# Generalsanierung einer Brandenburger Nebenbahn als erster Schritt zur zweiten Achse Berlin – Rostock

**Hans Leister**
**Zukunftswerkstatt Schienenverkehr**

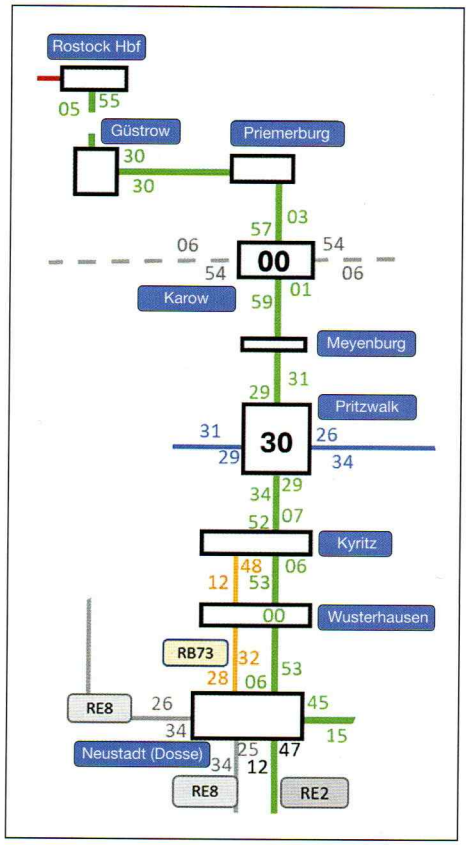
Von Fachleuten und Politikern wird angesichts des Milliarden-Bedarfs für die Generalsanierung von Hochleistungskorridoren durch die Deutsche Bahn befürchtet, dass zu wenig Geld für die Strecken im ländlichen Raum oder die Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) übrig bleibt. Unbestritten ist, dass Strecken, die heute ein Schattendasein führen, wichtige Entlastungsfunktionen im Netz übernehmen könnten.

Eine der überregional interessanten Nebenbahnen ist die Strecke von Neustadt (Dosse) in Brandenburg nach Priemerburg bei Güstrow, 119 km lang und betrieben von der privaten Regio Infra Nord-Ost (RIN). Derzeit wird dort nur im kurzen Abschnitt von Neustadt (Dosse) nach Kyritz ein Stundentakt angeboten. Auf dem verbliebenen Brandenburger Teilstück von Kyritz bis Meyenburg gibt es nur vier Zugpaare pro Tag. Der Abschnitt im Land Mecklenburg-Vorpommern wird im Personenverkehr nicht bedient.

Anlieger-Landkreise in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben im Jahr 2023 Vorschläge zur Nutzung dieser Strecke für eine durchgehende Regionalexpress-Verbindung mit Akkumulator-Triebzügen aus Berlin über Neustadt (Dosse) und Güstrow nach Rostock als Ergänzung zur chronisch überlasteten RE-Linie Berlin – Neustrelitz – Rostock erarbeitet. Den Regionalpolitikern geht es zwar vordergründig um die Rettung des Schienenpersonenverkehrs entlang dieser durch dünn besiedelte ländliche Region führenden Strecke und eine bessere Verbindung zur Mecklenburger Seenplatte; es wurde aber schnell klar, dass dies nicht ausschliesslich mit den lokalen Verkehrsbedürfnissen, sondern nur mit zusätzlicher überregionaler Nutzung zur Verbindung zwischen grossen Städten gelingen kann. Als Idee einer zweiten Achse Berlin – Rostock wurde das Projekt den Ländern vorgestellt, zusammen mit einem möglichen Fahrplanschema für die weiteren Planungen des Deutschlandtakts. Die Fahrzeit in dieser zweiten Relation Berlin – Rostock wäre für den Westteil Berlins durchaus konkurrenzfähig mit der RE-Linie über Neustrelitz; sie würde den Taktknoten in Rostock passgerecht erreichen, anders als die RE-Linie über Neustrelitz, die dort einen Taktknoten hat.

