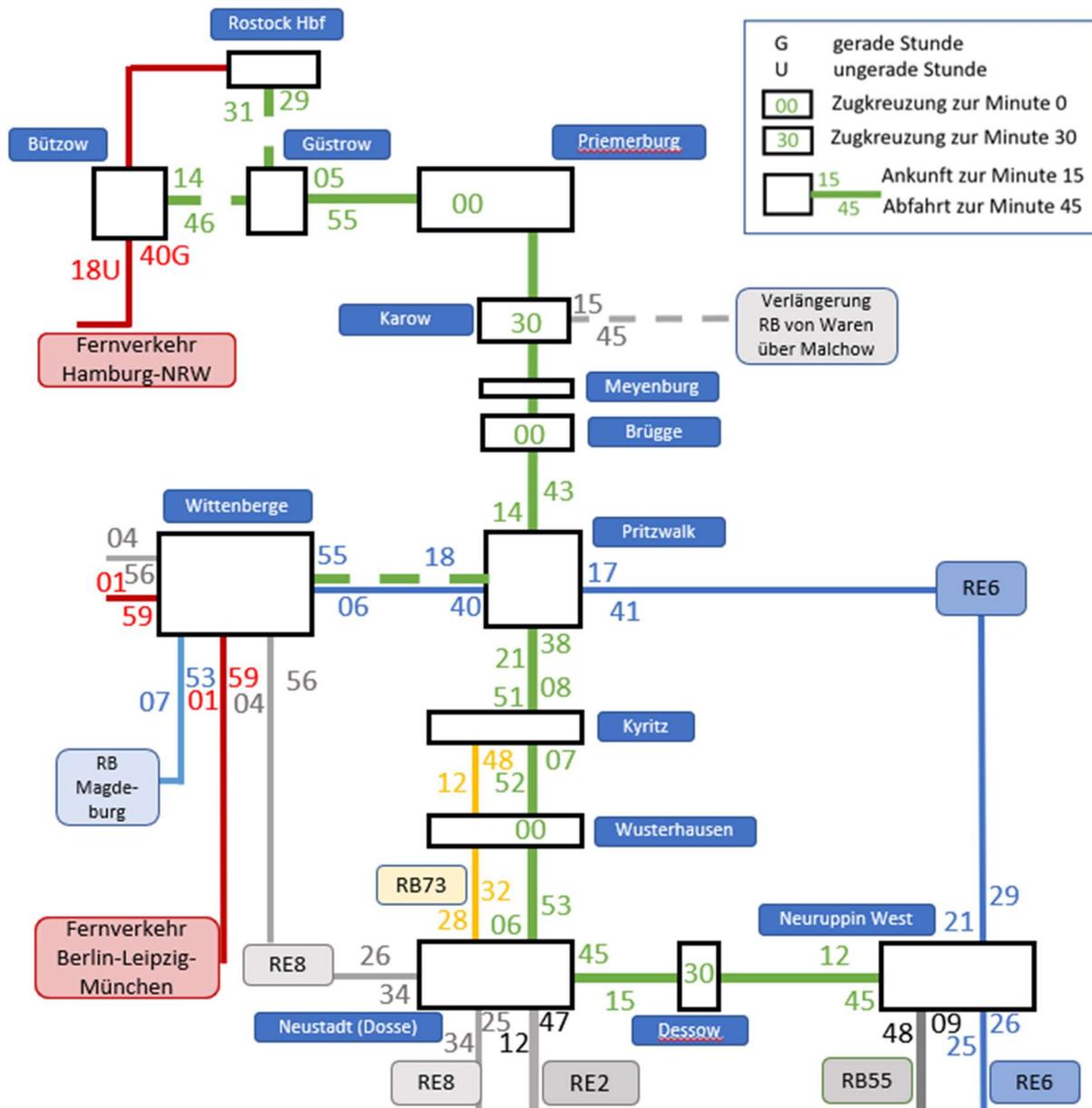
Klar ist weiterhin, dass ein Ausbau der Schienen-Infrastruktur der Strecken notwendig ist. Dabei soll der Ausbau passgerecht so erfolgen, dass die fahrplantechnisch notwendige Fahrzeitverkürzung erreicht wird – ein darüberhinausgehender Ausbau nach schematischen Kriterien ist jedoch nicht notwendig (so schnell wie nötig, nicht: so schnell wie möglich). Vorbild ist der Ausbau des Prignitz-Express in den 1990er Jahren: Damals wurde aus nicht lebensfähig erscheinenden und auf weiten Abschnitten nur mit 50 km/h befahrbaren Bahnstrecken durch relativ bescheidenen Ausbau für 80 – 120 km/h ein durchgehendes Verkehrsangebot von Berlin über Neuruppin und die Prignitz bis Wittenberge geschaffen, der Prignitz-Express. Der Ausbau erfolgte dabei so, dass für einen Stundentakt die jeweils günstigsten Bahnhöfe für Zugbegegnungen (Kreuzungen) ausgebaut wurden und die Züge Wittenberge kurz vor der vollen Stunde erreichten bzw. kurz nach der vollen Stunde dort abfuhrten. Damit war der Taktknoten Wittenberge entstanden. (Allerdings waren Begegnungsstellen z.T. sehr bzw. zu knapp dimensioniert worden, sodass sich ggf. auftretende Verspätungen auf den Gegenzug übertragen.)

