



Foto: Preuß

Kein GTW, aber der Eröffnungszug des „Prignitz-Expresses“ auf dem zum Haltepunkt gestutzten Bahnhof Beetz-Sommerfeld.



Regio-Vorstand Klaus Daubertshäuser spricht anlässlich des „Ersten Spatenstichs“ für den „Prignitz-Express“ – Einbau einer Gleisperre auf dem Baugleis – in Velten (Mark) am 21. Oktober 1997.

## Markenname für eine Strecke

# Prignitz-Express

## Zweifel am Modellcharakter sind angebracht

Von Erich Preuß

Die Bahnlinie von Berlin nach Neuruppin ist mit großem Aufwand saniert und modernisiert worden. Zuvor war das Projekt als 'modellhaft' angekündigt worden. Die lange Bauzeit und das vorzeigbare Er-

gebnis lassen diese Streckensanierung aber eher als ein Lehrstück dafür erscheinen, was man alles besser machen muss.

### Endlich in Betrieb

Am 27. Mai 2000 wurde, lange erwartet, von manchen bereits als Lachnummer apostrophiert, der Prignitz-Express eröffnet. Dabei handelt es sich nicht um einen bestimmten Zug, sondern um die ausgebaute Strecke Hennigsdorf (Mark) – Neuruppin, durch die jetzt die Zugverbindungen zwischen Berlin und der Kreisstadt in Brandenburg beschleunigt werden konnten.

Als die Deutsche Reichsbahn nach 1990 den Regionalverkehr im Land Brandenburg neu organisierte, stellte sie fest, dass die Stadt Neuruppin von Berlin aus nicht gut zu erreichen war. Wer dorthin reisen wollte, musste entweder mit der S-Bahn nach Oranienburg, um dort den Triebwagen nach Neuruppin zu erreichen oder konnte mit dem Autobus zum Bahnhof Hennigsdorf fahren, dort in den Zug nach Velten steigen, wo er nochmals nach Neuruppin umsteigen musste. War diese Situa-

tion mit nicht abgestimmten Anschlüssen, mehrmaligem Umsteigen und einer Streckengeschwindigkeit von 30 Stundenkilometer schon für die Berliner und Neuruppiner eine Zumutung, so hatten es Fernreisende noch schwerer, denn die Neuruppiner Züge fuhren keinen Berliner Fernbahnhof an.

Ebenso umständlich war es, zum immer beliebter werdenden Ausflugsziel Rheinsberg zu gelangen. Nur am Wochenende bot die Deutsche Bahn AG ein



Wann schneller nach Wittstock? Der desolate Gleiszustand bleibt den Reisenden nicht verborgen.



Fotos: Engel

Mit Tempo 30 zum Intercity-Anschluss nach Wittberge: Auf diesem Abschnitt wartet noch viel Arbeit. Noch rütteln „Ferkeltaxen“ die Reisenden auf dem „hinteren“ Abschnitt der Strecke durch.

Zugpaar von Berlin-Lichtenberg oder von Berlin-Charlottenburg an (Reisezeit über zwei Stunden!).

### Große Pläne

**A**m 20. November 1995 stellte eine Ingenieurgesellschaft in Neuruppin ihr Konzept vor, nach dem entsprechend der Landesentwicklungsplanung die Regionalverbindung Berlin-Neuruppin ausgebaut und mit Regionalzügen im Taktverkehr befahren werden sollte. Diese Verbindung wurde „Prignitz-Express“ genannt. Ziel des Ausbaus war die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit zwischen Hennigsdorf und Neuruppin auf 120 Stundenkilometer. Dass bedeutete folglich die Heraufstufung dieser Nebenbahn zur Hauptbahn mit allen Konsequenzen wie der Beseitigung aller nicht technisch gesicherten Bahnübergänge. Der Ausbau sollte in zwei Jahren beendet sein.

