Perspektiven der RB 73 / 74 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Meyenburg (Güstrow)

Eine Analyse des VDV Ost
September 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	**Einführung**	**4**
2.	**Ausgangssituation**	**6**
3.	**Grundlegende Positionen des VDV Ost zum regionalen Schienenverkehr**	**7**
4.	**Derzeitiger Stand der Diskussion**	**8**
4.1	Schienenpersonenverkehr	8
4.2	Schienengüterverkehr	9
5.	**Fazit aus Sicht des VDV Ost**	**10**

Erarbeitet für:
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
Landesgruppe Ost
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Erarbeitet durch:
PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel & Markgraf
Pappelallee 78/79
10437 Berlin

1. Einführung

Anzahl und Länge der Schienenstrecken im Land Brandenburg unterliegen historisch betrachtet immer wieder Anpassungen. Nach dem Aufbau des Netzes im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden insbesondere nach 1945 und infolge der deutschen Teilung 1961 erhebliche Teile des Netzes stillgelegt. Eine weitere Stilllegungswelle erfolgte zu Beginn der 90er Jahre unter dem Gesichtspunkt mangelnder Effizienz bzw. zu geringer Nutzerzahlen.

Seit 1990 sind insgesamt 40 Strecken auf dem Gebiet des Landes Brandenburg stillgelegt worden (ca. 550 km)[i]. Andererseits wurden in den 1990er Jahre einige Lückenschlüsse zwischen West-Berlin und dem Umland begonnen. Zentral für weitere zukünftige Reaktivierungen ist aktuell das Projekt i2030[ii]. Die Renaissance der Eisenbahn in Brandenburg war und ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungsentwicklung und der veränderten Mobilitätsbedürfnisse dringend geboten. Allerdings werden die Aspekte Flächenerschließung und Resilienz des Systems derzeit noch zu gering gewichtet. Daher liegt der Fokus der Verkehrspolitik im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), der seit 1996 Ländersache ist, auf schnellen Magistralen – insbesondere im radialen Bezug zum Ballungsraum Berlin.

Das Land Brandenburg betreibt keine Schienenwege selbst. Es finanziert hingegen die Bestellungen von Verkehrsleistungen im SPNV. Die Schienenwege werden von der bundeseigenen DB InfraGO AG oder nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE Bahnen) betrieben. Das Projekt i2030 dient dabei der Reduzierung der Komplexität des Zusammenspiels zwischen Infrastruktur und Leistungserbringung. Das Land Brandenburg bzw. in dessen Auftrag der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), übernimmt die Rolle eines Entwicklungsträgers, um eine systematische und schnelle Weiterentwicklung des SPNV-Systems mit passender Infrastruktur und dem dazugehörigen Betrieb sicherzustellen. Der Schienengüterverkehr (SGV) steht im Projekt i2030 nicht im Fokus.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt das Programm i2030 ausdrücklich und sieht darin ein wesentliches Element für die regionale Verkehrswende an der Nahtstelle zwischen Brandenburg und Berlin. Der VDV engagiert sich aber darüber hinaus für die Reaktivierung von Bahnstrecken auch in der Fläche. Dabei lässt er sich auch von Aspekten wie Flächenerschließung oder Resilienz leiten. Voraussetzungen einer Verkehrswende sollen gesichert werden, um zukünftige Potenziale leichter zu erschließen.

In diesem Zusammenhang steht die Regionalbahnlinie 73/74 auf der Strecke Neustadt (Dosse) - Pritzwalk - Meyenburg mit der Weiterführung nach Güstrow wegen ihrer zukünftigen Angebotsgestaltung seit längerer Zeit in der öffentlichen Diskussion des Landes Brandenburg. Dabei liegen die Positionen zwischen weiterer Angebotsreduzierung bzw. Einstellung von Verkehren einerseits und der Sanierung der Strecken bzw. einem Ausbau des gesamten Korridors zwischen Prignitz und Rostock andererseits.