Ein solches Fahrplan-Schema für die Fahrzeitanforderungen an einen Ausbau der hier betrachteten Strecken ist im folgenden Bild dargestellt. Es baut auf folgenden Überlegungen auf:

- Einbindungsmöglichkeit in durchgehende Linienkonzepte aus Richtung Berlin in Neuruppin und Neustadt (Dosse)
- In Pritzwalk entweder Anschluss oder möglichst sogar Weiterführungsmöglichkeit (Flügeln) aus Richtung Güstrow zum Knoten Wittenberge (Fernverkehr)
- In Güstrow Weiterführungsmöglichkeit nach Bützow mit Anschluss zum Fernverkehr
- Durchgehende Bedienung oder Anschlussverbindung Kyritz – Neustadt (Dosse) - Neuruppin für die kreisinternen Verkehrsbedürfnisse.

Die Fahrpläne der Streckenabschnitte sind dabei modular aufgebaut, die Verknüpfung zunächst nicht vorgegeben. Erst für den Ausbau der Bahnhöfe ist es notwendig, festzulegen, welche Verknüpfungen erfolgen sollen oder künftig möglich sein sollen.

Grundlage ist dabei ein Stundentakt für die Bedienung dieser Linien. Eine Reduzierung auf einen Zweistundentakt wäre auf einzelnen Abschnitten oder saisonal oder in Gänze möglich, allerdings wird dieser erfahrungsgemäß von den Fahrgästen kaum noch akzeptiert und bietet zudem in den Knoten zur Minute 30 nicht mehr Anschluss in beide Richtungen.



Fahrplanschema für Fahrzeitanforderungen an einen Ausbau der Strecken der RB53, RB73 und RB74

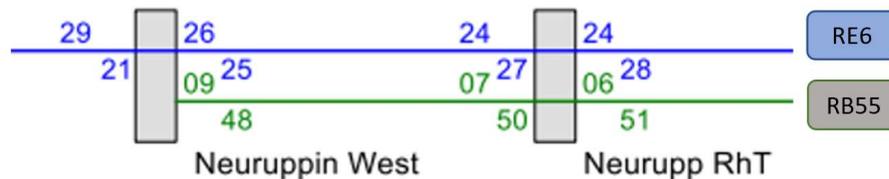
Für die Einbindung der neuen Linie Neustadt (Dosse) – Güstrow in Richtung Berlin gibt es dabei zwei unterschiedliche Möglichkeiten:

- Entweder aus Neuruppin durch Weiterführung der künftig bis Neuruppin verkehrenden RB55 und Durchbindung Berlin – Neuruppin – Güstrow
- oder durch Weiterführung eines Zugteils der künftigen Verstärkerlinie Berlin – Neustadt (Dosse), der künftigen RE2.

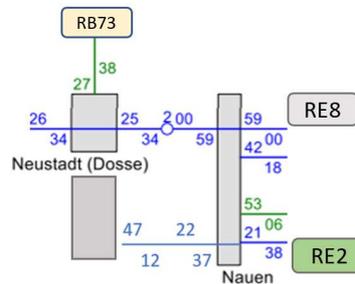
Zunächst sollen die einzelnen Abschnitte nacheinander betrachtet werden.

3.1 Bedienung der Strecke Neuruppin – Neustadt (Dosse) (früher RB53)

Ausgangspunkt ist einerseits der Fahrplan in Neuruppin, der für den Deutschlandtakt geplant ist und (mit Ausnahme der Verlängerung der RB55 bis Neuruppin) auch heute schon so gefahren wird, zum andern die Fahrplansituation in Neustadt (Dosse) im Deutschlandtakt. Im Fall von Neustadt (Dosse) ist eine im aktuellen Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts noch nicht enthaltene Verstärkerlinie zu berücksichtigen (angenommen: Linie RE2 verlängert über Nauen hinaus).



Fahrplanzeiten von RE6 und RB55 in Neuruppin West im Fahrplan Deutschlandtakt (nach 2030). Blau RE6 und grün RB55.

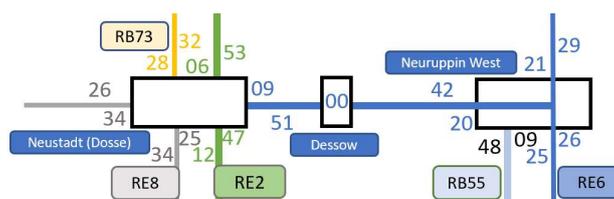


Fahrplan für Neustadt (Dosse) nach dem Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts. Hinzugefügt ist die Verlängerung einer in Nauen endenden Linie bis Neustadt (Dosse), um einen zweiten Zug pro Stunde zur Verdichtung zu schaffen. Die für die Verlängerung gewählte Linie RE2 ist am ehesten geeignet, auch wenn sie keinen echten 30-Minuten-Takt herstellen kann.

Im Folgenden wird ein Fahrplanschema betrachtet, das auf der Weiterführung der RB55 bis Neustadt (Dosse) und ggf. darüber hinaus beruht.

Bei einem Stundentakt wird dann eine Zugkreuzung unterwegs notwendig, günstig in Dessow, wo eine Kreuzungsmöglichkeit (wieder-)errichtet werden muss. Die Zielfahrzeit beträgt dann einschließlich der Zugkreuzung 35 Minuten für 28,1 km, ein Wert, der voraussichtlich keinen allzu weitgehenden Ausbau erfordert.

Daneben wäre als Alternative auch eine Weiterführung des Verstärkungs-Zugteils Berlin – Neuruppin der Linie RE6 von Neuruppin nach Neustadt (Dosse) denkbar, mit Flügelung in Neuruppin. Das sich daraus ergebende Fahrplanschema ist nachfolgend dargestellt.



Bedienung Neuruppin – Neustadt (Dosse) als Flügel RE6. Ungünstiger Anschluss Neuruppin - Kyritz.

