

■ Regionalverkehr

Prignitz-Express zwischen Vision und Realität

aus SIGNAL 06/1996 (September 1996), Seite 14-16 (Artikel-Nr: 10003480)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Landesverband Brandenburg

An keinem anderen Schienenprojekt in Brandenburg sind die Verkehrspolitik des Landes und die aktuelle Situation des Bahnausbaus besser zu verdeutlichen

Schon 1991, als die noch junge Landesregierung Brandenburgs begann, ein raumordnerisches Leitbild für das größte ostdeutsche Bundesland aufzustellen, war ein zukünftiges Problem deutlich erkennbar: Der gesamten Region zwischen Berlin und der nordwestlichen Landesgrenze fehlt es an geeigneten Mittel- oder gar Oberzentren, die als Katalysator für die regionale Entwicklung und Standortalternative zur Bundeshauptstadt Berlin auftreten können. Die Ferneseisenbahnen, die Hamburger und die Nordbahn, verliefen am südlichen und östlichen Rand, und erst spät entstand ein Klein- und Privatbahnnetz, vor allem durch die Ruppiner Eisenbahn AG (Paulinenaue - Neuruppin, Kremmen - Meyenburg, Neustadt/Dosse - Löwenberg) und die Prignitzer Eisenbahn AG (Wittenberge - Wittstock - Buschhof).

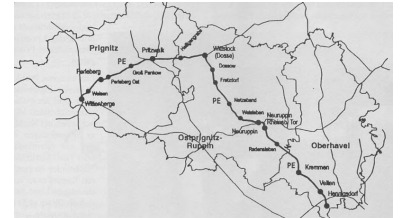
So kam es, daß der Landesentwicklungsplan des Landes Brandenburg die Stadt Neuruppin als "Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums" einstufte und daß das neue Bahnkonzept des Landes Brandenburg, seit 1994 als "Zielnetz 2000" bestätigt, dieser Vorgabe mit einer visionären Planung entsprach. Die bisherige Nebenbahn von Pritzwalk über Wittstock und Neuruppin nach Kremmen sollte durch die zu schließende Schienenlücke auf der Kremmener Bahn nach Berlin geführt und bis Ende des Jahrzehnts zu einer schnellen Regional Express-Strecke ausgebaut werden. Erste euphorische Planungen sahen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und eine Elektrifizierung zwischen Neuruppin und Berlin vor. Die Züge der neuen RE 4 sollten im Stundentakt von Pritzwalk kommend und ab Neuruppin zu einem Halbstundentakt verdichtet durch den Berliner Tiergartentunnel und dann in den Süden Brandenburgs eilen.

Erst die Ergebnisse des Streckenkonzeptes hinsichtlich des notwendigen Investitionsbedarfes ließ die Köpfe kühler denken. Allein mit 540 Mio DM sollte der Abschnitt Berlin - Neuruppin zu Buche schlagen. Der Bund machte finanzielle Beteiligungen grundsätzlich vom Ausgang eines standardisierten Bewertungsverfahrens abhängig, das wohl kaum einen solchen Quantensprung erlaubte. Auch der Vorschlag, die Bahninvestition mit den Verkaufserlösen für die umfangreichen Konversionsflächen in und um Neuruppin zu begleichen, entlockte demjenigen, der den Zustand dieser Flächen und der dort stehenden Gebäude kannte, höchstens ein müdes Lächeln. Zusätzlich sorgte die verbissene Diskussion um die Art der Elektrifizierung und den Parallelverkehr zur S-Bahn auf der Kremmener Bahn innerhalb der DB AG und zwischen den Landesregierungen Berlins und Brandenburgs für ein jahrelanges Hinauszögern der Entscheidung für den in jedem Fall notwendigen Lückenschluß.

Als Folge der Rat- und Entscheidungslosigkeit geschah nach Verkündung der Planungen zunächst fast gar nichts. Erst als sich die Kommunen entlang der Bahn



Idyllische Kleinbahnatmosphäre im Bf Neuruppin. Mit dem Prignitz Express soll für die Stadt ein neues Bahnzeitalter anbrechen. (Foto: Marc Heller)



Der Prignitz-Express soll den abseits aller großen Fernbahnstrecken liegenden Nordwestraum Brandenburgs mit schnellen Zügen erschließen. (Zeichnung: punkt 3, August 1996)

durch die falschen Versprechen getäuscht sahen, nahmen sie das Heft in die Hand und gründeten im Frühjahr 1995 den "Initiativkreis Nord-West-Brandenburg". um sich gegenüber den Landkreisen und der Landesregierung Gehör zu verschaffen. Parallel dazu entwickelte die Berliner Beratungsfirma ETC ein Rahmenkonzept für eine direkte Schienenanbindung der Prignitz an Berlin. Bisherige Planungen wurden damit hinfällig (offiziell: "ergänzt"). Das Projekt hieß jetzt wohlklingend "Prignitz-Express" und ist als RegionalExpress 6 in den SPNV-Plan des Landes eingestellt worden.