Da die bestehende Debattenlage grundlegende Aspekte der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Brandenburg berührt, will die Landesgruppe Ost des VDV (nachfolgend „VDV Ost“) die Thematik in der vorliegenden kurzen Studie ordnen, eigene Erkenntnisse einbringen und einen Vorschlag für das weitere Verfahren skizzieren. Nach einer kurzen Beschreibung der Ausgangssituation (Abschnitt 2) soll zunächst auf die seitens des VDV bzw. des VDV Ost entwickelten Leitlinien und Prinzipen zu SPNV und SGV eingegangen werden (Abschnitt 3). Der aktuelle Diskussionsstand wird in Abschnitt 4 analysiert. Abschließend erfolgt eine thesenartige Zusammenfassung und Wertung der aktuellen Situation aus Sicht des VDV Ost (Abschnitt 5).

2. AUSGANGSSITUATION

Der im Land Brandenburg liegende Streckenabschnitt Neustadt (Dosse) - Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg hat eine Länge von ca. 65 Kilometern. Im SPNV wird sie von den Linien RB 73 und RB 74 bedient. Der Regelbetrieb nördlich Meyenburg bis nach Güstrow wurde seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2000 eingestellt.

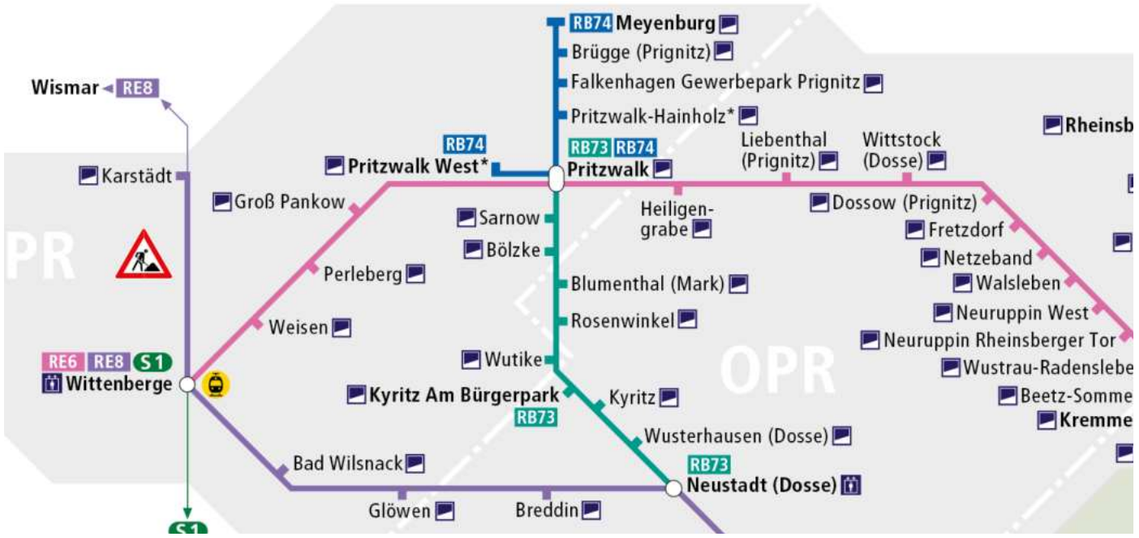

Abbildung 1: Auszug Linienplan [Quelle VBB]

Die Linie RB 73 verkehrt zwischen Neustadt (Dosse), Kyritz und Pritzwalk, wobei bis Kyritz Am Bürgerpark von Montag - Freitag ein 1-Stunden-Takt angeboten wird. Nur vier Verbindungen je Richtung sieht der Fahrplan montags bis freitags im Abschnitt Kyritz Am Bürgerpark - Pritzwalk bzw. am Wochenende auf der Gesamtstrecke vor.