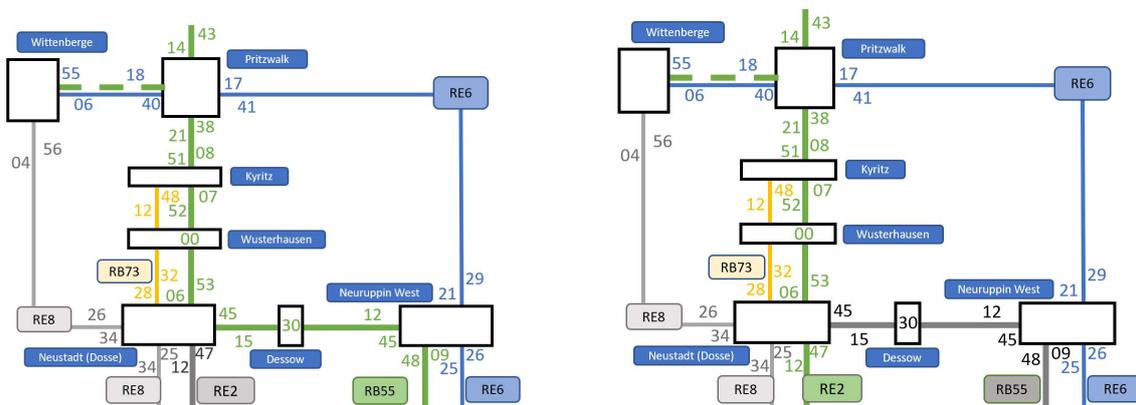
3.2 Halbstundenkonzept Neustadt (Dosse) – Kyritz

Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass die angestrebte Verdichter-Linie Berlin – Nauen – Neustadt (Dosse) in Form einer Verlängerung der künftigen Linie RE2¹ kommt. Dann bietet sich an, eine von Neuruppin kommende Linie zu nutzen, um für Kyritz damit einen Anschluss an den ungefähren Halbstundentakt ab Neustadt (Dosse) von/nach Berlin zu schaffen.

Eine Verlängerung der RB55 schafft diesen guten Anschluss in Neustadt (Dosse) von der neuen Verdichter-Linie von und nach Kyritz. Dabei ist vorausgesetzt, dass im Zuge des Ausbaus der Strecke Hamburg – Berlin in Neustadt (Dosse), der ja eine Vorbedingung für eine solche Verdichter-Linie ist, auch ein entsprechender Ausbau des Bahnhofs Neustadt (Dosse) erfolgt. Dabei muss dann eine Wendemöglichkeit für die Verdichter-Linie aus Berlin geschaffen werden, die eine Durchfahrt für eine Regionalverkehrslinie RB55 frei lässt.

Möglich ist aber auch, die RB55 in Neustadt (Dosse) enden zu lassen, und einen Zugteil der RE2 für die Weiterführung in Richtung Kyritz – Pritzwalk – Güstrow zu nutzen. Beide Varianten sind nachfolgend als Fahrplanschema dargestellt. Die Fahrpläne für beide Varianten sind gleich, nur für den Ausbau des Bahnhofs Neustadt (Dosse) bestehen im Detail unterschiedliche Ausbauforderungen.

In jedem Fall ist bei diesem Schema eine Kreuzung der neuen Linie zwischen Neustadt und Kyritz erforderlich; dazu muss ein Ausweichgleis in Wusterhausen (wieder-)errichtet werden.



Die Fahrplanvarianten mit Durchbindung eines Zugteils der RB55 (links) oder der RE2 (rechts) unterscheiden sich beim erforderlichen Ausbau des Bahnhofs Neustadt (Dosse), der sich an der präferierten Lösung orientieren muss (oder ggf. sogar beide Lösungen ermöglicht).

Die Durchbindung eines Zugteils der RE2 über Nauen und Neustadt (Dosse) hinaus bis Pritzwalk und Mecklenburg-Vorpommern hätte verkehrlich einen wesentlich höheren Wert als die Durchbindung der RB55, stellt allerdings hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes und des Bahnhofsbaus in Neustadt (Dosse) höhere Anforderungen. Die aus Cottbus kommende Linie muss einen Zugteil mitführen, der für die Weiterführung geeignet ist und im Bahnhof Neustadt (Dosse) (ab-)gekuppelt werden kann. Am anderen Linienende der RE2 könnte ein solcher Fahrzeugeinsatz auf der RE2 dann einen Vorteil haben, wenn die Linie nach Forst (Lausitz) in den RE2 integriert wird.

¹ Nicht zu verwechseln mit der heutigen Linie RE2 Berlin-Wittenberge-Wismar, die ab Dezember 2022 als RE8 bezeichnet wird.

In Kyritz besteht neben dem Bahnhof Kyritz eine weitere Zugangsstelle in 800 Meter Entfernung, der Haltepunkt Kyritz Am Bürgerpark. Da zwischen den Zugangsstellen Kyritz und Kyritz Am Bürgerpark bereits heute zwei Gleise zur Verfügung stehen, wird hier davon ausgegangen, dass mit Nachrüstung von Bahnsteigen und Weichen die Züge generell beide Halten bedienen bzw. bei Bedarf bedienen können. In der Fahrplangrafik ist zur besseren Übersicht nur der Bahnhof Kyritz enthalten.

3.3 Einbindung des Abschnitts Kyritz – Pritzwalk

Für die Einbindung eines wieder im Takt zu befahrenden Abschnitts Kyritz – Pritzwalk bieten sich grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Verlängerung der Pendellinie Neustadt (Dosse) – Kyritz RB73 nach Pritzwalk (wie heute für die einzelnen Fahrten Kyritz – Pritzwalk) oder Verlängerung der neuen Linie zur Verdichtung auf ungefähren Halbstundentakt.

