



## Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

[post@buendnis-schiene-bb.de](mailto:post@buendnis-schiene-bb.de)

[www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de)

Update Februar 2023

in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin

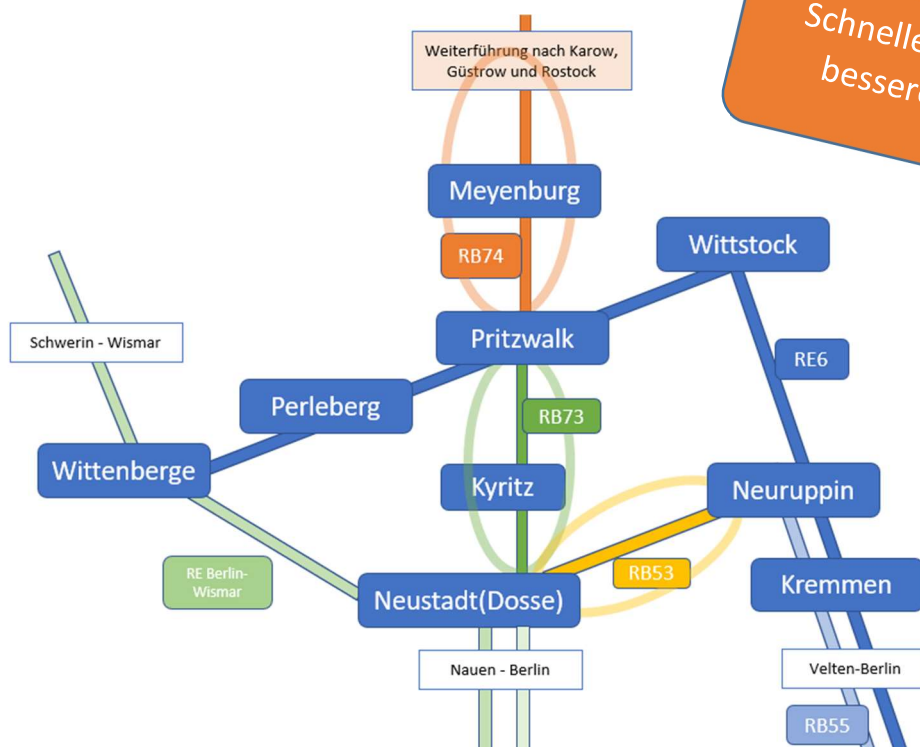
Impulspapier

Update 2023

# 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



Schneller, neue Knoten,  
bessere Anschlüsse!

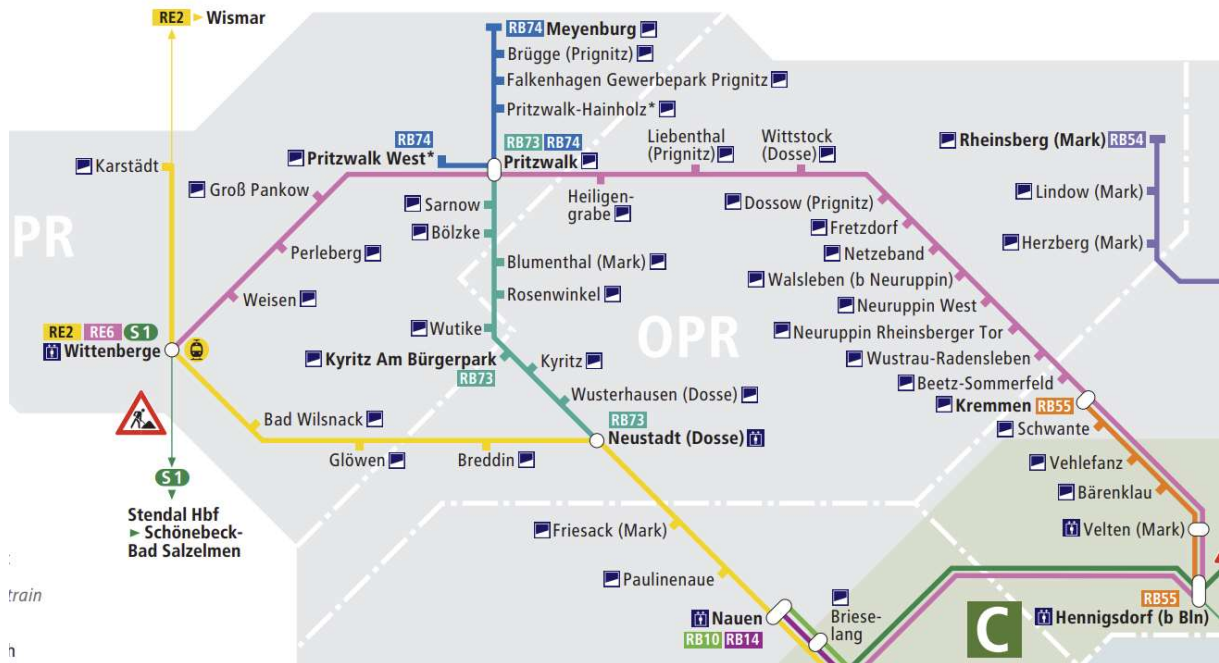
## **Inhalt**

### **Einleitung, zum Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg**

- 1. Austausch mit dem Gutachter der betroffenen Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern und der RegioInfra als Infrastrukturbetreiber**
- 2. Neu: Drei-Phasen-Modell**
- 3. Phase 3: Das neue Ziel. Weitergehender Ausbau, kürzere Fahrzeiten, Optimierung der Knoten.**
- 4. Betriebskonzepte und Anforderungen an den Ausbau**
- 5. Empfehlung, Ausblick und Umsetzung**

## Einleitung

Im September 2022 wurde das Impulspapier des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg veröffentlicht mit einem neuartigen Ansatz zur Rettung der von Stilllegung bedrohten SPNV-Linien RB73 und RB74, von Neustadt/Dosse über Pritzwalk nach Meyenburg.



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

Das Impulspapier des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat einen echten Impuls gegeben: Politiker auf allen Ebenen haben sich damit beschäftigt, der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung befasst sich in einer Sondersitzung am 16. März 2023 damit. Die Bevölkerung entlang der Strecken und in der ganzen Prignitz hofft darauf, dass die Bahnverbindung Neustadt/Dosse – Pritzwalk – Meyenburg durch die großräumige Verknüpfung eine Chance erhält.

Diese Verknüpfung besteht darin, die Züge in Mecklenburg weiterzuführen, bis Güstrow oder sogar bis Rostock. Damit entsteht eine zweite Achse zwischen Berlin und Rostock (neben der RE-Achse über Neustrelitz-Waren) mit Bedienung der westlichen Mecklenburger Seenplatte. Fernverkehrsanschlüsse sind für die Tourismusorte wichtig, das Konzept sorgte auch dafür.

Alle Fahrpläne wurden so konstruiert, dass sie mit den Zielfahrplänen des Deutschlandtakt kompatibel sind, aber weitgehend bereits heute umsetzbar.



Mit dem Aufzeigen einer realen Möglichkeit, wie der Erhalt der RB73/74 durch Verknüpfung mit den Regionalverkehrsnetzen in Berlin/Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gelingen könnte, mit der Idee einer „zweiten Achse Berlin-Rostock“ ist dem Bündnis gelungen, die Diskussion über mangelnde Auslastung des lokalen Verkehrs zu beenden und auf die Chancen und Potentiale hinzuweisen, die diese Bahnstrecken haben können – wenn sie in eine umfassendere Planung eingebunden werden.

