

Zukunftsperspektive für Nebenbahn statt Stilllegung:

Neue RE-Linie Berlin–Rostock über Pritzwalk?

Im Land Brandenburg schien es 2022 beschlossene Sache: Die Strecke Kyritz–Pritzwalk–Meyenburg, als RB72/73 damals noch im Liniennetz, sollte nach dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans stillgelegt werden. In Mecklenburg führten die Landkreise seit Jahren einen vergeblichen Kampf um die anschließende Strecke von Meyenburg nach Karow (Mecklenburg) und die Strecken des „Karower Kreuzes“ nach Güstrow, Waren (Müritz) und Parchim.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, maßgeblich unterstützt von PRO BAHN Berlin-Brandenburg, hatte sich jedoch zusammen mit den Landkreisen in Brandenburg und Mecklenburg noch einmal mächtig ins Zeug gelegt, um für diese Strecke eine Perspektive zu erhalten. Mit Erfolg: Der Brandenburger Landesnahverkehrsplan wurde geändert, er erhielt nun wenigstens den Auftrag, zusammen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine durchgehende Bedienung von Neustadt (Dosse) nach Güstrow durchzuführen.

Auch das „Karower Kreuz“ hat ohne überregionale Anbindung wenig Potenzial für einen ganzjährigen SPNV über einen Saison-Verkehr hinaus. Der Schlüssel liegt einerseits in der Herstellung von Anschlüssen, andererseits in der Zusammenarbeit mit den Akteuren im Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hebung überregionaler Verkehrspotenziale, denn: Wenn es gelingt, Berliner auf dem Weg in die Mecklenburger Seenplatte und zur Ostsee auf die Strecke über Pritzwalk und Meyenburg zu lenken, dann bekommt man volle Züge.

In einer Pressekonferenz in Potsdam wurden im September 2022 die Überlegungen dazu vorgestellt, erstmals mit der Schlagzeile: „Neues Leben für alte Gleise: Zweite Achse Berlin–Rostock mit RB73 und RB74?“ Damit war die Idee geboren, eine „zweite Achse“ für den Regionalexpress-Verkehr von Berlin an die Ostsee über die Nebenbahnen der Prignitz zu führen.

Ausbauvorschlag des Bündnis Schiene und der Mecklenburger Landkreise

Zusammen mit den Akteuren im Norden entwickelten das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg und PRO BAHN ein Fahrplan- und Ausbaukonzept. Dieses Konzept wurde eng mit dem Infrastrukturbetreiber der Strecke von Neustadt (Dosse) nach Pritzwalk und von Pritzwalk nach Priemerburg, der RegioInfra Nordost, abgestimmt. Der Bahnhof Pritzwalk sowie die Strecke von Priemerburg nach Güstrow werden von der DB InfraGO betrieben.

Das Fahrplankonzept nutzt die geplante zweite Linie pro Stunde zwischen Berlin und Neustadt (Dosse) für eine Weiterführung bzw. den Anschluss an eine Linie nach Güstrow, wobei ein Taktknoten zur halben Stunde in Pritzwalk sowie ein Knoten zur vollen Stunde in Karow entsteht. Die Akteure in Mecklenburg-Vorpommern plan-

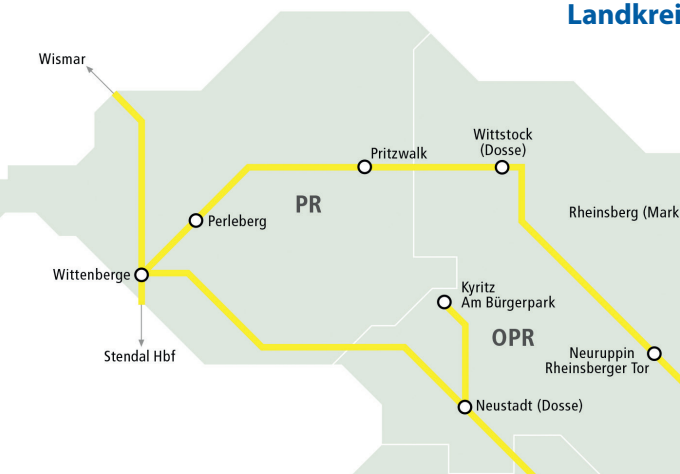
ten dazu passend den Ost-West-Verkehr von Parchim über Karow nach Waren (Müritz).

