



Berliner Fahrgastverband IGEB

# Brandenburg will drei Regionalbahnlinien abbestellen

Es gibt Bundesländer, die Schienenstrecken erhalten – und es gibt Brandenburg. In Abwandlung eines bekannten Songtextes des Musikers Rainald Grebe könnte man so die Situation im Bundesland Brandenburg beschreiben, wo kurzfristig gleich drei Strecken der Verlust des Reisezugverkehrs droht. Diese „Kahlschlag-Politik“ stößt auf vielerlei Ablehnung – selbst bei der Finanzministerin des Landes Brandenburg. Die Art der Kommunikation des Landesverkehrsministeriums erscheint ebenfalls nicht mehr zeitgemäß.

Im Mai 2022 wurde der neue Landesverkehrsplan veröffentlicht, der im einzelnen regelt, auf welchen Bahnstrecken es künftig welche Angebote geben soll.

Zu begrüßen ist natürlich, dass die Bundesländer Berlin und Brandenburg die Stammbahn reaktivieren wollen und dass geprüft wird, auf verschiedenen Bahnlinien wieder Personenverkehr anzubieten. Nichtsdestotrotz ist aus Sicht der Fahrgäste nicht zu akzeptieren, wenn auf gleich drei Strecken(abschnitten) kein Reisezugverkehrs mehr bestellt werden soll:

- Templin – Joachimsthal (RB 63),
- Kyritz – Pritzwalk (RB 73) und
- Pritzwalk – Meyenburg (RB 74).

Erst recht nicht geboten ist eine solche Politik angesichts stark steigender Lebenshaltungskosten, drohender Rationierungen von Kraftstoffen und der Folgen des Klimawandels – alles Entwicklungen, die besonders das Bundesland Brandenburg schwer treffen.

Leider erscheint die verkehrspolitische Linie des Landes Brandenburg schon seit vielen Jahren teilweise widersprüchlich und unprofessionell. So auch bei der Schorfheidebahn bei dem einstellungsbedrohten Abschnitt Templin – Joachimsthal: Im Rahmen einer Potentialuntersuchung des MIL Brandenburg für die Reaktivierung von Reisezugverkehren wird ausgerechnet dieser Abschnitt geprüft. Es dürfte bundesweit

einmalig sein, dass eine Strecke, die ihren Personenverkehr verlieren soll, zur gleichen Zeit für eine Wiederinbetriebnahme unter die Lupe genommen wird.

Bei den RB 73 und RB 74 handelt es sich um die letzten noch im täglichen Reisezugverkehr bedienten Abschnitte der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Strecke Neustadt (Dosse) – Güstrow. Nördlich des Bahnhofs Meyenburg hat sie im Jahre 2000 ihren regulären Personenverkehr verloren. Durchgehenden Reisezugverkehr zwischen Neustadt und Güstrow gab es nur 1999/2000 für die Dauer rund eines Jahres – ein viel zu kurzer Zeitraum, um den Erfolg dieser Verbindung beurteilen zu können.

Seitdem wird hier nur noch ein geradezu kafkaeskes Stückwerk angeboten: Auf mecklenburgischer Seite verkehren zwei Buslinien – zum einen zwischen Güstrow und Krakow am See, und zum anderen zwischen Krakow und Meyenburg. Hingegen gibt es auf der Brandenburger Seite – noch! – Reisezugverkehr zwischen Meyenburg und Pritzwalk sowie Pritzwalk und Neustadt. Gute Anschlüsse? Besonders in Meyenburg Fehlanzeige! Im Gegenteil verpassten sich dort über Jahre hinweg Bus und Bahn um wenige Minuten. Wartezeiten von über einer Stunde gibt es jedoch weiterhin. Weil dies offenkundig noch nicht reichte bzw. reicht, die Fahrgäste zu vergraulen, verschwanden außerdem brauchbare Anschlüsse in Karow,

*Triebwagen der HANSeatischen Eisenbahn im Bahnhof Meyenburg. Im Sommer 2022 gab es einige Sonderfahrten weiter nach Plau am See. Ab Dezember droht hier die Einstellung des Personenverkehrs.*

*Foto: Florian Müller*

und auch in Pritzwalk verschlechterten sie sich. Obendrein kam es zur Ausdünnung des Reisezugverkehrs zwischen Kyritz und Pritzwalk sowie 2015 zur Abbestellung des täglichen Personenverkehrs auf der Mecklenburger Südbahn zwischen Parchim, Karow und Malchow. Vor diesem Hintergrund kann angenommen werden, dass niemand, der für solche Planungen verantwortlich ist, in den betroffenen Regionen öffentliche Verkehrsmittel benutzt.

