

Bahnhofsvorstadt



Fontanestadt Neuruppin

Interreg IIIb - Metropolitan Areas⁺

Zukunft des Prignitz-Express Wittenberge - Neuruppin - Berlin

1. Workshop
Dienstag, den 10. Februar 2004
in der Klosterkirche Neuruppin

Dokumentation



InterReg IIIb - Metropolitan Areas+
Fontanestadt Neuruppin

Zukunft des Prignitz-Express Wittenberge - Neuruppin - Berlin

Erster Workshop
10. Februar 2004
Klosterkirche Neuruppin

Dokumentation

erstellt von
Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin

Berlin, April 2004

INHALTSVERZEICHNIS

Programm des Workshops	1
Begrüßung	3
<i>Otto Theel, Bürgermeister Fontanestadt Neuruppin</i>	
<i>Wolfgang Rein, geschäftsführender Pfarrer der ev. Kirchengemeinde Neuruppin</i>	
Vorstellung des InterReg IIIb-Projekts und Einführung in das Thema	4
<i>Arne Krohn, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung & Stadterhaltung, Fontanestadt Neuruppin</i>	
Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - Anspruch der Region	
Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel	14
<i>Hans Lange, Landrat Prignitz und Vorsitzender der Regionalen Planungsgemeinschaft PR-OHV</i>	
Landkreis Ostprignitz	16
<i>Christian Gilde, Landrat Ostprignitz-Ruppin</i>	
Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - Metropolenerschließung bei den InterReg-Partnern	17
<i>Dr. Ulrike Assig, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg</i>	
Erster Diskussionsblock	23
Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - planerische und technische Rahmenbedingungen	
Erfüllung der landesplanerischen Aufgaben	24
<i>Sabine Sperling, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg</i>	
Bestellung und Fahrplangestaltung	26
<i>Arndt Schäfer, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Bereich Planung und Bestellung</i>	
Laufweg und Infrastrukturplanung	31
<i>Thomas Beyersdorff, DB Netz AG, Leiter des Geschäftsfeldes Regionalnetze</i>	
Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - Politische Ziele	
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen	36
<i>Dr. Dieter Glück, Referatsleiter EW 14</i>	
Zweiter Diskussionsblock	40

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehrs des Landes Brandenburg	41
<i>Dr. Karlheinz Beilner, Abteilung 4, Leiter Referat 43</i>	
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	43
<i>Horst Wohlfarth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung</i>	
Dritter Diskussionsblock	53
Fazit und Verabschiedung	54
Offener Brief zur Zukunft des PrignitzExpress	55
Zukunft des PrignitzExpress - Positionspapier der Region Nordwest Brandenburg	59
Liste der Eingeladenen und Teilnehmer	62
Pressespiegel	66

Fontanestadt Neuruppin



Der Bürgermeister

Workshop

Zukunft des Prignitz-Express Wittenberge - Neuruppin – Berlin Interreg IIIb – Metropolitan Areas⁺

am Dienstag, dem 10. Februar 2004 in der Klosterkirche Neuruppin

Programm

Auftakt, Begrüßung und Einführung

ab 9.00 **ANREISE** (Anmeldung und kleines Frühstück)

9.45 Begrüßung:

Herr Otto Theel, Bürgermeister Fontanestadt Neuruppin

Herr Wolfgang Rein, geschäftsführender Pfarrer der ev. Kirchengemeinde Neuruppin

Vorstellung des InterReg IIIb-Projektes und Einführung in das Thema

*Herr Arne Krohn, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung &-erhaltung,
Fontanestadt Neuruppin*

Einbindung des Prignitz-Express in Berlin – Anspruch der Region

10.15 Landkreis Ostprignitz

Herr Christian Gilde, Landrat Ostprignitz-Ruppin,

10.30 Regionale Planungsgemeinschaft Ostprignitz Ruppin

*Herr Hans Lange, Landrat Prignitz und Vorsitzender der Regionalen
Planungsgemeinschaft PR-OHV*

10.45 Initiativkreis Nordwest Brandenburg

NN Position der Regionalen Akteure

11.00 Diskussion

Einbindung des Prignitz-Express in Berlin – Metropolenerschließung bei den InterReg-Partnern

11.15 Die Beispiele Oslo, Stockholm & Vilnius

*Frau Dr. Ulrike Assig, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin/Brandenburg,
Referat GL 2*

11.30 Die Beispiele Wien und München

Herr Jochen Schneider, Directorate-General für Energie & Transport, Brüssel

Korrespondenz:	Telefon:	Telefax:	Bankverbindungen:	
Bürgerverwaltung der Fontanestadt Neuruppin	03 11 91 150-0 / 150-1	Telefax 03 11 91 150-1 59	Sparkasse Ostprignitz-Ruppin	Deutsche Bank Neuruppin
Karl-Liebknecht-Str. 13/14	E-Mail: info@fontanestadt.de		B.L.Z. 140 102 00	B.L.Z. 120 790 00
16916 Fontanestadt Neuruppin	Die für Bankverbindungen ohne elektronische Signatur		Kontokorrent 1 70 004 543	Kontokorrent 1 701 024

12.15 MITTAGSPAUSE

Mittagessen im Restaurant „Altes Kasino“ (laut Angebot)

Einbindung des Prignitz-Express in Berlin - Planerische und technische Rahmenbedingungen

- 13.15 Erfüllung der landesplanerischen Aufgaben
*Frau Sabine Sperling Gemeinsame Landesplanungsabteilung
Berlin/Brandenburg, Referentin GL 5*
- 13.30 Bestellung und Fahrplangestaltung
*Herr Arnd Schäfer, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Bereich
Planung und Bestellung*
- 13.45 Laufweg und Infrastrukturplanung
*Herr Thomas Beyersdorff, DB Netz AG, Leiter des Geschäftsfeldes
Regionalnetze*
- 14.00 Diskussion

Einbindung des Prignitz-Express in Berlin - Politische Ziele

- 14.15 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
Herr Dr. Dieter Glück, Referatsleiter EW 14
- 14.30 Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg
Herr Dr. Karlheinz Beilner, Abteilung 4, Leiter Referat 43
- 14.45 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Herr Horst Wohlfahrth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung
- 15.00 Diskussion

15.15 Ende der Veranstaltung

- anschließend:
- Pressekonferenz
und parallel dazu
- Imbiss und Multimediale Informationen zum Projekt (Video +
Powerpoint)

- 15.30 Für Interessierte: Stadtführung durch den Baudezernenten bis zum Bahnhof
Rheinsberger Tor

- 16.32 Abfahrt Regional Express
nach Berlin

Möglichkeit zur An- und Abreise mit dem RegionalExpress (siehe Fahrplanauszug)
bzw. Pkw (siehe Skizze)

Begrüßung

Otto Theel, Bürgermeister Fontanestadt Neuruppin

Herr Bürgermeister Theel begrüßt die Teilnehmer und drückt seine Hoffnung aus, dass dieser Workshop deutlich machen wird, dass die Region auf die weitere Entwicklung des Prignitz-Express Einfluss nehmen will, damit die Zukunft des Prignitz-Express an der Berliner Stadtgrenze nicht vermauert wird. Die Ernsthaftigkeit der angestrebten Fusion von Berlin und Brandenburg sollte an Beispielen demonstriert werden, sollte so vorbereitet werden, dass die Vorteile für die Bevölkerung möglichst bald "erfahren" werden können. Dies möglich zu machen, ist das Ziel dieses Workshops.



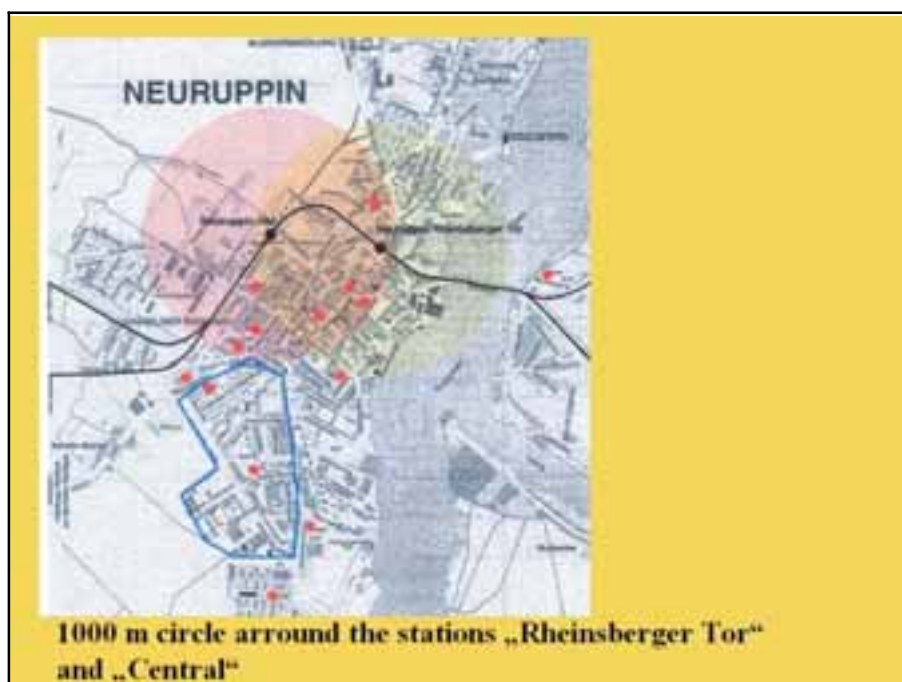
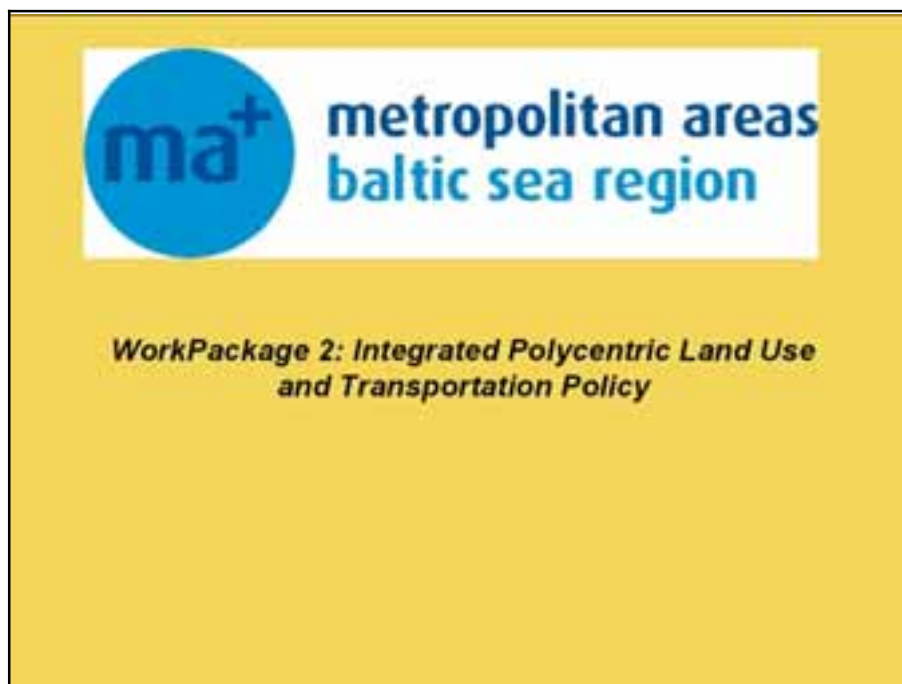
Wolfgang Rein, geschäftsführender Pfarrer der ev. Kirchengemeinde Neuruppin

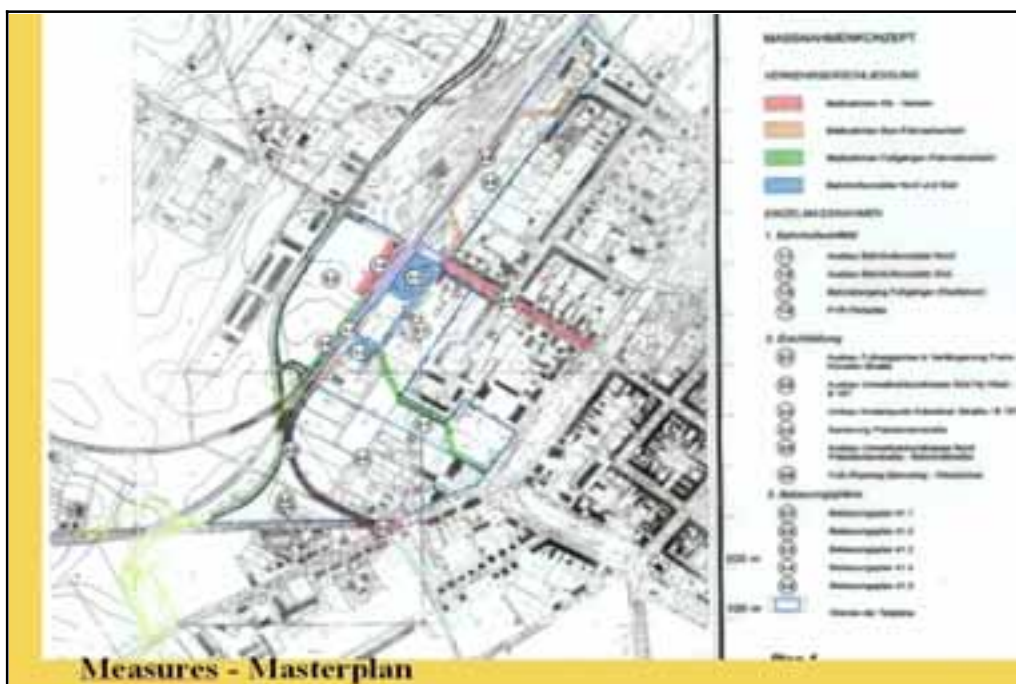
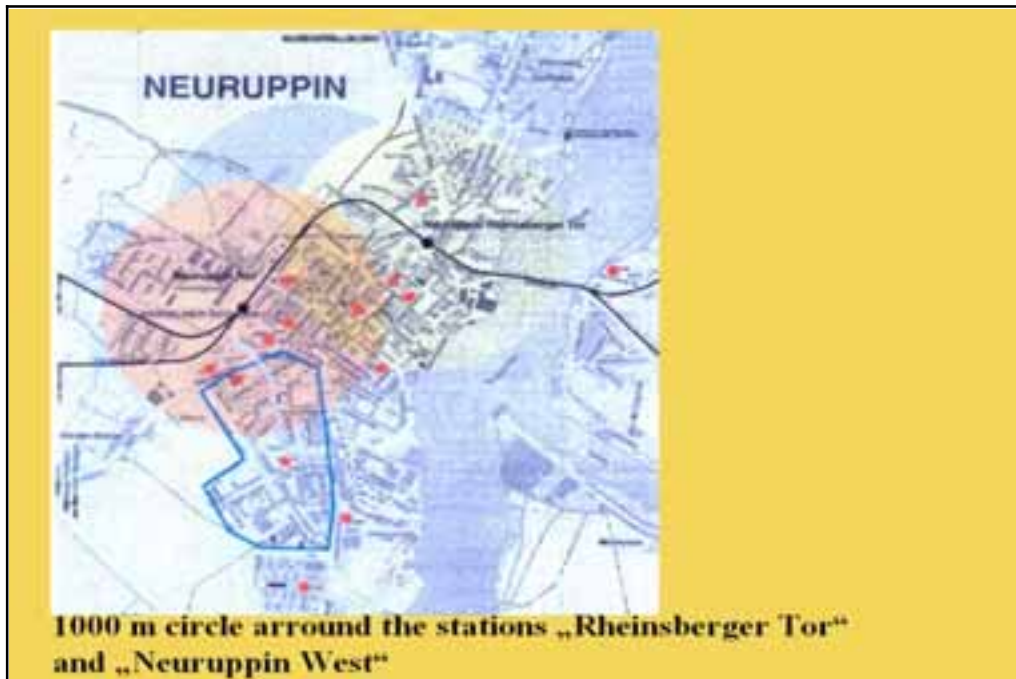
Herr Pfarrer Rein freut sich, die Teilnehmer des Workshops in der Winterkirche der altherwürdigen Klosterkirche begrüßen zu dürfen und stellt die Bedeutung des PrignitzExpress für das kulturelle und soziale Leben der Region heraus. Er wünscht sich zur Förderung des Tourismus über die Einbindung des Prignitz-Express in Berlin hinaus eine Verknüpfung mit touristischen Angeboten wie zum Beispiel Freizeiteinrichtungen, die Seeschifffahrt oder das Preußen-Museum möglichst mit einem Ticket und im Paket verbilligt.