Die Streckenführung reicht im Gegensatz zum RE 4 nunmehr von Berlin bis Wittenberge. Damit ist die wichtige Bahnverbindung zwischen Pritzwalk und Perleberg - im Zielnetz 2000 fehlend und vom Bahnkunden-Verband kritisiert - wieder in den offiziellen Planungen enthalten. Auch die bisherige Stichlinie der RE 2 von Wittenberge nach Perleberg geht im "Prignitz-Express" auf. Das Konzept sieht den Ausbau der gesamten Strecke auf 120 km/h und ohne Elektrifizierung vor. Von Hennigsdorf bis Wittenberge sind immerhin noch Investitionen von 279 Mio DM veranschlagt. Die Finanzierung ist weiterhin nicht geklärt. Lediglich 39 Mio DM stellt der Bund bis 1998 aus dem Fond für den Nachholbedarf beim Bahnausbau in den neuen Bundesländern (§ 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz) bereit, um den Abschnitt Velten - Neuruppin als sogenannte Musterstrecke zu sanieren. Das Geld ist so knapp, daß dafür sogar Mittel vom schon vereinbarten Streckenausbau von Angermünde nach Schwedt verbraucht werden.

Bereits zum 17.12.1995 erfolgte die Einstellung des Schienenverkehrs und die Einrichtung des RE-Busses vom Bahnhof Berlin Zoologischer Garten über den S-Bahnhof Tegel nach Neuruppin. Diesen Bus benutzen nach DB-Angaben ca. 400 Fahrgäste täglich. Aufgrund der regulären Fahrzeit von 75 Minuten und dem Komfort der BEX-Reisebusse wurden frühzeitig Stimmen laut, auf den Bahnausbau ganz verzichten zu können. Doch die Staugefahr auf der Autobahn und im Berliner Stadtgebiet sowie die fehlende Verbindung zwischen Neuruppin und der Region Kremmen/Velten/Hennigsdorf sprechen eindeutig für die Bahn. Außerdem können sich Land und DB AG keinen weiteren Rückzieher gegenüber den Kommunen und Bürgern leisten.

Die Bauarbeiten zwischen Velten und Neuruppin sollen nun in diesem Herbst beginnen, ein nach DB-Vorstellungen "idealisiertes Inbetriebnahmetermine" - was auch immer dies heißen mag - ist für September 1998 vorgesehen. Dieses Datum ist recht vage, da betont wird, daß die Eröffnung nur mit der gleichzeitigen Verlängerung der S-Bahn nach Hennigsdorf sinnvoll ist. Dort rechnet man inzwischen frühestens Ende 1998 mit den ersten Zügen.

Der Baubeginn auf den übrigen Abschnitten von Neuruppin bis Wittenberge hängt ausschließlich von weiteren Mittelfreigaben durch den Bund sowie von zusätzlichen Landesmitteln ab, vor allem aus dem Regionalisierungstopf. Es ist allerdings abzusehen, daß die geplanten Gesamtinvestitionen kaum zu finanzieren sind, vielmehr sind am Ausbaustandard weitere Abstriche zu machen. Dabei ist eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Wittenberge und Wittstock von 50 auf 80 km/h schon heute keine Frage der Kosten, sondern der Betriebsvorschriften. Aufgrund der früheren strategischen Bedeutung der Strecke läßt der Oberbau höhere Geschwindigkeiten zu. Auch die Bahnübergänge sind an den entscheidenden Stellen

gesichert.

Unklar ist weiterhin die Einbindung des "Prignitz-Express" nach Berlin. Technisch sollte der zuerst vorgesehen Mischbetrieb von S-Bahn und dieselbetriebenen Regionalzügen zwischen Hennigsdorf und Schönholz kein Problem darstellen, zumal der Lückenschluß nach Hennigsdorf nun doch zweigleisig erfolgen soll.

Als Endpunkt für den "Prignitz-Express" bot sich natürlich der innerstädtische Fernbahnhof Berlin-Gesundbrunnen an. Hindernis ist auch diesmal die Finanzierung: Der Bund hat die genehmigten Mittel von rund 400 Mio DM nur für den S-Bahn-Ausbau bereitgestellt, um sich damit dem Netz und Verkehrsangebot von 1961 anzunähern. Ein paralleler Regionalverkehr bestand damals nicht. Sollte dieser kommen, müßte der Bund für diesen nach einer besonderen Klausel im Regionalisierungsgesetz auch die Betriebskosten den Ländern zur Verfügung stellen. Die Position des Bundes machte sich nun auch das Land Berlin zueigen, um die S-Bahn-Finanzierung nicht zu gefährden und den ungeliebten Regionalverkehr abzuwehren.

Damit geschieht genau das, was die Väter des früheren RE4 und des heutigen "Prignitz-Express" vermeiden wollen: Kurz vor der Stadtgrenze muß vom schnellen RegionalExpress auf die S-Bahn umgestiegen werden. Dem teuren Streckenausbau steht ein eher unattraktiver, weil dessen Vorteile nicht ausschöpfender Regionalverkehr gegenüber. Jede alternative Führung nach Berlin - mit Kopfmachen in Hennigsdorf und dann über Berlin-Spandau oder den nördlichen Außenring - ist sowohl von der Fahrzeit als auch der Qualität der Anbindung ungünstiger.

Der vor fünf Jahren aufgestiegene Adler ist nunmehr als Taube gelandet. Die ursprüngliche Vision, vom Lehrter Bahnhof in 50 Minuten die Stadt Neuruppin als noblen Vorort Berlins per Bahn zu erreichen und die Prignitz schnell und direkt Berlin nahezubringen, ist einem kleinlichen Streit um frühere Zusagen, Paragraphen und Kompetenzen gewichen. Die hochgeflogenen Pläne sind tief gefallen.

Trotzdem - das Projekt ist heute wichtiger denn je. Es darf weder zerredet noch geschönt dargestellt werden. Auch wenn sich die Ausbaustufen zeitlich strecken und um jede zugesagte Million gekämpft werden muß - das Ziel der Anbindung einer dann chancenreichen Region darf nicht aus den Augen verloren werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003480>.

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