Hier wird im Weiteren nur die Variante der Verlängerung der neuen Linie zur Verdichtung auf den Halbstundentakt Berlin – Neustadt (Dosse) – Kyritz betrachtet. Die Verlängerung der heutigen Pendel-Linie RB73 ergibt aufgrund der festgelegten Fahrplanlage durch die Anschlussaufnahme vom RE8 aus Berlin in Neustadt (Dosse) keine sinnvolle Lösung, da in Pritzwalk keine Durchbindung möglich wird, wenn die aus Mecklenburg kommende Linie Anschluss nach Wittenberge haben soll. Auch alle anderen Anschlüsse sind ungünstig.

Für den Stundentakt ist zwischen Kyritz und Pritzwalk ein Ausweichbahnhof erforderlich. Wahrscheinlich eignet sich Blumenthal dafür, müsste aber einen zweiten Bahnsteig bekommen.

3.4 Verknüpfung in Pritzwalk mit RB74 und RE6

Für die Reaktivierung und Wiederaufnahme eines Regelbetriebs im Takt auf der RB74 im gesamten Streckenverlauf, also über Meyenburg hinaus von und nach Mecklenburg-Vorpommern, ist der Anschluss in Pritzwalk in Richtung Wittenberge ein wichtiges Argument.

Der Taktknoten Wittenberge ist gerade im Tourismus wichtig, um gute Verbindungen zum Fernverkehr herzustellen, der künftig stündlich in Wittenberge hält. Der Fahrplan in Wittenberge muss daher ein wichtiger Ausgangspunkt der Überlegungen sein.

Die im Fahrplanschema dargestellten Fahrplanzeiten orientieren sich daran, in Pritzwalk den Anschluss nach Wittenberge herzustellen. Dabei ist es wahlweise (oder auch nur zu einzelnen Stunden) möglich, ein Kuppeln mit dem RE6 vorzusehen, um sogar eine umsteigefreie Direktverbindung aus Mecklenburg nach Wittenberge herzustellen.

Die Fahrplanlage zur Optimierung des Anschlusses nach Wittenberge erfordert eine Zugkreuzung im Bahnhof Brügge (zwischen Pritzwalk und Meyenburg).

3.5 Weiterführung nach und in Mecklenburg-Vorpommern

Nördlich Meyenburg bietet sich an, die nächste Zugkreuzung zur Minute 30 in Karow vorzusehen.

Die wiederum nächste Zugkreuzung erfolgt dann bereits auf der Hauptstrecke kurz vor Güstrow, wobei der Betrieb zwischen Priemerburg und Güstrow im Detail nicht betrachtet wurde. Allerdings wird davon ausgegangen, dass der Streckenabschnitt Priemerburg-Güstrow als echte zweigleisige Strecke mit einer Gleisverbindung auf der Ostseite des Bahnhofs Priemerburg genutzt werden kann.

Über Güstrow hinaus könnte in der ungeraden Stunde eine Weiterführung nach Bützow erfolgen, wo nahtlos IC-Anschluss von/nach Hamburg möglich ist. Diese Weiterführung ist im Abschnitt Güstrow – Bützow allerdings in Konkurrenz zur Linie Bützow – Neubrandenburg – Szczecin, ggf. müssen die Linien müssen kurz hintereinander verkehren, um beide direkten Anschluss zum Fernverkehr zu erhalten, oder eine der Linien ist auch Umsteigen in Güstrow beim Übergang zum Fernverkehr in Bützow angewiesen. Wenn es sich um kompatible Fahrzeuge handelt, könnte auch ein Kuppel-Flügel-Konzept für diese beiden Linien in Frage kommen.

Über Güstrow hinaus ist alternativ ebenfalls zur ungeraden Stunde eine attraktive Weiterführungsmöglichkeit nach Rostock gegeben, da in diesem Abschnitt der zweistündlich verkehrende RE Berlin – Rostock auf einen ungefähren Stundentakt verdichtet wird. In jedem Fall ist in Güstrow Anschluss zur S-Bahn in Richtung Rostock gegeben.

Zu den Perspektiven und Anforderungen für einen Anschluss in Karow im Fall einer Reaktivierung der Streckenabschnitte Parchim – Karow und Karow – Malchow siehe Punkt 5.

4. Betriebskonzepte und Anforderungen an den Ausbau

4.1 Betrieb und Fahrzeugeinsatz

Für den Betrieb auf den drei Teilstrecken bzw. einer durchgehenden Linie ist ein Zugsystem aus Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie (BEMU) geeignet. Auf der RB55 und beim Prignitz-Express RE6 werden solche Fahrzeuge voraussichtlich ab 2028 ohnehin eingesetzt werden. Auch die verlängerte RB55 wäre mit BEMU zu betreiben. Bei Durchbindung aus der RE2 könnte eine Fahrzeugeinheit ohne Batterie (EMU) mit einem kleineren Batteriefahrzeug (BEMU) gekoppelt verkehren. Das Fahrzeugteil ohne Batterie kann dabei große Passagier-Kapazität aufweisen (ggf. als Doppelstock-Fahrzeug).



Gekuppelte Zugbildung aus einstöckigen und doppelstöckigen Triebwagen mit unterschiedlichen Zugzielen sind in Deutschland bereits erfolgreich in Betrieb (im Bild: Koblenz – Trier – Luxemburg/Saarbrücken), ebenso sind gekuppelte Züge aus EMU und BEMU künftig möglich. Die Vergabe solcher Linien im Wettbewerb mit ggf. unterschiedlichen Betreibern, jedoch kompatiblen Zugsystemen ist grundsätzlich möglich, wie der Zweckverband Rheinland-Pfalz bewiesen hat.