Unbestritten ist, dass die Prignitz und die nach Norden anschließende Mecklenburgische Seenplatte eher dünn besiedelt sind, so dass der Nachfrage auf der Schiene zwischen Neustadt und Güstrow durchaus Grenzen gesetzt sind. Dies darf aber nicht zu dem Fehlschluss verleiten, dass täglicher Reisezugverkehr überflüssig ist. Die größeren Orte an der Region liegen allesamt entweder an dieser Strecke (Kyritz, Pritzwalk, Meyenburg, Plau am See, Krakow am See) oder an der sie in Karow kreuzenden Mecklenburgischen Südbahn (Parchim, Lütz, Malchow).

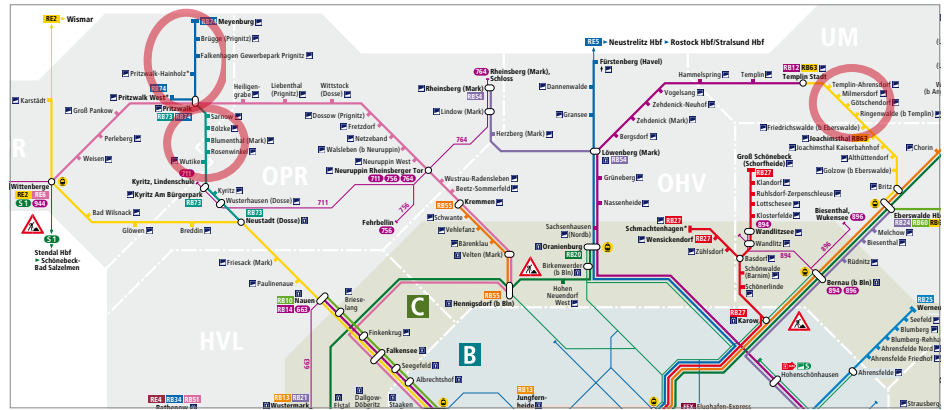
In allerjüngster Zeit scheint zudem die Anziehungskraft großer Städte nachzulassen, so dass auch in der Region durchaus mit dem Zuzug von Menschen gerechnet werden kann. Die Strecke über Neustadt bietet außerdem den kürzesten Weg von Pritzwalk nach Berlin. Zudem ist die Region touristisch von wesentlicher Bedeutung,

weil sie unter anderem die Mecklenburgische Seenplatte berührt. Für diese Verkehre wurde inzwischen die Schienenstrecke von Parchim nach Plau bzw. Malchow – also die Mecklenburger Südbahn – für einen saisonalen Verkehr reaktiviert. Sie nutzt von Karow bis Plau die besagte Strecke Neustadt—Güstrow, doch kann momentan leider in keinen Zug Richtung Neustadt oder Güstrow umgestiegen werden. So werden viele Potentiale verschenkt! Einen Sinn ergibt die Bahnverbindung vor allem durch die Überlagerung verschiedener Verkehrsbeziehungen: dem örtlichen Verkehr, der Verbindung der erwähnten Städte Richtung Berlin, Rostock und sogar Hamburg sowie dem touristischen Verkehr im weitesten Sinne. Das heutige Angebot in der Relation Güstrow – Neustadt erfüllt diese Anforderungen nicht einmal ansatzweise – und dies bereits seit der Jahrtausendwende!