## Zum Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Zur Erinnerung: 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.



### Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft



**adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrad-Club



**Allianz  
pro Schiene**



**ARGUS**



**BF Bahnen**



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



**BUND**  
FREUNDE DER ERDE



**BÜRGERINITIATIVE  
STAMM BAHN**



**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-PÖLNISCHER  
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



**DUV 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

Mitwirkende beim Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg.

## 1. Austausch mit dem Gutachter der betroffenen Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern und der RegioInfra als Infrastrukturbetreiber

In enger Abstimmung mit den beiden Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin hat das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg den Vorschlag intensiv mit dem Gutachter, der für die Nachbar-Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern tätig ist, und mit dem Infrastrukturbetreiber RegioInfra diskutiert.

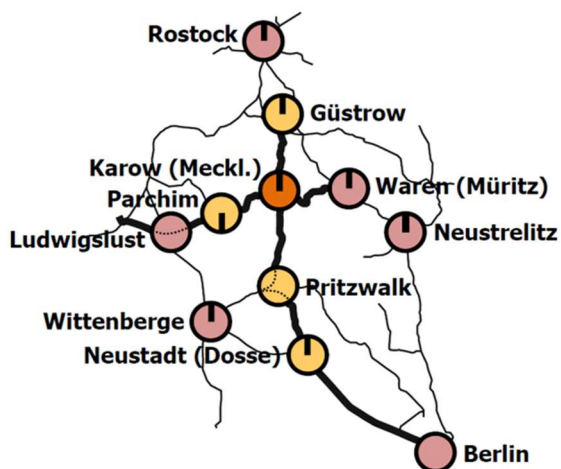
In den Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern war bereits ein eigenes Konzept entwickelt worden, das auf der vorhandenen Infrastruktur aufsetzt und sich um einen Nullknoten Karow entwickelt. Damit ist das Konzept sofort umsetzbar, aber durch die langen Fahrzeiten für Brandenburg verkehrlich wenig erfolgversprechend. Gleichwohl könnte es in der Übergangszeit die Strecken sichern. Die Argumente dafür muss eine Entwicklung der Strecke und deren Einbindung in überregionale Netze liefern, die einen Ausbau der Strecken voraussetzt.

Aus der weiteren Diskussion ergab sich eine Weiterentwicklung als gemeinsamer Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg zusammen mit dem Gutachter der Mecklenburger Landkreise, der im Folgenden als „Phase 3“ bezeichnet und als neuer langfristig angestrebter Zielzustand gemeinsam vertreten wird.

## 2. Neu: Drei-Phasen-Modell

### Phase 1

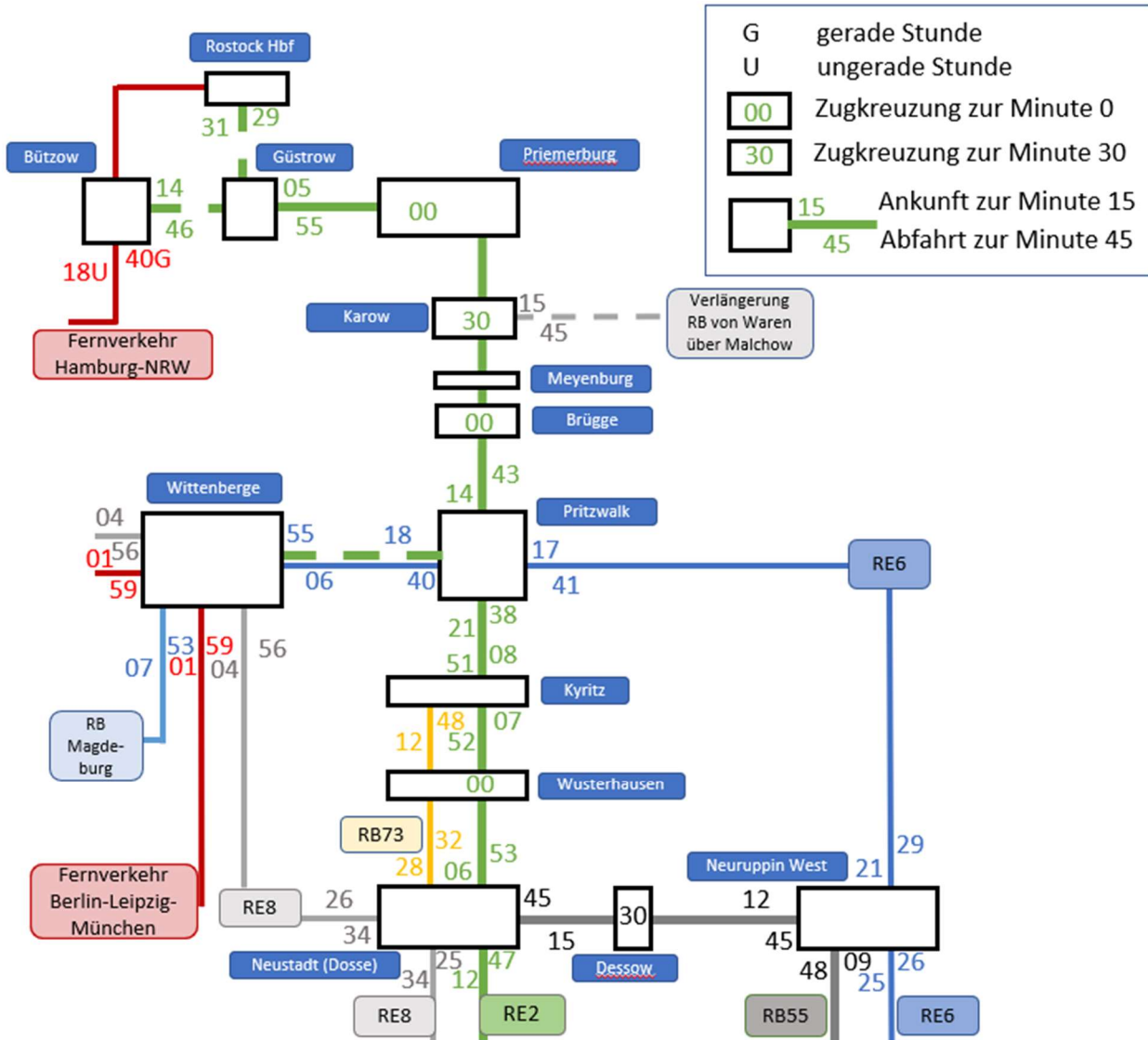
Das Konzept des Gutachters der Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern. Praktisch kein Ausbau notwendig, Betrieb im 2-Stunden-Takt, nur als Übergangslösung sinnvoll.



*Fahrplan Prinzip-Bild Phase 1: Vorschlag Gutachter Landkreise Mecklenburg. Sofort umsetzbar, aber lange Fahrzeiten. Karow ist Nullknoten (Zeiger nach oben), daraus ergeben sich Fahrpläne, die den heutigen der Linie RB73 ähneln.*

## Phase 2

Die Phase 2 entspricht dem ursprünglichen Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg. Der große Unterschied ist der Knoten in Karow zur Minute 30, der für Mecklenburg aber eine Nachteile hat. Für die Phase 2 sind bereits einige maßvolle Infrastruktur-Ausbauten notwendig.



