

■ Brandenburg

Prignitz-Express: Ausbau abgeschlossen

aus SIGNAL 02/2008 (Mai 2008), Seite 19 (Artikel-Nr: 10000075)
DBV Berlin-Brandenburg

Ein attraktiver Bahnverkehr im dünn besiedelten Raum...

Schauen wir großzügig über die vielen Terminverschiebungen hinweg, die es seit dem Beginn der Bauarbeiten gegeben hat. Das Ergebnis zählt! Seit dem 1. März 2008 fährt der Prignitz-Express in Brandenburg als Regionalexpress-Linie 6 (RE 6) nun auf dem vollständig sanierten, fast 139 km langen Abschnitt von Hennigsdorf über Neuruppin, Wittstock und Perleberg nach Wittenberge, auf großen Abschnitten jetzt sogar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Beim Prignitz-Express ist gelungen, was sich auch andere Regionen wünschen. Das Land Brandenburg und die DB AG haben sich zu der Strecke bekannt und gemeinsam an deren Stärkung gearbeitet, obwohl sie, wie so viele Strecken in Brandenburg, auf großen Abschnitten durch einen dünn besiedelten Raum führt. Von Anfang an lag der Brandenburger Landesregierung der Prignitz-Express besonders am Herzen. Sie bezeichnete den Ausbau der Strecke als eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte und der ehemalige Verkehrsminister Hartmut Meyer sah in der Schienenverbindung eine Möglichkeit, dem drohenden Bevölkerungsschwund entgegenzuwirken.

Seit dem Baubeginn auf dem ersten Abschnitt von Hennigsdorf nach Neuruppin sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen. 2003 waren es nach einer Erhebung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg noch durchschnittlich 1600 Fahrgäste pro Tag. Nach Inbetriebnahme des zweiten Abschnitts von Neuruppin nach Wittstock stieg die Zahl 2006 auf 2400 Fahrgäste pro Tag!

Heute fährt der RE 6 Wittenberge--Neuruppin-- Hennigsdorf--Berlin-Spandau stündlich. Nur am Wochenende gibt es einen 2-Stunden-Takt auf dem nordwestlichen Abschnitt zwischen Wittenberge und Neuruppin.

Aber es ist nicht alles Gold. Einige Halte werden nicht mehr bedient und der Gleisrückbau wurde so konsequent umgesetzt, dass bereits Verspätungen von wenigen Minuten das gesamte Fahrplangerüst für den Rest des Tages umwerfen. Und an zusätzliche oder längere Züge ist auch nicht zu denken. Gleise und Signale sind so knapp bemessen, dass sie gerade für den funktionierenden Regelbetrieb ausreichen. Deshalb musste im letzten Jahr über viele Monate wegen eines Güterzuges täglich ein planmäßiger RE 6-Umlauf ausfallen.

Doch die Freude über den Erhalt der Strecke überwiegt. Das klare Bekenntnis des Landes Brandenburg zu dieser Strecke hat Früchte getragen. Der Prignitz-Express zeigt exemplarisch, dass auch in dünn besiedelten metropolenfernen Regionen der Bahnverkehr eine Chance hat, Fahrgäste zu gewinnen, wenn die Politik ihm diese Chance gibt. Warum hat das Verkehrsministerium sich nicht auch an anderen Stellen so klar zum Schienenverkehr bekannt? Sicherlich hätte ein vergleichbarer Ausbau zum Beispiel der inzwischen stillgelegten Abschnitte der Brandenburger Städtebahn von Belzig nach Brandenburg oder von Rathenow nach Neustadt ein ebenso gutes Fahrgastergebnis gebracht - aber hier war es politisch nicht gewollt.

Noch etwas ist beachtlich: In Brandenburg wird es sicherlich nie wieder so eine preiswerte und nachhaltige Streckensanierung geben. Für die 139 km wurden lediglich 143,5 Mio. Euro ausgegeben, wovon die DB AG 51 Mio. Euro aus eigenen Mitteln beigesteuert hat.

Was lehrt uns also der Prignitz-Express? Mit politischem Willen und der Bereitschaft aller Beteiligten lässt sich auch in bevölkerungsschwachen Regionen ein attraktives Bahnangebot auf die Beine stellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000075>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten