

■ Brandenburg

Lebensnotwendig für die Prignitz

aus SIGNAL 06/2012 (Dezember 2012), Seite 18-20 (Artikel-Nr. 10001367)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Schienerverkehr nicht einstellen, sondern attraktiver machen!

Die im Nordwesten Brandenburgs gelegene Prignitz verfügt noch immer über ein relativ dichtes Bahnnetz. Die Landesregierung scheint jedoch allenfalls am Erhalt des RE 6 interessiert zu sein. Für die übrigen Strecken droht ab 2015 die Einstellung des Personenverkehrs (SPNV), weil die finanziellen Zuwendungen des Landes drastisch gekürzt werden sollen. Doch in der Region regt sich starker Widerstand, da zu Recht große Nachteile befürchtet werden, sollten die Züge nicht mehr verkehren.

Am 2. Mai 1886 in Mansfeld nahe Putlitz geboren, war Gottfried Benn ein ebenso bekannter wie umstrittener Dichter der Moderne, der sich häufig einer düster-makaber anmutenden Lyrik bediente.

Durchaus makaber mutet auch die Art und Weise an, wie das Land Brandenburg derzeit mit dem Bahnnetz in der Prignitz umgeht. In diesem Sinne ist die ganze Region im Landesnahverkehrsplan abseits des RE 6 eine weiße Fläche: Für den Zeitraum ab 2015 sieht das Land Brandenburg keinen Personenzugverkehr mehr zwischen Neustadt/ Dosse und Meyenburg vor, und schon gar nicht zwischen Pritzwalk und Putlitz.

Wird eine ganze Region aufgegeben?

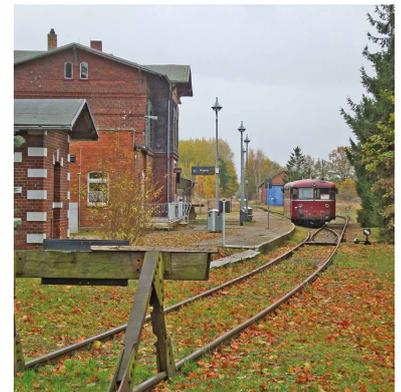
Bisher gab das Land Brandenburg rund 5 Mio. Euro pro Jahr aus, um den SPNV in der Relation Neustadt--Pritzwalk--Meyenburg (RB 73 und 74) zu bestellen. Ab Dezember 2012 werden es aber nur noch 2,5 Mio. Euro sein, und ab 2015 gar nur noch 1,1 Mio. Euro. Angesichts dieser Kürzungen lässt sich der Personenverkehr kaum mehr dauerhaft auf beiden Strecken aufrechterhalten. Die immer knapper werdenden Mittelzuweisungen vermitteln so den Anschein einer Art Sterbehilfe.

Derzeit ist ein Konzept für das künftige Angebot des ÖPNV in der Prignitz in Arbeit. Einige Beobachter befürchten indes, dass darin nur die jetzige Position der Landesregierung Brandenburg bestätigt wird, jedenfalls sofern, wie geplant, die zugehörigen Gutachten vom VBB geliefert werden.

Ahnungsvoll scheint hier die Strophe eines Gedichtes von dem eingangs erwähnten Gottfried Benn zu sein:

Noch einmal ein Vermuten, wo längst Gewissheit wacht: Die Schwalben streifen die Fluten und trinken Fahrt und Nacht.

Doch damit nicht genug: Im Laufe des Jahres 2012 zeichnete sich außerdem die Einstellung des SPNV zwischen Pritzwalk und Putlitz (RB 70) ab. Nachdem dieser bereits im Dezember 2006 vom Land Brandenburg abbestellt worden war, wurde er in Kooperation zwischen dem Landkreis, der Prignitzer Eisenbahn GmbH und dem Putlitz- Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V. im folgenden Jahr wieder aufgenommen. Das Angebot konnte nicht zuletzt mit Hilfe von 150 000 Euro



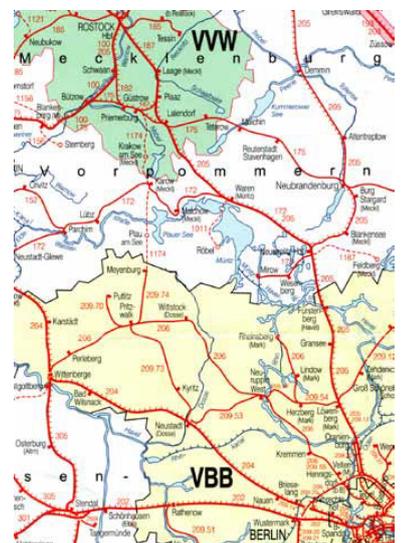
Bahnhof Putlitz im November 2012. Das Streckensterben in der brandenburgischen Prignitz konnte nochmals aufgeschoben werden - die Züge fahren erst einmal weiter. (Foto: Florian Müller)



