

■ Regionalverkehr

## Prignitz-Express-Termin mal wieder nur Makulatur?!

aus SIGNAL 07/1999 (November 1999), Seite 14 (Artikel-Nr: 10001814)  
Deutscher Bahnkunden-Verband, Landesverband Brandenburg

**Noch Ende September 1999 auf der Schienenpersonen-Nahverkehrs-Beiratssitzung der Länder Berlin und Brandenburg, in dem auch die Fahrgastverbände vertreten sind, glaubte DB Netz daran, daß der Prignitz-Express von Berlin nach Neuruppin ab Dezember 1999 fahren wird.**

### Alles wiederholt sich

Allerdings gibt es sonst wohl niemanden, der mit einer Eröffnung im Dezember 1999 rechnet. Zu langsam schreitet der Ausbau voran, und nur allzu wahrscheinlich ist es, daß es auch in diesem Herbst kälter wird. Bauarbeiten werden vielleicht häufiger als geplant ruhen. Zusätzlich gibt es natürlich die Erfahrungen der letzten Jahre, in denen zugesagte Fertigstellungstermine bisher nie eingehalten wurden. Warum sollte es also diesmal klappen?

### Betroffene Fahrgäste

Die Fahrgäste nach Neuruppin haben wieder das Nachsehen und müssen weiterhin die Busse benutzen. Auch wenn die Fahrzeit der Bahn wegen des notwendigen Umweges von Berlin über Spandau und Hennigsdorf sich nicht wesentlich von denen der heutigen Busse unterscheidet, würde die Bahn insbesondere mit den in Aussicht gestellten neuen Fahrzeugen eine deutliche Komfortsteigerung bieten.

### Land Berlin möchte weitere Fahrzeitverlängerungen

Ebenfalls auf dieser Sitzung wartete der Vertreter des Landes Berlin aus der Verkehrsverwaltung mit einer Überraschung auf: Er forderte allen Ernstes, daß die Züge auf dem Weg von Berlin nach Neuruppin zwischen Spandau und Hennigsdorf nicht nur, wie vorgesehen, in Falkensee, sondern zusätzlich noch in Albrechtshof, Seefeld-Herlitzwerke und Finkenkrug halten soll. Damit würde sich die Fahrzeit um etwa sechs bis acht Minuten verlängern und dann über der heutigen Busfahrzeit liegen. Zusätzlich wäre im Berufsverkehr zwischen Spandau und Finkenkrug mit einem Verkehrsaufkommen zu rechnen, daß die Kapazität der neuen Triebwagen überfordern würde und für alle Weiterreisenden eine Zumutung ist.

### Vom »Express" ist nicht mehr viel übrig

Der Name »Prignitz-Express" ist schon wegen der Linienführung einigermaßen unpassend, mit einer Vielzahl von zusätzlichen Halten im Berliner Speckgürtel wäre er es erst recht. Daß ausgerechnet das Land Berlin diese Forderung aufstellt, läßt tief in das Bewußtsein für einen attraktiven ÖPNV des Berliner Senats blicken. Schließlich ist es der unausgegrenzten Berliner S-Bahn-Planung im Berliner Norden zu verdanken, daß eine direkte Linienführung des Prignitz-Expresses über Hennigsdorf und Tegel mit einer unschlagbar kurzen Fahrzeit verhindert wurde und wird.



Noch im Juli 1999 lag der Bahnhof Radensleben, an der Strecke nach Neuruppin, im Dornröschenschlaf. (Foto: Stephan Müller)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001814>.

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