Die Linie RB 74 verkehrt zwischen Pritzwalk und Meyenburg. Montags bis freitags werden fünf und am Wochenende drei Fahrtenpaare angeboten. Dabei sind am Wochenende die Fahrten der RB 74 mit der RB 73 nach Neustadt (Dosse) durchgebunden. Im Sommer wird die Linie an Wochenenden und Feiertagen über Meyenburg hinaus bis Plau am See (bzw. Karow) in Mecklenburg-Vorpommern verlängert.

Im Güterverkehr wird der Abschnitt Pritzwalk - Falkenhagen (Prignitz) recht regelmäßig bedient, nördlich Falkenhagen über Meyenburg bis Güstrow finden aktuell nur vereinzelt Fahrten statt. Betreiber der gesamten Infrastruktur, einschließlich der Streckenweiterführung bis Güstrow, ist mit Ausnahme der Bahnhöfe Neustadt (Dosse),Pritzwalk und Primerburg die Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co KG (RIN). Die Strecke ist durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert.

Der vom VBB bestellte Personenverkehr wird aktuell von dem Eisenbahnunternehmen Hanseatische Eisenbahn (HANS) durchgeführt.

Die RIN betreibt auch die anschließende Strecke von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin, auf der jedoch kein Personenverkehr stattfindet. Beide Strecken wurden von der RIN in den 90er Jahren von der damaligen DB Netz AG übernommen.

Im Zusammenhang mit der sogenannten Generalsanierung der Hauptstrecke zwischen Berlin und Hamburg wurde der Oberbau der Strecke von Neustadt (Dosse) nach Pritzwalk im Jahre 2024/25 weitestgehend erneuert und die Streckengeschwindigkeit fast durchgehend auf 80 km/h angehoben. Ziel ist hierbei die Nutzung dieser für Materialtransporte im Rahmen des Großprojekts der Generalsanierung. Nach Abschluss der Generalsanierung steht somit in der Region eine oberbautechnisch weitestgehend sanierte Strecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk zur Verfügung.

3. GRUNDLEGENDE POSITIONEN DES VDV OST ZUM REGIONALEN SCHIENENVERKEHR

Der VDV hat seine Positionen zu regionalen Schienenverkehrsstrecken zuletzt insbesondere in der Broschüre ***Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken*** [4. Auflage 2024] deutlich gemacht.

Darin wird eine Vielzahl von Strecken im gesamten Bundesgebiet als reaktivierungswürdig benannt und es werden dabei zehn Motive für eine Reaktivierung von Eisenbahnstrecken herausgearbeitet. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale
- Einrichtung einer bisher fehlenden SPNV-Relation zwischen aufkommensstarken Räumen
- Erschließung einer bisher vom SPNV unterversorgten Region
- Entlastung bestehender Verkehrswege in Ballungsräumen und Ballungsrandzonen durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene
- Optimierung des Angebots oder der Qualität des Schienenpersonenfernverkehrs
- Verbesserte Durchführung des Güterverkehrs
- Verbesserung der Stabilität des Betriebs
- Bessere touristische Erschließung einer Region
- Herstellung einer fehlenden grenzüberschreitenden Verbindung
- Herstellung militärstrategisch wichtiger Transportwege

Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verbindung können alle Aspekte für die Strecke Neustadt (Dosse) - Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg im engeren oder weiteren Sinn als gegeben angesehen werden Ziel soll die Sicherstellung einer zeitgemäßen, regionalen Schieneninfrastruktur sein.

Zwei Aspekte seien dabei besonders herausgegriffen.
So hat der VDV Ost in seinem Statusbericht ***ÖPNV in Brandenburg 2025*** [2025] auf bestehende Defizite in der Kapazität langlaufender RE-Linien Richtung Ostsee hingewiesen. Weiterhin gilt es danach die regionale Erschließung im SPNV zu verbessern, um so den Zielen der Verkehrswende gerecht zu werden.

Hinsichtlich des Güterverkehrs wird die Strecke in der vom VDV Ost initiierten Studie ***i2045 Schienengüterverkehr in Berlin und Brandenburg*** [2024] in dem dort definierten Korridor 7 als wesentliches Ausbauvorhaben genannt.

