



## Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

post@buendnis-schiene-bb.de

www.buendnis-schiene-bb.de

12. September 2022

### in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin

Neues Leben für alte Gleise:

## Zweite Achse Berlin-Rostock mit RB73 und RB74?

Zu den derzeit noch ungelösten Problemen mit dem Regionalverkehr im Land Brandenburg zählen die Linien RB73 und RB74, von Neustadt (Dosse) über Kyritz nach Pritzwalk und von Pritzwalk nach Meyenburg. Nur der Abschnitt von Neustadt (Dosse) hat heute nennenswerte Nachfrage, als Zubringer aus Kyritz zur RE-Linie nach Berlin.

Die übrigen Abschnitte werden nur wenige Male am Tag befahren, haben im lokalen Verkehr wenig Potential und sollen nach dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans stillgelegt werden. Die Strecke zwischen Meyenburg und Güstrow in Mecklenburg-Vorpommern wird schon vielen Jahren nur noch im Güterverkehr befahren.

Der erste Ansatz der beiden Landkreise Ostprignitz-Ruppin und Prignitz war eine Untersuchung, wie die Strecken verknüpft und in die Mecklenburger Seenplatte oder sogar bis Güstrow verlängert werden könnten, um Potential zu erschließen, das bisher nicht berücksichtigt wurde. Dabei sollte auch die Strecke Neustadt (Dosse) – Neuruppin mit einbezogen werden. Diese Untersuchung hat das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg durchgeführt, ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von zahlreichen Institutionen, Verkehrs- und Umweltverbänden, Vertretern von Wissenschaft und Wirtschaft, Kommunen und unterstützenden Politikern.

Ausgehend von aktuellen und absehbaren Entwicklungen in den Fahrplänen (vor allem den Zielfahrplan Deutschlandtakt) haben die im Bündnis vereinten Fachleute ein Konzept erarbeitet, das langfristig folgende Lösung empfiehlt:

- Abgestimmte Taktfahrpläne auf RB73, RB74 und zwischen Neustadt (Dosse) und Neuruppin, um optimale Anschlüsse in Pritzwalk aus Norden nach Wittenberge sowie in Neustadt (Dosse) nach Berlin und Neuruppin (-Berlin) herzustellen.
- Ausbau der Strecken etwa mit dem Ausbauzustand des Prignitz-Express heute, d.h. eingleisig, mit reaktivierten Kreuzungsbahnhöfen und einem modernen Nebenbahnbetrieb mit einer Streckengeschwindigkeit zwischen 80 und 120 km/h, je nach Trassierung.
- In Mecklenburg können so interessante Tourismusdestinationen erschlossen werden, die Weiterführung bis Güstrow ermöglicht günstige Anschlüsse dort bzw. die Weiterführung der Züge auf der Hauptbahn bis Rostock, womit der RE-Takt zwischen Güstrow und Rostock auf Stundentakt verdichtet werden könnte.

Langfristig ist nach Ausbau der Strecke Berlin-Hamburg eine Verdichtung des Regionalverkehrsangebots im Abschnitt Nauen - Neustadt (Dosse) auf Halbstundentakt vorgesehen. Ein Zugteil einer ab 2022 in Nauen endenden RE-Linie soll nach Vorschlag des Bündnis Schiene nicht nur bis Neustadt (Dosse), sondern unter Nutzung von Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie sogar bis Güstrow (oder Rostock) verlängert werden.

Damit kann langfristig eine zweite Achse Berlin-Rostock auf der Schiene entstehen, die zwar eine längere Fahrzeit als der direkte RE5 aufweist, aber aus dem Westteil der Stadt gleichwohl auch hinsichtlich der Fahrzeit eine interessante Alternative als durchgehender Zuglauf darstellt. Vor allem erschließt die neue Achse zahlreiche Orte entlang der Strecke, in Brandenburg die Städte Kyritz, Pritzwalk und Meyenburg, in Mecklenburg die Tourismusorte Plau am See und Krakow am See. In Karow bestehen weitere Umsteigemöglichkeiten.

