

■ Brandenburg

## Rheinsberg braucht ganzjährige Bahnanbindung!

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 42 (Artikel-Nr: 10000834)  
Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof im DBV

Seit Dezember 2006 gibt es nur noch einen saisonalen Schienenverkehr nach Rheinsberg. Im Rahmen der damaligen Mittelkürzung hatte das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (heute Infrastruktur und Landwirtschaft) entschieden, nur noch ein touristisches Angebot bei DB Regio zu bestellen. Aufgegeben wurde damit ein leicht zu merkendes und vertaktetes Angebot. Stattdessen gibt es in den Monaten April bis Oktober ein je nach Wochentag und Uhrzeit differierendes Zugangebot mit unterschiedlichen Fahrzeiten und Zielbahnhöfen.

Der Eisenbahnverkehr nach Rheinsberg findet derzeit leider nur im Sommerhalbjahr statt. Nach Angabe der großen Hotels in Rheinsberg ist den Gästen nicht zu vermitteln, dass sie nur im Sommer nach Rheinsberg mit dem Zug fahren können und nicht auch im Winter. Deswegen werden Gäste immer auf den Bahnhof Gransee verwiesen und von dort mit einem Kleinbus abgeholt. Gransee hat den Vorteil, dass die Züge dort stündlich ankommen und das Aussteigen für Behinderte einfacher ist, denn dort ist die Bahnsteighöhe identisch mit der des Wagenbodens. Auch können die Hotels nicht zwei Fahrzeuge vorhalten, um in Gransee und Rheinsberg ihre Gäste abzuholen. Wenn die Züge das ganze Jahr nach Rheinsberg fahren würden, würden die Hotels ihre Gäste am Bahnhof Rheinsberg abholen, was ja auch näher ist.

Die komplette Abbestellung des Zugverkehrs wurde 2006 zwar verhindert. Der Kompromiss bedeutet jedoch in der Praxis, dass die Fahrgastzahlen weiter zurückgegangen sind. Die Strecke ist deshalb nach wie vor unwirtschaftlich und der »Tod auf Raten« ist keinesfalls gestoppt.

Die Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof sieht mit großer Sorge, dass immer noch die latente Gefahr der kompletten Abbestellung besteht.

Deshalb schlagen wir vor, alle zwei Stunden den Triebwagen nach Rheinsberg gemeinsam mit dem nach Templin bis Löwenberg zu fahren und dort die beiden Triebwagen zu trennen. Dadurch entstünden geringere Trassen- und Personalkosten. Auf keinen Fall sollten die Züge abwechselnd nach Templin und Rheinsberg fahren. Dann bestünde die Gefahr, dass beide Städte gegeneinander ausgespielt werden.

Eine weitere Möglichkeit wäre, den Verkehr von Neuruppin nach Herzberg (Mark) zu reaktivieren. In Herzberg könnten die Reisenden in den Zug von Rheinsberg nach Berlin umsteigen und wären damit viel schneller im Norden von Berlin (Oranienburg) und im Osten Berlins (Lichtenberg).

Auch die Wiedereröffnung der geschlossenen Halte Grieben und Löwenberg Dorf würde sicherlich mehr Fahrgäste bringen. Diese Halte wurden bereits aufgegeben, als die Strecke von Neuruppin nach Löwenberg noch befahren wurde.

Jährlich ziehen Rheinsberg und seine Umgebung tausende von begeisterten Besuchern an. Das Potenzial ist also da. Was noch fehlt, ist ein gutes Bahnangebot!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000834>.

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