Auch hier stehen die Ziele

- Kapazitätsausbau,
- Beschleunigung des SGV und
- verbesserte Betriebsstabilität

im Mittelpunkt.

Auch aufgrund aktueller Debatten innerhalb des Landes Brandenburg ist es für den VDV Ost ein Anliegen, sich mit den Entwicklungen des Schienenverkehrs im Bereich Meyenburg - Pritzwalk - Neustadt (Dosse) genauer zu befassen und die aktuelle Debattenlage zusammenzuführen. Ziel soll es sein, eine integrierte Betrachtung der Potenziale dieses Korridors vorzunehmen, um eine objektive Entscheidungsfindung zu erleichtern.

4. DERZEITIGER STAND DER DISKUSSION

Aus der bisherigen Diskussion lassen sich die nachfolgenden Grundlinien skizzieren.

4.1 Schienenpersonenverkehr

Als Ausgangspunkt der bestehenden Debatte kann das Impulspapier ***Eine Zukunft für die Bahnstrecken in der Prignitz*** [Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg; August 2022/Update Februar 2023] angesehen werden. Hier wird die Idee einer „Vernetzung, Verknüpfung und Durchbindung" der bestehenden Linien erörtert. Ziel ist die Erreichung einer überregionalen Verkehrsbedeutung, um auf diesem Wege Verkehrspotentiale aus Brandenburg als auch aus Mecklenburg-Vorpommern zu heben. Dabei wird ein Drei-Phasen-Modell für die Umsetzung vorgeschlagen.

Dieses lässt sich vereinfacht wie folgt zusammenfassen:

Phase 1:

Betrieb eines 2-Stunden-Taktes ohne infrastrukturellen Ausbau als Übergangslösung zur Sicherung des Status quo.

Phase 2:

Schaffung einer überregionalen Verkehrsbedeutung mit dem Ziel der Einbindung von Potenzialen aus Mecklenburg-Vorpommern. Hierfür gelten folgende konzeptionellen Eckpunkte:

- Betrieb eines 1-Stunden-Taktes
- Infrastrukturanpassungen in Teilbereichen
- Einbindungsmöglichkeit in durchgehende Linienkonzepte aus Richtung Berlin in Neuruppin und Neustadt (Dosse)
- in Pritzwalk Anschluss oder 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

Phase 3:

Weiterentwicklung von Phase 2 mit einem weitergehendem Infrastrukturausbau für eine Geschwindigkeit von 100-120 km/h (s. Abbildung 2).

Für den Betrieb wird jeweils ein Zugsystem aus Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie (BEMU) als sinnvoll angesehen.

Diese Diskussionen aufnehmend haben die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam ein Gutachten hinsichtlich der Potenziale auf den Bahnstrecken zwischen Neustadt (Dosse), Kyritz, Pritzwalk und Güstrow (RB 73/74) und zwischen Parchim, Malchow und Waren/Müritz („Mecklenburgische Südbahn") erarbeiten lassen. Das länderübergreifende Gutachten trägt den Titel ***Attraktivierung & Reaktivierung der Strecke Neustadt (Dosse) - Güstrow & der Mecklenburgischen Südbahn*** [2025].

Der Inhalt besteht in einer Potenzialanalyse, der Entwicklung eines Angebotskonzeptes für den Personen- und Güterverkehr sowie der Ableitung einer Kostenkalkulation für die Ertüchtigung der Bahnstrecken. Dabei steht grundlegend die Frage der Verbesserung der Attraktivität und der Reaktivierung der Bahnverbindungen zwischen den beiden Ländern im Mittelpunkt.

Es wurden zwei Varianten betrachtet, die sich hinsichtlich des Ausbaustandards der Strecken unterscheiden. Unterschieden wurde in einem Ausbau der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h und auf 80 km/h.

Im Ergebnis wurde für beide Varianten ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von über 1,0 ermittelt. Allerdings erreicht die in diesem Gutachten der Bundesländer bevorzugte Variante mit einem unterstellten Streckenausbau für 80 km/h Streckengeschwindigkeit nicht die hohen Angebotsstandards des favorisierten Konzepts des Bündnis Schiene (Phase 3).