Vorstellung des InterReg IIIb-Projekts und
Einführung in das Thema

*Arne Krohn, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung &
Stadterhaltung, Fontanestadt Neuruppin*





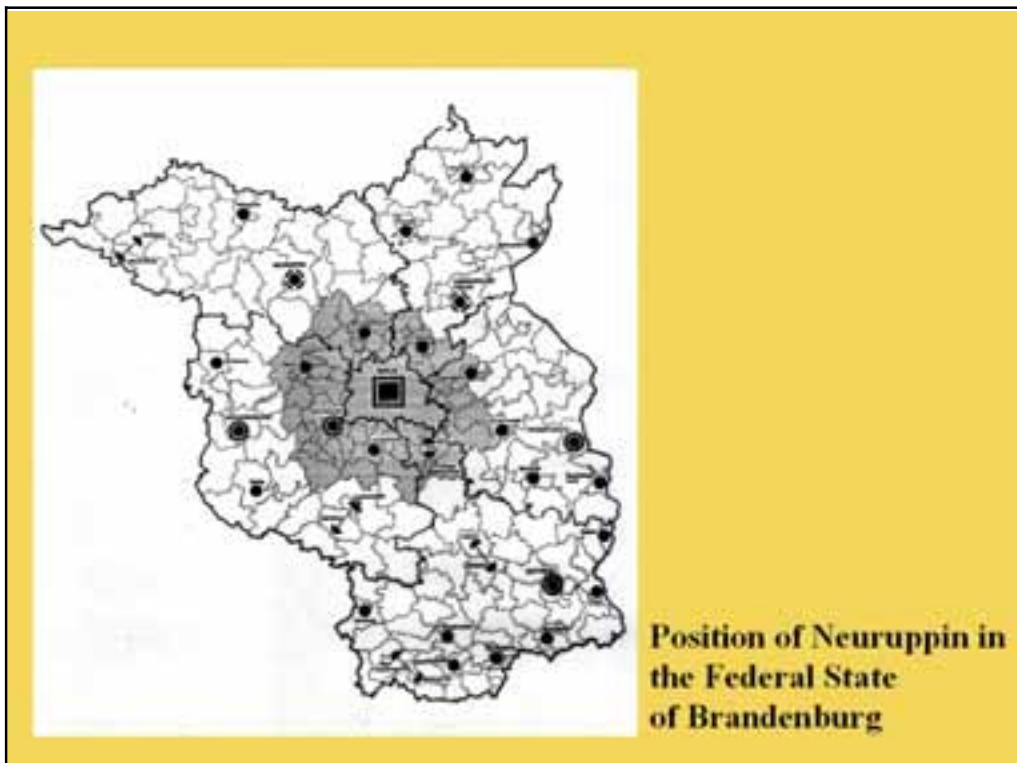
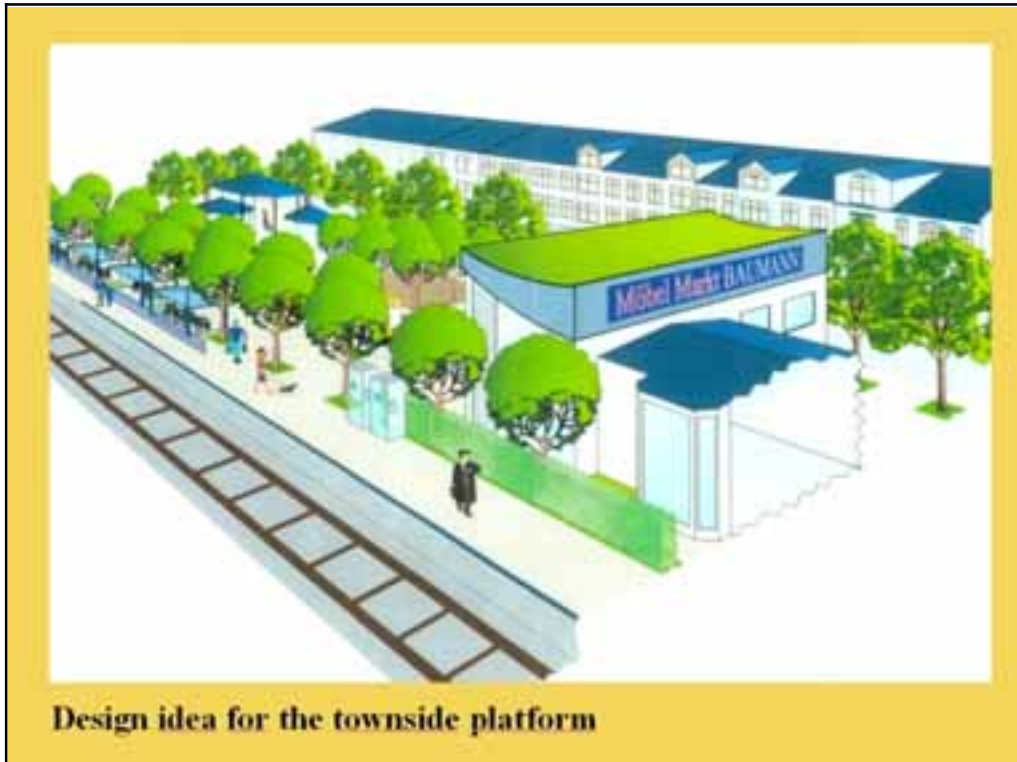


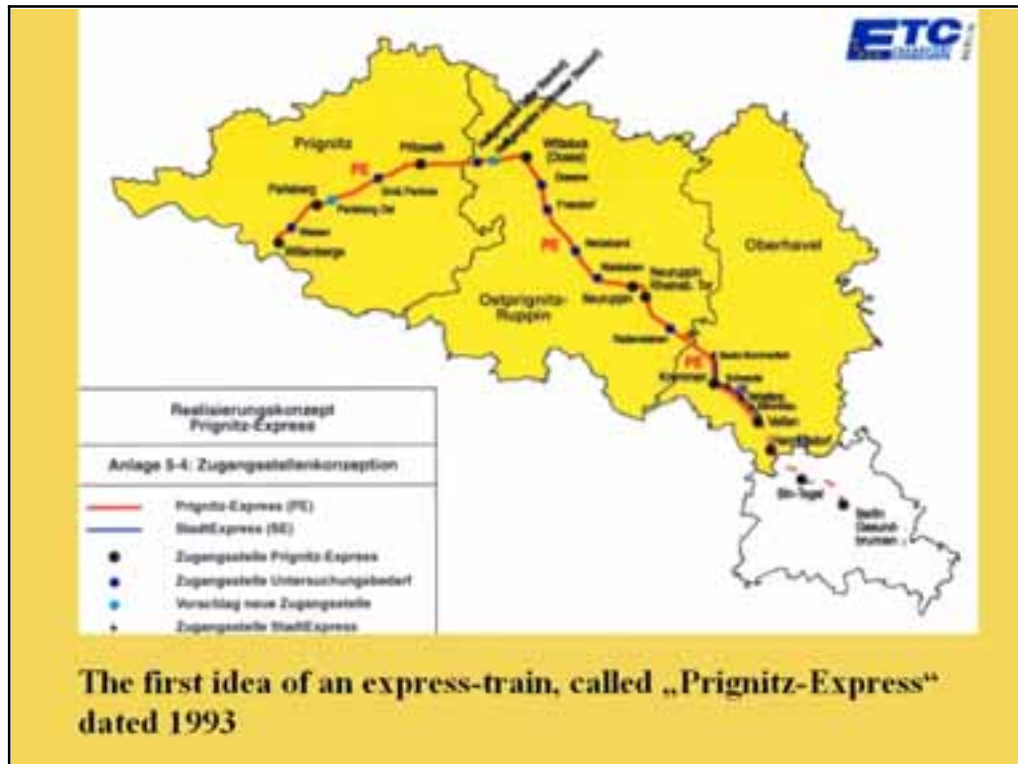
Neuruppin West, Situation 2001



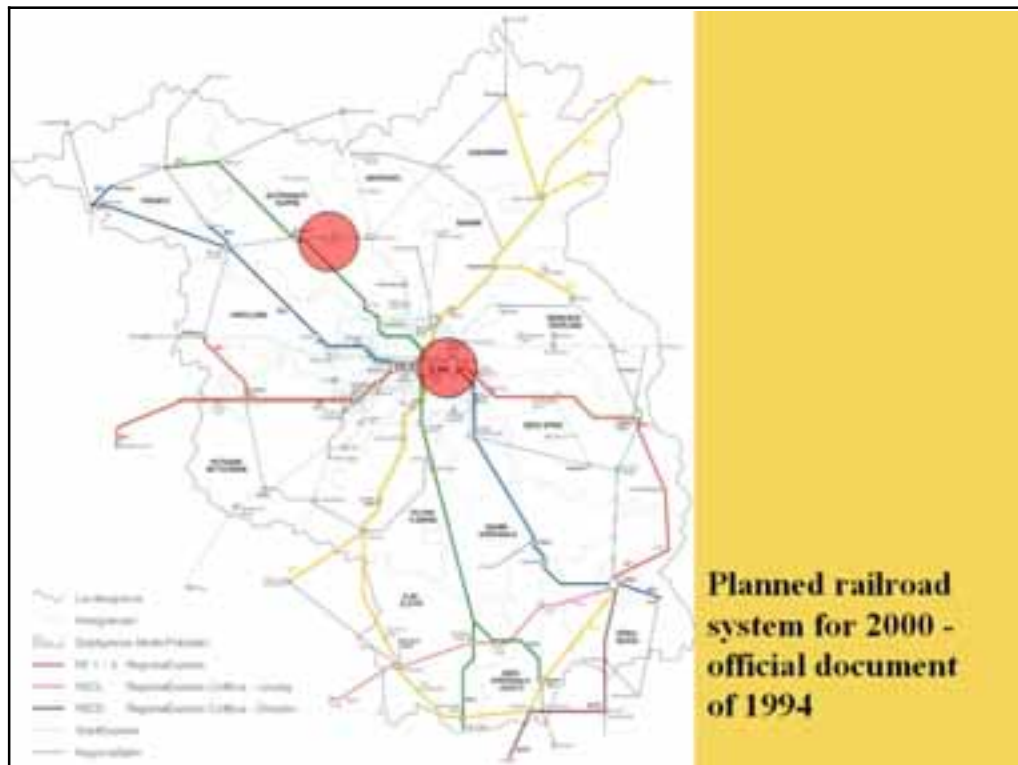
Service-Equipment of the German Railway –
the so called „Red- Point“

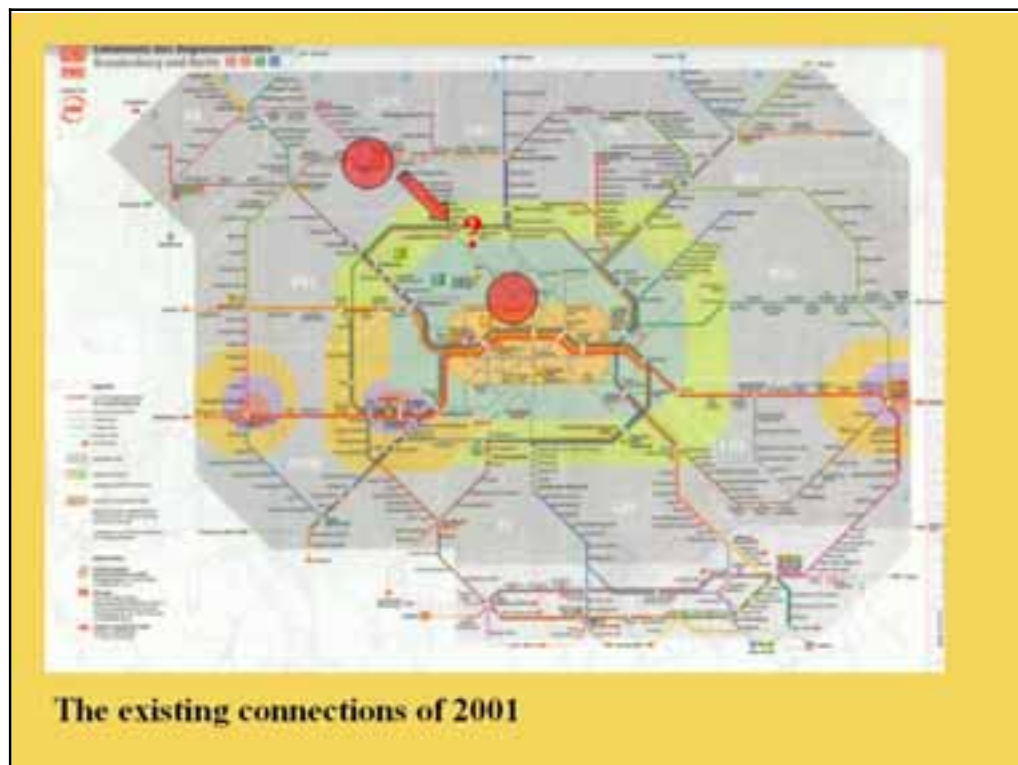


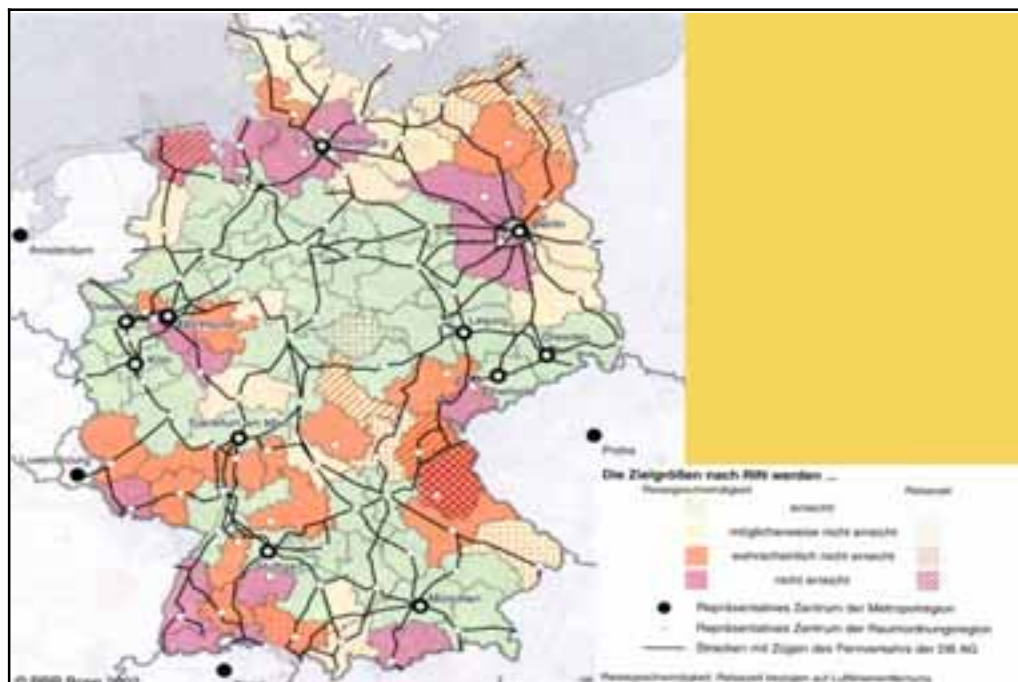
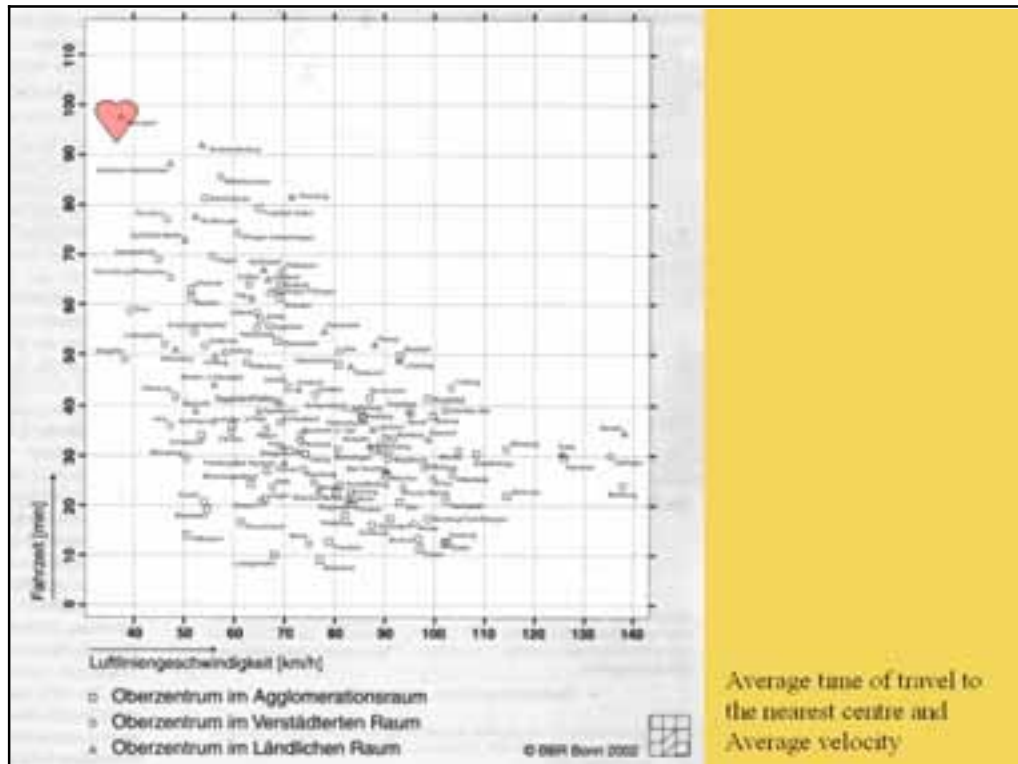