Der dazu notwendige Ausbaubedarf ist unterschiedlich: Streckengeschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h, ein kurzer zweigleisiger Streckenabschnitt südlich von Karow und ein Ausbau des DB-Bahnhofs Pritzwalk, wo idealerweise auch ein Vollknoten mit Einbindung des Prignitz-Express entstehen soll. Der Prignitz-Express muss zwischen dem Knoten Wittenberge und Pritzwalk beschleunigt werden (160 statt heute 100 km/h), um den Knoten in Pritzwalk zu erreichen. Da der Prignitz-Express aufgrund der Umstellung auf elektrischen Betrieb ohnehin verbessert werden soll, liegt es nahe, den Knoten Pritzwalk umzusetzen. Zusammen mit den regionalen Buslinien entsteht so neben Wittenberge eine weitere Verkehrsdrehscheibe in der Prignitz, die Anschlüsse von überall nach überall bietet.

INFO

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg: Höhere Wirkung durch Zusammenschluss

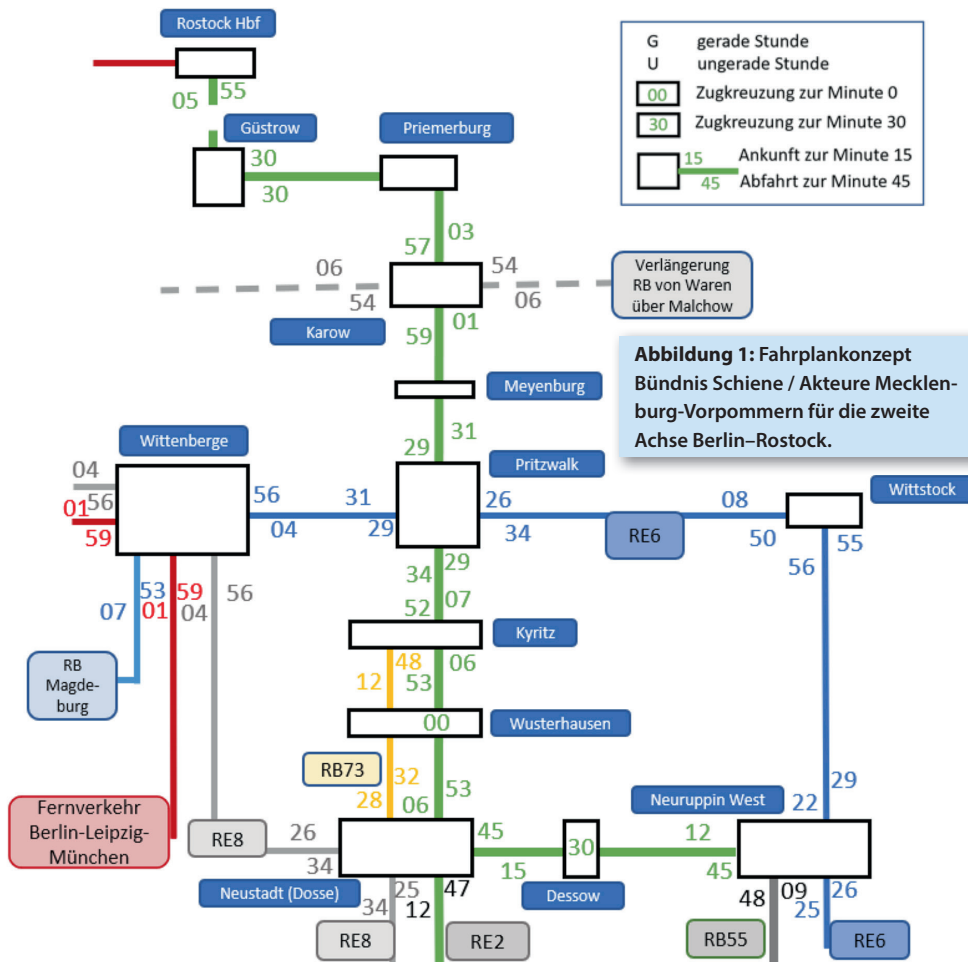
Zur Begleitung der Diskussion um Angebots- und Ausbaukonzepte des Schienenverkehrs hat sich bereits 2019 ein breites Bündnis formiert, an dem von Anfang an PRO BAHN Berlin-Brandenburg maßgeblich beteiligt war. Die Idee dahinter: Ein Zusammenschluss bekommt in der Allgemeinheit größere Aufmerksamkeit, außerdem erfordert die Beteiligung an der politischen Diskussion eine breitere Kompetenz, die von einem einzelnen Verband kaum geleistet werden kann. So haben sich praktisch alle in der Region tätigen Fahrgast- und Umweltverbände mit Interesse am Schienenverkehr im Bündnis zusammengefunden, viele andere Institutionen machen ebenfalls mit (IHKS, Kommunen usw.). Das Bündnis wird mittlerweile von den Aufgabenträgern und der DB durchaus ernst genommen.