### Mit dem Bus – länger als gedacht

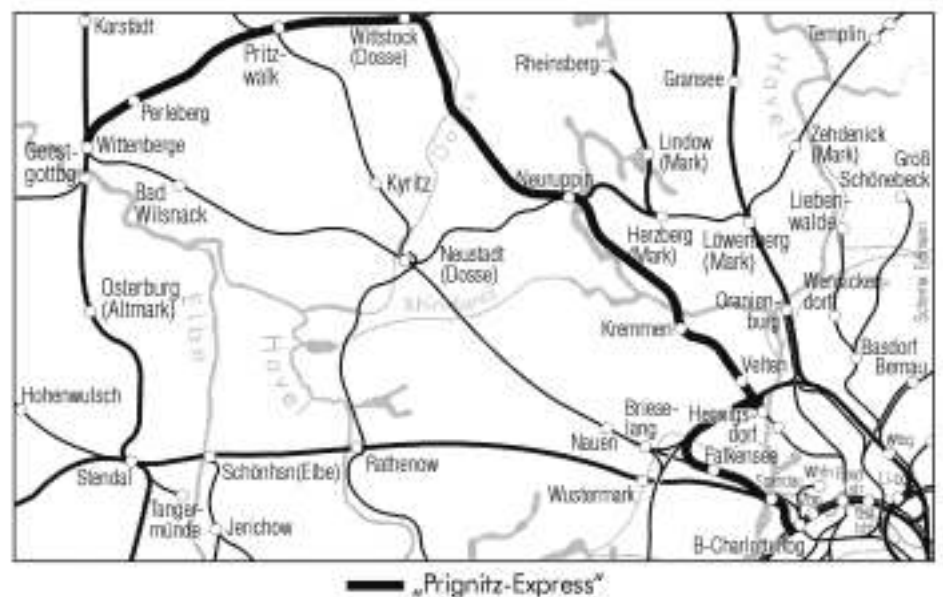
Am 17. Dezember 1995 sperrte die Bahn die Strecke und führte Schienenersatzverkehr ein. Von Berlin Zoologischer Garten nach Neuruppin verkehrten Regionalexpress-Busse, Doppelstockbusse der Bahntochter Bayern-Express in der Farbe der Regionalexpresszüge. Das Oberdeck war 2. Klasse, das Unterdeck 1. Klasse, in dem sogar vom Zugbegleiter kostenlose Getränke gereicht wurden.

Die Autobusse verkehrten im Stundentakt, warteten in Berlin gegebenenfalls verspätete ICE ab und benutzten bis Neuruppin die Autobahn. Auf dem Rastplatz Linumer Bruch konnte man in die Regionalbahn-Busse umsteigen, die ab Fehrbellin die Dörfer bedienten. Eine zweite Buslinie war von Velten nach Beetz eingesetzt.

Die Busbenutzer mussten sich in Geduld üben. Denn, wie schon gesagt, der Prignitz-Express ließ auf sich warten. Jahrelang feilschten Deutsche Bahn und das Land Brandenburg um die Finanzierung des Vorhabens und um die Fahrzeugbe-

schaffung. 85 Millionen Mark wurden allein für den ersten Bauabschnitt benötigt. Erst am 21. Oktober 1997 kam es auf dem Bahnhof Velten (Mark) zum symbolischen Spatenstich; nun sollte der Ausbau im Dezember 1998 beendet sein. Angeblich bisher unentdeckte Moorstellen verschoben diesen Termin auf Dezember 1999. (Oder war es der zu spät eingeleitete und nun fehlende Planfeststellungsbeschluss?)

Bis zur Eröffnung des Prignitz-Expresses im Mai 2000, also abermals um ein halbes Jahr verspätet, wurden





Alter Triebwagen am neuen Bahnsteig: Neuruppin West.

insgesamt 51 Kilometer Gleis umgebaut, 13 Bahnübergänge geschlossen, zwei verlegt und 27 technisch gesichert; zehn neue Bahnsteige entstanden, vier wurden mit dem DB-Pluspunkt-Häuschen ausgestattet. Das Befehlsstellwerk Kremmen musste für den Streckenblock erweitert und an das Gleisbildstellwerk in Neuruppin angepasst werden. Bestehende Bahnhofsanlagen wurden entweder in Haltepunkte verwandelt (Beetz-Sommerfeld, Radensleben) oder stark vereinfacht (Kremmen, Neuruppin).

### Nach Berlin oder um die Hauptstadt herum?

**N**icht ganz klar war, welchen Weg die Züge in Berlin nehmen sollten. Die direkte Verbindung über Hennigsdorf ist von der S-Bahn belegt, das Ferngleis noch nicht aufgebaut. Letztlich wurde so entschieden: Die Züge fahren von Berlin-Charlottenburg (für viele Berliner ist das am Rande der Stadt) über Berlin-Spandau nach Hennigsdorf und wenden dort. Die Reisezeit für die 82 Kilometer lange Strecke Berlin-Neuruppin Rheinsberger Tor beträgt 70 Minuten und ist ein Fortschritt gegenüber dem früheren Zustand.