Für eine durchgehende Linie erscheint ein BEMU-Fahrzeug mit 100 – 150 Sitzplätzen ausreichend, wobei es sinnvoll sein wird, auf der RB55 im Abschnitt Neuruppin – Berlin die Verstärkung auf Doppeltraktion zu ermöglichen. Die Bahnsteige unterwegs sollten überall zumindest perspektivisch die Verlängerung auf Doppeltraktion erlauben.

Sofern die Bedienung Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk durch Verlängerung der RE2 erfolgen soll, sind dafür drei Betriebsszenarien denkbar:

1. Der volle Zug aus einem kapazitätsstarken Elektrotriebwagen (EMU) und einem BEMU-Teil zur Weiterführung wird in Neustadt (Dosse) getrennt bzw. gekuppelt,
2. der Zug wird bereits in Nauen getrennt bzw. dort gekuppelt,
3. der Zug wird in voller Länge bis Kyritz gefahren und erst dort getrennt bzw. gekuppelt.

Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich des Fahrzeugbedarfs und des Ausbaubedarfs für die drei genannten Bahnhöfe. In der dritten Variante ist eine vollständige Elektrifizierung bis Kyritz notwendig. Für die Variante zwei ist eine wichtige Frage, ob ein kurzer Zug nördlich Nauen ausreicht, um die nötige Sitzplatzzahl im Abschnitt Nauen – Neustadt (Dosse) bereitzustellen. Ist das der Fall, dann könnte diese Variante sehr vorteilhaft sein, weil der Fahrzeugbedarf gering bleibt und der Bahnhof Nauen im Zuge des Ausbaus der Strecke Berlin – Hamburg erkennbar ohnehin für das Stärken und Schwächen ausgebaut werden muss.

4.2 Ausbau für höhere Streckengeschwindigkeit

Aus dem Fahrplanschema (Seite 11) ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Ausbau-Anforderungen an die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Knotenpunkten und Kreuzungsbahnhöfen. Ein entsprechender Ausbau erscheint bei einer in jedem Fall notwendigen Modernisierung der Infrastruktur sinnvoll möglich. Mit dem Ausbau der einzelnen Teilstrecken des Prignitz-Express liegen hier positive Erfahrungen vor. Ein großer Kostenfaktor dabei sind die Bahnübergänge, die technisch gesichert werden müssen, um höhere Geschwindigkeiten zu erlauben.

Linie heute	Abschnitt	Halte	Länge	Ziel-Fahrzeit	Fahrzeit heute	Ziel-Reisege- schwindigkeit
	Neuruppin West – Neustadt (Dosse) mit Zugkreuzung in Dessow	3 – 4	28,1 km	35 Min	-	48,2 km/h
RB73	Neustadt (Dosse) – Kyritz mit Zugkreuzung in Wusterhausen	1	12,0 km	14 Min	16 Min	51,4 km/h
RB73	Kyritz – Pritzwalk	6	29,6 km	30 Min	35 Min	59,2 km/h
RB74	Pritzwalk – Karow mit Zugkreuzung in Brügge	6	46,5 km	44 Min	-	63,4 km/h
	Karow – Priemerburg (Priemerburg – Güstrow Hauptstrecke)	5	31,7 km	28 Min	-	67,9 km/h

Zum Vergleich die bereits ertüchtigte Infrastruktur des RE6, für 100 bzw. 120 km/h ausgebaut:

RE6	Wittenberge – Wittstock (100 km/h)	6	55,5 km	-	49-57 Min	58,4-68,0 km/h
RE6	Wittstock – Neuruppin West (120 km/h) *	4	36,7 km	-	26-27 Min	81,6-84,7 km/h
RE6	Wittstock – Neuruppin West (120 km/h) *	0	36,7 km	-	21-22 Min	100,1-104,9 km/h

* Die Züge verkehren abwechselnd mit vier Halten bzw. ohne Halt.

Die Übersicht zeigt: Die geforderten Fahrzeiten sind mit einem Ausbau für 100 km/h realistisch. Zwischen Pritzwalk und Güstrow könnten abschnittsweise 120 km/h notwendig werden, wenn alle früher vorhandenen Halte bedient werden sollen. Auch zwischen Kyritz und Pritzwalk könnte abschnittsweise eine Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h notwendig werden, wenn alle 6 Zwischenhalte bedient werden sollen. Zwischen Neuruppin und Neustadt (Dosse) ist hingegen möglicherweise sogar ein Ausbau für weniger als 100 km/h ausreichend.

In die weiteren planerischen Überlegungen sollten im Hinblick auf eine zukunftssichere und nachhaltige Netzstruktur von Anfang an auch potentielle Güterverladestellen und Kreuzungsbahnhöfe für zusätzlichen Güterverkehr miteinbezogen werden.

4.3 Teil-Elektrifizierung

Der Einsatz von Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie (BEMU) bedeutet, dass nach der üblichen Reichweite von ca. 60 – 100 Kilometern ein elektrifizierter Streckenabschnitt bzw. ein elektrifizierter Bahnhof mit längerer Haltezeit erreicht werden muss, an dem mittels des Stromabnehmers aus der Fahrleitung die Batterie nachgeladen werden kann. Für eine vollständige Aufladung ist dabei im Stand etwa 10 Minuten Ladezeit notwendig, während der Fahrt ggf. weniger.

Hier wird davon ausgegangen, dass im Zuge der Umstellung des Prignitz-Express auf Batterie-elektrischen Betrieb die Gleise in Neuruppin dafür elektrifiziert werden. Weiterhin steht im Bahnhof Neustadt (Dosse) Oberleitung zur Verfügung, die bei einer Weiterführung der RB55 noch um einen kurzen anschließenden Streckenabschnitt ergänzt werden sollte. Im Streckenabschnitt zwischen Priemerburg und Güstrow kann die vorhandene Elektrifizierung zum Laden genutzt werden.