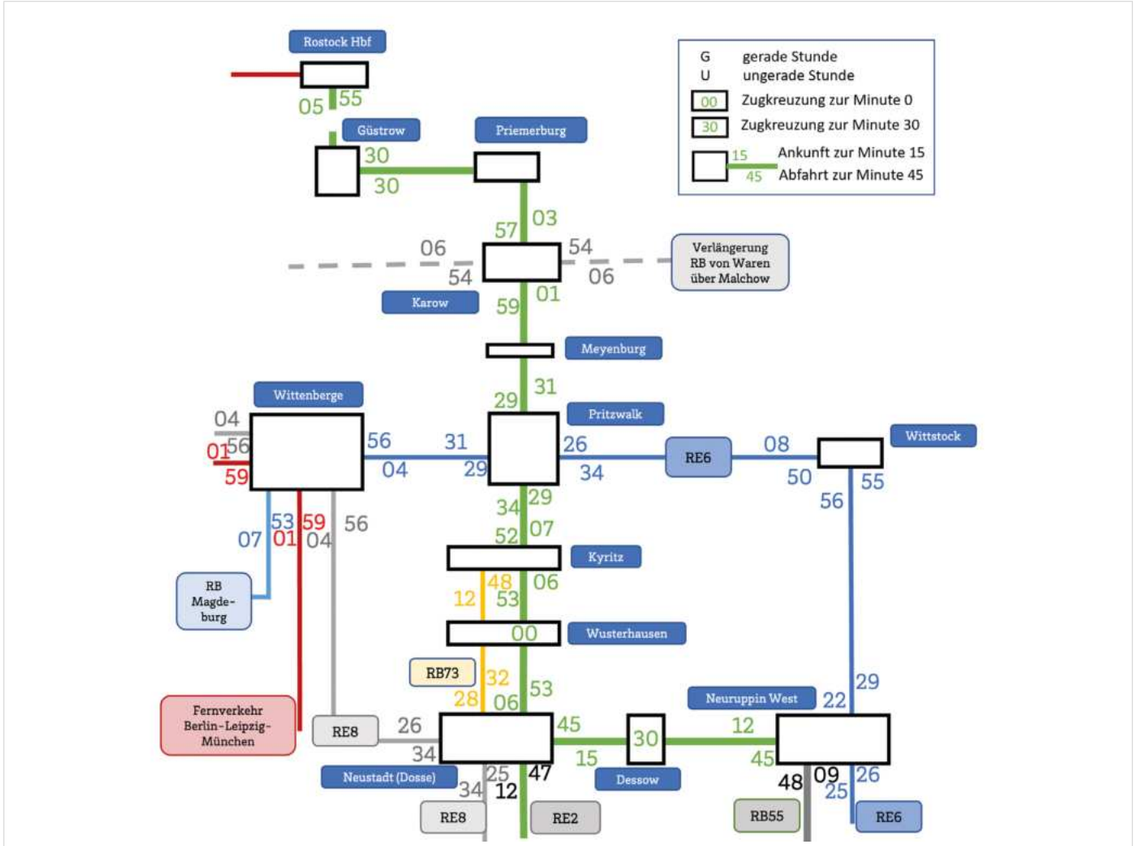

Abbildung 2: Konzept Phase 3 [Quelle: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2023]

4.2 Schienengüterverkehr

Unabhängig vom Schienenpersonenverkehr besitzt die Verbindung auch für den Schienengüterverkehr erhebliche Potenziale.

Wie schon erwähnt, wird heute insbesondere der Abschnitt Pritzwalk – Falkenhagen (Prignitz) - Meyenburg im Güterverkehr bedient. So befinden sich in Liebenthal (Strecke Wittstock (Dosse) - Pritzwalk) sowie in Falkenhagen und Meyenburg (Strecke Pritzwalk - Meyenburg) wichtige Verlader in der Region.