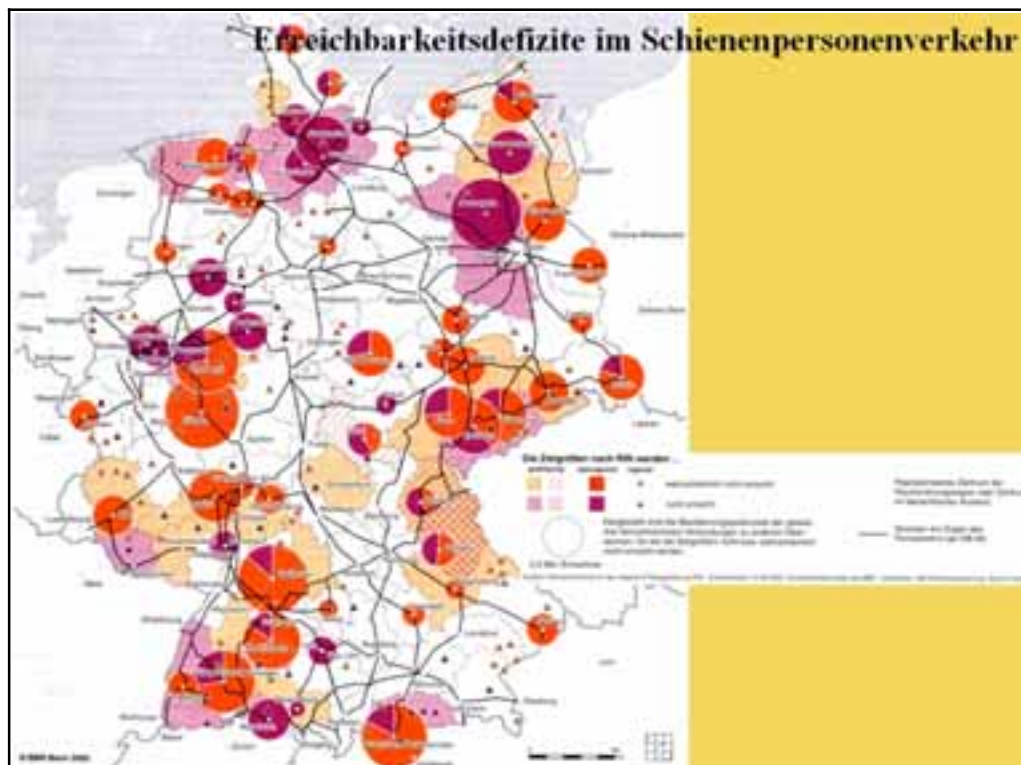


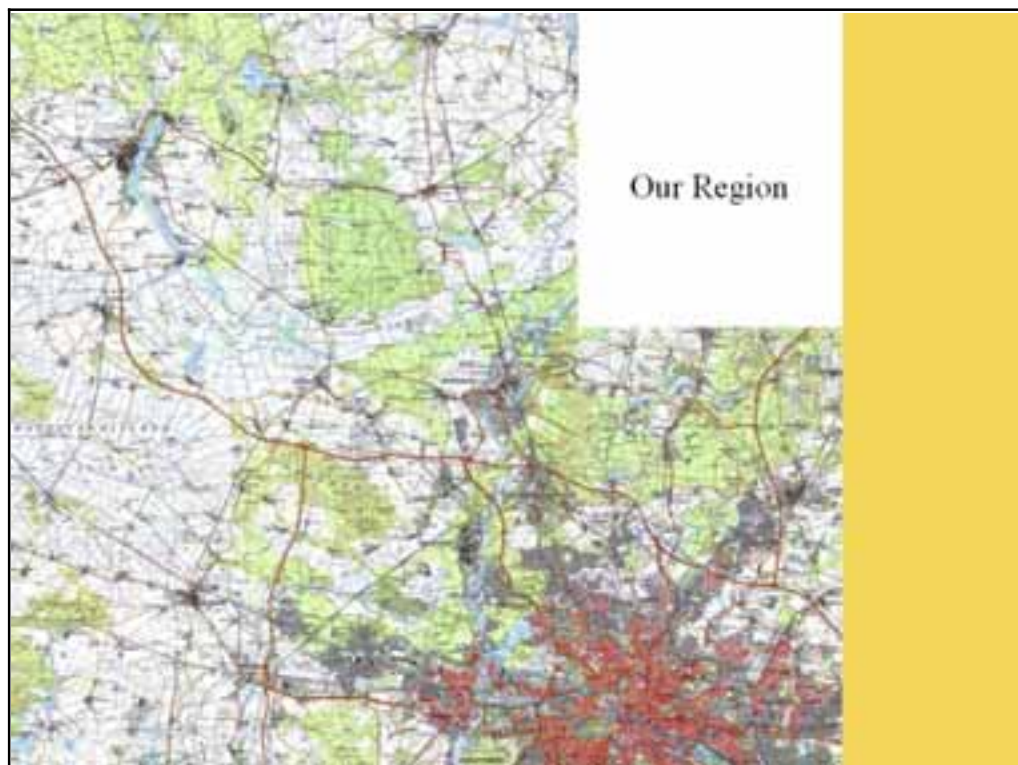
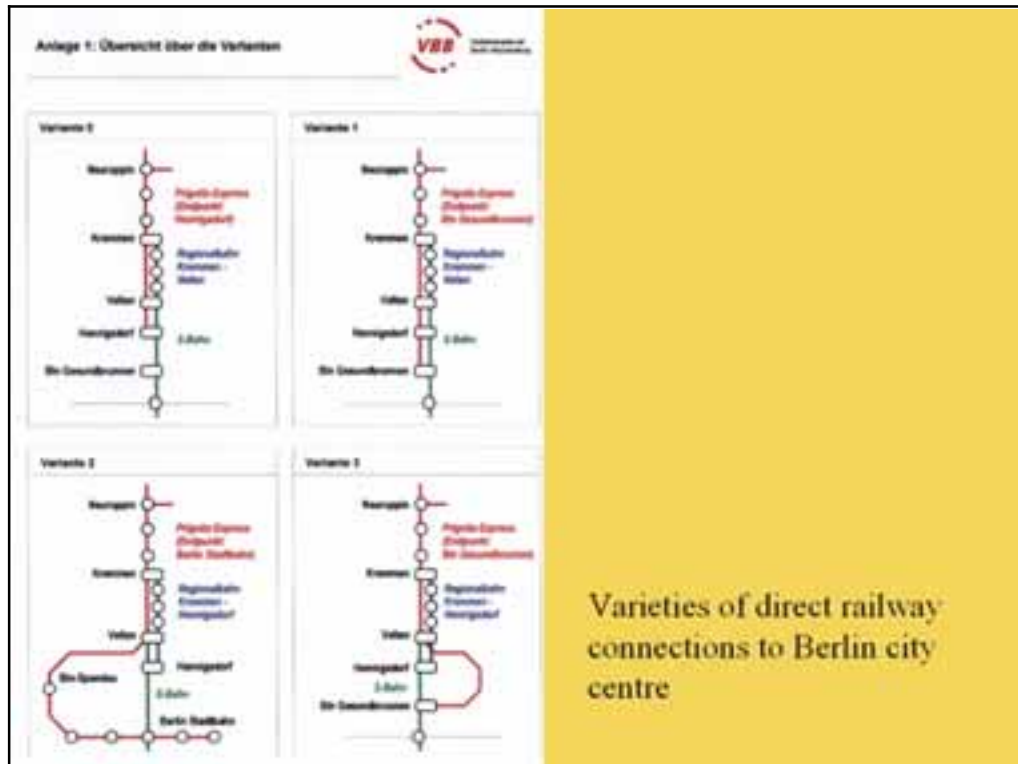
The first idea of an express-train, called „Prignitz-Express“ dated 1993











Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - Anspruch der Region

Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
*Hans Lange, Landrat Prignitz und Vorsitzender der Regionalen
Planungsgemeinschaft PR-OHV*

*"Zukunft des Prignitz Expresses
Wittenberge - Neuruppin - Berlin"*



1. Ein regionales Thema

Der Prignitz-Express ist für die Planungsgemeinschaft ein maßgebliches regionales Projekt und dies nicht nur, weil die Prignitz - flächenmäßig immerhin die Hälfte der Region Prignitz-Oberhavel der Namensgeber für diese Eisenbahnverbindung ist. Neben dem Imagefaktor ist die leistungsfähige und attraktive Verbindung zwischen vier der insgesamt fünf Mittelzentren und deren direkte Anbindung an die Bundeshauptstadt Berlin die entscheidende Konzeption für die Region. Zwischen den Radialen „Hamburger Bahn“ und „Nordbahn“ ist der Prignitz-Express die regionale Verbindung für die gesamte Region.

2. Ein altes Thema

Bereits in dem ersten Entwurf für einen Regionalplan Verkehr im Jahr 1997 wurde der Prignitz-Express als ein entscheidendes Entwicklungsziel der Regionalplanung verfolgt und thematisiert. Ebenso war er jeweils Bestandteil der angemeldeten Projekte innerhalb der gemeinsamen Sitzungen des Kabinetts der Landesregierung und des Regionalvorstandes Prignitz-Oberhavel in den Jahren 1996, 1998, 2001 und 2003. Die Region engagiert sich damit bereits seit 8 Jahren für diese notwendige Schienenverbindung.

3. Ein wirtschaftspolitisches Thema

Die Mittelzentren der Region sind die maßgeblichen Wirtschafts- und Arbeitsmarktschwerpunkte; ebenso wie der überregionale Gewerbestandort Hennigsdorf und das Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums Perleberg. Der Prignitz-Express hat damit auch eine entscheidende Bedeutung für die Standortsicherung und Standortverbesserung der regionalen Wirtschaft. Nicht zuletzt ist er auch ein Entwicklungsfaktor für den wachsenden regionalen Tourismus, verbindet er doch die attraktiven Landschaftsräume der Elbtalau, der Prignitz und der Ruppiner Seen mit der Havelniederung und den Angeboten des Metropolraums Berlin-Brandenburg. Die Mittelzentren bilden hierbei zugleich die Schwerpunkte der örtlichen Tourismuswirtschaft und gelten als Tore in den jeweiligen Landschaftsraum.

4. Ein verkehrspolitisches Thema

Die Region Prignitz-Oberhavel ist im nationalen Vergleich durch zum Teil gravierende Erreichbarkeitsdefizite gekennzeichnet. Ziel der Regionalen Planungsgemeinschaft ist, diese Defizite abzubauen und moderne und effiziente Verkehrslösungen anzubieten. Der Prignitz-Express ist dazu ein wichtiger Baustein. Der Zugang zu dem Fernverkehrsnetz der Bahn, und damit insbesondere der Bahnhof Wittenberge, ist von verkehrspolitischer Bedeutung. Der Prignitz-Express soll neben der Verbindungsfunktion somit auch wichtige Zubringerfunktionen für die Region übernehmen.

5. Ein aktuelles Thema

Die Aktualität des Themas Prignitz-Express ergibt sich zum einen dadurch, dass er bis heute noch immer als „Ruppin-Express“ unterwegs ist. Ist der zweite Bauabschnitt nach Wittstock bereits in Umsetzung, so gilt es, den dritten Bauabschnitt nach Wittenberge noch planerisch erfolgreich zu begleiten. Zum anderen ergibt sich die Aktualität aus den Planungen für den internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg in Schönefeld. Mit der beabsichtigten Schließung

des Flughafens Berlin-Tegel wird die Region einen deutlichen Standortnachteil erleiden, liegt sie doch in der Peripherie dieses südöstlichen Standortes. Der entstehende Standortnachteil ist aus Sicht der Region zu kompensieren. Der Prignitz-Express hat hierbei die Aufgabe, innerhalb von Berlin eine direkte und attraktive Anbindung an den internationalen Flughafen sicher zu stellen.

6. Ein dauerhaft zukunftsichern des - kurz - ein nachhaltiges Thema

Die Region Prignitz-Oberhavel hat sich in ihrem Leitbild 2000 zu einer nachhaltigen Raumentwicklung bekannt. Die dauerhafte Sicherung der Funktionen unserer Städte und Dörfer und die Nutzung und Entwicklung neuer Potentiale wird die Region noch über Jahre als wichtige Aufgabe begleiten. Der Prignitz-Express ist so gesehen auch ein Zug in die Nachhaltigkeit. Er soll das lokale und regionale Handeln auf eine effektive und attraktive Art mit der Welt verbinden.

Landkreis Ostprignitz

Christian Gilde, Landrat Ostprignitz-Ruppin



Kurzform der Rede zum Workshop am 10. Februar 2004 in der Klosterkirche

„Ich begrüße es sehr, dass dieser Workshop zum Prignitz-Express hier stattfindet. Für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin hat diese Bahnlinie eine enorme wirtschaftliche Bedeutung. Insbesondere für Wittstock ist die schnelle Anbindung in Richtung Berlin und Wittenberge sehr wichtig. Die Fahrgastzahlen werden dann auch für Wittstock eine ähnliche Entwicklung nehmen wie für Neuruppin nach Berlin. Für die Berlin-Einbindung muss die günstigste Variante für die Mehrzahl der Nutzer gefunden und realisiert werden. Ostprignitz-Ruppin profitiert wirtschaftlich/touristisch sehr vom Prignitz-Express.“

gez. Ch. Gilde
Landrat

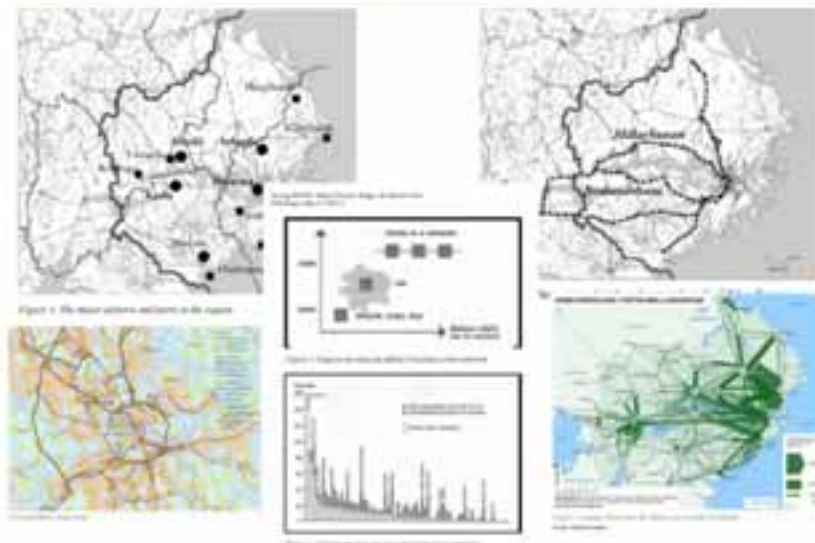
Einbindung des PrignitzExpress in Berlin -
Metropolenerschließung bei den InterReg-Partnern
*Dr. Ulrike Assig, Gemeinsame Landesplanungsabteilung
Berlin-Brandenburg*



Stockholm Region Infos

	EW Mio	Fläche km2	EW/km2
Schweden	8,9 (80% urban)		51
Mälarenregion	2,5	180*180 km	
Stock. Kreis	1,8	6780	480
Stockholm	0,76	187	4013
Flughafen Arlanda: 16 Mio Passagiere/a			
Berlin	3,39		3799
Umland	0,95		213
B-BB	5,98	30.000	197 (66)

Mälarenregion – Transportstrategie





Verkehrskommission Informationen

Infrabladet No. 1 Juni 2002

Vier Jahre 7 an

Infrabladet No. 1 Juni 2002

Svensk bidrag till Prignitz-Expressen

afvenniska bilagor som bidrag till infrastrukturbygget

Prignitz-Expressen

Stockholm Region Infos

- Regionalplanung nur in Stockholm Kreis
- Polyzentrale Entwicklungsstrategie
- Mälarrregion: Freiwilliger Rat der Kreise und Gemeinden
- Ost-West-Differenzierung der Wirtschaftsstruktur
- 50% der AK arbeiten im Privaten Dienstleistungsbereich
- „Langfristige Entwicklungsstrategie für das Transportsystem in der Mälarrregion“: Erweiterung Mälarbanan und Svealandsbanan (O-W); Preis- und Ticketsystem
- Wachstumserwartung:

Vilnius Region



Vilnius Region Infos

	EW Mio	Fläche km2	EW/km2
Litauen	3,6 (2,51 urban; 1,18 rural)		
Umland	0,3		93
Vilnius	0,6		
Flughafen Vilnius: 320.000 Passagiere/a			
Berlin	3,39		3799
Umland	0,95		213
B-BB	5,98	30.000	197 (66)

Vilnius Region

Vilnius Metropolitan Area in the Country



Vilnius Region Infos

- Entwicklungsstrategie Transport bis 2015 (alle Systeme)
- Priorität: Internationale Anbindung (Rail Baltica)
- Steigendes Verkehrsaufkommen auch auf der Schiene (konstante EW-Entwicklung in Vilnius; sinkende EW-Zahl Gesamtland)
- Hauptverbindung: Vilnius-Klaipeda (Reisezeit verkürzt um 20 min; max. Geschwindigkeit 120 km/h)
- Stadt: Bus, Obus, Straße; Ziel: Straßenbahn

Erster Diskussionsblock

Herr Esselbach,

Mitglied der SVV der Fontanestadt Neuruppin

Herr Esselbach stellt folgende Forderungen an den PrignitzExpress:

1. Schnell und bequem in das Berliner Zentrum.
2. Direkte Anbindung an den Fernverkehr. Der Bahnhof Spandau ist nicht ausreichend, da dort nur die Züge in Richtung Westen und Hamburg erreicht werden. Für Züge in Richtung Süden ist zweimaliges Umsteigen erforderlich.
3. Gute Erreichbarkeit von Neuruppin aus Berlin und allen Teilen Brandenburgs zur Förderung des Tourismus.



Herr Tschaut, Landkreis OHV, Kreistagsfraktion der CDU

Der PrignitzExpress fällt in der Fahrzeit gegenüber den anderen RE-Ästen deutlich ab. Der Bruch in Hennigsdorf ist ein Anachronismus wegen der fehlenden direkten Weiterführung. Es sollte weniger um eine direkte Anbindung an den Lehrter/Hauptbahnhof gehen, sondern mehr um eine Anbindung an die Bahnhöfe des Innenrings, z.B. Gesundbrunnen. Die S-Bahn ist für diese Verbindung zu langsam. Die Nutzung der Trasse über Tegel (alte Kremmener Bahn) hält er technisch für machbar und sollte das Ziel für die zukünftigen Führung des PrignitzExpress sein. Von Gesundbrunnen wäre eine Verlängerung der Linie über Ostkreuz zum zukünftigen Flughafen BBI problemlos möglich.

Herr Dr. Rosenberg, Interessengemeinschaft Kremmener Bahn

Berufspendler sind die Hauptnutzer des PrignitzExpress, darauf sollten die möglichen Zielbahnhöfe in Berlin ausgerichtet werden. Die vom Land vorgesehene Fahrzeit von 80 Minuten ist grundsätzlich zu lang, da noch die Reisezeiten im Vor- und Nachlauf hinzu kommen, dann werden sehr schnell insgesamt 2 Std. Fahrtzeit erreicht. Hält man diese Fahrtzeiten bei, so ziehen die Menschen in Richtung Berlin und die Entleerung des Raumes wird gefördert.

Herr Lorenz, Projektgruppe Verkehrsgeschichte Stadt Hennigsdorf

1939 verkehrten von Neuruppin Einzeltriebwagen in einer Zeit von 68 Minuten zum Stettiner Bahnhof in Berlin. Das Problem des PrignitzExpress ist, dass er zum einen als einzige Regionalbahn mit Dieseltriebwagen verkehren muss und zum anderen der Wiederaufbau der historischen Kremmener Bahn und auch der Nordbahn, deren Teil die Kremmener Bahn ab Schönholz ist, sehr aufwändig ist.