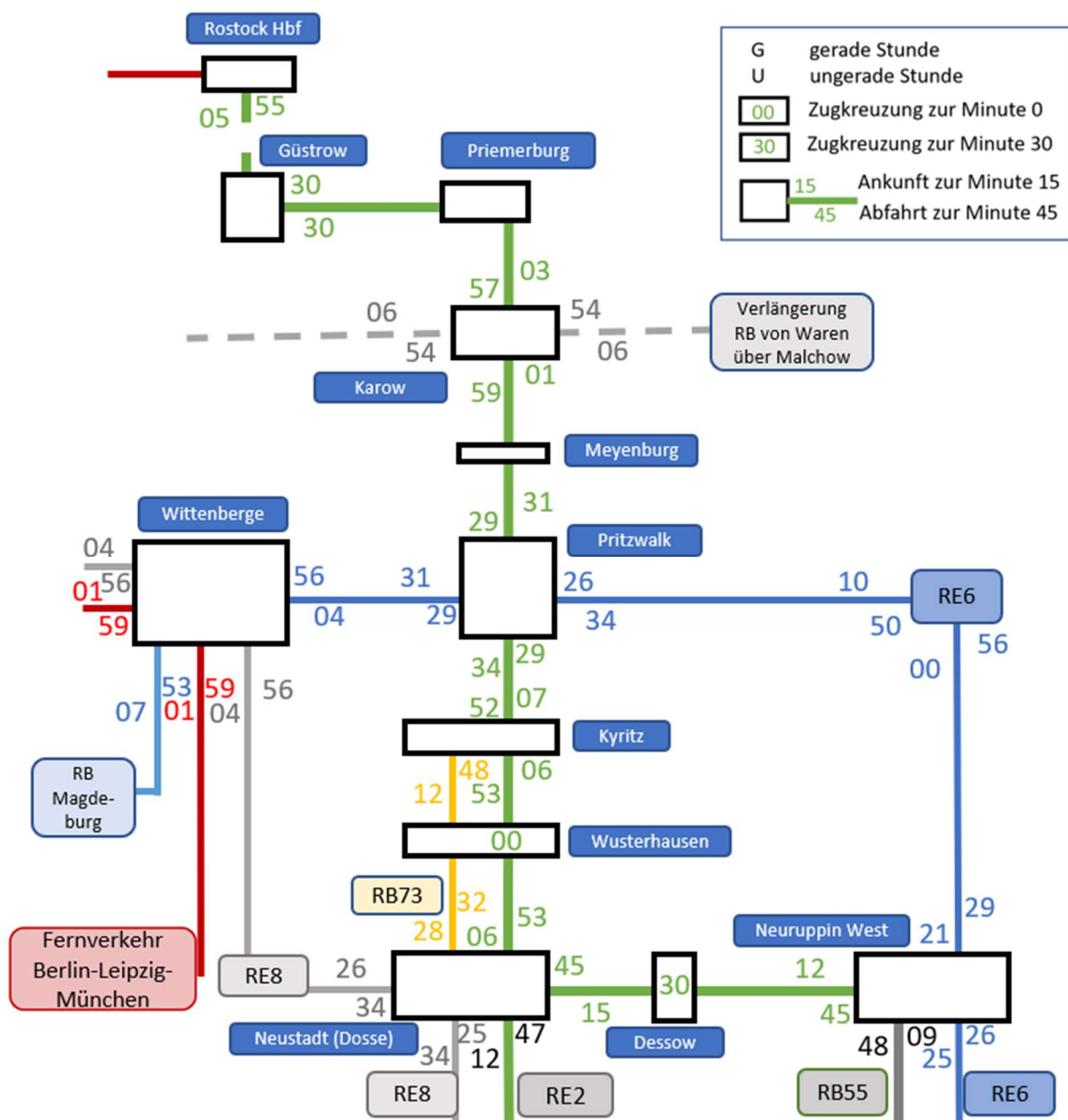
Ursprünglicher Fahrplan-Vorschlag Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, jetzt als Phase 2 bezeichnet.

Ein Fahrplan nach Phase 2, also der ursprüngliche Vorschlag des Bündnis Schiene BB, ist für Mecklenburg nicht optimal. Die Fahrzeiten sind – verglichen mit den RE-Zügen über Neustrelitz – immer noch zu lang. Pritzwalk ist kein Knoten, was im Flächen-Busverkehr nachteilig ist.

### 3. Phase 3: Das neue Ziel. Weitergehender Ausbau, kürzere Fahrzeiten, Optimierung der Knoten.

Die Phase 2 wurde daher zur Phase 3 weiterentwickelt, mit weitergehendem Infrastrukturausbau auf dem Netz der RegioInfra für eine Geschwindigkeit von 100-120 km/h, aber auch mit Infrastrukturausbau der Strecke des Prignitz-Express zwischen Wittenberge und Pritzwalk ebenfalls auf 120 km/h sowie Ertüchtigung des Bahnhofs Pritzwalk als neuen Taktknoten.

Was sich nicht geändert hat, sind die Übergänge in das SPNV-Netz in Brandenburg: in Neustadt/Dosse ist dieser Fahrplan mit der von Nauen bis Neustadt/Dosse verlängerten Linie RE2 verknüpft (wie in Phase 2), in Wittenberge bleibt der RE6 in den Nullknoten eingebunden.



Fahrplan Phase 3

Dieses Konzept hat folgende Grundlagen:

### **Neuer Knoten zur Minute 30 in Pritzwalk**

Durch erheblichen Ausbau der Strecke des Prignitz-Express zwischen Wittenberge und Pritzwalk erhält der RE6 in diesem Abschnitt eine Fahrzeit von ca. 25 Minuten, dadurch treffen sich Richtung und Gegenrichtung in Pritzwalk.

Die neue Achse Berlin-Rostock wird ebenfalls so beschleunigt, dass sie trotz der wie bisher in Phase 2 bestehenden Anbindung in Neustadt/Dosse diesen Knoten zur Minute 30 erreicht.

Der Knoten zur Minute 30 in Pritzwalk ermöglicht eine sehr viel bessere Verknüpfung mit dem Bus in Pritzwalk. Die Busse können dort aus allen Richtungen zur Minute 25 eintreffen und zur Minute 35 wieder abfahren und alle Anschlüsse in alle Richtungen vermitteln.

Im Bahnverkehr sind die wichtigsten kreisinternen Anschlüsse (aus Wittenberge und Perleberg nach Meyenburg und Karow einerseits, aus Neustadt und Kyritz nach Wittstock andererseits) jeweils am gleichen Bahnsteig gegeben.

Durch die optimalen Umsteigebeziehungen zwischen dem RE6 und der neuen (schnellen) Nord-Süd-Linie RB73/74 wird für den Raum Wittstock eine schnelle Verbindung in Richtung Rostock und Berlin erreicht.

### **RE6: Standzeit in Wittstock**

Durch die kürzere Fahrzeit zwischen Wittenberge und Pritzwalk und der neue Knoten in Pritzwalk kommt der RE6 aus Wittenberge „zu früh“ in Wittstock an und fährt später dort ab, es entsteht eine Standzeit in Wittstock von etwa 10 Minuten. Diese dient als Puffer zwischen dem Taktsystem zwischen Berlin, Neuruppin und Wittstock einerseits und dem Taktsystem zwischen Wittstock, Pritzwalk und Wittenberge andererseits.