Bahnhof Pritzwalk, Knotenpunkt in der Prignitz. Noch sind es fünf Streckenäste, die hier zusammenkommen, doch drei davon stehen auf der Kippe, auch wenn sie jetzt nochmals zwei Jahre Galgenfrist bekommen haben. Hier stehen die Regio-Shuttle der Prignitzer Eisenbahn zur Abfahrt bereit nach Neustadt (Dosse) und nach Meyenburg. (Foto: Florian Müller)



Der Protest kommt aus der Region. Plakat am Empfangsgebäude des Bahnhofs Pritzwalk. Außerdem engagieren sich die Bürger und Bürgermeister der anliegenden Orte politisch, finanziell und durch Protestfahrten und Postkartenaktionen. (Foto: Florian Müller)



Die Prignitz, eine ländlich geprägte und wirtschaftlich schwache Region im Nordwesten Brandenburgs, konnte bisher ihre Eisenbahn erhalten. Auf der verkehrlich interessanten Strecke Meyenburg--Plau--Karow--Güstrow wurde der Personenverkehr vom Land Mecklenburg-Vorpommern bereits abbestellt. (Karte: DB Kursbuchkarte Mai 2006)

finanziert werden, die das Land Brandenburg für den Ersatzverkehr mit Bussen jährlich zur Verfügung gestellt hatte. Leider waren diese hier zugunsten des Bahnverkehrs umgeschichteten Mittel aber auf einen Zeitraum von fünf Jahren begrenzt, und die Einstellung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 war beschlossene Sache.

Kein Vermuten mehr, sondern Gewissheit besteht insofern, dass die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) als Verkehrsunternehmen der ENON GmbH & Co.KG ab 9. Dezember 2012 den Reisezugverkehr in der Prignitz auf den RB 73 und 74 aufnehmen wird. Zuständiges Infrastruktur-Unternehmen bleibt weiterhin die RegioInfra Gesellschaft mbH (RIG), ebenfalls ein Geschäftsbereich der ENON.

Der vertraglich vereinbarte Umfang von 205 000 Kilometern darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass mit diesem Wechsel erhebliche Kürzungen verbunden sind, was die Zahl der Fahrten angeht - auch wenn ein paar der Kürzungen inzwischen wieder zurückgenommen wurden (siehe unten). Bis Mitte November 2012 war geplant, zwischen Neustadt und Kyritz an Wochenenden nur noch alle zwei Stunden Züge anzubieten, und zwischen Kyritz und Pritzwalk (RB 73) sah der Fahrplan an Werktagen lediglich noch zwei und an Wochenenden gar nur noch ein Zugpaar vor - momentan wird hier noch alle zwei Stunden gefahren. Insbesondere das eine Zugpaar zwischen Kyritz und Pritzwalk an Wochenenden wäre vollkommen unattraktiv gewesen, zumal es zeitlich so geplant war, dass Hin- und Rückfahrten über diese Strecke an einem Tag unmöglich geworden wären.

Auf der Strecke Pritzwalk--Meyenburg (RB 74) sollen nach wie vor montags bis freitags nur noch fünf Zugpaare erhalten bleiben, teilweise bis Pritzwalk West durchgebunden. An Wochenenden wird hier kein Zug mehr fahren.

Die Auswirkungen gerade für Menschen der Region ohne Auto werden erheblich sein, ebenso für (Fahrrad-)Touristen, von denen viele das Interesse bzw. die Möglichkeiten verlieren dürften, in die Prignitz zu kommen. Abwanderungstendenzen und wirtschaftlicher Niedergang werden so beschleunigt, Politikverdrossenheit wird hingegen zunehmen.

Prignitzer begehren auf

Der Flug der Schwalben in dem zitierten Gedicht könnte hier anschaulich für die verkehrspolitische Finsternis stehen, die das Land Brandenburg der Prignitz gewissermaßen par ordre de mufti verordnet hat. Immerhin aber vermögen die Schwalben in dem Gedicht Fahrt aufzunehmen - so wie in Wirklichkeit die Bürgerproteste in der Prignitz, als sich die Kürzungspläne abzuzeichnen begannen.