Herr Leppin, KMU-Beratung GmbH

Zu beachten ist die Bevölkerungsprognose, die im Äußeren Entwicklungsraum von einem Rückgang von 15 % in den nächsten Jahren ausgeht. Bisher stemmt sich kaum ein Landesprojekt gegen diese Entwicklung. Der PrignitzExpress könnte eine Chance eröffnen, aber laut Tageszeitung (Kommentar Verkehrsminister) ist der PrignitzExpress auf absehbare Zeit tot, was die Führung im Berliner Raum angeht.

Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - planerische und technische Rahmenbedingungen

Erfüllung der landesplanerischen Aufgaben
*Sabine Sperling, Gemeinsame Landesplanungsabteilung
Berlin-Brandenburg*



Workshop
Zukunft des Prignitz-Express Wittenberge – Neuruppin – Berlin
am 10.2.2004 in Neuruppin
Gemeinsame Landesplanungsabteilung; GL 5- Frau Sabine Sperling

Erfüllung landesplanerischer Aufgaben

Eingangsthese: „**Erfüllung landesplanerischer Aufgaben**“ ist noch nicht angesagt.

Umsetzung landesplanerischer Anforderungen in einem kontinuierlichen Planungsprozess!

1. Aufgaben der Landesplanung (allgemein)

Bestimmung fachübergreifender Anforderungen zur Entwicklung und Ordnung des Planungsraumes

Sicherung der Daseinsvorsorge durch nachhaltige Entwicklung

2. Schaffung landesplanerischer Grundlagen

Gemeinsame Landesplanung für die Länder Berlin und Brandenburg seit 1996

Gemeinsame Ziele zur räumlichen Entwicklung des Planungsraumes

Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm

- Leitbild der Dezentralen Konzentration
- Vernetzung der Regionalen Entwicklungszentren (Wittenberge, Neuruppin) mit der Metropole Berlin und untereinander
- Regionale Entwicklungszentren als wettbewerbsfähige Alternative zur Metropole Berlin und den Zentren im engeren Verflechtungsraum und zur Stabilisierung der Entwicklung im äußeren Entwicklungsraum
- Vorrang des Schienenverkehrs bei der Erschließung des Planungsraumes

Landesentwicklungsplan für den Gesamtraum (LEP GR)

- Schaffung eines leistungsfähigen, funktionalen Netzes von Verkehrsverbindungen, dass auf die Zentralen Orte ausgerichtet ist;
- schienenseitige Einbindung der Oberzentren und Mittelzentren mit Teilfunktion OZ ins Fernverkehrsnetz
(Anbindung Neuruppins durch hochwertigen Regionalverkehr nach Berlin und Wittenberge)
- Schaffung leistungsfähiger überregionaler Verkehrsverbindungen zur Erschließung der Mittelzentren (LEP GR)
„Prignitz-Express“ ist eine zu entwickelnde überregionale Schienenverbindung zur Vernetzung der Mittelzentren (Neuruppin, Pritzwalk, Wittstock, Wittenberge)

? Funktionsfähige Zentren benötigen attraktive Verkehrsverbindungen

3. aktuelle Herausforderungen – Umsetzung der landesplanerischen Ziele

Prignitz – Express - Schlüsselprojekt der Raumplanung (seit 1994)

Verbesserung der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

(aktuelle Berechnungen zeigen deutliche Erreichbarkeitsdefizite Neuruppins zur Metropole Berlin gegenüber anderen REZ)

- Neuruppin muß oberzentrale Funktionen für den nordwestlichen Planungsraum erfüllen.
- Ausgleich der Lagenachteile zwischen zwei Hauptradialen im Schienennetz (Nordbahn, Hamburger Bahn)
- Umsteigefreie Einbindung in die Metropole Berlin, Schaffung eines Fernbahnanschlusses

Vorrangige Entwicklung des Schienenverkehrs

- nachhaltige Raumentwicklung braucht vorrangige Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses (Verbesserung der Reisezeit/Infrastrukturinvestitionen, Betrieb)

Integration in Fachplanung (SPNV-Plan, StEP- Verkehr)

- Berücksichtigung raumordnerischer Erfordernisse in der Fachplanung (SPNV-Plan 1996); Fortschreibung erforderlich
- Integrationswirkung der gemeinsamen Landesplanung
- Abstimmung von verkehrlichen Maßnahmen im Zuge eines integrierten Planungsansatzes

Verknüpfung mit Siedlungsentwicklung:

- Erschließung von Verkehrspotenzialen (für die Schiene) durch Zusammenwirken regionaler Akteure
- Beachtung aktueller Entwicklungen:
- Bevölkerungsabnahme in den Zentren und deren Einzugsbereichen; schrumpfende öffentliche Mittel, Beachtung von Pendlerströmen, Schülerverkehren;
- Schaffung schienenaffiner Siedlungsstrukturen erforderlich; einschließlich Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.
(Zusammenwirkung von kommunaler Planung und Verkehrsplanung/-organisation)
- „Prignitz-Express“ - bedeutet Identifikation der Region

Moderationsfunktion der Landesplanung zur Umsetzung der raumordnerischen Ziele stärken; Kommunikation zwischen den Beteiligten pflegen/aktivieren.


Verknüpfung von kurz-/mittelfristigen Angeboten ohne dabei die langfristige Zielsetzung zu „verbauen“/ „fehlinvestieren“

Erfüllung landesplanerischer Aufgaben gelingt nur im gemeinsamen länderübergreifenden Handeln aller Akteure

Bestellung und Fahrplangestaltung

Arndt Schäfer, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg,
Bereich Planung und Bestellung






Einbindung des Prignitz-Express nach Berlin

Tagung:
Zukunft des Prignitz-Express
Wittenberge – Neuruppin – Berlin

10. Februar 2004

Arnd Schäfer, VBB GmbH


VBB GmbH
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Luisenpark
10585 Berlin



Gliederung

1. Verkehrliche Rahmenbedingungen und Anforderungen
2. Varianten der Einbindung nach Berlin
3. Handlungsempfehlungen, Ausblick

VBB GmbH
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Luisenpark
10585 Berlin



Zielnetz 2000 (aus dem Jahr 1994)

➤ Fahrzeit Neuruppin – Berlin Zentrum
unter 60 Minuten

Verkehrsmittel der Bundes Brandenburg
Verkehrsmittel



Angebot / Verkehrsnachfrage
Gesamtstrecke Neuruppin - Henningsdorf

<u>Jahr</u>	<u>Fahrzeit</u>	<u>Ø Fahrgäste pro Tag</u> in Rkm / km-BL
1995	2 h 45 min	300
2003	1 h 15 min	1.600

Verkehrsmittel der Bundes Brandenburg
Verkehrsmittel





Variante 1: Einbindung über

- ab 2006 Führung über Berliner Stadtbahn möglich
- Fahrzeitverkürzung um ca. 5 min zu den Berliner City-Bahnhöfen
- Fahrzeit von unter 60 min nicht zu erreichen
- hoher betrieblicher und wirtschaftlicher Aufwand

geeignete Zwischenlösung, aber keine endgültige Lösung

VBB
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
www.vbb.de



Variante 2: Einbindung über die Nordbahn

- erst nach 2010 realisierbar
- keine Reisezeitverkürzung gegenüber Umsteigeverbindung mit S-Bahn

Keine verkehrlich sinnvolle Variante

VBB
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
www.vbb.de



Variante 3: Einbindung über Berlin-Tegel

- Fahrzeit von unter 50 min von Neuruppin nach Berlin-Gesundbrunnen realisierbar
- Ziel einer Fahrzeit von unter 60 min ins Zentrum erreichbar
- erfordert Ausbau / Anpassung der Infrastruktur Henningsdorf – Berlin-Schönholz

Vorzugsvariante

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBB
Prignitz-Express



Ausblick, Handlungsempfehlungen

ab 2006: Einbindung des Prignitz-Express auf die Berliner Stadtbahn

- Direktverbindungen zu den Berliner City-Bahnhöfen
- Fahrzeitverkürzungen

langfristig: Herstellung der direkten Einbindung über Berlin-Tegel

- verkehrspolitischer Konsens erforderlich

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBB
Prignitz-Express

Laufweg und Infrastrukturplanung
Thomas Beyersdorff, DB Netz AG, Leiter des
Geschäftsfeldes Regionalnetze



Prignitz Express Die Bahn 

**Die Infrastruktur – Totalsanierung der Strecke
Hennigsdorf - Wittenberge**

Der Laufweg nach Berlin

DB Netz AG
09.02.2004

DB Netz AG, 04.02.2004

Prignitz Express Gesamtvorhaben Die Bahn 

Streckenlänge: 143 km

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 50/60 auf 120 km/h

Reisezeit Hennigsdorf – Wittenberge ursprünglich: ca. 3,5 Stunden

Reisezeit soll: ca. 2 Stunden

Gesamtbauzeit 1998 bis 2013

Gesamtkosten ca. 160 Mio EUR (157,5)

DB Netz AG, 04.02.2004

Prignitz Express 1. BA Die Bahn

Länge 48 km

Kosten 43,5 Mio EUR

Reisezeit alt 83 min / neu 37 min

Bauzeit von 1997 - 2000

Neubau von:
2 Bahnhöfen, und 5 Haltepunkten
22 BÜ neu, aufgelassen 12, 2 Fusswege
Vollständige Sanierung des Bahnkörpers, der Weichen und Signale

DB Netz AG, 04.02.2004 3

Prignitz Express 2. BA Die Bahn

Länge 37 km


Kosten 51 Mio EUR

Reisezeit alt 47 min/ neu 26 min

Bauzeit von 07/2003 bis 12/2004

Neubau von:
Bahnhof Wittstock und 4 Haltepunkten
ESTW –Z für das gesamte Prignitznetz mit Arbeitsplätzen in Neuruppin,
ESTW-A in Kremmen und Wittstock
15 BÜ neu, 2 Auflassungen und 5 Fußwege

DB Netz AG, 04.02.2004 4

Die Bahn 

Prignitz Express 3. BA

Länge 58km

Kosten vsl. 63 Mio EUR

Reisezeit alt 74 min/ neu 45 min

Bauzeit von 2007 – 2013, der 3. BA wird in drei Abschnitte unterteilt, die schrittweise fertiggestellt werden

Neubau von:
3 Bahnhöfen, darunter die "Drehscheibe" Pritzwalk
ESTW – A in Pritzwalk, Perleberg u. Groß-Pankow
Auch im 3. BA sind zahlreiche BÜ zu bauen und aufzulassen,
das Konzept wird gegenwärtig unter Einbeziehung der Beteiligten erarbeitet

DB Netz AG, 04.02.2009 5

Prignitzexpress

1. Die Infrastruktur – Totalsanierung der Strecke Hennigsdorf - Wittenberge:

Gesamtvorhaben:

- Streckenlänge 143 km
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 50/60 auf 120 km/h
- Reisezeit Hennigsdorf – Wittenberge ursprünglich: ca. 3,5 Stunden
- Reisezeit soll ca. 2 Stunden
- Gesamtbauzeit 1998 bis 2013
- Gesamtkosten ca. 160 Mio EUR (157,5)

1.BA Velten- Neuruppin

- Länge 48 km
- Kosten 43,5 Mio EUR
- Reisezeit alt 83 min / neu 37 min
- Bauzeit von 1997 - 2000
- Neubau von:
 - 2 Bahnhöfen, und 5 Haltepunkten
 - 22 BÜ neu, aufgelassen 12 , 2 Fußwege
 - Vollständige Sanierung des Bahnkörpers, der Weichen und Signale

2.BA Neuruppin – Wittstock

- Länge 37 km
- Kosten 51 Mio EUR
- Reisezeit alt 47 min/ neu 26 min
- Bauzeit von 07/2003 bis 12/2004
- Neubau von:
 - Bahnhof Wittstock und 4 Haltepunkten
 - ESTW –Z für das gesamte Prignitznetz mit Arbeitsplätzen in Neuruppin, ESTW-A in Kremmen und Wittstock
 - 15 BÜ neu, 2 Auflassungen und 5 Fußwege

3.BA Wittstock – Wittenberge

- Länge 58km
- Kosten vsl. 63 Mio EUR
- Reisezeit alt 74 min/ neu 45 min
- Bauzeit von 2007 – 2013, der 3. BA wird in drei Abschnitte unterteilt, die schrittweise fertiggestellt werden (Strecken der Finanzierung wg. geringerer Mittelzuweisung)
- Neubau von:
 - 3 Bahnhöfen, darunter die „Drehscheibe“ Pritzwalk
 - ESTW – A in Pritzwalk, Perleberg u. Groß-Pankow
 - Auch im 3. BA sind zahlreiche BÜ zu bauen und aufzulassen, das Konzept wird gegenwärtig unter Einbeziehung der Beteiligten erarbeitet

2. Der Laufweg nach Berlin

Zwischen Hennigsdorf und Berlin nutzt der PE keine eigene Infrastruktur, die Kapazitäten der Anlagen müssen zwischen den verschiedenen Angeboten der Bahn aufgeteilt werden.

Die DB Netz AG geht gegenwärtig davon aus, dass der PE weiterhin über den Außenring, Falkensee, Spandau nach Bln. Charlottenburg fährt und auf absehbare Zeit in Hennigsdorf wendet.

Eine theoretische Möglichkeit ist der Weg über das Karower Kreuz nach Bln. Gesundbrunnen (IBN 05/2006), Nachteile:

- Gesundbrunnen ist mit der S-Bahn von Hennigsdorf in der selben Zeit erreichbar
- die Abstellkapazitäten in Gesundbrunnen sind nicht vorhanden,
- kurze Wendezeiten würden zu einer Verschlechterung der Betriebsqualität führen – dies ist jedoch von der Fahrplankonstruktion abhängig
- Eine Verlängerung nach Jungfernheide bzw. Grunewald wäre denkbar, dort gibt es Abstellkapazitäten

Die weiteren Optionen:

Nordbahn über Frohnau nach Gesundbrunnen:

- Die Nordbahn wird geplant IBN nach 2012

Kremmener Bahn über Tegel nach Gesundbrunnen:

- Aus finanziellen Gründen unwahrscheinlich.
- Gefahr der Rückzahlung von Fördermitteln (S-Bahn)

Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof:

- VT jeglicher Art dürfen den Tunnel nicht befahren (Brandschutz), diese Option scheidet also aus

Änderungen des Laufwegs sind mit den Auftraggebern des SPNV abzustimmen und durch diese zu beauftragen.

Einbindung des PrignitzExpress in Berlin - Politische Ziele

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Dr. Dieter Glück, Referatsleiter EW 14

Referat EW 14

EW 14/20.70.01-12

Berlin, 29.1.2004

Hausruf: 40 56



Dr.-Ing. Dieter Glück

Vortrag am 10.02.2004 in Neuruppin

Thema: Einbindung des PrignitzExpress in Berlin
- Politische Ziele -

Anrede

Ich freue mich heute hier in der Fontane und Schinkel-Stadt Neuruppin zu sein und mit Ihnen an diesem Workshop teilnehmen zu können.

Zunächst darf ich Ihnen die besten Wünsche für das Gelingen der Konferenz von Herrn Staatssekretär Nagel übermitteln. Er ist leider verhindert und hat mich gebeten, zur Thematik des ÖPNV zu berichten.

Heute ist bereits viel über die verkehrliche Erschließung dieser Region und insbesondere über die Anbindung nach Berlin mit dem PrignitzExpress gesprochen worden. Ich habe ihr Engagement zur Kenntnis genommen und ich kann Ihren Anspruch sehr wohl verstehen.

Der Bund ist bereit, die berechtigten Ansprüche zu unterstützen und seiner Verpflichtung zur Daseinsvorsorge im Rahmen seiner Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der in der Verfassung niedergelegten Aufgaben und Rechte der Länder und der von Ihnen bestellten Aufgabenträger nachzukommen.

Der **Öffentliche Personennahverkehr** - kurz ÖPNV - ist auf Grund der grundgesetzlichen Vorgaben weitestgehend Ländersache.

Der Bund unterstützt die Länder jedoch bei der Verwirklichung und dem Bestreben, indem er sowohl die rechtlichen, als auch die finanziellen Rahmenbedingungen schafft. erinnert sei hier an das Personenbeförderungsgesetz, das Regionalisierungsgesetz, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Bundesschienewegeausbaugesetz.

So ist auch die Planung und Durchführung mit der konkreten Ausgestaltung des Angebotes im ÖPNV Sache der Länder, der Gemeinden sowie der Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen. Der Bund ist hierbei nicht beteiligt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren

Was die Finanzierung von Vorhaben nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** betrifft, so hat der Bund dem Land Brandenburg seit dem Jahr 1992 Finanzhilfen in Höhe von rd. 1,1 Mrd. EURO und dem Land Berlin in Höhe von ca. 1,8 Mrd. EURO gewährt. Mit diesen Bundesfinanzhilfen wurden neben Vorhaben des kommunalen Straßenbaues insbesondere Vorhaben der Berliner S-Bahn verwirklicht.

Der Bund selbst gab für die Grunderneuerung, den Bau und Ausbau der Berliner S-Bahn Mittel in Höhe von mehr als 2 Mrd. EURO aus. Wichtigste Finanzierungsquellen waren dabei Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, Mittel für investive Altlasten nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz, Mittel aus dem Hauptstadtvertrag sowie des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Damit konnte die S-Bahn das Hauptbindeglied des ÖPNV zwischen der Bundeshauptstadt Berlin und seinem näheren Umland werden. Die geschlossenen Lücken zwischen Berlin und Potsdam, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf und Blankenfelde sind ein beredtes Beispiel dafür. Gleichzeitig wurden dadurch eine Vielzahl von Straßen im Raum Berlin vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Und so wird es weitergehen.

Die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin wird fortgesetzt, wobei, die Sanierung der bestehenden Strecken im Vordergrund steht.