Die Entfernung von Neustadt (Dosse) bis Priemerburg beträgt 120 km und ist damit bei den heute angebotenen BEMU-Fahrzeugen noch zu lang, um sie ohne Unterwegs-Nachladung bewältigen zu können.

Günstig wäre es daher, in Pritzwalk den Bahnhof und wenige Kilometer der anschließenden Strecke in Richtung Meyenburg zu elektrifizieren. In diesem Bahnhof sind ohnehin einige Minuten Aufenthalt notwendig. Auch für den Prignitz-Express ist eine Oberleitungs-Insulanlage im Bereich von Pritzwalk vorteilhaft.

Eine weitere Oberleitungsinsel sollte im Raum Karow eingerichtet werden, um eine höhere Zuverlässigkeit im Störfall, beim Bedienen von Teilstrecken und bei der Nachtabstellung zu ermöglichen.

Wie bereits vorher beschrieben, ist auch denkbar, die Strecke Neustadt (Dosse) – Kyritz vollständig zu elektrifizieren und mit längeren Bahnsteigen auszurüsten, sodass die RE2 in voller Länge bis Kyritz geführt werden können und erst dort der Zugteil nach Güstrow abgekuppelt wird. Ein geeignetes BEMU-Fahrzeug könnte dann ab Kyritz die entsprechend kürzere Strecke bis Priemerburg nur mit Teil-Nachladung im Stand in Pritzwalk oder sogar ganz ohne Unterwegs-Nachladung bewältigen. Eine Elektrifizierung Neustadt (Dosse) – Kyritz im Anschluss an das vorhandene elektrische Netz könnte so Elektrifizierung an anderer Stelle vermeiden, wo erst die nötige Energieversorgung geschaffen werden muss.

5. Verbleibende Probleme und nicht erfüllbare Forderungen

Nicht verschwiegen sei, dass nicht alle theoretischen Fahrplanwünsche erfüllbar sind.

So ist es in Neustadt (Dosse) nicht möglich, alle Wünsche und verkehrlichen Bedürfnisse ideal zu erfüllen: Nicht gegeben ist der Anschluss aus Neuruppin zur RE8 in Richtung Wittenberge, wo eine Umsteigezeit von 40 Minuten besteht. Breddin kann damit nicht auf der Schiene ausreichend attraktiv an die Kreisstadt Neuruppin angeschlossen werden. Wenig attraktiv ist auch der Anschluss von Neuruppin über Neustadt (Dosse) in Richtung Berlin, mit einer Übergangszeit von 27 Minuten.

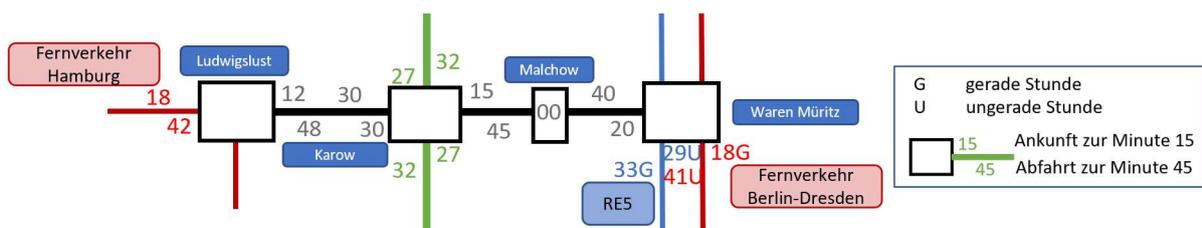
Eine noch zu prüfende Alternative könnte tatsächlich darin bestehen, zwischen Neuruppin und Neustadt (Dosse) statt des RB55 einen Zugteil des RE6 und dafür die anderen Anschlüsse zu stärken. Diese Problematik muss noch im Detail untersucht werden, auch unter dem Gesichtspunkt, in welchen Relationen ein (Plus-)Bus gleichwertige oder sogar bessere Möglichkeiten bietet, wie z.B. zwischen Neuruppin und Wusterhausen bzw. Kyritz.

Auch in Pritzwalk sind nicht alle Anschlüsse in allen Richtungen gut, sondern auf die Relationen von Güstrow – Meyenburg nach Wittenberge und (als sich ergebender Nebeneffekt) auf die Relation von Wittstock nach Neustadt (Dosse) und Berlin beschränkt.

Im Prinzip umsetzbar ist auch eine Forderung, aus Karow einen Knoten mit gutem Rundum-Anschluss zu machen, also die beiden Strecken von Waren (Müritz) und Ludwigslust dort mit der RB74 zu verknüpfen. Allerdings müssten dabei Änderungen bei den Linien erfolgen.

- Die Reaktivierung der östlichen Verbindung durch Verlängerung der Regionalbahn aus Richtung Waren (Müritz) im Stundentakt könnte mit Kreuzungsmöglichkeit in Malchow und ohne weiteren Ausbau eine Übergangszeit von 15 Minuten in Karow bedeuten, allerdings ergibt das nur bei einem Stundentakt beider Strecken einen zuverlässigen Anschluss.
- Die Reaktivierung der Strecke Parchim – Karow im Personenverkehr kann mit dem bestehenden Fahrplangefüge der Strecke Ludwigslust – Parchim keine attraktive Verknüpfung in Karow ergeben. Nur bei Loslösung vom bisher im Deutschlandtakt vorgesehenen Konzept für die Bedienung Ludwigslust – Parchim mit einer neuen Abfahrt in Ludwigslust zur Minute 50 und einer neuen Ankunft in Ludwigslust zur Minute 10 (Anschluss von/nach Hamburg in Ludwigslust) könnte bei einem Ausbau der Strecke und Geschwindigkeitserhöhung der Knoten in Karow zur Minute 30 erreicht werden, damit ist Anschluss an die RB74 in beide Richtungen herstellbar.