Doch kann all das nicht der Bus alleine leisten? Es ist längst erwiesen, dass man vor allem Kunden, die über ein Auto als Alternative verfügen, viel schwerer in Busse als in Züge locken kann. Selbst bei einem guten Angebot mit Bussen dürften also zum Beispiel aus dem Berliner Raum nur eher wenige Fahrgäste zu gewinnen sein. Speziell bei längeren Strecken würden etwa Busse mit Fahrradanhängern von Plau nach Kyritz bzw. Neustadt gegenüber der Bahn einen deutlichen Komfortverlust bedeuten – erst recht dann, wenn noch in Kyritz umgestiegen werden müsste. In der Praxis wäre aber nicht einmal ein solcher Busverkehr zu erwarten, jedenfalls nicht ganzjährig und wohl auch nicht auf Dauer. Kommt es obendrein kurzfristig zu einer drastischen Verteuerung von Kraftstoffen und zu weiteren Kostensteigerungen der Lebenshaltung, wird das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel umso wichtiger. Die Busse werden dann jedoch für die Relationen gebraucht, wo es keinen Schienen-Verkehr (mehr) gibt – und nicht als Ersatz für funktionsfähige Bahnstrecken!

Von Pritzwalk aus – einer Stadt mit immerhin knapp 13000 Einwohnern – wäre man mit dem Zug über Kyritz und Neustadt übrigens deutlich schneller in Berlin als über Neuruppin. Umso mehr gilt dies, sollte der RE 6 auch längerfristig nicht auf direktem Weg über Tegel nach Gesundbrunnen geführt werden – wonach es momentan leider aussieht. Im doppelten Sinne richtungswesend wäre es also, die Relation Pritzwalk – Neustadt – Nauen – Falkensee – Berlin als eine durchgehende Verbindung für den Regionalverkehr auf der Schiene zu entwickeln. Das derzeitige Angebot mit einigen wenigen täglichen Zügen zwischen Neustadt und Kyritz jedenfalls lädt kaum dazu ein, die Bahn zu benutzen. Der Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg enthält eine künftige Direktverbindung von Berlin nach Kyritz. Warum dann nicht gleich bis Pritzwalk?!

Soweit die über Neustadt kommenden Züge über Pritzwalk Richtung Güstrow geführt werden, ergäbe sich eine zusätzliche



**Drei Regionallinien will das Verkehrsministerium Brandenburg zum Dezember 2022 abbestellen.**  
Grafik: VBB

Verbindung von Berlin und dem westlichen Brandenburg Richtung Rostock und Ostsee. Selbst wenn man für eine solche Relation Fahrzeiten von rund vier Stunden kalkulieren müsste, wäre es für manche Fahrgäste immer noch besser als sich in die im Sommer notorisch überfüllten Züge der Linien RE 3 und RE 5 hineinzquetschen. Manchmal klappte im Jahre 2022 selbst das nicht mehr.

Weshalb außerdem sollte es nicht möglich sein, Veranstaltungen wie zum Beispiel Konzerte in der Nähe von Bahnhöfen der RB 63, 73 und 74 stattfinden zu lassen?

Ebenso sehr könnten für Unternehmen Anreize geboten werden, sich in fußläufiger Entfernung zu den Stationen der Bahnstrecken anzusiedeln. Dies würde bereits zu erheblichen Steigerungen der Nachfrage auf den betreffenden Bahnstrecken führen.

Weshalb wird das Land Brandenburg hier nicht stärker aktiv und bindet die Akteure in die Entscheidungsfindungen ein?!

Leider aber funktioniert nicht einmal die Zusammenarbeit der zuständigen Ministerien zwischen den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

hinreichend – was sich bereits anhand der erwähnten, schon seit vielen Jahren fehlenden Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn in Meyenburg belegen lässt. Das Unvermögen beider Länder, hier etwas für die Fahrgäste zu tun, war jahrzehntelang sprichwörtlich – von Verkehrswende konnte erst recht nie die Rede sein. Immerhin hat in jüngster Zeit bereits regional ein Umdenken eingesetzt. Zunehmend scheint erkannt zu werden, dass nur ein ordentliches, verschiedene Verkehrsbeziehungen abdeckendes Angebot die Bahn retten und die Kommunen stärken kann – Alibiverkehre mit wenigen Fahrten hingegen, die nicht einmal richtig aufeinander abgestimmt sind, tun es eher nicht.