Für Fahrgäste aus Neuruppin zum Knoten Wittenberge ergibt sich trotz der Wartezeit in Wittstock kein Nachteil, da der Knoten in Wittenberge erreicht wird, jedoch ein Zuverlässigkeitsvorteil durch den Zeitpuffer.

Ergänzend dazu erhält Neuruppin mit der Verlängerung der RB55 von Kremmen nach Neustadt/Dosse (ggf. weiter bis Kyritz) eine zusätzliche Anbindung an den schnellen Regionalverkehr in die Richtungen Berlin und Wittenberg.

### **Neuer Nullknoten in Karow**

In Karow entsteht der für Mecklenburg wichtige Nullknoten, der auch bei einem 2-Stunden-Takt zu den Nebenverkehrszeiten sinnvolle Anschlüsse ergibt.

Um den Nullknoten zu erreichen, ist allerdings Weichenverbindung südlich Karow sinnvoll, um eine Zugbegegnung der Nord-Süd-Linie etwa 2 Kilometer südlich des Bahnhofs zu ermöglichen. In diesem Abschnitt verlaufen zwei Gleise, da die Ost-West-Strecke und die Nord-Süd-Strecke parallel verlaufen.



### **Weiterführung nach Rostock bietet großen Vorteil für Mecklenburg-Vorpommern**

Bei einer Weiterführung über Güstrow hinaus bis Rostock wird mit der neuen Nord-Süd-Linie RB73/74 der Nullknoten Rostock erreicht. Der RE5 aus Berlin erreicht diesen Knoten nicht, sondern fährt eine halbe Stunde versetzt, und bietet keine überregionalen Anschlüsse in Rostock.

Diese Lücke kann nun die RB73/74 füllen; die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Bestellung durch Mecklenburg-Vorpommern kann so steigen.

### **Berlin-Erschließung über die Berliner Stadtbahn**

Die neue Nord-Süd-Linie RB73/74 bindet in Neustadt/Dosse an den RE2 an (ggf. mit Flügeln), der aus Cottbus über Nauen (heutiger Endpunkt) in Richtung Wittenberge verlängert wird. Damit ergibt sich für die neue Achse Rostock-Berlin eine Führung über die Stadtbahn als optimale Ergänzung der heute bereits bestehenden Berlin-Rostock-Achse mit dem RE5 durch den Tunnel.

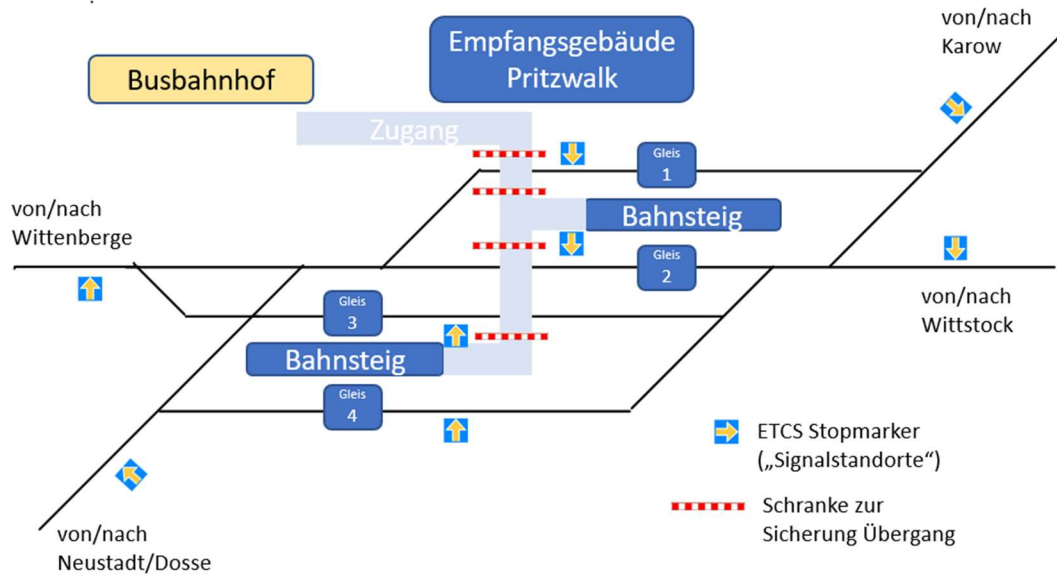
## **4. Betriebskonzepte und Anforderungen an den Ausbau**

Die Anbindung an den RE2 in Nauen oder Neustadt/Dosse, entweder durch Flügelung oder durch Umsteigen, ist unverändert gegenüber der Phase 2 (ursprünglicher Vorschlag Bündnis Schiene BB).

Der Streckenausbau zwischen Neustadt/Dosse und Karow bzw. Güstrow muss in Phase 3 deutlich umfassender erfolgen, mit einer Zielgeschwindigkeit von 100-120 km/h, die die geforderten Fahrzeit ermöglicht. Alle Zugkreuzungen der SPNV-Linie zwischen Neustadt/Dosse und Güstrow liegen nur noch in den Knoten, lediglich der Bahnhof Wusterhausen muss (wie in Phase 2) als Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden.

Allerdings sind in Phase 3 erhebliche Ausbauten von DB-Infrastruktur erforderlich: Der Streckenabschnitt des RE6 zwischen Wittenberge und Pritzwalk muss auf eine Fahrzeit von 25 Minuten ertüchtigt werden, um die Zugkreuzung von Groß Pankow in den Knoten Pritzwalk verschieben zu können.

Außerdem muss der Bahnhof Pritzwalk dazu erheblich ausgebaut werden. Das kann nach folgendem Schema geschehen: Konfliktfreie Einfahrten aus allen Richtungen in zwei Richtungsbahnsteige, die die wesentlichen Umsteigebeziehungen am gleichen Bahnsteig ermöglichen. Nach der Aufenthaltszeit verlassen die Züge nach Wittenberger und Karow zuerst den Bahnhof, mit jeweils 3 Minuten Abstand die Züge nach Wittstock und Neustadt/Dosse. Die Bahnsteigzugänge sind mit Schranken gesichert; während der Einfahrt sind die Schranken offen und schließen sich erst kurz vor der Abfahrt der Züge.



*Schematischer Gleisplan Bahnhof Pritzwalk*

Beim Fahrzeugeinsatz ändert sich nichts gegenüber Phase 2: Zielbild sind Batterieelektrische Triebwagen. Im Bereich von Pritzwalk muss dabei während des Aufenthalts in Pritzwalk sowie auf ca. 10 Kilometer angrenzender Strecke eine Nachlademöglichkeit bestehen.

## **5. Empfehlung, Ausblick und Umsetzung**

Ein Fahrplan nach Phase 3 hat gegenüber der Phase 2 so große Vorteile, dass es nahe liegt, die Umsetzung der Phase 3 mit aller Kraft voranzubringen und die anderen Phasen allenfalls als kurzfristige Zwischenzustände zu begreifen.

Die Vorteile im Einzelnen:

### **Einbindung in Null-Knoten Rostock**

Anders als in Phase 2 für die Linie über Meyenburg-Karow erreicht in Phase 3 diese Linie den Nullknoten Rostock. Damit verbessern sich schlagartig die Anschlüsse in Rostock.

Auch die RE5 aus Berlin erreicht nicht den Nullknoten in Rostock, sondern kommt dort zur halben Stunde an, ohne direkte Anschlüsse (außer S-Bahn), nur der zweistündlich verkehrende InterCity aus Dresden und Berlin erreicht den Nullknoten.