Bürgerinitiativen wurden in Kyritz und in Putlitz gegründet, um gegen die drohende Einstellung des Personenzugverkehrs auf »ihren« Bahnstrecken vorzugehen. Breite Unterstützung erfahren diese Initiativen aus der kommunalen Politik und Verwaltung - von den anliegenden Städten ebenso wie von kleinen Gemeindevertretungen, etwa in Gumtow, das über die Station Wutike seinen Zugang zur RB 73 hat.

In der Gänsestadt Putlitz gründete sich eine Elterninitiative mit dem Ziel der

Beibehaltung des Schülerverkehrs auf der Schiene. Unter anderem die beim Bus gegenüber der Bahn deutlich längeren Reisezeiten stießen hier auf Unmut. Bei einer Unterschriftensammlung stimmten fast 2000 Bürger für die Putlitzer Strecke! Angesichts dieses eindeutigen Votums beschloss die Stadtverordneten in Putlitz am 4. Oktober 2012 einstimmig, sich für den Erhalt des Schienenverkehrs in die Gänsestadt einzusetzen.

Vielerlei Aktivitäten gab es auch in Kyritz. Hier startete beispielsweise Mitte November 2012 eine Gruppe von Vertretern aus Politik und Verwaltung, der RIG, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sowie interessierten Bürgern mit der Bahn zum Landtag in Potsdam. Dort gelang es der Gruppe, auch gegenüber Verkehrsminister Jörg Vogelsänger ihre Forderungen zum Erhalt der RB 73 zu bekräftigen.

An dieser Stelle sei einmal allen gedankt, die sich für den Erhalt der Prignitzer Bahnstrecken einsetzen!

Erste Erfolge

Die Proteste in Putlitz führten letztlich dazu, dass der Landkreis Prignitz der Verkehrsgesellschaft Prignitz (VGP) und dem Putlitz- Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V. am 8. November 2012 den Auftrag gab, den Reisezugverkehr nach Putlitz erst einmal für zwei Jahre fortzuführen. Wie bei den RB 73 und 74 wird auch auf der RB 70 die EGP als Eisenbahnverkehrs- Unternehmen (weiterhin) tätig sein. Die Stadt Putlitz sicherte zu, sich mit 10 000 Euro am Erhalt der Bahnstrecke zu beteiligen. Vom Umfang her soll das bisherige Angebot erhalten bleiben, allerdings mit teilweise geänderten Abfahrzeiten der Züge und besserer Abstimmung mit dem regionalen Busnetz. Zu betonen ist aber, dass dies nur ein erster Erfolg ist. Die folgenden beiden Jahre müssen also dazu genutzt werden, eine dauerhaft stabile Grundlage für den Zugbetrieb nach Putlitz zu erarbeiten.

Kurzfristig wurde außerdem auf der RB 73 nachgebessert: In der Woche sollen künftig drei und an Wochenenden zwei Zugpaare zwischen Kyritz und Neustadt verkehren. Zwischen Neustadt und Kyritz wiederum ist von einzelnen nachfrage-orientierten Verdichtungen des Zwei-Stundentaktes an Wochenenden die Rede. Dies ist aber keineswegs als Einlenken des Landes Brandenburg zu verstehen - bezahlt werden diese zusätzlichen Leistungen nämlich von der EGP! Wenngleich dieses Engagement des Betreibers zu begrüßen ist, gibt es trotzdem einige Wermutstropfen: Mit Toiletten soll der künftig zum Einsatz kommende Triebwagen nicht ausgestattet sein, und auch der Fahrkartenschalter in Kyritz steht zur Disposition.

Erfreuliches gibt es vom Güterverkehr auf den Bahnstrecken der Region zu berichten: In Ganzlin (nördlich von Meyenburg schon in Mecklenburg-Vorpommern gelegen) konnte ein Kieswerk, das über Pritzwalk bedient wird, als möglicher dauerhafter Kunde gewonnen werden. Neues Leben scheint auch in die derzeit für den Personenzugverkehr nicht in Betrieb befindliche Strecke Neustadt/ Dosse--Neuruppin einzukehren, zumindest vorübergehend. Konkret geplant sind Schotterzüge von Neustadt/Dosse über Herzberg in den Oranienburger Raum. Doch auch an einer permanenten Bedienung von Güterkunden im Gewerbegebiet Temnitz (Werder/ Märkisch Linden bei Neuruppin) auf der Schiene wird gearbeitet. Daraus ergeben sich natürlich auch Perspektiven für eine mittelbis längerfristige Wiederaufnahme des

Personenzugverkehrs in dieser Relation, der sich über Kyritz nach Pritzwalk durchbinden ließe und dadurch auch dazu beitragen könnte, den Reiseverkehr auf der RB 73 zu sichern.