So hatten sich am Anfang des Jahres 2022 die Landräte der Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin diesbezüglich an das zuständige Ministerium in Mecklenburg-Vorpommern gewandt. Des Weiteren ging es bei einer Konferenz im Mai dieses Jahres in Plau am See mit Vertretern aus beiden Bundesländern um die Chancen für die Entwicklung der Region durch Einführung eines



aus: verkehrspolitische Zeitschrift  
SIGNAL 342 (Sep. 2022)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11



**Wie lange noch ist Pritzwalk ein „Bahnhof“? Der rote Triebwagen der DB Regio ist im Betrieb gesichert (Prignitzexpress RE 6, links), aber die dunkelroten HANS-Triebwagen auf den Linien RB 73 Kyritz Am Bürgerpark—Pritzwalk und RB 74 Pritzwalk West—Pritzwalk—Meyenburg könnten bald verschwinden.**  
Foto: Florian Müller



**In Templin Stadt endet die RB63 aus Eberswalde und stellt Anschluss zur RB12 her. Die Strecke wird auch zwischen Templin und Joachimsthal besonders für den Ausflugsverkehr gebraucht. Den probeweisen Betrieb will das Verkehrsministerium nicht weiterführen und den Abschnitt Joachimsthal—Templin Stadt zum zweiten mal abbestellen, weil während der Corona-Zeit nicht genug Fahrgäste gezählt worden seien.**  
Foto: Florian Müller

durchgehenden Zugangebots auf der Nord-Süd-Strecke, das in Karow mit den Zügen der Mecklenburger Südbahn verknüpft werden soll. Im Juni 2022 schließlich kam es zu einer Resolution verschiedener Kommunen namens „Karower Kreuz 365 – Schienenmobilität im ländlichen Raum neu denken“. Die Initiative hierfür kam von der Bürgerinitiative Pro Schiene/Südbahn, die sich seit Jahren für den Erhalt der Mecklenburger Südbahn einsetzt. Aufgefordert werden in der Erklärung die zuständigen Landesregierungen, die Abbestellungen auf den RB 73 und 74 zu unterlassen sowie die Schienenstrecken auszubauen.

Diese Worte fanden Anklang, wo man es vielleicht am wenigsten vermuten würde: im Finanzministerium des Landes Brandenburg! So sprach sich die Finanzministerin, Frau Katrin Lange, Anfang Juli 2022 entschieden gegen die Abbestellungen des Reisezugverkehrs auf den betroffenen Strecken (abschnitten) aus. Wenige Tage später folgten außerdem Forderungen von einigen Abgeordneten des Bundestages, die Züge weiterhin verkehren zu lassen.

Nach dieser Entwicklung lässt sich das Fazit ziehen, dass der Aufgabe des Reisezugverkehrs auf den RB 63, 73 und 74 nicht nur in der Sache falsch ist, sondern auch ei-

ner ausreichenden politischen Legitimation entbehrt.

Bleibt die Hoffnung, dass hier steter Tropfen den Stein höhlt und die Verkehrspolitik der Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Sinne der Fahrgäste beeinflusst.

Auf der Seite Brandenburgs wiederum zeigt sich mit der geplanten Abstellung des Reisezugverkehrs auf den RB 63, 73 und 74 ein eigenartiges Verständnis von Kommunikation. Weder sind die betroffenen Landkreise noch die maßgeblichen Interessengruppen in die Entscheidungsfindung zeitnah angemessen einbezogen worden, die Bürgerinnen und Bürger schon gar nicht. Alternativen zu den geplanten Abstellungen wurden jedenfalls bisher nicht erkennbar erörtert. Es herrscht hier eine Trägheit vor, die sich aber in Zeiten gravierender Krisen kein Bundesland mehr leisten darf. Vor diesem Hintergrund dürfte es kein Zufall sein, dass eine im Juni 2022 vom Deutschen Bahnkundenverband gestartete Petition zum Erhalt des Reisezugverkehrs auf der RB 63 binnen weniger Tage bereits über 5000 Unterschriften erzielen konnte. In einer Zeit, in der die Politik gehalten ist, Entscheidungen einer vernetzten Öffentlichkeit zu vermitteln, ist das Verhalten des Landes Brandenburg, sozusagen in Hinterzimmern auf vollendete Tatsachen hinzuwirken, überhaupt nicht mehr zeitgemäß.