### **Vollknoten Karow zur Minute Null**

In Karow besteht in Phase 3 ein Nullknoten, eine Stunde Fahrzeit von Rostock entfernt. Damit sind gute Anschlüsse in alle Richtungen gegeben.

### **Konkurrenzfähige Fahrzeit Berlin-Rostock**

Durch die weitere Beschleunigung und die Einbindung in den Knoten Rostock ist die Fahrzeit nunmehr konkurrenzfähig mit der RE5: RE5 und RE2 fahren im Deutschlandtakt-Zielfahrplan zur gleichen Minute 42 in Berlin Hbf ab, der RE5 erreicht Rostock zur Minute 27, die neue Nord-Süd-Linie über Karow zur Minute 55 derselben Stunde, aber genau zur Knotenzeit mit guten Anschlüssen.

Von der Berliner Stadtbahn aus (z.B. von Berlin Zoologischer Garten und Charlottenburg), erst recht von Spandau und damit in der Summe aus großen Teilen Berlins ist die Fahrzeit nach Rostock mit der neuen Linie gleich oder kürzer derjenigen der RE5 mit Umsteigen in Berlin Hbf.

### **Pritzwalk als neuer Umsteigeknoten SPNV und ÖPNV**

Der Knoten Pritzwalk zur Minute 30 (rd. 90 Minuten Fahrzeit von Rostock, rd. 100 Minuten aus Berlin) erlaubt Rundum-Anschlüsse nicht nur im SPNV, vielmehr erlaubt der direkt am Bahnhof gelegene Busbahnhof die Einbindung des regionalen Busverkehrs in diesen Knoten. Die Fahrzeitverlängerung Pritzwalk-Neuruppin durch die Fahrzeitverschiebung zur Einrichtung des Knotens Pritzwalk ist demgegenüber ein vernachlässigbarer Nachteil; aufgewogen wird dieser teilweise durch die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Linie RE6 durch die Standzeit in Wittstock und den damit entstandenen Fahrzeitpuffer zwischen dem Metropolverkehr Berlin-Neuruppin und dem Zulauf auf die Knoten Pritzwalk und Wittenberge.

**Im Ergebnis wird empfohlen, nunmehr als Ziel den Zielfahrplan nach der dargestellten Phase 3 weiter zu verfolgen und die Fahrpläne der Phasen 1 und 2 allenfalls als Zwischenzustand zu akzeptieren und seitens des Landes Brandenburg wie folgt weiter zu agieren.**

#### **Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern**

Der Zielfahrplan nach Phase 3 sollte die Grundlage für die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des SPNV, zwischen den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sein. Der jetzige Zielfahrplan nach Phase 3 müsste für den nördlichen Nachbarn so attraktiv sein, dass eine Zustimmung erhofft werden kann. Diese Abstimmung ist äußerst dringlich, siehe nächster Punkt.

#### **Dringliche Etappenziel: Aufnahme in den Zielfahrplan Deutschlandtakt**

Im Sommer/Herbst 2023 wird der Zielfahrplan des Deutschlandtakt aktualisiert. Es ist nunmehr das wichtigste Ziel, die Phase 3 der künftigen Bedienung der Strecken der heutigen RB73 und RB74 in das deutschlandweite Fahrplangefüge aufnehmen zu lassen. Nur damit wird es gelingen, auch den Ausbau des Abschnitts Wittenberge-Pritzwalk einschließlich des Umbaus des Bahnhofs Pritzwalk als Projekte des Bundesschienenwege-Ausbauplans zu etablieren.

Der Zeitdruck durch die Aktualisierung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts ist der Grund dafür, dass die Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern jetzt unverzüglich beginnen sollte.

#### **Ausbau der Infrastruktur der RegioInfra**

Die Planungen der RegioInfra zur Beschleunigung der Strecke von Neustadt/Dosse bis Priemerburg (Abzweigung kurz vor Güstrow) müssen vom Land so vorangetrieben werden, dass idealerweise bereits Klarheit über die Realisierbarkeit besteht, wenn die DB-Infrastruktur im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt diskutiert wird.

Für Investitionen der RegioInfra (Ausbau und Modernisierung/Digitalisierung) gibt es zwei Finanzierungsmöglichkeiten: Einmal direkte Zuschüsse, zum anderen die Kreditfinanzierung durch die RegioInfra und Umlage auf die Trassenpreise über 20 Jahre. Die laufenden Betriebskosten werden durch digitale Sicherungstechnik voraussichtlich deutlich geringer, dagegen sind Anfangsinvestitionen notwendig. Die RegioInfra sollte Abschätzungen hierfür vorlegen.

#### **Keine Stilllegung der RB73 und RB74 – allenfalls baubedingte Unterbrechung**

Stilllegung und Abbestellung der Linien RB73 und RB74 wären ein desaströses Signal, solange keine Klarheit über den Ausbau der Strecke besteht und ein Baubeginn nicht absehbar ist, auch wenn die Verkehrsbedeutung gering ist, solange die Strecke keine überregionale Bedeutung hat.

Die Zukunft der Strecke und eine stabile wirtschaftliche Situation der RegioInfra für viele Jahre muss sichergestellt sein, bevor dann für die Zeit der Baumaßnahmen tatsächlich für einige Zeit vorübergehend kein Zug fährt.

## Anlage zur Stellungnahme Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg zur Anhörung Landtag Brandenburg am 16.März 2023

### Fragenkatalog - Fragen der Fraktion DIE LINKE:

1. In welchem Zustand befindet sich die vorhandene Eisenbahninfrastruktur im bisherigen „Netz Prignitz“?

*Aus „Erfahrung“ und Inaugenscheinnahme ist die Eisenbahninfrastruktur der Bahnstrecke von Neustadt/Dosse über Kyritz und Pritzwalk nach Meyenburg und weiter in Richtung Mecklenburg-Vorpommern für Nebenbahn-Verhältnisse in einem betriebssicheren und – verglichen mit anderen ähnlichen Strecken ohne Taktverkehr im SPNV – passablen Zustand, obwohl an dieser bisher abseits der Hauptströme gelegenen Strecke seit 1990 keine grundlegenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahmen vorgenommen wurden. Für einen zukunftsfähigen Betrieb ist gleichwohl eine gesamthafte Durcharbeitung und punktueller Ausbau dringend notwendig. Der Infrastrukturbetreiber der Strecke von Neustadt(Dosse) über Pritzwalk und Karow nach Priemerburg (kurz vor Güstrow) ist die nichtbundeseigene RegioInfra Nord; DB Netz AG als bundeseigenes Unternehmen betreibt nur die Bahnhöfe Neustadt(Dosse), Pritzwalk und Priemerburg. Nichtbundeseigene Unternehmen sind in aller Regel „unkompliziertere“ Partner mit einfacherem Regelwerk bei Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen im Vergleich zu DB Netz AG. Das Land Brandenburg hat diesbezüglich entsprechende Erfahrung mit der Niederbarnimer Eisenbahn AG, wo insbesondere die Nähe zu Landkreisen und Gemeinden ein Erfolgsfaktor war. Bei der RegioInfra Nord ist festzuhalten, dass dieses Unternehmen sich bisher engagiert für die Erhaltung der Infrastruktur eingesetzt und vielfach neue Güterverkehrskunden gewonnen hat und sich bemüht, mit begrenzten Mitteln bestmögliche Verbesserungen verhältnismäßig rasch umzusetzen. Das Unternehmen bietet als Finanzierungsmodell an, statt über Baukostenzuschüsse die Investitionen kreditfinanziert vorzunehmen, wenn es eine SPNV-Bestellgarantie mit Umlegung der Modernisierungs- und Ausbaukosten auf die Trassenpreise gibt. Die wirtschaftliche Basis dieses Unternehmens darf jedoch nicht überfordert werden, insbesondere darf keine Lücke der Bestellung ohne belastbare Zukunftsperspektive geben.*