Ausschnitt Entwurf Landesnahverkehrsplan: Die Linie zwischen Kyritz und Pritzwalk war aus der SPNV-Karte verschwunden, ebenso die Stadt Meyenburg samt ihrer Anbindung.

Lokal keine ausreichende Nachfrage – Gesamtkonzept gefragt

Unbestritten war und ist, dass ein Insel-Regionalbahnverkehr zwischen Kyritz und Meyenburg ohne überzeugende Anschlüsse und Einbindung in das gesamte Liniennetz wenig Perspektive haben kann.



bereits kurz vor dem Bahnhof Karow stattfinden.

Für den Prignitz-Express wird in beiden Richtungen in Wittstock ein etwas längerer Halt eingelegt, um das Taktsystem Prignitz vom Taktsystem Berlin/Neuruppin zu entkoppeln und kleinere Verspätungen abzupuffern. Wittstock eignet sich dafür, da hier der Anteil der durchreisenden Fahrgäste am geringsten ist. Die Gesamtfahrzeit auf der Strecke Neuruppin–Wittenberge verlängert sich trotz des Aufenthalts in Wittstock gegenüber heute nicht, da diese Standzeit im weiteren Verlauf des RE6 durch den Streckenausbau wieder aufgeholt wird.

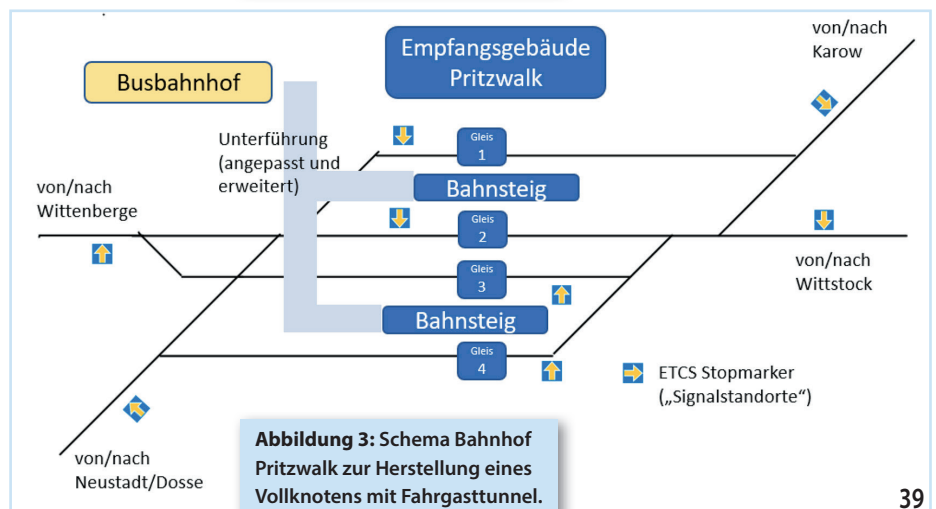
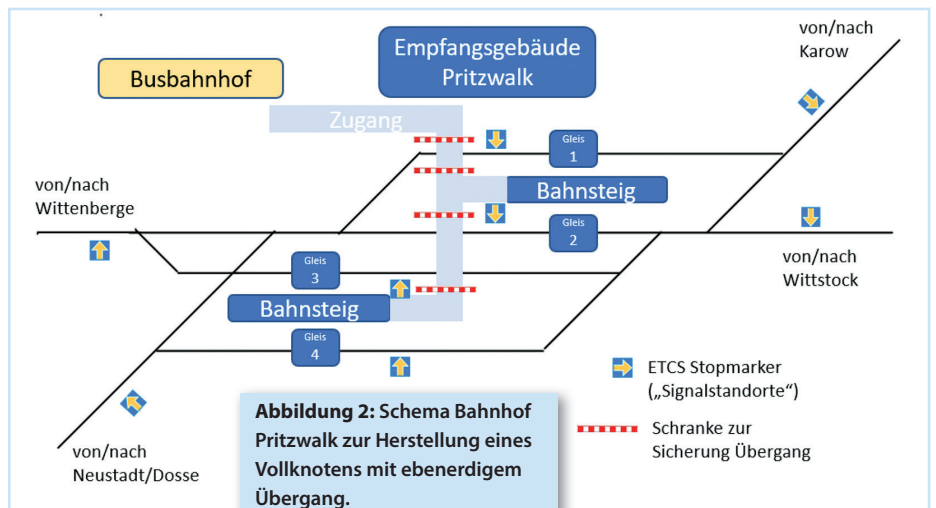
Für die Gestaltung des Bahnhofs Pritzwalk wurden Überlegungen angestellt und in zwei Varianten erarbeitet, siehe die Abbildungen 2 und 3 unten.