Landrat Ralf Reinhardt vom Landkreis Ostprignitz-Ruppin meint dazu: „Eigentlich wollten wir nur eine Zukunft für die heute kaum genutzte Schieneninfrastruktur in unseren Landkreisen darstellen. Wir sind selbst überrascht, dass daraus eine Langfristplanung für eine zweite Achse Berlin-Rostock entstanden ist!“

Der Landrat des Landkreis Prignitz, Christian Müller, stellt fest: „Endlich können wir den Bürgern in Meyenburg und Pritzwalk erklären, welche Rolle ihre Bahn in Zukunft spielen könnte: Die Lösung liegt im Anschluss nach Mecklenburg-Vorpommern, den wir attraktiv machen müssen.“

Mit dem neuen Konzept soll nun das Land Brandenburg in Gespräche mit dem Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern eintreten, um eine gemeinsame Planung für die Strecken anzuschließen. Der Zeitplan könnte dann in den nächsten Jahren Schritt für Schritt die Ertüchtigung dieser Strecken umfassen, um dann mit der Inbetriebnahme des neuen Prignitz-Express mit Batterie-elektrischen Fahrzeugen 2028 eine erste Stufe erreichen zu können: RB55 aus Berlin über Neuruppin nach Neustadt (Dosse) und weiter als RB73/74 nach Mecklenburg-Vorpommern.

Sobald die Strecke Berlin-Hamburg nach den Planungen des Deutschlandtakt ausgebaut ist, kann eine RE-Linie durchgehend Berlin – Neustadt (Dosse) - Pritzwalk - Güstrow - Rostock fahren.

„Man wird nicht alles in kurzer Zeit bauen und betreiben können. Aber man muss wissen, was man langfristig will, dann kann man Konzepte für die Übergangszeiträume erarbeiten“, so meinen die Ersteller der Studie vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg. Und sie fügen hinzu: „Wenn auf Dauer ein Nachfolgeticket für das 9-Euro-Ticket allen Berliner ÖPNV-Kunden die günstige Fahrt zur Ostsee ermöglicht, wird ein Zweistundentakt des RE5 nach Rostock nicht ausreichen. Eine zweite Achse Berlin-Rostock kommt da wie gerufen, mit dem Extra-Vorteil der Erschließung der vielen kleinen Orte entlang der heutigen Linien RB73 und RB74 und in Mecklenburg-Vorpommern.“

## Zum 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.

Aus aktuellem Anlass und aufgrund einer Zusammenarbeit mit den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin hat sich das Bündnis auch mit der Zukunft der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 beschäftigt.



### Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft



**adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club



**Allianz  
pro Schiene**



**ARGUS**



**BF Bahnen**



**b-tu** Brandenburgische  
Technische Universität  
Cottbus - Senftenberg



**BUND**  
FREUNDE DER ERDE



**BÜRGERINITIATIVE  
STAMMBAHN**



**DBV**



**EVG**



**FACHGEMEINSCHAFT BAU  
BERLIN UND BRANDENBURG e.V.**



**Fahrgastverband  
PRO BAHN**



**IGEB**



**IGOB** Interessengemeinschaft  
*ostbahn*



**IHK**  
Cottbus



**IHK** Ostbrandenburg



**IHK** Potsdam



**ipg**



**INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER  
SCHIENENPERSONENVERKEHR**



**Stadt Jüterbog**



**Naturfreunde Berlin**



**Nicht ohne Wustermark  
Bürgerinitiative**



**TEMPLIN  
THERMALSOLEHEILBAD**



**VCD**  
Mobilität für Menschen.



**Verkehrswende**



**viv**

### Unterstützung durch die Politik

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



**Landesverbände Berlin  
und Brandenburg**



**CDU**  
Oliver Frederici  
Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin



**DVO FREIE WÄHLER**  
Dr. Philip Zeschmann  
Mitglied des Landtages Brandenburg



**DIE LINKE.**  
Landesverbände Berlin  
und Brandenburg



**ödp**  
Landesverbände Berlin  
und Brandenburg



**SPD**  
Sebastian Rüter  
Mitglied des Landtages Brandenburg

*Bisherige Mitwirkende beim Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg.*