2. Welche Beschränkungen ergeben sich aus dem Zustand der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)?

*Die vorhandene Eisenbahn-Infrastruktur ist nicht auf einen sinnvollen Fahrplan-Zielstand ausgelegt und muss dafür ertüchtigt werden, durch Ausbau für die vom Fahrplan abgeleiteten Ziel-Fahrzeiten und die Einrichtung der dafür notwendigen (Kreuzungs-) Bahnhöfe.*

3. Wie bewerten Sie das im Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Drucksache 7/6154 (Neudruck) skizzierte Konzept, das „Netz Prignitz“ in einem zweistufigen Prozess zu einer attraktiven Nord-Süd-Achse zu entwickeln – wobei im Zuge des Landesnahverkehrsplans 2023-2027 eine durchgebundene, stündlich verkehrende Regionalbahnverbindung Neustadt/Dosse – Pritzwalk – Meyenburg mit perspektivischer Verlängerung nach Mecklenburg-Vorpommern und im Zuge des Landesnahverkehrsplans 2028-2033 deren Weiterentwicklung zu einer weiteren Regionalexpressverbindung von Berlin bis nach Güstrow und/oder Rostock verfolgt werden soll?

*Das beschriebene Konzept deckt sich mit dem Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg. Das Konzept ist bei relativ geringen, aber wirkungsvollen Ausbaumaßnahmen geeignet, steigende Schüler- und Pendlerverkehre sowie Freizeit- und Tourismusverkehr mit attraktiven Haltepunkten und dichterem und beschleunigten Zugverkehr an die Schiene zu binden. Mit der überregionalen Verknüpfung wird ein Beitrag zu den politischen Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes durch Verdoppelung des Personenverkehrs auf der Schiene und erheblicher Steigerung des Schienengüterverkehrs, der Dekarbonisierung sowie sozialen und strukturpolitischen Zielen näher zu kommen.*

4. Welche Anpassungen der Infrastruktur sind zur Realisierung dieser Konzeptstufen erforderlich?

*Im Verlauf der Diskussion zwischen dem Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, dem Infrastrukturunternehmen und einem Gutachter, der für die Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern gearbeitet hat, wurden drei Phasen der Realisierung herausgearbeitet, für die jeweils aufeinander aufbauende Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind. Diese Anpassungen betreffen*

- *die Steigerung der Geschwindigkeit und die Vermeidung von Langsamfahrstellen durch Oberbaumaßnahmen und Sicherheitstechnik (Bahnübergänge),*
- *die Einrichtung der aus dem jeweiligen Fahrplan abgeleiteten Kreuzungsmöglichkeiten für den Personenverkehr,*
- *zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr,*
- *die Einrichtung einer Oberleitungs-Inselanlage (Elektrifizierung) im Bereich von Pritzwalk als Nachlademöglichkeit für batterieelektrische Triebzüge,*
- *in Phase 3 ein Ausbau der Strecke des Prignitz-Expresses zwischen Wittenberge und Pritzwalk und der Bau eines Umsteigeknotens Pritzwalk.*

*Außerdem muss der Bahnhof Neustadt/Dosse im Rahmen des Ausbaus Berlin - Hamburg durch Bund und DB Netz „passend“ umgebaut werden. Dieser Bahnhof wird aufgrund des Ausbaus Berlin - Hamburg mit zusätzlichen Streckengleisen und Überholmöglichkeiten ohnehin aus- und umgebaut.*

5. Welche konzeptionellen und planerischen Schritte wären dafür zu gehen?

*Für Brandenburg muss zunächst die Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern als benachbarter Aufgabenträger des SPNV im Vordergrund stehen, um ein gemeinsames Zielkonzept zu diskutieren und aufzustellen (Vorschlag: 2.Quartal 2023).*

*Sodann sind die entsprechenden Planungen in die Überarbeitung des Zielfahrplans Deutschlandtakt einzubringen, diese Überarbeitung erfolgt etwa im 3.Quartal 2023. Ist die neue Achse Berlin - Rostock über Pritzwalk im Zielfahrplan Deutschlandtakt, besteht für den Bund eine Grundlage für die Finanzierung.*

6. Wie bewerten Sie den für eine Umsetzung dieser Vorhaben erforderlichen Zeit- und Finanzrahmen?

*Phase 1 ist mehr oder weniger sofort umsetzbar, bietet aber nur begrenzten Zusatznutzen für Brandenburg. Die Umsetzung von Phase 2 zeitgleich mit der Ertüchtigung der Strecke Berlin-Spandau – Neustadt/Dosse im Rahmen des Ausbaus Berlin - Hamburg umgesetzt werden. Phase 3 erfordert zusätzlich Maßnahmen an der Strecke des Prignitz-Expresses zwischen Pritzwalk und Wittenberge sowie den Ausbau des Bahnhofs Pritzwalk.*

*Die Finanzierung erfordert im Fall der Infrastruktur der RegionInfra entweder Investitionsmittel des Landes oder (teil-) alternativ eine langfristige Bestellgarantie für eine definierte Anzahl von Zugfahrten und die Zusage der Umlagemöglichkeit auf den Trassenpreis, aufgrund derer der Infrastrukturbetreiber Kredite zur Finanzierung des Ausbaus aufnehmen kann.*

*Im Fall der Infrastruktur der Schienenwege des Bundes (Bahnhöfe Pritzwalk und Neustadt/Dosse, Strecke Pritzwalk - Wittenberge in der Phase 3) greifen die üblichen Regularien der Finanzierung des Bundesschienennetzes für den SPNV.*

7. Halten Sie eine Neuausschreibung und -vergabe der Linien RB73 und RB74 für wenige Jahre und auf Basis des infrastrukturellen, fahrzeug- und fahrplantechnischen Status quo für sinnvoll?

*Im Rahmen der Phase 1 ist die weitere Bestellung eines durchgehenden Verkehrs mit der vorhandenen Infrastruktur sinnvoll, wobei der verkehrliche Nutzen begrenzt ist. Allerdings wäre eine Abbestellung ein Einschnitt, der zum Verfall der Infrastruktur, zum Ausbluten des Infrastrukturbetreibers, zum Verlust der letzten treuen Bahn-Fahrgäste und zum „Vergessen“ der Bahnstrecke führen würde. Ein Verkehrsvertrag auf der heutigen Infrastruktur-Grundlage sollte dabei möglichst nur bis zu einem Baubeginn von Umbaumaßnahmen reichen, die eine vorübergehende Einstellung des Bahnverkehrs erzwingen, also einen (hoffentlich) relativ kurzen Zeitraum.*

8. Wie bewerten Sie die separate Ausschreibung und Vergabe dieser zwei Linien gegenüber der Option einer Integration in das Vergabennetz „Nordwestbrandenburg“ mit dem „Prignitzexpress“ (RE6)?