Am Bahnhof Pritzwalk gibt es viel Platz, dadurch lassen sich beide Varianten dort gut unterbringen. Wichtig ist: Die Züge aus allen Richtungen fahren unabhängig voneinander in den Bahnhof ein, die Ausfahrten erfolgen mit kurzem Abstand, um den Fahrweg der jeweils anderen Linie zu kreuzen.

Das Fahrplankonzept ist in der Abbildung 1 oben dargestellt.

Dabei wird die im langfristigen Zielfahrplan des Deutschlandtakts vorgesehene zweite RE-Linie von Berlin nach Neustadt (Dosse) genutzt, um entweder als Weiterführung oder mit Anschluss nach Güstrow (–Rostock) weiterzufahren. Ob durchgehend elektrifiziert oder mit Akkutriebzüge gefahren wird, ob die RE2 in Neustadt (Dosse) geflügelt werden soll, bleibt dabei späteren Planungen überlassen – das Fahrplanschema erlaubt mehrere Lösungen. Wichtig ist jedoch, Taktknoten zur halben Stunde in Pritzwalk und zur vollen Stunde in Karow zu schaffen.

Die Fahrzeiten erfordern einen Streckenausbau für 120–160 km/h, ein kritischer Abschnitt ist dabei Pritzwalk–Karow. Hier wird zusätzlich zur Geschwindigkeitserhöhung vorgeschlagen, die beiden auf circa einen Kilometer parallel verlaufenden Gleise der Strecken von Pritzwalk nach Karow und von Waren (Müritz) nach Karow in der südlichen Einfahrt von Karow durch Einbau von Weichen zu einer zweigleisigen Strecke umzubauen. Auf diesem zweigleisigen Abschnitt soll dann die Zugbegegnung





Begrüßung des Sonderzugs in Meyenburg durch die junge Generation am 27. Januar 2025.



▲ Der Verkehrsplaner Constantin Pitzen wurde von den Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern beauftragt und erarbeitete mit dem Bündnis Schiene zusammen das Fahrplankonzept, das dort als „Karower Kreuz 365+“ bezeichnet wird.

◀ Minister Tabbert macht Hoffnung auf Ausbau des Schienenverkehrs nach Meyenburg.

Lobbying für den Schienenverkehr in der Prignitz

Parallel zur Erstellung des Fahrplankonzepts lief das Lobbying für den Erhalt der Schienenverbindung Neustadt (Dosse)–Güstrow weiter. So wurde im Januar 2025 eine Sonderfahrt auf der gesamten Strecke von Neustadt (Dosse) nach Güstrow durchgeführt. Als Ehrengast war der Brandenburger Verkehrsminister Detlef Tabbert dabei; er bekannte sich zum Ziel des Erhalts der Strecke.

Unverhofft kommt oft: Streckensanierung Neustadt(Dosse)–Pritzwalk

Das DB-Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren eröffnete der RegioInfra Nord-Ost eine einmalige Chance: Die DB muss für die Generalsanierung der Strecke Berlin–Hamburg gewaltige Mengen an neuem und ausgebautem Material bewegen, nämlich Schotter, Schwellen und Schienen. Eines der Logistikzentren dafür musste in Neustadt (Dosse) eingerichtet werden, von wo aus die Abschnitte Richtung Berlin und Wittenberge bedient werden sollen. Nur: Wie kommen solche Mengen an Material dorthin und wieder weg, trotz der Streckensperrung?