Wirkungsvoller wäre der Aufbau einer 20 Kilometer kürzeren Direktverbindung ab Berlin-Gesundbrunnen, wie sie bis 1950 bestand. Der Deutschen Bahn werden mit Verweis auf den Außenring die Investitionsmittel gestrichen, doch die Fahrt über den Außenring kostet Zeit und mindert die Attraktivität der gut gemeinten Verbindungen (übrigens nicht nur des „Prignitz-Expresses“).

### Kritische Anmerkungen

Bei aller Freude über den nun flinken und bequemen „Prignitz-Express“ – sie war den Teilnehmern des Eröffnungsfestes deutlich anzumerken –, sind doch noch einige einschränkende Anmerkungen fällig.

Die Deutsche Bahn konnte die für diese Strecke favorisierten Gelenktriebwagen (GTW) der Baureihe 646 nicht vorzeigen; sie hätten auch optisch das Neue unterstrichen. Das war nicht Schuld der DB: Weil Adtranz nicht rechtzeitig lieferte, mussten Triebwagen der Baureihe 628 verwendet werden, so dass auf anderen Strecken weiterhin kurze, lokomotivbespannte Züge notwendig sind. Ohnehin lässt sich die Bahn mit den GTW jetzt Zeit, denn nach den mittlerweile schlechten Erfahrungen auf anderen Strecken unterzog und unterzieht sie diese Gelenktriebwagen auf den Strecken Oranienburg-Löwenberg und Berlin-Rathenow genauen Betriebsproben (wie das früher überhaupt üblich war) und wies sie wegen etlicher Mängel zurück.

Auch einige Orte sind mit dem „Prignitz-Express“ nicht recht glücklich: Beetz-Sommerfeld und Wustrau-Radensleben werden nur alle zwei Stunden bedient; den Orten Wall und Gnewikow nahm man den Haltepunkt. Proteste der Einwohner halfen nichts. Da die Züge abwechselnd nach Rheinsberg (übrigens mit dreimaligem Richtungswechsel!) und nach Wittstock (Dosse) eingesetzt werden, kommen sie zwar nach Neuruppin Rheinsberger Tor im Stundentakt, nach Neuruppin West aber nur alle zwei Stunden. Genau dort aber liegen mit dem Land- und Amtsgericht und der Kreisverwaltung wichtige und viel

frequentierte Neuruppiner Behörden. Die Züge nach Rheinsberg erst in Neuruppin West zu wenden, hätte deren Reisezeit um etwa zehn Minuten verlängert, was der Bahn nicht ins Konzept passte. Ob jemanden, der zwei Stunden auf den Zug nach Berlin warten muss, nicht doch die Autobahn lockt?

Dass die Triebwagen sich bei Verkehrsspitzen – namentlich am Wochenende – als unflexibel erweisen, mag man noch hinnehmen; die Kapazitätsbeschränkung im Abschnitt Velten-Neuruppin ist von viel größerem Übel. Gegen den Willen von DB-Regio stützte DB-Netz den Bahnhof Kremmen und die Unterwegsbahnhöfe derart, dass für die im Stundentakt eingelegte Regionalbahn Hennigsdorf-Kremmen das Stumpfgleis und für den Regionalexpress Berlin-Neuruppin das durchgehende Hauptgleis blieb. Ein weiteres Gleis fehlt, sowie jede Kreuzungsmöglichkeit außerhalb Kremmens. Verspätet sich ein Zug um mehr als 20 Minuten, muss sein Ausfall angeordnet werden, was zur Folge hat, dass auch die Gegenleistung ausfällt.

Die Kapital- und Instandhaltungskosten werden auf dem Rücken der Bahnbenutzer eingespart. Weil weiter gespart wird und angeblich das Geld knapp ist, kann man auf den zweiten und dritten Bauabschnitt – Neuruppin West-Wittstock (Dosse) (37 km, 120 km/h) und Wittstock (Dosse)-Wittenberge (58 km, 80 ... 120 km/h) – gespannt sein, für den die Deutsche Bahn als Inbetriebnahmetermine 2001 nennt.