Eine mögliche Gestaltung eines Knotens Karow ist in der folgenden Grafik dargestellt. Allerdings ist zu prüfen, ob die notwendigen Änderungen beim Ost-West-Verkehr mit den übrigen Planungen in Mecklenburg-Vorpommern in Einklang zu bringen sind.



Mögliches Fahrplanschema Knoten Karow (mit Ausbau Ludwigslust-Karow für 120 m/h)

6. Empfehlung:

Aufbau einer neuen RE-Achse Berlin – Pritzwalk – Güstrow - Rostock/Bützow

Es wird empfohlen, die Variante der Weiterführung eines Zugteils der RE2 als neues stündliches Angebot Berlin – Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Güstrow (Weiterführung zweistündlich nach Rostock und Güstrow) weiterzuverfolgen. Nur als Ausweichvariante und für die Übergangszeit, ggf. bis zum Ausbau der Strecke Berlin – Neustadt (Dosse), ist die Weiterführung der RB55 über Neuruppin und Neustadt (Dosse) hinaus in Richtung Güstrow denkbar. Das Fahrplanschema für den langfristigen Streckenausbau sieht dann aus wie nachfolgend dargestellt.

Die Verlängerung der RE2 schafft eine überregionale neue Achse Berlin – Güstrow - Rostock. Die Fahrzeit Rostock-Berlin bzw. Güstrow-Berlin ist – gerechnet bis Berlin Hbf – rund eine Stunde länger als über Neustrelitz – Oranienburg, dies ist auf den geringeren Ausbauzustand der Strecke und die hohe Zahl der Zwischenhalte (rund 24 zwischen Güstrow und Nauen) zurückzuführen. Allerdings ist gerade die Zahl der vielen Zwischenhalte eine Chance, die Fläche zu erschließen.

Gerechnet bis Berlin-Spandau ist der Unterschied geringer, die neue Achse ist dort konkurrenzfähiger.

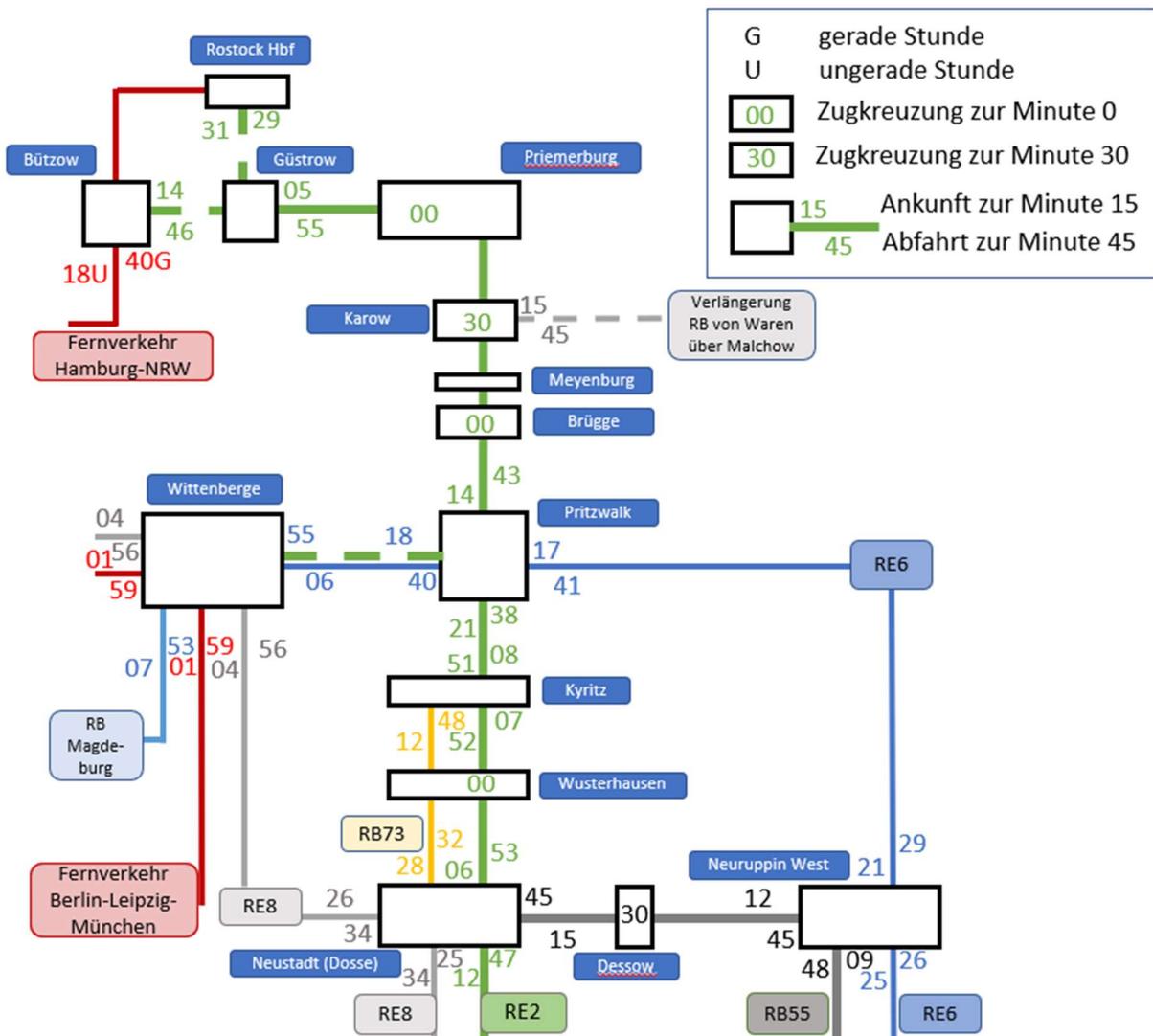
Die neue Achse und ihre Äste ab Karow und Pritzwalk sind hervorragend in das Fernverkehrsnetz eingebunden, in Wittenberge, Ludwigslust, Bützow und Waren (Müritz) besteht sehr guter Fernverkehrsanschluss. Gleichzeitig wird im Regionalverkehr die gesamte Region erschlossen und mit den Zentren in Mecklenburg-Vorpommern und Berlin/Brandenburg verknüpft.