Die RegioInfra Nord-Ost (RIN) erhielt die Anfrage der DB InfraGO für zahlreiche Materialzüge und nutzte die Gelegenheit: Als Vorbedingung wurde die Finanzierung der Ertüchtigung der Strecke für solche gewaltigen Materialtransporte aufgestellt, und das Bundesverkehrsministerium, das die Generalsanierung finanziert, gab die Zusage zur Finanzierung. So erhielt die RIN überraschend die Gelegenheit, wichtige Streckenabschnitte des Regionalnetzes in Brandenburg mit Mitteln des Bundes zu sanieren. Neben der Strecke Neustadt (Dosse)–Pritzwalk betraf das auch die Strecke Neuruppin–Herzberg.

Im Frühjahr 2025 rückte schweres Gerät aus, um die gesamte Strecke Pritzwalk–Neustadt (Dosse) zu sanieren. Damit ist eine wichtige Voraussetzung für einen Teilabschnitt der künftigen „zweiten Achse“ Berlin–Rostock erfüllt, nämlich neue Schienen und Schwellen auf einem überarbeiteten Schotterbett mit sanierten Durchlässen und Brücken.

Hier zeigte sich, dass ein privates Unternehmen wie RegioInfra Nord-Ost viel schneller und flexibler auf plötzlich verfügbare Finanzmittel reagieren konnte als ein schwerfälliges Bundesunternehmen, und die Gelegenheit zu nutzen verstand.

Kosten-Nutzen-Untersuchung

Mittlerweile konnten auch die Gutachter, die der VBB mit einer Studie zum Ausbau der Strecke Neustadt (Dosse)–Pritzwalk beauftragt hatte, erste Ergebnisse vorweisen.

Nach den Vorgaben des VBB und des Ministeriums in Potsdam wurden zwei Varianten untersucht: Ein Ausbau auf 80 km/h und Elektrifizierungseinseln für den Einsatz von Akkutriebzüge sowie ein Ausbau für 120/160 km/h mit Vollelektrifizierung als Weiterführung einer RE-Linie von Berlin über Pritzwalk und Karow nach Güstrow bzw. Rostock.

Am 7. Juli 2025 fand in Güstrow eine Präsentation statt, bei der die Verkehrsminister der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie die Vertreter und Vertreterinnen der Landkreise in beiden Ländern informiert wurden.

Die Überraschung: Beiden Varianten erwiesen sich in der Kosten-Nutzen-Untersuchung der standardisierten Bewertung als positiv (also mit einem Verhältnis Nutzen zu Kosten über 1). Die 80-km/h-Variante wurde mit 1,46 bewertet, die 120/160-km/h-Variante „nur“ mit 1,15.



Schnellumbauzug im Einsatz zwischen Pritzwalk und Neustadt (Dosse) am Sonntag, 11. Mai 2025.

Daraus entwickelten Gutachter und VBB die Empfehlung zur „realistischeren“ 80-km/h-Variante mit der höheren Bewertung. Erkundigungen des Bündnis Schiene bei anderen Bundesländern ergaben allerdings, dass man sich andernorts im Fall einer positiven Bewertung immer für die Variante mit dem höheren verkehrlichen Nutzen entscheidet und nicht für die „noch bessere“ Bewertung einer Variante mit niedrigerem verkehrlichen Nutzen.

Bei genauerer Betrachtung fiel den Fachleuten beim Bündnis Schiene und in Mecklenburg-Vorpommern sofort auf, dass der verkehrliche Nutzen der „Spar-Variante“ 80 km/h sogar sehr gering ist: Es gibt praktisch keine Anschlüsse (außer in Neustadt (Dosse)), keine Knoten, keine überregionale Bedeutung. Da zum Beispiel die Verbindung von Meyenburg in die Kreisstadt Perleberg ohne den Knoten Pritzwalk auf der Schiene wegen langer Übergangszeit nicht attraktiv ist, wird weiter umfangreicher Busverkehr in Schienen-Relationen notwendig. Dem Busverkehr zur Erschließung der ländlichen Region werden keine Knoten angeboten, auf die er zufahren kann.

Es gibt auch Anzeichen, dass die 120/160-km/h-Variante bewusst „schlecht-gerechnet“ wurde: Es wurde eine Vollelektrifizierung unterstellt, obwohl elektrische Batterietriebwagen für 120/160 km/h eingesetzt werden könnten. Außerdem wurden die Betriebskosten der zusätzlichen Linie im Abschnitt Nauen–Neustadt (Dosse) bei der Bewertung dem Projekt angelastet, obwohl diese Linie im Perspektivnetz des Landesnahverkehrsplans ohnehin bereits vorgesehen ist. Außerdem wurde wohl auch der Ausbau der Prignitz-Express-Strecke Pritzwalk–Wittenberge dem Projekt ange-

lastet, obwohl die Verlegung der Kreuzung des Prignitz-Express und die Schaffung eines regionalen Taktknotens Pritzwalk für Bus und Bahn auch ohne den Verkehr Neustadt (Dosse)–Güstrow äußerst sinnvoll ist.