*Für die mittel- und langfristige Integration in Ausschreibungs-Liniennetze sind zwei Modelle denkbar:*

- *Ausschreibung der Bedienung des Regionalverkehrs (Berlin -) Neustadt/Dosse – Pritzwalk – Meyenburg – Karow (- Güstrow) zusammen mit dem Prignitz-Express.*
- *Ausschreibung der Bedienung des Regionalverkehrs Berlin - Neustadt/Dosse – Pritzwalk – Meyenburg - Rostock zusammen mit der Ausschreibung der RE2 (Cottbus-) Berlin – Nauen - Neustadt/Dosse.*

*Im zweiten Fall lässt sich besser zusammen mit dem normalen elektrischen Triebwagen ein batterieelektrischer Zugteil bilden, der dann nördlich von Neustadt/Dosse zum Einsatz kommen soll.*

*Der erste Fall bedeutet, dass wahrscheinlich auf Dauer in Neustadt/Dosse umgestiegen werden muss, da eine gemeinsame Zugbildung nicht von der Vergabe der Verkehrsleistung der Linien RE2 und der neuen Linie Neustadt-Güstrow unterstützt wird. Daher wird die gemeinsame Vergabe mit der RE2 zu bevorzugen sein, da sie größere Zukunftspotenziale bietet.*

9. Welche Bedeutung und welches Potenzial hat der Schienengüterverkehr im Bereich des „Netzes Prignitz“?

*Die Strecke Pritzwalk – Karow - Priemerburg (- Rostock) hat bereits heute Bedeutung für den regionalen Güterverkehr. Eine Einstellung des SPNV gefährdet die Grundlage dieses Schienengüterverkehrs, da dann die Basis-Finanzierung der Infrastruktur wegfällt und der Infrastrukturbetreiber in eine prekäre Lage kommt. Während Landstraßen (egal in welcher Trägerschaft), klaglos ohne Maut und ohne die „Wirtschaftlichkeit“ der Straßenbereitstellung zu hinterfragen, für jedermann bereitgehalten werden, trifft dies auf die Eisenbahninfrastruktur bekanntermaßen nicht zu; Infrastruktur für den Güterverkehr im flachen Land ist unter deutschen Verhältnissen dauerhaft nur dort gesichert, wo mit SPNV eine Basisfinanzierung für die Infrastruktur gegeben ist.*

*Mit dem Ausbau könnte der Strecke noch größere Bedeutung zukommen: Es steht dann in der Relation Rostock-Pritzwalk-Wittenberge-Stendal ein leistungsfähiger Bypass des überlasteten Hauptnetzes zur Verfügung, der in Stendal Anschluss an Güterverkehrsmagistralen Richtung Polen und Süddeutschland/Südosteuropa hat. Leistungsfähige Dualmode-Elektrolokomotiven machen dabei eine Elektrifizierung nicht unbedingt erforderlich, solche Lokomotiven haben auch bereits Brandenburger Güterverkehrsunternehmen in Betrieb. Wichtig ist aber, die Kreuzungsbahnhöfe mit Kreuzungs-/Überholgleisen mit 740 Meter für den transeuropäischen Güterverkehr auszustatten.*

*Die Ertüchtigung des Abschnitts Priemerburg - Pritzwalk für deutlich mehr Güterverkehr durch die RegioInfra setzt allerdings voraus, dass auch die bundeseigene Strecke Pritzwalk - Wittenberge für mehr Güterverkehr mit längeren Zügen ausgebaut wird.*

*Ob und wieweit die gemachten Aussagen auch für den Streckenabschnitt Pritzwalk - Neustadt/Dosse zutreffen, ist noch zu prüfen.*

10. Inwiefern kann und sollte der Schienengüterverkehr bei den Planungen für einen Ausbau des dortigen SPNV-Angebotes berücksichtigt werden?

*Der Schienengüterverkehr sollte unbedingt durch Vorhaltung entsprechender Kreuzungsbahnhöfe mit 740 Meter langen Gleisen berücksichtigt werden (siehe Frage 9).*

11. Welche Bedeutung kann die Infrastruktur im Bereich des „Netzes Prignitz“ ggf. für den Schienenpersonenfernverkehr erhalten (etwa als Ausweich-/Umleitungsstrecke für die Haupttrasse Berlin – Hamburg)?

*Eine Umleitungsfunktion bei Störungen oder Bauarbeiten im Schienenpersonenfernverkehr erfordert eine Elektrifizierung. Eine solche Umleitungsfunktion könnte ein Argument sein, um den Bund zu einer Berücksichtigung der Strecke im Elektrifizierungsprogramm zu gewinnen.*



12. Inwiefern kann und sollte eine Reaktivierung stillgelegter oder derzeit nicht für den SPNV genutzter Strecken in eine Ausbauplanung für das „Netz Prignitz“ einbezogen werden (insbesondere Neustadt/Dosse – Neuruppin – Herzberg/Mark sowie Wittstock/Dosse – Mirow)?

*Die Strecke Neustadt/Dosse - Neuruppin ist im Zielfahrplankonzept nach den Phasen 2 und 3 bereits berücksichtigt. Hier wird eine Verlängerung der künftig bis Neuruppin verlängerten Linie RB55 bis Neustadt/Dosse vorgeschlagen. Der dazu nötige Streckenausbau der betriebsfähig vorhandenen Strecke ist relativ überschaubar, allerdings sind im Bahnhof Neustadt/Dosse Anpassungen notwendig.*

*Die Wiederaufnahme des SPNV auf der vorhandenen Strecke Neuruppin – Herzberg (Mark) ist wegen des begrenzten lokalen Nutzens nachrangig gegenüber anderen Strecken, auch wenn dies mit überschaubarem Aufwand (insbesondere Sicherungstechnik im Bahnhof Herzberg) möglich wäre.*

*Eine Reaktivierung der Strecke Wittstock - Mirow (- Neustrelitz) betrifft weit überwiegend Mecklenburg-Vorpommern. Aus Brandenburger Sicht sollte man eine Reaktivierung begrüßen. Fahrplantechnisch ist Neustrelitz Nullknoten, in Wittstock könnte guter Anschluss in und aus Richtung Wittenberge und Pritzwalk hergestellt werden, wenn die Züge aus Mirow dort zur Minute Null wenden. Damit ist eine durchgehende Bedienung der Strecke Wittstock-Neustrelitz mit einer Fahrzeit von ca. 50 Minuten und Kreuzung in Mirow sinnvoll. Angesichts einer Streckenlänge von ca. 46 km ist eine solche Zielfahrzeit sehr realistisch.*

13. Welche Ziele werden nach Ihrer Kenntnis auf Seiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des Schienennetzes zwischen Meyenburg und Priemerburg sowie Parchim und Waren/Müritz verfolgt?

*Diese Frage kann nur im direkten Gespräch mit dem Aufgabenträger des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern geklärt werden. Die Gespräche sollten mit Angeboten des Landes Brandenburg an das Land Mecklenburg-Vorpommern für eine attraktive Anbindung der Mecklenburger Seeplatte an die Metropole Berlin und eine zweite Achse Berlin - Rostock initiiert werden.*

## **Fragen der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

1. Wie bewerten Sie die Ankündigungen der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern die gesamte Achse Neustadt (Dosse) - Rostock zu untersuchen?