Was sich noch besser machen ließe

Zunächst steht natürlich das Land Brandenburg in der Verantwortung, einem »Ausbluten« einer Region wie der Prignitz, so gut es geht, entgegen zu treten. Zwar lässt sich natürlich nicht verhehlen, dass die Prignitz dünn besiedelt ist und als »strukturschwach« gilt. Umso mehr ist aber das Land gehalten, der Region zu helfen. Letztlich sind für den SPNV in der Prignitz nur vergleichsweise kleine Beträge aufzubringen. Nicht zuletzt kommen diese Zuwendungen den Bahnunternehmen in der Prignitz zugute, die hier wiederum ein wesentlicher Bestandteil der Wirtschaftskraft sind.

Es ist den Bürgerinnen und Bürgern nicht nur in der Prignitz kaum vermittelbar, weshalb immer astronomischere Geldbeträge für einen Großflughafen ausgegeben werden können, während vergleichsweise kleine Zuwendungen für einen Triebwagen in der Prignitz nicht finanzierbar sein sollen. Und hat das Land Brandenburg einmal eine Rechnung aufgestellt, wie teuer es werden könnte, eine Region wie die Prignitz tendenziell abzuschreiben?

Einiges besser machen könnten aber auch die Akteure vor Ort. So begrüßenswert, sinnvoll und wichtig die lokalen Bürgerinitiativen in der Prignitz auch sind, scheint ihre Vernetzung nicht zuletzt mit den überregionalen Fahrgastverbänden durchaus noch ausbaubar zu sein. Gemeinsam ist man bekanntlich am stärksten!

Wenig hilfreich war auch das Agieren des Landrates von Ostprignitz-Ruppin, der noch vor der Erstellung des besagten Verkehrskonzeptes für die Prignitz eine Beschränkung des Reisezugverkehrs auf die Relation Neustadt/Dosse--Kyritz billigte und als Ersatz eine »landesbedeutsame« Buslinie Neustadt--Pritzwalk empfahl.

Sinnvoll wäre außerdem eine bessere Präsentation der Prignitzer Bahnstrecken und ihrer Verfechter im Internet. Hinweise auf einer Website über Sehenswürdigkeiten in der Umgebung der Schienenwege sowie über bevorstehende Sonderfahrten beispielsweise würden sicher dazu beitragen, die Nachfrage bei so manchem Zug zu verbessern.

Oft muss auch gar nicht viel getan werden, um eine unvorteilhafte Situation zu beheben. Wer zum Beispiel vom Bahnhof Blumenthal (RB 73) zum Bahnhof Heiligengrabe (RE 6) wandern möchte, wird bald feststellen, dass es an geeigneten Wegweisern fehlt. Hier müssten an den Bahnhöfen und auf den Wanderwegen selbst lediglich brauchbare Hinweisschilder angebracht werden, um die touristische Entwicklung und damit auch die Bahnnutzung zu fördern.

Potenziale und Perspektiven

Bei der Rettung der Bahnstrecken in der Prignitz kommt der Relation Neustadt/Dosse--Pritzwalk--Meyenburg--Güstrow eine Rückgratfunktion zu. Wohlgermerkt: bis Güstrow. Einerseits für den Güterverkehr, denn so ließe sich aus

dem Berliner Raum eine (weitere) durchgehende Verbindung zum Ostseehafen Rostock für den wachsenden Güterverkehr auf der Schiene anbieten. Gegebenenfalls wäre die Strecke durchgehend zu elektrifizieren, wie vom Infrastruktur- Betreiber bereits erwogen wurde. Aber eine langfristige Streckensicherung kann deutlich besser mit regelmäßigen Trasseneinnahmen aus bestelltem SPNV gewährleistet werden.

Für den Personenzugverkehr würden sich Angebote mit touristischer Schwerpunktsetzung anbieten, vor allem zur Erschließung der Mecklenburgischen Seenplatte (Plau am See, Krakow). Bei Sonderfahrten, so im Rahmen der Hansesail 2012, verkehrte ein Schienenbus bereits wieder auf der gesamten Strecke. Vergleichbare Angebote sollten im Rahmen einer touristischen Konzeption dauerhaft angeboten und ausgeweitet werden.