In Falkenhagen besteht z.B. die Möglichkeit, Container einzulagern und vom LKW auf die Schiene umzuladen (bzw. umgekehrt). Zudem steht dort ein Entlade- und Beladegleis für den Transport auf der Schiene zur Verfügung.

Als weiterer zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt kann der Rail Port Güstrow angesehen werden. Diese Anlage wird von der Schienen-Infrastrukturgesellschaft Prignitz mbH (SIP) betrieben und wurde im August 2025 eingeweiht. Hier sollen über reaktivierte Anschlussgleise in einer ersten Stufe landwirtschaftliche Produkte und Baustoffe im SGV transportiert werden. Perspektivisch ist auch ein Umschlag Schiene - Straße im Kombinierten Verkehr vorgesehen. Der Rail Port wird dadurch auch zu einem strategisch wichtigen Bindeglied zwischen regionalen Produzenten, Wirtschaftszentren und Häfen.

Im Zusammenhang mit der unter 4.1 dargestellten Konzeption für den Schienenpersonenverkehr ergeben sich somit für die Revitalisierung der Nord-Süd-Achse Güstrow – Meyenburg - Pritzwalk - Neustadt (Dosse) umfassende Synergieeffekte.

Die Durchbindung zwischen Meyenburg und Güstrow verschafft darüber hinaus der verladenden Wirtschaft mehr Kapazitäten und höhere Resilienz im Seehafenhinterlandverkehr mit dem Hafen Rostock und weiteren Ostseehäfen. Der VDV Ost hat dies in seiner Studie „i2045 SGV" in der Betrachtung zu Korridor 7 eindeutig nachgewiesen. Inzwischen kommt in diesem Zusammenhang auch eine militärstrategische Komponente hinzu, denn der Hafen Rostock wird als wichtige Drehscheibe im Ostseeraum in Richtung Baltikum gesehen.

Der VDV Ost sieht vor diesem Hintergrund insbesondere in einer gemeinsamen Betrachtung von SGV und SPNV ein wesentliches Argument für die Stärkung einer durchgehenden Verbindung Güstrow - Neustadt (Dosse).

5. FAZIT AUS SICHT DES VDV OST

In jüngster Zeit verschieben sich die Koordinaten der politischen Willensbildung im Land Brandenburg zugunsten einer Sicherung, Sanierung und des Ausbaus der vorhandenen Infrastruktur der Bahnstrecken zwischen Neustadt (Dosse), Pritzwalk und Meyenburg (RB 73/74). Eine vom Land Brandenburg beauftragte Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab für diese Strecke unter bestimmten Rahmenbedingungen einen positiven Wert (>1). Genaue Ergebnisse dieser Untersuchung wurden zum jetzigen Zeitpunkt (September 2025) noch nicht veröffentlicht[iii].

Die Untersuchung umfasst nach derzeitiger Erkenntnis noch nicht alle Perspektiven dieses Korridors für den Personen- und Güterverkehr über die aktuellen Anforderungen hinaus. Auf jeden Fall müssen auch die Perspektiven einer Erweiterung der Strecken im Hinblick auf einen zweiten Korridor zwischen Berlin und Rostock ins Kalkül gezogen werden. Dafür sprechen einerseits zusätzliche Fahrgastpotenziale im Raum Güstrow-Pritzwalk bzw. zwischen der Prignitz und Rostock. Ein Lückenschluss zwischen Meyenburg und Güstrow erscheint daher angeraten.

Dieser Lückenschluss verbessert darüber hinaus die Resilienz des SPNV zwischen dem Berliner Raum und Rostock. Bei Ausfall der derzeitigen Magistrale über Neustrelitz (Streckensperrungen wegen Bauarbeiten oder Havarien) oder auch in Anbetracht der zeitweise hohen Auslastung dieser Strecke sind heute Alternativen praktisch nicht vorhanden. Es müssen ausgreifende Umleitungsstrecken in Anspruch genommen werden, die sich auf die Zuverlässigkeit des Betriebs und auf die Fahrzeiten deutlich negativ auswirken.

