

Regionalverkehr

Rund um Neuruppin

aus SIGNAL 10/1998 (Dezember 1998), Seite 14 (Artikel-Nr: 10003858)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Landesverband Brandenburg

Verkehr durch die PEG

Zum 14. Dezember 1998 übernimmt die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) den Personenverkehr auf der Strecke von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin. Die PEG führt die planmäßigen Regionalbahn-Fahrten vorerst im seit Mai 1998 gültigen Fahrplan der Deutsche Bahn AG durch. Vielleicht wird dieser dann auch endlich einmal veröffentlicht. Diese erfreuliche Meldung wird aber von einigen Unannehmlichkeiten flankiert.

Bürgerbahnhof ohne Bahnverkehr

Ab dem 14. Dezember 1998 wird der Zugverkehr zwischen Herzberg (Mark) und Neuruppin wegen Bauarbeiten für den Prignitz-Express im Neuruppiner Stadtbereich eingestellt und im Schienenersatzverkehr mit Bussen bedient. Damit ist auch der mit viel Engagement entstandene "Bürgerbahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor" vorübergehend ohne Zugverkehr.

Ebenso sollen in Neustadt (Dosse) Bauarbeiten beginnen, so daß es bis auf weiteres keine Schienenverbindung mehr von der Hamburger Bahn mit dem Abzweig nach Kyritz zur Städtebahn mit den Strecken nach Rathenow und Neuruppin gibt. Da die Prignitzer Eisenbahn zur Zeit alle diese Strecken betreibt, wurde die Überlegung angestellt, mit der Übernahme der Verbindung aus Neuruppin eine Direktverbindung zwischen Kyritz und Neuruppin anzubieten. Das ist nun leider nicht möglich.

Zu welchem Zeitpunkt diese wichtige Verbindung wieder hergestellt sein wird, ist ebenso unklar wie ein Zeitpunkt für die Weiterführung der Züge aus Wittstock und Neustadt (Dosse) zum Rheinsberger Tor, dem Verknüpfungspunkt in Neuruppin zwischen Bahnen und Bussen.

Angebot für Neuruppin -- Herzberg (Mark) noch offen

Ungeklärt ist weiterhin das zukünftige Angebot auf dieser Strecke. Nachdem Verkehrsminister Meyer entschieden hatte, daß der Verkehr für zwei Jahre ebenfalls von der Prignitzer Eisenbahn durchgeführt werden soll, gab es aufgrund heftigen Protestes der DB AG einen Rückzug von dieser Zusage. Die DB AG beruft sich dabei auf einen Vorschlag der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), die in einer Untersuchung zu den Fahrgastpotentialen herausgefunden hatte, daß die Verbindung Rheinsberg -- Neuruppin entscheidende Verkehrsströme aufweist, so daß eine direkte Schienenverbindung sinnvoll wäre. Da der Abschnitt Rheinsberg -- Herzberg (Mark) im Zuge der RB 12 aber durch die DB AG betrieben wird, hielt diese es für unvereinbar mit der Studie des VBB, den Abschnitt Herzberg (Mark) -- Neuruppin durch die PEG betreiben zu lassen.

Das Ministerium in Potsdam beläßt daher zunächst die Verkehrsbestellung bei der DB



So wie hier am 2. Oktober 1998 wird es im Bahnhof Neustadt (Dosse) auch weiterhin regen Fußgängerverkehr vom Städtebahnsteig zu den Bahnsteigen der Hamburger Bahn geben, denn die im Bild rechts befindlichen Verbindungsgleise werden bis auf weiteres gesperrt. Ob beiden Bauarbeiten eine vom Bahnkundenverband geforderte direkte Schienenverbindung berücksichtigt wird ist noch unklar. (Foto: Sven Jagdhuhn, Oktober 1998)

AG und denkt über weitere Entscheidungen nach. Ebenso muß bei einer Entscheidung für eine Direktverbindung Neuruppin -- Rheinsberg (vorgeschlagen wird dazu die Flügelung des ab Sommer 1999 aus Hennigsdorf kommenden Prignitz-Expresses in Neuruppin) die Zukunft des RB12-Abschnittes Herzberg (Mark) -- Löwenberg (Mark) bedacht werden, denn eine Verbindung von Rheinsberg nach Oranienburg und in die östlichen Stadtteile Berlins über Neuruppin und Hennigsdorf kann den Fahrgästen nicht zugemutet werden, da die Fahrzeiten durch den Umweg deutlich länger als zum heutigen Zeitpunkt wären.

Ausschreibung für die Strecke Neustadt (Dosse) -- Pritzwaik -- Güstrow

Zur Zeit läuft eine vom Land Mecklenburg initiierte Ausschreibung für den SPNV südlichen Mecklenburg mit den Strecken rund ums Karower Kreuz ab dem Jahr 2001. Bestandteil dieser Ausschreibung ist auch die Brandenburger Strecke Meyenburg -- Neustadt (Dosse), wobei der Abschnitt Pritzwaik -- Neustadt (Dosse) als Option berücksichtigt werden soll. Es bleibt zu hoffen, daß das Brandenburger Verkehrsministerium hier das eilige Schaffen vollendeter Tatsachen verhindert. Es muß die regionalen Interessen klar vertreten und darf die Entscheidungshoheit für diese Strecke nicht in die Hände des Landes Mecklenburg-Vorpommern legen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003858>.

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