Für die nächsten Jahre werden die Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Brandenburg und Berlin auf dem Niveau der Vorjahre bleiben. Ende des Jahres 2004 soll auch die Lücke zwischen Berlin-Lichterfelde Süd und Teltow Stadt geschlossen werden und darüber hinaus ist es von besonderem Belang, den Berliner Bahnhof Ostkreuz anzugehen, der nicht nur für die Berliner Bevölkerung von großer Umsteigebedeutung ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

eine weitere Finanzierungsquelle für den ÖPNV und hier insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - stellt das **Regionalisierungsgesetz** dar. Die Länder erhalten danach beträchtliche Mittel aus dem Steueraufkommen des Bundes um nach diesem Gesetz Verkehrsleistungen des SPNV zu bestellen aber auch ÖPNV-Investitionen zu finanzieren. So erhält das Land Brandenburg für das Jahr 2004 Mittel in Höhe von rd. 389 Mio. EURO, das Land Berlin Mittel in Höhe von ca. 372 Mio. EURO. Diese Beträge sind dynamisiert und werden in den nächsten Jahren kontinuierlich ansteigen. Ich denke, dass damit durchaus Möglichkeiten bestehen, die Qualität des ÖPNV weiter zu verbessern und ein bedarfsgerechtes Angebot im ÖPNV und insbesondere im SPNV sicherzustellen.

Nicht vergessen sollte man in diesem Zusammenhang das Bundesschienenwegeausbaugesetz, welches sowohl für die Investitionen im großräumigen Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn auf der Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung die Finanzierung gewährleistet als auch Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Nahverkehr sichert.

Im Gesetz ist vorgesehen, dass mindestens 20 % der Mittel für Investitionen verwendet werden, die dem SPNV dienen. Auf dieser Grundlage wird die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin aber auch Nahverkehrsinvestitionen in den Ländern in beträchtlichem Umfang finanziert.

In diesem Zusammenhang ist der Ausbau der Strecke Neuruppin-Hennigsdorf zu nennen, die mit Mitteln in Höhe von 43 Mio. € nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz im Jahr 1997 bis 2000 grundhaft saniert worden ist. In Bau ist der weiterführende Abschnitt von Neuruppin nach Wittstock (Dosse) und in Vorbereitung die Weiterführung nach Wittenberge.

Meine Damen und Herren, ich hoffe es ist deutlich geworden, dass sich der Bund finanziell für den ÖPNV und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden engagiert, denn es werden in Deutschland immerhin jährlich mehr als 6,8 Mrd. EURO nach dem Regionalisierungsgesetz und fast 1,7 Mrd. EURO nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitgestellt. Von diesen rd. 8,5 Mrd. EURO werden ca. 7,7 Mrd. EURO für den ÖPNV verwendet. Hierzu kommen noch Mittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz für spezielle Nahverkehrsinvestitionen in Höhe von jährlich rd. 180 Mio. €.

Bei diesen Mitteln, die in der Hauptsache von den Ländern geplant und disponiert werden, hat der Bund auch in beschränktem Rahmen, d. h. für rund 300 Mio. Euro, die Möglichkeit, ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten ab 51 Mio. EURO aus einem besonderen GVFG-Bundesprogramm zu fördern. Der Fördersatz beträgt bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. Dieses Programm wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufgestellt und jährlich fortgeschrieben.

Die S-Bahn-Lückenschlüsse zwischen Berlin und dem Umland sind in diesem Programm und mit Mitteln aus dem DB-Gründungsgesetz sowie dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vollständig, d. h. ohne finanzielle Beteiligung der Länder finanziert worden.

Dieses Programm ist zwischen Bund und Ländern abgestimmt worden. Dabei spielte die Fragestellung eine große Rolle, welche Rolle der S-Bahn und dem aufzubauenden Regionalverkehr zukommen sollte. In Anbetracht der hohen Kosten war die Frage möglicher Parallelverkehre eingehend zu untersuchen und im Hinblick auf die verkehrlichen und wirtschaftlichen Folgen zu bewerten.

Für die Prignitz und die Stadt Neuruppin ist ja die Verbindung über Hennigsdorf/Velten nach Berlin von besonderer Bedeutung. Hierzu kommen bereits im Jahr 1995 Gutachten zu dem Ergebnis, dass die S-Bahn das wirtschaftlichste Verkehrsmittel darstellt. Das Gutachten führte gleichfalls zu der Erkenntnis, dass ein parallel betriebener S-Bahn- und Regionalbahnverkehr unwirtschaftlich sei und insbesondere zu Lasten des S-Bahnverkehrs ginge. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse hat der Bund in Abstimmung mit den Ländern den eingleisigen Wiederaufbau der S-Bahn nach Hennigsdorf mit Option für den späteren Bau eines zweiten S-Bahngleises vollständig finanziert. Daraus folgert allerdings auch aus diesem Gutachten, dass wegen der gegenseitigen Konkurrenzierung ein paralleler Regionalverkehr in Richtung Berlin-Schönholz nicht wirtschaftlich wäre. Durch ein solches Angebot darf die Rechtfertigung für den Wiederaufbau der S-Bahnstrecke nicht in Frage gestellt werden.

Diese Fragestellung spielt auch in die laufende Diskussion zur Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten hinein.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

angesichts dieses Sachverhaltes wird die Suche nach einer Streckenführung für den PrignitzExpress nicht einfacher. Der optimale Weg sollte durch die Verantwortlichen von Land und Region gemeinsam gesucht und gefunden werden. Ich kann Ihnen dabei die fachliche Unterstützung des Bundes zusichern.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Ausführungen zeigen, was alles für den ÖPNV getan worden ist und dies muss angesichts der Probleme, die der wachsende Autoverkehr für unsere Städte und Regionen mit sich bringt auch so weitergehen. Der ÖPNV ist eine vernünftige und umweltgerechte Alternative zum Pkw wobei mir auch klar ist, dass er nicht für alle Anforderungen die optimale Lösung darstellen kann.

Wir müssen mit der Mobilität intelligent umgehen! Deshalb wirbt die Bundesregierung für die Idee einer ganzheitlichen Mobilität, die alle Verkehrsmittel einschließt und miteinander verknüpfen soll. Das heutige und noch mehr das zu erwartende Mobilitätswachstum setzt eine gleichgewichtige Arbeitsteilung der Verkehrsmittel voraus. Die Verkehrsnachfrage der Zukunft kann nur bewältigt werden, wenn dabei der ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver wird.

Dies setzt das enge und gute Zusammenwirken aller Beteiligten voraus.

Wie bereits die Vergangenheit zeigte, ist die Bereitschaft dazu sowohl beim Bund als auch bei den Ländern und den von Ihnen bestellten Aufgabenträgern vorhanden und so soll es weitergehen.

Ich denke, dass auch die heutige Tagung einen wichtigen Beitrag dazu leistet. Mein Dank gilt dafür den Veranstaltern, dass sie die Initiative hierzu ergriffen haben und allen Beteiligten.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Zweiter Diskussionsblock

*Herr Tschaut, Landkreis OHV,
Kreistagsfraktion der CDU*

Es ist die Frage zu klären, ob der Abschnitt Hennigsdorf - Gesundbrunnen ein ausreichendes Verkehrsaufkommen für den Parallelverkehr S-/Regionalbahn hat. Hier müssen ggf. weitere Potenziale im Umfeld der Bahn erschlossen werden, um das Aufkommen zu erhöhen.



Herr Bergmann, Baudezernent Landkreis OHV

Hennigsdorf ist weiterhin anzubinden. Der Landkreis präferiert einen zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Velten. Ab wann kann mit einem zweigleisigen Ausbau nach Velten gerechnet werden?

Herr Dr. Glück, BMVBW

Eine Untersuchung aus dem Jahr 1994 hat dazu geführt, dass 1995 entschieden wurde, dass der Aufbau einer S-Bahn nach Hennigsdorf anstelle einer Regionalbahnanbindung die wirtschaftlichere Lösung ist. Die S-Bahn ist deshalb als Fakt anzuerkennen. Für die S-Bahn nach Velten gibt es derzeit keine Präferenz, aber auch keine abschließende Entscheidung. Unter anderem der VBB hat alternative Möglichkeiten vorgestellt, die im Systemzusammenhang vertieft untersucht werden sollten, da eine Vielzahl von Faktoren zu beachten sind. Der einzige Weg, für den Prignitz-Express eine Lösung zu finden, ist eine Untersuchung der Alternativen, diese zu prüfen und dann zu diskutieren.

Herr Leppin, KMU-Beratung GmbH

Gibt es Planungen für die Anbindung der Region an den zukünftigen Flughafen BBI?

Herr Dr. Glück, BMVBW

Entsprechende Planungsüberlegungen müssen vom Land durchgeführt werden, die Entscheidung liegt in der Verantwortung der Länder.

Herr Tschaut, Landkreis OHV, Kreistagsfraktion der CDU

Fast alle Radialstrecken nach Berlin haben einen Parallelverkehr S-/Regionalbahn. Auch jetzt verkehrt der PrignitzExpress bereits nach Berlin, nur nicht direkt parallel zu einer S-Bahnstrecke. Es geht also nur um die Optimierung eines vorhandenen Verkehrsangebots und nicht um neuen Parallelverkehr. Denkbar wäre auch, das geplante zweite Gleis nach Hennigsdorf als Regionalbahngleis zu nutzen.

Herr Dr. Glück, BMVBW

Die Verbindung über die S-Bahn ist grundsätzlich akzeptabel, da so auch weitere Ziel- und Umsteigepunkte auf der Strecke erschlossen werden. Man sollte hier aber nicht spekulieren, sondern die beste Lösung über ein standardisiertes Bewertungsverfahren finden.

Herr Richter, Bürgermeister Stadt Rheinsberg

Heißt das letztlich, dass PrignitzExpress nie nach Berlin hineinfahren wird? Wenn das so wäre, dann sollte man dies auch klar sagen!

Herr Dr. Glück, BMVBW

Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens sollten abgewartet werden.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr des Landes Brandenburg

Dr. Karlheinz Beilner, Abteilung 4, Leiter Referat 43



Workshop

„Zukunft des PrignitzExpress“

am 10.02.2004 in Neuruppin

Rededispotion zum Vortrag:

Einbindung des PE in Berlin - Politische Ziele

**Ministerium für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg**

Dr. Karlheinz Beilner

- Für LR BB von Anbeginn verkehrspolitisches Ziel im Rahmen des Zielnetzes 2000 und jetzt von Bahn 2009 PE nach Berlin einzubinden.
 - für direkte Einbindung fehlten die infrastrukturellen Voraussetzungen
 - daher zunächst Weiterführung über die Hamburger Bahn mit Umweg über den BAR
 - keine Alternative war ein Enden in Hennigsdorf mit Umstieg zur S-Bahn

- Nach Herstellung des S-Bahn-Lückenschlusses Tegel - Hennigsdorf bestand zwar nun eine Schieneninfrastruktur der S-Bahn auf der theoretisch hätte auch der PE verkehren können.
Praktisch war das jedoch aus drei Gründen völlig ausgeschlossen
 - ➔ technisch (Anpassung LST, Behinder. SB)
 - ➔ politisch (Bedenken BMV)
 - ➔ finanziell (keine Finanzierung vom Bund)Daher musste die direkte Einbindung zunächst eine langfristige Option bleiben.

- Im Rahmen Erarbeitung des langfristigen Strategiekonzeptes Bahn 2009 wurde Frage der Einbindung stärker thematisiert.
 - ➔ Bedarf an aktueller Entscheidungshilfe
 - ➔ MSWV hat daher Untersuchung über mögliche Einbindungsvarianten in Auftrag gegeben
 - ➔ Workshop kommt 6 - 8 Wochen zu früh. Erste Ergebnisse werden frühestens im März 04 vorliegen.
 - ➔ Insofern kann nur kurz skizziert werden, welche Einbindungsvarianten in die nähere Betrachtung einbezogen werden und einander gegenübergestellt werden sollen.

F 1 Variantenauswahl und -bewertung in 3 Stufen

F 2 Nach Stufe 1 verbleibende Varianten

- ➔ Bewertungsparameter werden insbesondere sein:
 - Investitionskosten
 - laufende Betriebskosten
 - Reisezeit
 - AT SB/RV -> Wirtschaftlichkeit
 - Wirkung auf Potentialerschließung (Fahrgastgewinn)
 - Nutzungskonflikte z.B. Lärmbelästigung u.a.
- Von den Voraussetzungen her Entscheidung über die Vorzugsvariante noch in diesem Jahr möglich.
Funktioniert aber nur, wenn alle Partner - Bund, Länder BE und BB sowie DB AG - mitziehen!!
- Schritte zur Realisierung
 - ➔ Grundlage Bahn 2009 enth. Option
 - ➔ Entscheidung über Vorzugsvariante gemeinsam mit BMVBW, Berlin und DB AG
 - ➔ Entscheidung über eventuelle Stufenlösungen
 - ➔ Maßnahmen zur Absicherung der Vorzugsvariante
 - ▶ Nachweis der Wirtschaftlichkeit
 - ▶ Sicherstellung der Finanzierung
 - ▶ Umsetzung der Planung
- Die kommunalen Gebietskörperschaften leisten wesentlichen Beitrag für die Umsetzung des Projektes PrignitzExpress.
Bitte um weitere besondere Unterstützung
 - ➔ bei Bahnübergängen (Auflassung gering frequentierter Bü, Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen für technisch zu sichernde Bü) und
 - ➔ bei der Gestaltung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes.
Entsprechend den Förderrichtlinien des MSWV ist für diese Maßnahmen eine Landesförderung möglich!

Mögliche Vorstellungen zur weiteren Entwicklung:

- ▶ Ende 2004 Inbetriebnahme des 2. BA Neuruppin - Wittstock
- ▶ Bis 2007 ggf. stufenweise Inbetriebnahme des 3. BA Wittenberge - Perleberg - Pritzwalk - Wittstock
- ▶ Realistisch gesehen wird eine direkte Einbindung des PE in Richtung des Berliner Stadtzentrums erst nach möglich sein.
- ▶ Über geeignete Zwischenlösungen wird jeweils zeitgerecht zu entscheiden sein.

Zunächst muss es aber um die Entscheidungsvorbereitung unter Einbeziehung der Beteiligten gehen. Hierzu soll das vom MSWV in Auftrag gegebene Gutachten die entsprechenden Grundlagen liefern.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Horst Wohlfarth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung



Horst Wohlfarth von Alm
SenStadt

10. Februar 2004
9025-1575

„Prignitzexpress“ (Neuruppin-Berlin) – Abwägung der derzeitigen Möglichkeiten für eine Verbesserung der Schienen-verbinding Neuruppin – Berlin aus der Sicht des Landes Berlin

Überblick (Folie 2)

Ausgangssituation (Folie 3)

Der Prignitzexpress soll im Zuge der Kremmener Bahn nach Berlin geführt werden.

Diese verfügt heute über eine eingleisige S-Bahnstrecke mit den Bahnhöfen Alt-Reinickendorf, Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, Eichborndamm, Tegel, Schulzendorf und Heiligensee.

In Brandenburg liegt der S-Endbahnhof Hennigsdorf.

Der Wiederaufbau der Strecke, die 1998 bis Hennigsdorf in Betrieb genommen und wurde vom Bund nach Erbringen des Wirtschaftlichkeitsnachweises finanziert.

Angebot: Die S-Bahn-Strecke im Zuge der Kremmener Bahn wird heute von der S 25 (Hennigsdorf – Lichterfelde Süd im 20-Minuten-Takt bedient.

Nachfrage: Im Ergebnis der Verkehrserhebung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Jahre 2002 (vor Eröffnung des S-Bahn-Nordrings) wurden auf der Kremmener Bahn (S-Bahn) bis zu ca. 12.000 Personenfahrten pro Tag (in Richtung und Gegenrichtung) ermittelt. Damit ist dieser Streckenabschnitt ein sehr schwach ausgelasteter Teil des S-Bahnnetzes. Die Auslastung mo-fr liegt zwischen 12 und 16 %.

Ein zusätzliches Angebot besteht mit der Weiterführung über Hamburger Bahn bis Chlbg. (keine Planung des Landes Berlin)

Bestellerentgelte: Die Bestellerentgelte für die Bedienung der Kremmener Bahn mit der Gleichstrom-S-Bahn ergeben sich vereinfacht aus dem Angebot (Züge) und der bedienten Streckenlänge.

Die genauen Konditionen sind in den zwischen den Ländern und den Betreibern geschlossenen Verträgen festgelegt.

Vertragliche Vereinbarungen: Zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBW, der DB Netz AG und der DB Station Service AG wurden vertragliche Vereinbarungen über die Grunderneuerung der S-Bahn abgeschlossen:

- Sammelvereinbarung Nr. 14/1997 und
- Sammelvereinbarung Nr. 14/2002.

Sie enthalten Klauseln zur Rückzahlung. Ein Verkehr mit einem Diesel- oder Duofahrzeug auf der S-Bahntrasse der Kremmener Bahn könnte danach Grund für die sofortige Rückforderung der bisher gezahlten Baukostenzuschüsse sein.

Planungen des Landes Berlin (Folie 4)

Infrastrukturplanung: Für die S-Bahn im Zuge der Kremmener Bahn ist der zweigleisige Ausbau bis Hennigsdorf in der Sammelvereinbarung 14/2002 festgeschrieben. Er soll bis 2005 abgeschlossen werden. Darüber hinaus wird an der zweigleisigen S-Bahnstrecke nach Hennigsdorf ein neuer S-Bahnhof Borsigwalde entstehen.

Zukünftiges Angebot: Als Betriebsprogramm ist ein 20-Minuten-Grundtakt bis Hennigsdorf ergänzt durch eine Verstärker-Zuggruppe bis Tegel vorgesehen.

Prognostizierte Nachfrage: Wesentliche Grundlage für die Prognose der Nachfrage ist die zugrunde gelegte Bevölkerungsentwicklung:

Einwohnerentwicklung im Einzugsbereich (Folie 5)

Es sind zukünftig auf der S-Bahn im Zuge der Kremmener Bahn max. ca. 15.000 Personenfahrten pro Tag in Richtung und Gegenrichtung zu erwarten, wenn künftig kein konkurrierendes Angebot (wie z.B. heute der RE 6 über die Hamburger Bahn und Stadtbahn) verkehrt.

Zwischenfazit (Folien 6)

Die zu erwartende Nachfrage (Prognosehorizont 2015) auf der Kremmener Bahn rechtfertigt kein zusätzliches Angebot zur vorhandenen S-Bahn.