Für die insbesondere im touristischen Verkehr wichtige Relation zwischen Berlin und Waren (Müritz) ist bei aktueller Sperrung der Hauptmagistrale z.B. eine Verdopplung der Fahrzeit angezeigt. Eine Durchbindung von Meyenburg nach Güstrow zzgl. der Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen Parchim und Malchow würde einen attraktiven Bypass ermöglichen.

Der Schienengüterverkehr würde von diesem Bypass ebenfalls profitieren. Dies betrifft nicht nur die Erschließung neuer Potenziale für Verlader sowie für landwirtschaftliche Betriebe in der Region, sondern auch für die Erreichbarkeit des Hafens Rostock im Hinblick auf dessen militärstrategische Relevanz im Ostseeraum. Die Studie „i2045 Schienengüterverkehr" des VDV Ost hat außerdem nachgewiesen, dass die Verbindung von Meyenburg über Primerburg - Güstrow nach Rostock als wichtige Ersatz- und Ausweichstrecke zu bewerten ist. Auch für die zukünftige Fehmarnbelt-Querung ist diese Strecke als Ergänzung denkbar.

Wenn der Schienengüterverkehr in Zukunft relevante Teile des Verkehrs von der Straße zusätzlich übernehmen soll, kann auf derartige Ergänzungen nicht verzichtet werden. Verzögerungen wegen Überlastung der bestehenden Strecken und kostenintensive Ausweichstrecken wegen Bauarbeiten etc. verschlechtern derzeit die Wettbewerbsbedingungen des SGV erheblich.

Wenn man beide Verkehrsarten -Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr- in einer Nutzen-Kosten-Betrachtung verbindet, ist eine hohe Priorität für den Ausbau der Strecke und eine Erweiterung in Richtung Güstrow anzunehmen, die deutlich über den bisher angenommenen Nutzen für die Gesellschaft hinausgeht. Daher ist auch davon auszugehen, dass die bisher vorgeschlagene Ausbaustufe für eine Geschwindigkeit von max. 80 km/h perspektivisch nicht ausreicht, sondern auf 120 km/h gesteigert werden sollte. Nur damit ist für langlaufende Korridorverkehre von einer attraktiven Gesamtfahrzeit auszugehen.

Darüber hinaus sollten Neuvergaben von SPNV-Leistungen im Bereich RB 73/74 so gestaltet werden, dass eine Verlängerung in Richtung Güstrow optional Berücksichtigung findet und bei entsprechender infrastruktureller Voraussetzung auch bestellt werden kann.

Zum Erhalt der regionalen Schieneninfrastruktur ist eine dauerhafte und planbare Finanzierung erforderlich. Solange diese -bspw. durch ein klares Bekenntnis von Bund und den beteiligten Bundesländern- noch nicht vorliegt, ist die Infrastruktur mindestens im Status quo zu sichern. Auch dies erfordert finanzielle Mittel.

Eine unterbrechungsfreie Fortsetzung der Bestellung der RB73/RB74 ist dabei ein Instrument, das dem Land Brandenburg -bzw. hinsichtlich der Fortsetzung nördlich Meyenburg dem Land Mecklenburg-Vorpommern- zur Verfügung steht: Die Fortführung der RB73/RB74 mindestens im bisherigen Umfang leistet mit den Infrastrukturnutzungsentgelten, die für diese Züge an die RIN als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fließen, einen wichtigen, wenn auch nur kleinen Baustein zum Erhalt der regionalen Schieneninfrastruktur.

---

[i] Quelle: Tagesspiegel vom 29.6.2021

[ii] www.i2030.de

[iii] Der VDV hat in seiner Veröffentlichung „Weiterentwicklung der Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland" aus dem Herbst 2024 Hinweise gegeben, wie die Grundlagen für einen dauerhaften wirtschaftlichen Betrieb nichtbundeseigener Eisenbahnen verbessert werden können.

VDV Ost