Für die Strecke Neuruppin – Neustadt (Dosse) gibt es noch weiteren Planungsbedarf. Innerhalb des Landkreises ist zu klären, ob langfristig eine Weiterführung des RB55 oder eine Weiterführung eines Zugteils des RE6 der Vorzug zu geben ist. Die Anschlusssituation in Richtung Berlin und in Richtung Breddin ist dabei sehr unterschiedlich.

Das Fahrplanschema mit der Weiterführung der RB55 nach Neustadt (Dosse) ist im nachfolgendem Schema dargestellt.

Das Land Brandenburg kann damit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine attraktive Anbindung an Berlin und an den Fernverkehr in Aussicht stellen und somit die Bereitschaft zur Wieder-Bestellung des Verkehrs und der Finanzierung des Ausbaus der Strecke entscheidend steigern. Umgekehrt erhält das Land Brandenburg auch die nötige Perspektive zu Bestellung von Verkehrsangeboten und Ausbau der Strecke, weil die nötigen Potentiale dafür in Brandenburg kaum zu finden sind.

Eine gemeinsame Untersuchung der beiden Länder unter Beteiligung aller kommunalen Gebietskörperschaften und der Tourismus- und Wirtschaftsverbände sollte der Anfang sein, um das Projekt anzugehen. Diese Untersuchung sollte gleichzeitig eine Vorarbeit für die Ausschreibung der Verkehrsleistung im Netz Nordwestbrandenburg (Prignitz-Express) darstellen.



Vorschlag: Fahrplanschema mit Verlängerung eines Zugteils der RE2 bis Güstrow

Realisierungshorizont

Es ist zunächst wichtig, eine langfristige Ausbauplanung aufzustellen, um Perspektiven zu entwickeln und alle langfristig notwendigen Ausbaumaßnahmen festzuschreiben. Für das jeweilige Angebot in den einzelnen Realisierungsetappen sind angepasste Lösungen zu finden.

Der Anschluss aus Richtung Güstrow – Karow in Meyenburg ist ein Fixpunkt, der wegen der Einbindung in den Taktknoten Wittenberge und der überregionalen Anbindung der Mecklenburger Seenplatte immer berücksichtigt werden muss. Die restlichen Bausteine können nach und nach dazugefügt werden, je nach Ausbauzustand der Infrastruktur.

Mit dem Infrastrukturbetreiber Regio Infra GmbH gibt es einen engagierten und möglicherweise durch bürokratische Abläufe weniger behinderten Partner. Bei anderen Verknüpfungen ist die neue Achse an vielen Stellen von den Ausbauperspektiven des Bundesschienennetzes abhängig, hier insbesondere vom Ausbau der Strecke Berlin – Hamburg, die erst die nötigen Kapazitäten für einen halbstündlichen Verkehr Nauen – Neustadt (Dosse) schaffen wird.

Für die manche Netzteile kann es sinnvoll sein, vorübergehend auf Busverkehr als Ersatz zu setzen, bis die Strecken und Knoten ertüchtigt sind. Auch beim Prignitz-Express gab es jahrelang während der Streckensperrung für die Bauarbeiten einen RE-Expressbus nach Berlin, als Vorbereitung des heutigen Prignitz-Express.

Als Einstiegslösung kommt es auf die Wiederanbindung der vielen kleineren Orte und touristischen Ziele im ländlichen Raum im Abschnitt Meyenburg – Güstrow an. Gleichzeitig sollten Voraussetzungen für spätere weitere Geschwindigkeitserhöhungen zwecks Fahrzeitverkürzung geschaffen werden.

Finanzierung

Wichtig sind baldige Infrastruktur-Investitionen in die Strecken unter Berücksichtigung der langfristig notwendigen Ausbaubedürfnisse. Dafür kommen nicht zwangsläufig nur direkte staatliche Investitionszuschüsse in Frage. Im Fall einer langfristigen Bestellgarantie könnte der private Infrastrukturbetreiber Regio Infra GmbH, der bereits bisher großes Engagement bei der Sicherung der Strecken für die Zukunft bewiesen hat, auch über Fremdfinanzierung zumindest einen Teil der Investitionen finanzieren.

Kann es gelingen?

Die Kernfrage: Gibt es genug Potential, um mit einem durchgehenden Verkehr von Berlin nach Güstrow und Rostock eine zweite Bahn-Achse über die Nebenbahnen der Prignitz zu rechtfertigen?

Heute fährt der RE5 Berlin-Rostock nur alle zwei Stunden. Von der Fahrzeit her ist eine zweite Achse nicht ganz konkurrenzfähig, nur aus dem Westteil der Stadt Berlin ist die neue Achse eine auch von der Fahrzeit her attraktive Ergänzung.

Allerdings: Mit einem Nachfolger eines 9-Euro-Tickets wird eine große Zahl der Berliner Bevölkerung von Abo-Fahrkarten Berlin AB oder Berlin ABC zu einem bundesweiten Ticket wechseln. Dann besteht offenkundig ein gewaltiger Bedarf, neben der RE5-Achse eine zweite Achse zu etablieren, volle Züge garantiert.