Verkehrspolitische Zielsetzungen I/ II (Folie 7/8)

Verkehrspolitische Ziele liegen vor, sind aber nur begrenzt hilfreich, da andere Ziele durchaus entgegenstehen können (ökonomische Ziele).

Berliner Senat hat daher Regeln zum Abwägungsprozess beschlossen.

Abwägung möglicher Alternativer Schienenverbindungen von Neuruppin nach Berlin (Folie 9)

0. S 25 auf zweigleisiger S-Bahn + RE 6 (Bezugsfall ohne RE 6 nach Chlbg.)
1. RE 6 mit Umfahrung Berlins über die Nordbahn
2. RE 6 mit Umfahrung Berlins über die Stettiner Bahn
3. RE 6 mit Umfahrung Berlins über die Hamburger Bahn und die Stadtbahn
4. RE 6 auf gesondertem Gleis parallel zur zweigleisigen S-Bahn im Zuge der Kremmener Bahn (Dieselfahrzeug)
5. Pro Stunde Verlängerung des 3. Zuges der S 25 nach Neuruppin, in Berlin auf zweigleisiger S-Bahn im Zuge der Kremmener Bahn (Duofahrzeug oder Dieselfahrzeug), Kehren im S-Bahn Westhafen

Umfahrungsvarianten (Folie 10)

Alle Umfahrungsvarianten haben erhebliche Reisezeitnachteile gegenüber dem Bezugsfall.

Demgegenüber entstehen erhebliche Mehrkosten für das Land Berlin (bei den Bestellerentgelten)

Bei der Nordbahnvariante entstehen zusätzliche Investitionskosten (Alternative zum Kopf machen).

Da genau genommen auch sie die Effizienz des vereinbarten S-Bahnverkehrs auf der Kremmener Bahn beeinträchtigen, könnten sie Rückforderungen des Bundes nach sich ziehen.

Variante RE6 bis Gesundbrunnen (parallele Trassenführung) (Folie 11)

Die Abwägung der Alternativen hat ergeben, dass die kürzeste Reisezeit ins Stadtzentrum mit dem auf eigenem Gleis parallel zu den geplanten zwei S-Bahngleisen verkehrenden Regionalexpress erreicht wird. Der Reisezeitgewinn liegt bei ca. 12 Minuten gegenüber dem Bezugsfall.

Für diesen Reisezeitgewinn sind Mehrkosten in Höhe von ca. 2,5 Mio. € pro Jahr an Bestellerentgelten sowie sehr hohe noch nicht quantifizierbare Investitionskosten erforderlich.

Da die o.g. Alternative die Effizienz des vereinbarten S-Bahnverkehrs beeinträchtigt, könnte sie Rückforderungen des Bundes nach sich ziehen.

Variante RE6 bis Gesundbrunnen (Mischbetrieb) (Folie 12)


Geringfügige Reisezeiteinsparungen werden durch ein Duo- oder Dieselfahrzeug auf den S-Bahngleisen erreicht. Mehrkosten entstehen für diese Variante nur durch die Leerkilometer zum Güterbahnhof Moabit. Da auch sie die Effizienz des vereinbarten S-Bahnverkehrs beeinträchtigt, könnte sie Rückforderungen des Bundes nach sich ziehen.

Beide o.g. Alternativen haben den Nachteil, dass die Berliner Innenstadt nicht umsteigefrei, d.h. nur mit einmal Umsteigen wie heute erreichbar ist.

Fazit/ Ausblick (Folie 14)

Insofern ist es aus Berliner Sicht am günstigsten, den Bezugsfall (ohne zusätzliche RE 6 über Hamburger und Stadtbahn) als kostengünstigsten Fall mit der drittbesten Reisezeit in die Innenstadt weiter zu betreiben, da sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis für alle anderen Varianten nicht rechnen kann.

Nur langfristig - nach Ablauf der vertraglichen Verpflichtungen Berlins (S-Bahn-Vertrag, Sammelvereinbarung 15-20 Jahre) könnte über die kostengünstige Lösung (Mischbetrieb) nachgedacht werden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 

Neuruppin - Berlin

Abwägung der derzeitigen Möglichkeiten
für eine Verbesserung der
Schienenverbindung Neuruppin - Berlin aus
Sicht des Landes Berlin




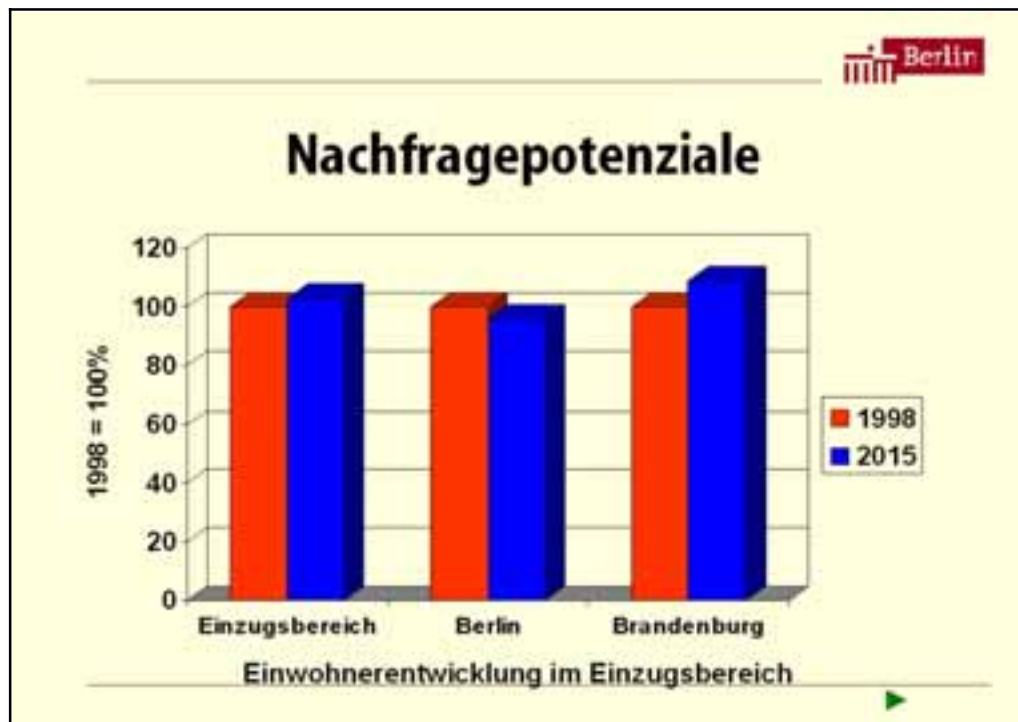
Überblick

- Ausgangssituation
- Planungen des Landes
 - Nachfragepotenziale
- Zwischenfazit
- Verkehrspolitische Zielsetzung
- Abwägung von Alternativen
- Fazit / Ausblick





-
- The slide is titled "Planungen des Landes Berlin" (Plans of the State of Berlin) with the Berlin logo in the top right corner. It contains a bulleted list of plans:
- Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn bis Hennigsdorf (bis 2005)
 - Neuer S-Bahnhof Borsigwalde
 - Künftiges Angebot:
20-min-Takt Grundtakt bis Hennigsdorf und
10-min-Takt ab Tegel
- A green arrow at the bottom right indicates the next slide.



Zwischenfazit

- Die zu erwartende Nachfrage (Prognose 2015) auf der Kremmener Bahn rechtfertigt kein zusätzliches Angebot zur vorhandenen S-Bahn!!




Verkehrspolitische Zielsetzung I

Politische Zielsetzungen liegen vor:

- **Verbesserung der Verknüpfung Berlins mit den regionalen Zentren des Umlandes in Brandenburg**
 - Handlungsziel
Herstellung eines Geschwindigkeitsvorteil auf Schienenwegen gegenüber Straßen zwischen Berlin und den Regionalen Entwicklungszentren Brandenburgs


Strategische Zielsetzung aus dem Senatsbeschluss StEP Verkehr analog LEPro und LEPeV

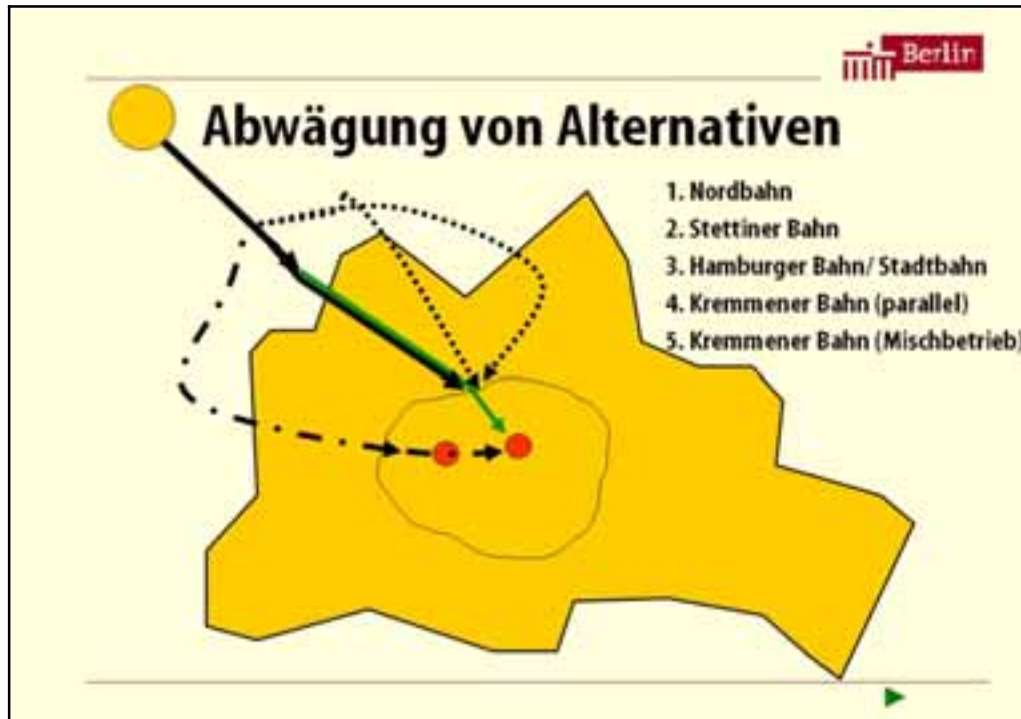


Verkehrspolitische Zielsetzung II

- Aber Realisierung neuer Maßnahmen ist immer ein Abwägungsprozess mit anderen Zielen z.B. aus ökologischen, ökonomischen, sozialen Zielbereichen
- Regeln zum Abwägungsprozess:
Maßnahme muss Effizienz des Gesamtsystems steigern!!

Siehe:
Strategische Zielsetzungen aus dem Senatsbeschluss StEP Verkehr





Umfahrungsvarianten (außerhalb der Kremmener Bahn)

Umfahrungsvarianten kommen für Berlin nicht in Betracht, weil

- kein Reisezeitgewinn zu erzielen ist (10 min – 20 min längere Fahrzeit nach Friedrichstraße)
- zusätzliche Bestellerentgelte in Berlin erforderlich sind (ca. 1-2 Mio. Eur/Jahr)
- Alle Lösungen beeinträchtigen die Effizienz der S-Bahnstrecke und können zu Rückzahlungsforderungen des Bundes führen



Variante RE6 bis Gesundbrunnen (parallele Trassenführung)

- Umsteigefreie Führung bis Gesundbrunnen (Fernbahn)
- Reisezeitgewinn ca. 12 min (nach Friedrichstraße)
- Teuerste Lösung:
Zusätzliche Infrastruktur und Bestellerentgelte in Berlin erforderlich (über 2 Mio. Eur/Jahr)
- Variante beeinträchtigt die Effizienz der S-Bahnstrecke und kann zu Rückzahlungsforderungen des Bundes führen



Variante RE6 bis Gesundbrunnen (Führung im Mischbetrieb)

- Umsteigefreie Führung bis Gesundbrunnen (Fernbahn)
- Reisezeitgewinn ca. 2 -3 min (nach Friedrichstraße)
- Nur geringe Mehrkosten:
Geringe Investitionskosten (Dieselbetrieb)
zusätzliche Bestellerentgelte in Berlin erforderlich (400.000 Eur/Jahr)
- Variante beeinträchtigt die Effizienz der S-Bahnstrecke und kann zu Rückzahlungsforderungen des Bundes führen





Fazit/ Ausblick

- Für Berlin ist die Lösung RE 6/ S-Bahn (Bezugsfall ohne zusätzliche RE 6 bis Charlottenburg) am günstigsten – Alternativen lassen schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten!!!
- Erst sehr langfristig könnte eine Variante im Mischbetrieb geprüft werden (nach Ablauf der vertraglichen Verpflichtungen)



Senatsverwaltung für Stadtentwicklung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dritter Diskussionsblock

Herr Richter, Bürgermeister Stadt Rheinsberg

Berlin schließt eine Einbindung des PrignitzExpress in Berlin im Prinzip aus, das Land führt jedoch Untersuchungen durch. Wie erfolgt die Abstimmung?

Herr Dr. Beilner, MSWV

Beide Länder sind sich in diesem Punkt nicht 100 % einig, es gibt weiteren Abstimmungsbedarf. Noch 2004 will das Land Klarheit haben, wie es mit den Eisenbahnprojekten in diesem Raum weiter geht. Die Ergebnisse des vom Land beauftragten Gutachtens werden voraussichtlich im Mai vorliegen. Dies wäre der richtige Zeitpunkt, um die begonnenen Gespräche fortzusetzen.

Herr Wohlfarth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung

Berlin hat Interesse an einer Verbesserung der Verbindung nach Neuruppin und ist an den Ergebnissen der Landesuntersuchung interessiert. Für Berlin ergibt sich jedoch das Problem, dass sich bei einer direkten Führung über Tegel Rückzahlungsforderungen des Bundes ergeben könnten, die dann vom Land Berlin zu tragen wären. Hier müssen Gespräche mit dem Bund geführt werden.

Herr Bergmann, Baudezernent Landkreis OHV

Schlägt als Lösung zwei S-Bahnen pro Stunde und anstelle der dritten S-Bahn den PrignitzExpress auf den vorhandenen Gleisen vor.

Herr Wohlfarth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung

Auch eine solche Lösung könnte Rückzahlungsforderungen auslösen, da die Gleichstromschiene weniger genutzt würde und höhere Betriebskosten entstehen.

Herr Lorenz, Projektgruppe Verkehrsgeschichte Stadt Hennigsdorf

In den 90er Jahren wurde von AEG die Duo-S-Bahn vorgestellt, die als BR 485 mit Diesel und Stromschiene fahren konnte. Dieses Angebot wurde jedoch von Berlin nicht beachtet. Sieht kein Problem im Parallelverkehr S-/Regionalbahn.

Herr Wohlfarth von Alm, Referat Stadtentwicklungsplanung

Parallelverkehr ist auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen sinnvoll (z.B. Potsdam - Berlin), auf anderen Strecken schafft der Parallelverkehr Probleme (z.B. Spandau - Falkensee mit S 5/RB), ähnliches dürfte auch für den PrignitzExpress gelten. Es ist abzuwägen, mit welchem Geldeinsatz die meisten Menschen befördert werden können.

Herr Schäfer, VBB

Die Potenziale Neuruppin - Berlin sind so schlecht nicht und bieten ein Potenzial, das verkehrsangebot zu verbessern. Fahrgäste im Regionalverkehr reagieren sehr sensibel, wenn die Fahrzeit 60/70 Minuten überschreitet, und sind sehr umsteigeempfindlich. Die Umfahrungsvarianten sollten als Zwischenlösungen angesehen werden, die direkte Einbindung als Vorzugsvariante.

Fazit und Verabschiedung

Als Moderator fasst *Herr Güther* die Ergebnisse der Diskussion in drei Punkten zusammen:

1. Die Zielstellung, für den PrignitzExpress eine Verbesserung in Fahrzeit und Übergangsmöglichkeiten zu erreichen, wird von allen mitgetragen.
2. Ein verbessertes Angebot schafft eine höhere Nachfrage. Zu beachten ist hier, dass der PrignitzExpress erst 25 % seines Potenzials ausgeschöpft hat.
3. Als Lösung ist eine Direktanbindung an einen zentralen Berliner Fernbahnhof anzustreben. Der Bahnhof Gesundbrunnen könnte eine gute Zwischenlösung sein.

Herr Krohn dankt den Teilnehmern für ihre Mitwirkung an dem Workshop. Die Diskussion habe die Notwendigkeit eines solchen Treffens sehr deutlich bewiesen. Offensichtlich geht die Wurzel der Probleme mit der Führung des PrignitzExpress in Berlin auf ein Gutachten zurück, das 1995 zu der Entscheidung, zwischen Hennigsdorf und Tegel eine S-Bahn zu bauen, geführt hat.

Dennoch werde er weiter optimistisch an der Verbesserung des PrignitzExpress arbeiten, nicht zu letzt, weil alle Akteure eine solche Verbesserung grundsätzlich mittragen, sonst wäre eine solch umfassende Teilnahme der betroffenen Institutionen kaum zu Stande gekommen.

Im Vorfeld zu diesem Workshop hat es ein Vorbereitungstreffen gegeben, als dessen Ergebnis ein Positionspapier der Region Nordwest Brandenburg entstanden ist, das mit allen Beteiligten abgestimmt und autorisiert ist. Die Region spricht hier mit einer Stimme. Das Positionspapier geht mit einem offenen Brief an die Landesminister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, und Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung sowie an den Senator für Stadtentwicklung, Berlin.

Herr Krohn äußerte die Hoffnung, dass der kooperative Dialog weitergeführt wird. Angedacht ist ein zweiter Workshop im Mai, in den voraussichtlich auch das IRS eingebunden wird.