## Sanierung Neustadt (Dosse) – Pritzwalk

Was niemand so schnell erwartet hatte: Im April und Mai 2025 investierte die RIN, ein Unternehmen der DESAG-Gruppe des Eisenbahn-Unternehmers Thomas Becken, einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag in die ersten 42 km der Strecke zwischen Neustadt (Dosse) und Pritzwalk. Über ein Drittel der Gesamtstrecke wird damit bereits in einen sanierten Zustand gebracht. Diese Investition wurde ermöglicht durch die Bereitstellung von Mitteln des Bundes, der sich sonst weigert, in NE-Infrastruktur zu investieren. Wie konnte der Geschäftsführung der privaten Bahn das Kunststück gelingen,




Fahrplanschema für eine mögliche zweite Achse Berlin – Rostock über Pritzwalk (Zeichnung: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg).

den Bund zu einer solchen Investition zu bewegen?

Anlass dafür ist die Generalsanierung der ICE-Strecke Berlin – Wittenberge – Hamburg, die DB InfraGO ab August 2025 für neun Monate komplett sperren wird. Für die An- und Abfuhr grosser Mengen Schotter, Schienen und Schwellen sowie anderer Baustoffe ist der Bahnhof Neustadt (Dosse) wichtig, um von dort die Baustellen auf dem rund 100 km langen Abschnitt zwischen dem Berliner Aussenring und Wittenberge zu versorgen. Der Strassentransport kommt wegen der unzulänglichen Strassenanbindung nicht in Frage, zumal die Strassen für den Schienenersatzverkehr frei bleiben sollen. Die einzig sinnvolle Zufahrtmöglichkeit für die Baulogistik zum Bahnhof Neustadt (Dosse) ist daher die Bahnstrecke von Pritzwalk. Damit konnte der private Infrastrukturbetreiber die DB InfraGO und den Bund davon überzeugen, dass das Gleis von Pritzwalk nach Neustadt (Dosse) in einen zeitgemässen und leistungsfähigen Zustand gebracht werden muss, um dann während der neunmonatigen Bauarbeiten auf der Hauptbahn die zugedachte Rolle zu übernehmen.

Da die Sanierung schnell gehen musste, arbeitete sich im April und Mai 2025 ein Schnellumbauzug des Gleisbau-Unternehmens Spitzke auch an den Wochenenden Meter für Meter von Pritzwalk nach Neustadt (Dosse) voran, demontierte die alten Schienen und Schwellen und verlegte ein neues Gleis, auf dem rechtzeitig mit Sperrung der Hauptbahn Anfang August 2025 die schweren Baustoffzüge für deren Generalsanierung verkehren können. Bereits vorher waren Brücken und Durchlässe der Strecke erneuert worden.

Auch wenn damit der Anfang geschafft ist: Bis die zweite Achse Berlin – Rostock im Personenverkehr in Betrieb gehen kann, muss noch viel geschehen. Die Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten (120 bis 160 km/h) setzt weitere Massnahmen voraus. Um den Taktknoten Pritzwalk zu schaffen, muss auch der Prignitz-Express auf der DB-Strecke für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden.

Trotzdem ist die Sanierung der ersten 42 Kilometer zwischen Neustadt (Dosse) und Pritzwalk wichtig, denn damit wird die Kosten-Nutzen-Untersuchung wesentlich entlastet. Die Investition in die ersten 42 Kilometer werden nicht mehr dem Projekt der zweiten Achse zugerechnet. Die Lösung Berlin – Rostock über Pritzwalk rückt damit weiter in den Bereich der Realisierbarkeit. Es wäre auch ein wichtiges Signal dafür, dass auch ländliche Regionen Nutzen aus der Generalsanierung des Schienennetzes ziehen können und Umleitungsstrecken künftig wieder eine grössere Rolle spielen werden.