Die Kritikpunkte wurden dem Brandenburger Verkehrsminister mitgeteilt mit der Bitte, eine Überarbeitung der Studie hinsichtlich der Variante nach dem Fahrplan-konzept des Bündnis Schiene zu veranlassen, nämlich ohne sofort durchzuführende Vollelektrifizierung und ohne Anlastung der Betriebskosten im Abschnitt Nauen–Neustadt (Dosse) oder der Ausbaukosten des Prignitz-Express.

Ausschreibung Prignitz-Express: Erneuter Versuch der Stilllegung

Eigentlich schien klar, dass der heutige Verkehr von Kyritz nach Meyenburg fortgeführt werden sollte, bis in weiteren Abschnitten die Baumaschinen anrücken und die Strecke ertüchtigen. Doch mit der Veröffentlichung der Ausschreibung der Verkehrsleistung des Prignitz-Express gab es eine böse Überraschung: In dieser Ausschreibung war plötzlich der isolierte Verkehr der RB73 Neustadt (Dosse)–Kyritz enthalten, ohne Fortführung nach Pritzwalk. Da die Ausschreibung keine Lose vorsah, sondern ein Gesamtangebot abgegeben werden musste, war auch klar: Die Hanseatische Eisenbahn, das Schwesterunternehmen der RegioInfra Nord-Ost, die heute den Verkehr durchführt, wird ausgebootet, mangels Möglichkeiten, eine große Dieseltriebwagen-Flotte für die acht Jahre Laufzeit des Ausschreibungsverkehrs bereitzustellen. Die DB Regio als aussichtsreichste Bieterin für den Prignitz-Express sollte nach den Vorstellungen des VBB auch den Verkehr

nach Kyritz übernehmen, von dort nach Pritzwalk und Meyenburg sollte wohl gar nichts mehr fahren.

Wieder war ein Proteststurm der Landkreise die Folge, dem sich diesmal sogar die IHK Potsdam anschloss. Der Fahrgastverband PRO BAHN veröffentlichte eine geharnischte Presseerklärung, die von den Medien aufgegriffen wurde. Wie sich herausstellte, war der Brandenburger Verkehrsminister nicht darüber informiert worden, was die Arbeitsebene im Ministerium mit dem VBB geplant hatte. Nach den Protesten ließ der Minister die Ausschreibung sofort wieder ändern. Damit ist der Weg frei für einen Übergangs-Verkehrsvertrag für die Bedienung Neustadt (Dosse)–Meyenburg bis zum Ausbau der Strecke und dem durchgehenden Verkehr nach Karow und Güstrow in Mecklenburg.

VDV bestätigt: Zweite Achse Berlin–Rostock wichtig

Spät hat sich nun auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu Wort gemeldet. Das Konzept des Bündnis Schiene wird gutgeheißen – aber um den Aspekt des Güterverkehrs erweitert. Zwischen Berlin und Rostock ist im Sinne der Resilienz des Bahnnetzes auch eine Umleitungsmöglichkeit notwendig, und die Strecke über Pritzwalk ist dafür bestens geeignet.

Allerdings: Wenn die Strecke für den Güterverkehr größere Bedeutung bekommen soll, ist eine durchgehende Vollelektrifizierung vorteilhaft, die für den Personenverkehr nicht unbedingt erforderlich ist.

Weiter Einsatz gefordert

Es ist noch nichts entschieden. Der Einsatz für einen zukunftsgerichteten Schienenverkehr in der Prignitz muss weitergehen! Nur ein durchgehender attraktiver Verkehr aus Berlin über Pritzwalk, Karow und Güstrow verschafft den Nebenbahnen eine echte Perspektive. Die Posse um die Ausschreibung und der damit erfolgte Versuch der Stilllegung durch die kalte Küche zeigt, dass weiter Wachsamkeit geboten ist. Der Fahrgastverband PRO BAHN und das Bündnis Schiene bleiben am Ball!

 HANS LEISTER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED LANDESVORSTAND
BERLIN-BRANDENBURG