Herr Theel bedankt sich für die Unterstützung in dem Wunsch, die Einbindung des Prignitz-Express in Berlin zu verbessern und verweist darauf, dass auch Nordwest Brandenburg zunehmend überaltert und damit die Notwendigkeit, aber auch die Bereitschaft steigt, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Offener Brief zur Zukunft des PrignitzExpress

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr
Herr Minister Frank Szymanski
Postfach 601161

14411 Potsdam

Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz
und Raumordnung
Herr Minister Wolfgang Birthler
Heinrich-Mann-Allee 103

14473 Potsdam

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Herr Senator Peter Strieder
Württembergische Str. 6

10707 Berlin

Offener Brief zur Zukunft des PrignitzExpress

Sehr geehrter Herr Minister Szymanski,
sehr geehrter Herr Minister Birthler,
sehr geehrter Herr Senator Strieder,

eine Metropole ist so stark wie ihre Region – eine Region lebt von ihrer Metropole. Der Nordwesten Brandenburgs lebt von seiner Metropole, und diese Region hat auch für die Metropole eine Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage bilden gute Verkehrs- und damit auch Schienenanbindungen. Die Region Nordwest Brandenburg setzt sich deshalb bereits seit Anfang der 90er Jahre für eine schnelle und direkte Anbindung des PrignitzExpress in Berlin ein.

Vieles konnte in den letzten Jahren nicht zuletzt durch das gemeinsame Handeln der Region mit Unterstützung der Landesregierung und der Verkehrsunternehmen erreicht werden, zum Beispiel:

- Umbau des Eisenbahnknotens Wittenberge,
- Aufwertung des Bahnhofs Neustadt (Dosse) und seines Umfeldes,
- Sicherung der Bestellung der Regionalbahn Neuruppin - Neustadt (Dosse),
- Fertigstellung des 1. BA des PrignitzExpress und Realisierung des derzeit laufenden 2. BA,
- Neubau des Bahnhofs Neuruppin West mit einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Umfeldes.

Eine Untersuchung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung über raumordnerische Anforderungen an den Schienenpersonenverkehr hat eindrucksvoll belegt, dass die Forderungen aus der Region berechtigt sind:

Von allen Regionen in Deutschland erreicht unsere Region ihr nächstliegendes Oberzentrum (Berlin) am schlechtesten mit dem SPNV !

In allen raumordnerischen, landesplanerischen- und regionalplanerischen Programmen der Landesregierung ist einhellig die Forderung nach einer verbesserten Einbindung des PrignitzExpress in Berlin zu finden. Im Bahnkonzept 2009 des Landes Brandenburg finden sich die Qualitätsziele

- einer *häufigen, schnellen und direkten Verbindung* aller Regionen des Landes Brandenburg nach Berlin und Potsdam als wesentliche Voraussetzung für eine harmonische und ausgeglichene Landesentwicklung,
- wegen der *wirtschaftlichen Bedeutung absolute Priorität* in den Planungen des Landes Brandenburg für die Planungskategorie A (als Verbindungen von und nach Berlin), zu der auch der PrignitzExpress gehört,
- RE-Linien zur Gewährleistung *schneller Verbindungen* zwischen den regionalen Entwicklungszentren mit dem Großraum Berlin/Potsdam und den Übergang zum SPfV.
- *Durchbindung* der RE-Linien innerhalb Berlins.

Doch diese Ziele sind in den Plandarstellungen des Konzepts für den PrignitzExpress nicht zu finden. Es gibt sogar die Variante, den PrignitzExpress in Hennigsdorf enden zu lassen. Einer Verlängerung über Tegel oder die Nordbahn ist dabei nur eine langfristige bzw. optionale Planung (Abstimmungsbedarf) zgedacht.

Unter verkehrsplanerischen Aspekten abzulehnen sind Überlegungen, eine Verbesserung des PrignitzExpress und die Verlängerung der S 25 nach Velten gegen den Ausbau der S-Bahn von Spandau nach Falkensee auszuspielen.

Darüber hinaus besteht eine deutliche Kluft zwischen den Länderverwaltungen Brandenburg und Berlin: Verfolgt das Land Brandenburg zumindest noch optional eine direkte Einbindung des PrignitzExpress nach Berlin, so werden in Berlin harte Fakten geschaffen, die eine direkte Einbindung Zug um Zug unmöglich machen: Der Ausbau der S-Bahn von Hennigsdorf nach Tegel erfolgt auf S-Bahn-Standard (wie nun auch das geplante zweite Gleis). Nur wenige Zentimeter Gleisabstand von der Bahnsteigkante und die entsprechende Signaltechnik verhindern, dass ein RegionalExpress die S-Bahngleise befahren kann. Im jüngst beschlossenen Stadtentwicklungsplan Verkehr bleibt der PrignitzExpress ohne Erwähnung.

Vor diesem Hintergrund ist zu befürchten, dass die Programme nur halbherzig umgesetzt werden: Die derzeit völlig unzureichende Einbindung des PrignitzExpress nach und in Berlin wird zukünftig nicht verbessert, sondern es steht zu befürchten, dass der PrignitzExpress nach Falkensee oder gar nach Hennigsdorf zurückgenommen wird. Auch ein Brechen der RE-Linie in Wittstock kommt immer wieder in die Diskussion. Damit würde der PrignitzExpress zu einer Regionalbahn abgewertet, was den Zielen der Region, aber auch der Landesplanung Brandenburgs diametral entgegenstehen würde.

Wegen der Bedeutung des PrignitzExpress für die weitere Entwicklung unserer Region, hat sich der Nordwesten Brandenburgs zu einer Initiative zusammengeschlossen. Ein erstes Ergebnis dieser Initiative ist ein gemeinsames, von allen Kommunalvertretungen getragenes Positionspapier, das Sie als Anlage beigefügt finden. Die Inhalte des Papiers wurden unter breiter Beteiligung der Landkreise und Anliegergemeinden des PrignitzExpress auf einer Regionalkonferenz am 22. Januar 2004 vorbereitet und am 10. Februar 2004 auf einem Workshop in der Fachöffentlichkeit diskutiert und verabschiedet.

Mit der Fertigstellung des zentralen Eisenbahntunnels im Jahr 2006 wird das Eisenbahnwesen im Raum Berlin völlig neu geordnet. Dieser Zeitpunkt bietet die große Chance, die Region Nordwest-Brandenburg in einem ersten Schritt besser an Berlin anzubinden. Diese Chance sollte genutzt werden.

Der Nordwesten Brandenburgs fordert die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg auf, diese Region nicht von der weiteren Entwicklung abzuhängen und sich für eine hochwertige Einbindung des PrignitzExpress in Berlin einzusetzen. Beide Bundesländer hätten einen Vorteil davon, da es um die Verbesserung des wirtschaftlichen, kulturellen und touristischen Austauschs zwischen Berlin und Brandenburg und damit das Gewährleisten und Verbessern der Lebensqualität geht. Die Region erwartet von beiden Bundesländern verbindliche Aussagen zum durchgehenden Erhalt des PrignitzExpress von Wittenberge über Wittstock – Neuruppin nach Berlin sowie zur zukünftigen Einbindung in Berlin. Die Region fordert unverändert eine direkte Führung des PrignitzExpress von Hennigsdorf über Tegel, Gesundbrunnen und über das Zentrum weiter nach Süden. Der kommende Ausbau dieser Strecke muss eine zukünftige Nutzung durch den PrignitzExpress offen halten. Wegen des erkennbaren langen Realisierungszeitraumes müssen geeignete Zwischenlösungen unter ständiger Anbindung des Bahnhofes Hennigsdorf (spätestens ab 2006) für eine schnelle Verbesserung der unbefriedigenden Situation gefunden werden.

Der Nordwesten Brandenburgs sieht deshalb in der Durchbindung des PrignitzExpress nach Berlin auch einen Testfall für die Bereitschaft der beiden Bundesländer aufeinander zuzugehen und am konkreten Beispiel die angestrebte Länderfusion vertrauensbildend und nachvollziehbar zu gestalten.

Dieser Brief wurde anlässlich einer Beratung von lokalen Akteuren unserer Region am 22. Januar 2004 erarbeitet. In den nächsten Wochen wird sich die Regionale Planungsversammlung und bei Bedarf auch einige Kommunalvertretungen mit dem Thema befassen und hierzu ggf. ergänzende politische Beschlüsse fassen.

Mit freundlichen Grüßen

Otto Theel
Bürgermeister der Fontanestadt Neuruppin

im Auftrag von

Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Landkreis Prignitz

Stadt Bad Wilsnack
Gemeinde Fehrbellin
Stadt Hennigsdorf
Stadt Kremmen
Stadt Kyritz
Fontanestadt Neuruppin
Amt Neustadt/Dosse
Gemeinde Oberkrämer
Stadt Pritzwalk
Bezirksamt Berlin-Reinickendorf
Stadt Rheinsberg
Amt Temnitz
Stadt Wittenberge
Stadt Wittstock

Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
Stadtwerke Neuruppin - Wirtschaftsförderung
Technologie- und Gründerzentrum Neuruppin

Tourismusverband „Ruppiner Land e.V.“
Verkehrsverein „Ruppiner Schweiz“
TGW Prignitz
IHK Potsdam, RegionalCenter OPR

Zukunft des PrignitzExpress Positionspapier der Region Nordwest Brandenburg

Notwendigkeit einer verbesserten Bahnanbindung

Eine Metropole ist so stark wie ihre Region – eine Region lebt von ihrer Metropole. Der Nordwesten Brandenburgs lebt von seiner Metropole, aber unsere Region hat auch für die Metropole eine Bedeutung. Sowohl für die Metropole als auch den Nordwesten Brandenburgs ist eine bequeme und schnelle Schienenverbindung als Alternative zum Pkw für die weitere Entwicklung bezüglich Wohnen und Kultur, Wirtschaft und Tourismus und damit die Lebensqualität insgesamt von großer Bedeutung.

Die erste Ausbaustufe des PrignitzExpress führte zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen, die alle Erwartungen übertroffen hat. Und dabei ist das bestehende Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft, weil die Gesamtfahrzeit der Bahn nach Berlin erheblich über der des Autos liegt. So beträgt zum Beispiel im aktuellen Fahrplan die Fahrzeit von Neuruppin nach Berlin 1 Stunde 20 Minuten!

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung belegt in einer Untersuchung eindrucksvoll, dass unsere Forderungen berechtigt sind:

Von allen Regionen in Deutschland erreicht unsere Region ihr nächstliegendes Oberzentrum (Berlin) am schlechtesten mit dem SPNV !

Auch in den raumordnerischen, landesplanerischen- und regionalplanerischen Programmen der brandenburgischen Landesregierung ist einhellig von einer notwendigen verbesserten Einbindung des PrignitzExpress in Berlin die Rede. Im Bahnkonzept 2009 des Landes Brandenburg finden sich u.a. folgende Qualitätsziele:

- eine *häufige, schnelle und direkte Verbindung* aller Regionen des Landes Brandenburg nach Berlin und Potsdam als wesentliche Voraussetzung für eine harmonische und ausgeglichene Landesentwicklung,
- *absolute Priorität* in den Planungen des Landes Brandenburg für die Planungskategorie A (Verbindung von und nach Berlin), zu der auch der PrignitzExpress gehört,
- RE-Linien zur Gewährleistung *schneller Verbindungen* zwischen den regionalen Entwicklungszentren mit dem Großraum Berlin/Potsdam und den Übergang zum SPNV.
- *Durchbindung* der RE-Linien innerhalb Berlins

Aber was ist die Realität?

- Trotz der vielfältigen Möglichkeiten, den PrignitzExpress attraktiv in Berlin einzubinden, sind in den jüngeren Konzepten des Landes keine entsprechenden Aktivitäten mehr erkennbar.
- Im zuletzt beschlossenen Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr bleibt der PrignitzExpress ohne Erwähnung.

Derzeit muss sogar der Bestand des PrignitzExpress als "echter" RegionalExpress als gefährdet angesehen werden, da, trotz verschiedener Dementi, immer wieder Pläne bekannt werden, den PrignitzExpress auf den Abschnitt Wittstock - Hennigsdorf zurückzunehmen. Dieses würde den Zielen der Region Nordwest-Brandenburg diametral entgegenstehen.

Deshalb bleiben die Forderungen der Region bestehen:

- Ausbau und Erhalt des „Prignitz Express“ von Wittenberge über Wittstock – Neuruppin nach Berlin
- Kurzfristige Umsetzung der geplanten Sanierung des Regionalbahnsteiges in Hennigsdorf
- Umsteigefrei nach Berlin-Zentrum,
- Umsteigefrei zu einem Berliner Fernbahnhof,
- Anschluss an den zukünftigen Flughafen BBI,
- möglichst schnelle Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam,
- kurze Fahrzeiten, z.B. maximal 60 Minuten von Neuruppin zu einem der großen Bahnhöfe innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings.

Der Nordwesten Brandenburgs fordert die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg auf, unsere Region nicht von der weiteren Entwicklung abzuhängen und endlich eine hochwertige Einbindung des PrignitzExpress in Berlin durchzusetzen. Die Region erwartet von beiden Bundesländern verbindliche Aussagen zum durchgehenden Erhalt des PrignitzExpress von Wittenberge über Wittstock – Neuruppin nach Berlin sowie zur zukünftigen Einbindung in Berlin. Die Region fordert unverändert eine direkte Führung des PrignitzExpress von Hennigsdorf über Tegel, Gesundbrunnen und das Zentrum weiter nach Süden. Der weitere Ausbau dieser Strecke muss die zukünftige Nutzung durch den PrignitzExpress sichern. Wegen des zu erwartenden langen Realisierungszeitraumes müssen geeignete Zwischenlösungen unter ständiger Einbeziehung des Bahnhofes Hennigsdorf für eine schnelle Verbesserung der unbefriedigenden Situation gefunden werden.

Mit der Fertigstellung des zentralen Eisenbahntunnels im Jahr 2006 wird das Eisenbahnwesen im Raum Berlin völlig neu geordnet. Dieser Zeitpunkt bietet die große Chance, den Nordwesten Brandenburgs in einem ersten Schritt besser an Berlin anzubinden. Diese Chance sollte genutzt werden. Unsere Region sieht in der Durchbindung des PrignitzExpress nach Berlin auch einen Testfall für die Bereitschaft der beiden Bundesländer, ein gleichberechtigtes Zusammenwachsen zum Wohle und Nutzen der Bürgerinnen und Bürger in Berlin und Brandenburg nachvollziehbar zu praktizieren.

Dieses Positionspapier wurde anlässlich einer Beratung von lokalen Akteuren unserer Region am 22. Januar 2004 erarbeitet. In den nächsten Wochen wird sich die Regionale Planungsversammlung und bei Bedarf auch einige Kommunalvertretungen mit dem Thema befassen und hierzu ggf. ergänzende politische Beschlüsse fassen.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Landkreis Prignitz

Stadt Bad Wilsnack
Gemeinde Fehrbellin
Stadt Hennigsdorf
Stadt Kremmen
Stadt Kyritz
Fontanestadt Neuruppin
Amt Neustadt/Dosse
Gemeinde Oberkrämer
Stadt Pritzwalk
Bezirksamt Berlin-Reinickendorf
Stadt Rheinsberg
Amt Temnitz
Stadt Wittenberge
Stadt Wittstock

Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
Stadtwerke Neuruppin - Wirtschaftsförderung

Technologie- und Gründerzentrum Neuruppin
Tourismusverband „Ruppiner Land e.V.“
Verkehrsverein „Ruppiner Schweiz“
TGW Prignitz
IHK Potsdam, RegionalCenter OPR

Liste der Eingeladenen und Teilnehmer

Name	Firma	Ort / Strasse	Telefon	Telefax	e-mail	Unterschrift
Olda, Christian	Landrat CPR	Kreisw. CPR Vochowstr 14 / 16 16818 Neuzuppin	03391 / 68 80	03391 / 32 39	Landrat@CPR.de	
Lange	Landrat Prignitz	19348 Perleberg Berliner Str. 49	03876 / 71 31 00	03876 / 71 31 04		
Bayensdorf	DB Netz AG Regioverkehr Westbrandenburg	14473 Potsdam Babelsbergerstr. 49	0331 71 11 11	0331 235 69 10	Thomas.Bayensdorf@bahn.de	
Berndts	Bürgermeister Fennböll	16833 Fennböll J.-S.-Bach Str 6	0339 / 866 82 70	0339 / 866 82 64		Berndts
Dr. Behner	MSWV	14487 Potsdam H.-v.-Troskau 2 - 8	0331 / 235 - 69 00	0331 / 235 - 69 10		Behner
Bayensdorf	DB Netz AG, NS, Ort	14473 Potsdam Babelsbergerstr. 16	0331 / 235 - 69 00	0331 / 235 - 69 10	Thomas.Bayensdorf@bahn.de	Bayensdorf
Dr. Böhm	Geschäftsführer Prignitzer Eisenbahn GmbH	16949 Pubitz Prignitzer Str. 8	030 / 68 40 84 - 330	030 / 68 40 84 - 340		
Brandenburg	Stadtwerke Neuzuppin	16816 Neuzuppin Heinrich Rau Str. 3	3392 / 511 200	3392 / 5413		Wiedler
Buschke	Mitg. des Kreisrates	16868 Wusthaußen Am Markt 24				H. Buschke
Collin	Kreisw. Prignitz Fachbereich Wirtschaft	19348 Perleberg Berliner Str. 49	03876 / 713 663	03876 / 713 713		Dobbi
Dornbrack-Gantzen	Verkehrsverband Bern - Brandenburg	10623 Berlin Hardenbergplatz 2	030 / 25 41 42 41	31 / 25 41 42 15	obersj@10623berlin.de	S. Dornbrack
Eckhart		15173 Köpenick Königsplatz 14	038257 / 57402	52250	Seiche.Fogel@t-online.de	Seiche
Eisenbach, Leopold		16816 Neuzuppin Bücher Str. 12	0339 / 5124 10	401917	Leopold.Eisenbach@t-online.de	Leopold Eisenbach
Gappa	Bürgermeister Bad Wilsnack	19336 BAD Wilsnack Am Markt 1	038791 / 99 90	038791 / 999 199	Arzt_Bad_Wilsnack_Wuesten@t-online.de	Gappa
Glock, Dr. Dariusz G.	Bundesministerium Verkehr	53175 Bonn R.-Schumann Platz 1	0228 300 7490	0228 300 9077		Glock
Gode, Jens-Peter	Verkehrsmittel "Ruppiner Schweiz"	16816 Neuzuppin Regatta Str. 8 h	0339 41 2053	358684		Gode
Jesp		16845 Wilsberg K.-Mann Str 24	030 / 38 52 47 93		jesp@landkreisprignitz.de	Jesp
Köhler			0339 25 62 67			Köhler
Koch	Hp Stadtwere Fachbereichler Stellenhaltung und -entwicklung	16816 Neuzuppin Karl Liebknecht Str. 33/34	3392 / 35 5			Koch
Lungke	Hkt Potsdam	16816 Neuzuppin Fennböllner Str. 138	03391 / 84 00 0	03391 / 84 00 40		Lungke
Meyer, Frank K.	Hp Stadtwere Fachbereichler Planung	16816 Neuzuppin Karl Liebknecht Str. 33/34	3392 / 35 5			Meyer