Gefordert ist für die Bahnstrecken in der Prignitz wie in der Schorfheide vielmehr eine offensive, mit den Fahrgästen abgestimmte Strategie, um den regulären Schienenverkehr zu erhalten und für die Zukunft zu verbessern.  
kut/hjb

Maximilian Kowol

## Petitionen zum Erhalt der Regionalstrecken in der Prignitz

### Kyritz—Pritzwalk—Meyenburg

**Wir fordern den Brandenburger Verkehrsminister Guido Beermann (CDU) auf: Überarbeiten Sie ihren Entwurf des Landesnahverkehrsplans (LNVP)!**

**Maximilian Kowol hat diese Petition an Guido Beermann (Minister für Infrastruktur und Landesplanung) gestartet.**

Alle fünf Jahre verabschiedet der Landtag Brandenburg den sogenannten Landesnahverkehrsplan (LNVP). In diesem wird festgelegt, wo in Brandenburg Züge in welchem Takt fahren soll. Der jetzige LNVP läuft Ende 2022 aus, sodass noch dieses Jahr ein neuer für die Jahre 2023-2027 verabschiedet werden muss. Verkehrsminister Guido Beermann hat dafür einen Entwurf vorgelegt. Dieser sieht zwar insgesamt einen deutlichen Ausbau des Regionalverkehrs vor, beinhaltet aber auch Abbestellungen. So soll die RB73 nur noch zwischen Neustadt/Dosse und Kyritz Am Bürgerpark verkehren und

der Schienenverkehr von Kyritz über Pritzwalk bis Meyenburg eingestellt werden.

Das die RB73 von Kyritz über Pritzwalk bis Meyenburg eingestellt werden soll, nehmen wir nicht hin! Die Verbesserungen im Speckgürtel dürfen nicht mit Abbestellungen in den ländlichen Regionen erkaufte werden!

Wir brauchen die Verkehrswende, die sich die Landesregierung selbst in den Koalitionsvertrag geschrieben hat, auch in Brandenburgs Peripherie! Gerade im Verkehrsbereich verfehlt Deutschland im Moment seine Klimaziele deutlich.

Ein Rückbau von Bahnverbindungen wäre genau der falsche Weg – wir brauchen hier Investitionen und eine Ausweitung des Angebots!

#### **E-Petition von Maximilian Kowol:**

[www.change.org/p/schienenverkehr-zwischen-neustadt-dosse-und-meyenburg-erhalten-und-ausbauen](http://www.change.org/p/schienenverkehr-zwischen-neustadt-dosse-und-meyenburg-erhalten-und-ausbauen)

#### **Unterschriftenliste**

##### **des Amtes Meyenburg:**

[daten.verwaltungsportal.de/dateien/news/7/4/7/5/0/2/UnterschriftenlisteBahn.pdf](http://daten.verwaltungsportal.de/dateien/news/7/4/7/5/0/2/UnterschriftenlisteBahn.pdf)

#### **Auch das Amt Meyenburg sammelt Unterschriften**

„Das Amt Meyenburg hat eine Unterschriftenaktion zum vollständigen Erhalt der Bahnstrecken 73 und 74 gestartet. Die Unterschriftenlisten liegen ab sofort nicht nur im Kundencenter der Hanseatischen Eisenbahn am Kyritzer Bahnhof und dank der Unterstützung der Aktionsgemeinschaft Kyritzer Gewerbe (AKG) in vielen Geschäften aus, sondern auch im Bürgerbüro im Rathaus, in der Stadtbibliothek und im Kultur- und Tourismusbüro. Die Unterschriftenlisten sollen im September an die Landesregierung geschickt werden.“ – aus einer Pressemitteilung des Landrates Ralf Reinhardt vom 19.7.2022