*Eine Inselbetrieb zur Deckung lokaler Verkehrsbedürfnisse hat keine Chance auf ausreichende Nachfrage, um einen attraktiven Schienenverkehr zu rechtfertigen. Nur mit überregionaler Verknüpfung kann es gelingen, dieser Schienenverbindung neue Bedeutung zu verleihen. Es bestehen ausreichend Anhaltspunkte, dass es gelingen kann, die Achse zu einer zweiten Achse Berlin - Rostock zu entwickeln, von der dann auch die Region profitiert.*

2. Sollten nur Abschnittsweise Untersuchungen erfolgen, nur eine Gesamtbetrachtung oder beides?

*Ein schrittweises Vorgehen ist notwendig: Ein übergreifendes strategisches Fahrplankonzept mit Zielfahrzeiten, das dann regional und lokal so verfeinert und optimiert wird, dass gute Lösungen bei möglichst geringem Investitionsaufwand erreicht werden. Für die Gespräche mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und dem Bund sollte das strategische Gesamtkonzept nach der „Phase 3“ des Vorschlags des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg entwickelt werden.*

3. Inwieweit können sich die Konzepte von Hans Leister von Innoverse und von Constantin Pitzen von Fahrplangesellschaft ergänzen bzw. inwieweit könnten diese kombiniert oder aufeinander aufgebaut werden?

*Eine Abstimmung ist mittlerweile erfolgt. Das Konzept von Constantin Pitzen ist die „Phase 1“, das Konzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (erstellt von Hans Leister) ist „Phase 2“, das gemeinsam erarbeitete und nunmehr gemeinsam vertretene Zielkonzept ist „Phase 3“. Dabei können die Phasen zwar durchaus auch aufeinander folgen, sinnvoller ist es jedoch, das Konzept nach Phase 3 direkt anzustreben.*

4. Welche Rolle kann der Güterverkehr auf dieser Trasse spielen?

*Der Güterverkehr spielt bereits heute eine wichtige Rolle für die Region und sollte unbedingt gesichert werden. In der Zukunft kann die Strecke ein wichtiger Bypass in der Relation Rostock - Stendal sein; idealerweise mit durchgehender Elektrifizierung. Dualmode-Elektrolokomotiven können übergangsweise auch auf nicht durchgehend elektrifizierten Verbindungen zum Einsatz kommen.*

5. Inwieweit ist eine getrennte Betrachtung der Abschnitte Neustadt-Kyritz Am Bürgerpark und Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk sinnvoll?

*Die Anforderung ist einerseits, Kyritz möglichst gut an den RE-Verkehr von/nach Berlin in Neustadt/Dosse anzubinden (künftig im Halbstundentakt) und andererseits die attraktive Durchbindung (Berlin -) Neustadt/Dosse - Güstrow (- Rostock) zu ermöglichen. Die Fahrplangestaltung nach Phase 2/3 ist dabei das Zielbild, das durch entsprechende Gestaltung der Bahnanlagen in Kyritz umgesetzt werden sollte. Eine Modernisierung/Ertüchtigung ist dabei in jedem Fall notwendig, da die Sicherungstechnik der Bahnanlagen dort in keiner Weise den heutigen Anforderungen entspricht.*

*Angesichts der heute vorhandenen technischen Lösungen kann aber ein sinnvoller „Jahrhundert-Sprung“ durch Ersatz der uralten Technik erfolgen.*

6. Was ist der Nutzen einer Durchbindung von Neustadt bis Pritzwalk für die Netzwirkung, für den Fahrplan, für die Personalplanung des Verkehrsunternehmens etc.?

*Wie ausgeführt, ist der entscheidende Sprung auch bei der Effizienz des Einsatzes teurer neuer Fahrzeuge und des Personaleinsatzes eine Durchbindung und eine Beschleunigung der Strecke durch überregionale Verknüpfung.*

7. Welche Rolle spielen gute Umsteigebeziehungen an den Knotenpunkten; aus Brandenburger Sicht v.a. in Pritzwalk und Neustadt (Dosse)?

*Die Verknüpfung in Knoten ist das durchgehende Prinzip der Fahrplangestaltung des Deutschlandtakts und der heute schon vorhandenen Taktfahrpläne in allen Bundesländern. Ohne eine durchgehende Verknüpfung lassen sich an Strecken wie der genannten keine Verkehrsmengen generieren, die einen Schienenverkehr rechtfertigen. Durch die Verbindungsfunktion zwischen der Metropole Berlin, der Mecklenburger Seenplatte und dem Großraum Rostock lassen sich solche Verkehrsbeziehungen mit ausreichender Nachfrage nutzen, um den Schienenverkehr auch zum Nutzen der lokalen Bedürfnisse aufrecht zu erhalten.*

*Der Knoten Pritzwalk erhält im Fahrplankonzept der Phase 3 dabei noch eine besondere Bedeutung auch für den Verkehr innerhalb des Landkreises Prignitz.*

8. Welche Entlastung könnte eine Verbindung von Berlin über Neustadt (Dosse), Pritzwalk nach Rostock für den RE5 und den RE8 nach Wismar bringen?

*Der RE8 soll von Nauen bis Neustadt/Dosse nach den bisherigen Überlegungen des Landes durch eine Verlängerung des RE2 über Nauen hinaus entlastet werden. Dies nutzen die Vorschläge nach Phase 2 und Phase 3 zur Verknüpfung vom RE2 Richtung Pritzwalk und Güstrow.*

*In der Phase 2 ist bereits ein kleiner Entlastungseffekt zum RE5 gegeben, in der Phase 3 mit der durchgehenden Beschleunigung und einem Fahrzeugkonzept, bei dem ein Zugteil des aus Cottbus kommenden RE2 als batterieelektrischer Triebzug von Neustadt/Dosse bis Rostock durchgebunden ist, wird ein deutlicher Entlastungs- und Ergänzungseffekt erzielt.*

*RE2 und RE5 verlassen den Berliner Hauptbahnhof nach dem Zielfahrplan des Deutschlandtakt zur gleichen Minute (.42), der RE5 über Fürstenberg(Havel) erreicht Rostock knapp drei Stunden später zur Minute 27. Die jetzt vorgeschlagene Verbindung über den RE2 und die beschleunigte Strecke von Neustadt/Dosse nach Güstrow könnte Rostock zur Minute 55 erreichen, ist also eine halbe Stunde langsamer als der RE5. Aber dieser Zug erreicht in Rostock den Knoten zur Minute Null mit allen Anschlüssen, während die Fahrgäste des RE5, wenn sie weiterfahren wollen, nur die S-Bahn oder die mehr als eine halbe Stunde später verkehrenden Anschlusszüge vorfinden.*

*Von Berlin Zoologischer Garten oder Potsdam aus gerechnet, ist man mit der neuen Verbindung über Pritzwalk gleich schnell oder schneller in Rostock als mit dem RE5. Dies betrifft einen nach Millionen zählenden Bevölkerungsanteil des Metropolraums Berlin, was eine entsprechende Nachfrage erwarten lässt. Die wesentlich bessere Erschließung des westlichen Teils der Mecklenburger Seenplatte und der Prignitz eröffnen für die ganze Metropole ganz neue Ausflugsmöglichkeiten in*

*hervorragende Tourismusgebiete. Die damit erreichte Verbesserung der Erreichbarkeit der Prignitz dürfte auch zu Zuzug und Entwicklungseffekten führen.*