Insbesondere für Ausflüge mit dem Fahrrad ist die Bahn das beste Verkehrsmittel für die An- und Abreise. Dabei ist es von großem Vorteil, dass der Fahrradverkehr in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ständig an Zuspruch gewinnt, gerade auch in Kombination mit der Bahn. Touristische Angebote müssen sich immer an der bestmöglichen Lösung orientieren, da Ausflügler leicht andere Reiseziele auswählen können, wenn ein bestimmtes Angebot nicht überzeugt. Der zwischen Meyenburg und Güstrow regulär als Ersatz angebotene Busverkehr jedenfalls hat sich in keiner Weise bewährt. Dies betrifft unzureichende bzw. fehlende Anschlüsse ebenso wie eingeschränkte Möglichkeiten der Fahrradmitnahme. Ähnliches wäre in der Praxis mit Sicherheit auch bei einer Buslinie Neustadt/ Dosse--Pritzwalk zu erwarten.

Doch auch die Anschlüsse in und aus Pritzwalk in Neustadt/Dosse lassen bei der Bahn zu wünschen übrig. Hier wäre eine bessere Abstimmung mit den RE von und nach Berlin wichtig. Dabei ist zu betonen, dass der schnellste Weg von Pritzwalk in die Berliner Innenstadt über Neustadt und nicht über Neuruppin führt. Auch wenn der RE 6 eines Tages wirklich wieder von Hennigsdorf direkt über Tegel nach Gesundbrunnen fahren sollte, wird es ins Berliner Zentrum immer noch länger dauern, als es über Neustadt möglich wäre.

Bei der Putlitzer Strecke wiederum erscheint es vorteilhaft, zumindest auch an einigen Wochenenden zu fahren, am besten in Verbindung mit Rahmenprogrammen. Interessant wäre es vielleicht, beispielsweise anlässlich der jährlichen Verleihung des Putlitzer- Preises für literarische Kurzbeiträge (siehe www.putlitzerpreis.de) Zubringerzüge anzubieten. Ebenso ließen sich Knieperkohl- Fahrten durchführen - um die Besucher der Region auf diese regionale kulinarische Spezialität aufmerksam zu machen (www.prignitz24.de/prignitz/knieperkohl.php). Nachdem die Dampflokfreunde Salzwedel e. V. (www.dampflok-salzwedel.de) in den Lokschuppen im relativ nahe gelegenen Wittenberge eingezogen sind, stünden eventuell auch historische Fahrzeuge zur Verfügung, die gelegentlich nach Putlitz fahren könnten. Speziell für Eisenbahnfreunde wären sicher auch kombinierte Touren zur wieder aufgebauten Schmalspurbahn Lindenberg--Mesendorf (»Pollo«) und zur Putlitzer Kleinbahn interessant. Ebenso für Eisenbahnfreunde bietet sich der Besuch im Heimatmuseum im Schloß Meyenburg an. Dort gibt es zurzeit - passenderweise im Hungerturm - eine kleine Sonderausstellung zur Eisenbahn in der Prignitz (www.schloss-meyenburg.de/3.html). Man kann also noch viel aus der Eisenbahn-Infrastruktur in der Prignitz machen!

Der vielzitierte demographische Wandel indessen spricht nicht gegen einen Erhalt des Prignitzer Bahnnetzes - im Gegenteil: Die Erfahrung hat bereits gezeigt, dass Orte, die an Bahnstrecken liegen, mit dem demographischen Wandel besser zurechtkommen als solche, die von Schienenwegen abgeschnitten sind. Strukturpolitisch sind also die Bahnstrecken als »Infrastruktur-Plus« für eine gesunde Entwicklung der gesamten Region unverzichtbar. Jedenfalls wäre es wünschenswert, wenn sich diese Einsicht auch beim Land Brandenburg durchsetzen würde. Vielleicht würden die in dem Gedicht von Gottfried Benn beschriebenen Schwalben dann nicht mehr nur auf der Höhe der Fluten fliegen, sondern des Himmels, dessen Weite in der Prignitz zu beobachten und zu genießen jedem ans Herz gelegt sei. (hjb)

Kontakte für alle, die sich für die Prignitzer Bahnstrecken engagieren möchten:

Bürgerinitiative in Kyritz

Claudia Roick,

Telefon (0162) 948 76 96,

E-Mail roick@kyritz.de

und Franz Josef Conraths,

Telefon (033 971) 528 01,

E-Mail conraths@t-online.de

Pultitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein,

Telefon (030) 684 08 43 33

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001367>.

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