Name	Firma	Ort / Strasse	Telefon	Telefax	e-mail	Unterschrift
Paul	Technologiezentrum Np	16816 Neuruppin Am Ruppiner Alee 40	03391 / 44 64 46	03391 / 44 64 49	pa@nrgn nrgn.pw@ppg-neuruppin.de	
Pauluhn	Stadtwerke Hennigsdorf	161761 Hennigsdorf Rathaus Platz 1	03302 / 87 71 26	03302 / 87 72 94	pa@stwr@hennigsdorf.de	
Pawitta	Bauamt Wittstock	16909 Wittstock Rheinberger Str. 18 A	03394 / 42 91 61	03394 / 43 36 20	ba@amt@wittstock.de	
Pöner	<i>FDP-Fraktion - Katja Sölln.</i>	16806 Lindow Barnochstrasse	033933 / 70 58 2	033933 / 70 58 2		
Rennberg	Landkreis Osnabrück	16515 Osnabrück Poststr. 1	03301 / 60 13 44	03301 / 60 13 40		
Rocher	Bürgermeister Rheinberg	16831 Rheinberg Seestrasse 21	033931 / 55 0			
<i>Richard Müller</i>	Planungsbüro Richter - Richard	13355 Berlin Volzstrasse 5	0245 / 470770		info@r.r.de	
Dr. Rosenburg	Interessengemeinschaft Kiemerener Bahn	16766 Kiemmen - Amalienfelde Eichenweg 13	033055 / 71819 030 / 31 42 42 78		w.rosenberg@web.de	
Rosen-M		19322 Wittenberge A.-Beckl Str. 12	03877 / 98 41 10	03877 / 98 41 13	TGH-orientiert@t-online.de	
Schäfer, Arnd	Verkehrsverband Berlin - Brandenburg	10623 Berlin Hardenbergplatz 2	030 / 25 41 42 40	030 / 25 41 42 15		
Schneider	European Commission Directorate - General I. Energy	Office DM 2428 / 75 Brossel EU				
Schulz, Thomas		16727 Oerkeimer OT Eichenfelde Eichenweg 52				
Spading, Sabina	Gem. Landesplanungslab. Berlin - Brandenburg	14411 Potsdam Lindenstr. 34 a	0331 / 96 87 69 2	0331 / 966 76 26	Sabina.spading@lfl-brandenburg.de	
Supka	Neuruppin Stadtwerke Fachgruppenleiter-Projektkoord.	16816 Neuruppin Karl Liebknecht Str. 3334	3364 / 35 5			
Thiel	Bürgermeister Neuruppin	16816 Neuruppin Karl Liebknecht Str. 3334	03391 / 35 51 23		thiel@stwr@neuruppin.de	
Thomaßen	Stadtwerke Neuruppin	16816 Neuruppin Heinrich Rau Str. 3	03391 / 511 200	03391 / 54 13		
Tietz, Rainer		16766 Kiemmen OT Sommerfeld Griebener Weg 10				
Tobler	Geschäftsführer Neuruppiner WG	16816 Neuruppin Kolonnen 32 A	03391 / 50 62 49	03391 / 64 07 0	tobler@nrg-neuruppin.de	
Dr. Assig	Gemeinsame Landesplanungslab.	14411 Potsdam PF 600752			Ulrich.Assig@lfl-brandenburg.de	
von Götzki, Thomas		16556 Borgsdorf, Clara Zetkin Str. 9				
Wagner	Bearbeiter Tempelhofer Schöneberg	12099 Berlin Tempelhofer Damm 165	030 / 75 60 - 22 63	030 / 75 60 - 78 52	becki.wagner@fla.sens.vonassig.tberlin.de	

Name	Firma	Ort / Strasse	Telefon	Telefax	e-mail	Untersuchung
Wilmoser	Architekt Andreas Tonnitz	16818 Walsleben Am Heideberg	033762-6700	-	andreas.wilmoser@t-online.de	P.L.
Wohlfarth von Alm	Senatsverm. f. Stadterneuerung Referat Stadterneuerung - planung	10702 Berlin Wilmberggasse Str. 6	030-9023-4537	030-9023-1637	Wohlfarth.VonAlm@senat-stadtentwicklung.de	W.A.
Zimmermann, Detlef		15758 Forstenberg, Berner Str. 3				
Bain	Plämer, Kottenkirche	15816 Neuruppin				✓
Göthler, Harald	Deutsches Institut für Urbanistik	10623 Berlin Strasse des 17. Juni 112	030/39 00 10	030/39001-100		
Gross	1. Beigeordneter -Stv. Pritzwalk	16298 Pritzwalk Marktstr. 39	033957/60 81 6		Beigeordneter@pritzwalk.de	R. J. Junc
Tschau, Horst	Landkreis OHV Kreistag CDU - Fraktion	16902 Bergheide Paucker	030/77 00 72 12	030/77 00 71 06	Tschau@Hq.oberbun.de	H. Junc
Dr. Mursch	Senatsverm. f. Stadterneuerung Referat Stadterneuerung - planung	10702 Berlin Wilmberggasse Str. 6				
Hauschild, Gerd	DB Netz AG, NL Ost	4473 Pöchlarn Babelsberger Str. 16	03334/235 63 44	03334/235 63 40		
Benn	Gemeinde für Bienen	Starnitz Könnern	033983 78 90			Be
Pielicke, Sonja	Kreisrat Komm. Zsh. Krummhorn, Lindenallee 1		033055 74351	74352	Joerg.Pielicke@t-online.de	J.P.
Lorentz, Hans-Joachim	Verwaltung Hauptstadt Prignitz	Hauptstadt Prignitz	03302 2018 90			
BERGMANN, H.	LA OHV	Oronibusberg	05301 601301	300		h.bergmann
Martini, Juliane	Apex (Hortus)		040/42840 607	-		J. Martini
Hans F. Flemming	Senatsverm. f. Stadterneuerung - planung	Fauststr. 19 14163 Berlin	030-8811662			Flemming
HÄHNCH, Gerd	BZA Benthewitz	15437 BERNWITZ	030/412-0500	030/412-0473	gerd.haehnchen@bza-benthewitz.de	G.H.
Stollmann, Ina	Stadt Wittstock	Markt 1			burgernachricht@wittstock.de	I. Stollmann
Güthe, Norbert	Inst. f. Architektur	11163 Berlin Taschmannstr. 19	030/2318 2222			N. Güthe
Blaas, Christof	BZA Krummhorn	Hadenkubke 6	033055190498			C. Blaas
Spreck, Ralf	Riese	Friedrichsgraben 2	033055 2082			R. Spreck
Kruschel, Peter	SV - Kyritz	Marktstraße 1	033055 188211	188248	kruschel@sv-kyritz.de	P. Kruschel

Name	Firma	Ort / Strasse	Telefon	Telefax	e-mail	Unterschrift
Schult, Stefan Wienecke	Ernst Bohn, MdB Stadt Krumm	Berlin, Adenauerallee 1 Pau Park 1	030-227-24128	337-26599	ernst.bohn@bundestag.de	Schult
Leppin, Jens R. Schip, W.	KLV-Zerach, GbR DRG Prign-Ökv.	Prasi, 73, 11p. Fehrbelliner 31	0397-40734	70736 454950	jens.leppin@kav-berlin.de wals.sch@-179-po.landberg.de	Leppin
Tänkel, Peter Maas, Delfet	Ruppini TV Stadlerwerk, MFB FG Projekt Koordination	Karl-Marx-Str. 32 K-Liebknecht-Str. 28/29	03394/458080 03391/355-704	03394/355-777	delfet.maas@stadlerwerk.de C.a.g.	Tänkel

Pressespiegel

Neuruppin-Berlin unter einer Stunde

Fontanestadt startet Initiative zur Verlängerung des Prignitz-Expresses in die Hauptstadt

Von Marc Rath

NEURUPPIN • Die Stadt Neuruppin startet einen neuen Versuch, die Bahnverbindung von der Fontanestadt ins Berliner Zentrum zu verlängern und die Fahrzeit auf unter eine Stunde zu verkürzen. Baudezernent Arne Krohn setzt auf

eine Abzweigung von Velten über Spandau bis an den Stadtbahnring. Aber auch eine Verlängerung der Regionalexpresslinie über Hennigsdorf bis zum Gesundbrunnen sei eine deutliche Verbesserung.

Vor der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 will die Stadt nun Plöcke einschlagen und

Druck erzeugen. Zur besseren Anbindung des Prignitz-Expresses findet am Dienstag in der Klosterkirche ein Workshop mit Bundestags- und Landtagsabgeordneten, Verwaltungsmitarbeitern und Kommunalpolitikern aus Ostprignitz-Ruppin, Oberhavel und Prignitz statt. „Für das

Umland gibt es im Nahverkehr immer noch eine Mauer“, kritisiert Bürgermeister Otto Theel (PDS) die schlechte Abstimmung zwischen beiden Ländern. Die Verlängerung des Prignitz-Express sei ein Test, wie eine Länderfusion nutzbringend für die Menschen der Region sein könne.

Ruppiner Anzeiger, 4. Februar 2004

Neuer Schwung für den Express

Rathaus arbeitet fieberhaft an einer schnellen Zugverbindung nach Berlin

JULIANE WAGNER

NEURUPPIN ■ In den 20er- und 30er-Jahren waren die Neuruppiner schnell in Berlin – schneller als heute mit dem Prignitz-Express. Neben der Kremmener Bahn rauschte regelmäßig ein Theaterzug in die Großstadt.

Das Minimalziel heute: bei einer Fahrzeit von unter einer Stunde im Berliner Zentrum zu sein. Neuruppins Baudezernent Arne Krohn will „alle Kräfte bündeln“, damit Neuruppin bis 2006 eine direkte und schnelle Zugverbindung in die Hauptstadt bekommt.

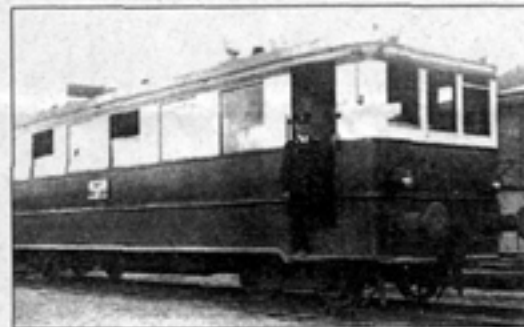
Zu einem Workshop, der am kommenden Dienstag in der Klosterkirche stattfindet, hat Krohn Vertreter der Stadt, des Landkreises, der Regionalen Planungsgemeinschaft, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, des Potsdamer und des Bundes-Bauministeriums sowie des Berliner Senats eingeladen – kurzum: alle, die beim Thema Regionalexpress ein Wörtchen mitzureden haben. „Wir müssen den Druck erhöhen“, sagt Krohn. „Wenn wir uns jetzt nicht bewegen, bleibt jeder in seiner Schublade hocken.“

Bis zur Fußballweltmeisterschaft in zwei Jahren, so der Baudezernent, müsse der Regionalexpress seinem Namen gerecht werden: Dann sollen schließlich möglichst viele Fußballfans zum Übernachten nach Neuruppin kommen.

Vier Varianten kursieren derzeit für eine neue Linie nach Berlin. Krohns Favorit: eine Direktverbindung ins Stadtzentrum – ohne den bisherigen Bo-



So schick und modern der Express-Zug auch ist – er wird seinem Namen einfach noch nicht gerecht. Das will die Neuruppiner Rathausmannschaft bis 2006 grundlegend ändern. FOTO: HENRY MUNDIT



Der Triebwagen „Onkel Fritz“ rollte in den 30er-Jahren Richtung Kremmen – schneller als der Regionalexpress. FOTO: KRESARCHIV

gen über Falkensee, mit einem Abzweig von Velten über Spandau bis an den Stadtbahnring. Dazu allerdings müsste der Prignitz-Express auch Gleise benutzen, die mit Fördermitteln gebaut wurden und einer Zweckbestimmung unterliegen.

Doch selbst eine Verlängerung der Expresslinie über

Hennigsdorf bis Gesundbrunnen wäre schon Krohn recht – solange die Fahrt nur schneller vorstatten geht.

Einen „ersten Impuls“ will der Baudezernent am kommenden Dienstag geben. Einige Adressaten der seit Jahren währenden Kritik aus Neuruppin nehmen als Referenten am Workshop in der Klosterkir-

che teil. Arne Krohn geht daher davon aus, dass sie aus der Veranstaltung gleich etwas mitnehmen in ihre Bereiche und dort eine Diskussion anstoßen. „Der Workshop ist Auftakt zur Bildung eines Netzwerkes“, hofft der Baudezernent.

Bislang ist die Kommunikation in puncto Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg offenbar schwer gestört. „Wenn man in den Berliner Verkehrsplan guckt, könnte man glauben, die Mauer existiert noch“, sagt Neuruppins Bürgermeister Otto Theel. Krohn bestätigt: Es gebe technische und finanzielle, vor allem aber Abstimmungsprobleme zwischen beiden Ländern.

An neuen Plänen für den Prignitz-Express, sagt Otto Theel, könnten sich die Landesregierungen messen lassen, wenn es wieder um die Fusion beider Länder geht.

MAZ/Ruppiner Tageblatt, 5. Februar 2004



Warten auf den Anschluss: Der Prignitz-Express könnte reibungsloser funktionieren.

Archiv-Foto: Hufnagel

Große Zug-Politik und kleiner Bahn-Alltagsärger

Prignitz-Express: Keine Lösung für Radenslebener in Sicht / Knapper S-Bahn-Übergang

NEURUPPIN/RADENSLIBEN (rol) • Während heute in der Klosterkirche Vertreter von Politik und Deutscher Bahn AG über die gewünschte direkte Durchbindung des Prignitz-Expresses ins Berliner Zentrum diskutieren, müssen sich die Bahnkunden – wie jeden Tag – mit den kleinen Widrigkeiten der bestehenden Verbindung auseinander setzen. Familie Koster aus Radensleben beispielsweise vermisst vom Bahnhof Radensleben-Wustrau eine Umsteigemöglichkeit von der Bahn in den Bus, der sie ins Heimat-

dorf bringt. Brigitte Koster bleibt nichts anderes übrig, als ihren in Berlin arbeitenden Mann am frühen Abend vom Bahnhof abzuholen. Von einer anderen Dorfbewohnerin weiß sie, dass diese mit dem Zweitwagen zum Bahnhof fährt, seitdem der Zubringerbus zehn Minuten zu spät am Bahnhofpunkt ankommt (RA berichtete).

An dieser Unzulänglichkeit dürfte sich auch in Zukunft wenig ändern. Zum so genannten kleinen Fahrplanwechsel im Juni werde es keine Änderungen geben, meint

Bahnsprecher Burkhard Ahlert. Zudem stünden Abstimmungen zwischen regionalen Bahn- und Busverbindungen in der Verantwortung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), schob Ahlert die Verantwortung über fehlende Anschlüsse weiter. Die Krux dabei: Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist gar nicht Mitglied im VBB. Ein direktes Gespräch zwischen Bahn und dem Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehr, mit dem Ziel, für einen reibungslosen Übergang in Radensleben zu sorgen, wird

es nicht geben. Dennoch versicherte die Bahn, dass sie an der so genannten Mobilitätskette, womit korrekte Anschlüsse gemeint sind, großes Interesse habe. Ahlert kann auch die Kritik mancher Bahnkunden nicht nachvollziehen, die in Hennigsdorf von der S-Bahn in den Express umsteigen. Vier Minuten für den Zugwechsel reichen aus, meint der Bahnsprecher. Fahrgäste berichten jedoch immer wieder von wenigen Minuten Verspätungen der S-Bahn, wodurch der Anschlusszug verpasst wird.

Ruppiner Anzeiger, 10. Februar 2004

Kein Anschluss ins Herz von Berlin

Verkehrsminister Szymanski: Für Direktanbindung für Prignitz-Expresses fehlt das Geld

NEURUPPIN (rol) • Die Zukunft des Prignitz-Expresses – zu diesem Thema findet heute ein hochrangig besetzter Workshop in der Klosterkirche statt – sieht weniger rosig aus, als es sich Stamm- und Gelegenheitskunden der Bahn wünschen. Dreh- und Angelpunkt ist dabei eine direkte Anbindung ins Berliner Zentrum. Doch die sei derzeit vom

Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg nicht finanzierbar, argumentiert Potsdams Verkehrsminister Frank Szymanski (SPD) im heutigen RA-Gastkommentar. Dennoch hält er die Initiative Neuruppins, den Prignitz-Express über Berlin-Tegel und Schönholz nach Gesundbrunnen zu verlängern, für richtig. Aber: „Angesichts der finanziellen

Lage sind Verbesserungen nur Schritt für Schritt erreichbar.“

Für die Deutsche Bahn AG sieht deren Pressesprecher Burkhard Ahlert die Hauptstadt-Verbindung trotz aller Kritik auf gutem Weg. 2003 habe sich die Zahl der Fahrgäste weiter erhöht und betrage derzeit rund 2 000 Reisende je Richtung und Tag. Allein in Velten sei die tägliche

Frequenz ein- und aussteigender Fahrgäste binnen dreier Jahre von 1 200 auf 1 600 gestiegen.

Für die Sommermonate verspricht die Bahn an den Wochenenden und Feiertagen eine höhere Kapazität. Einige der Züge von und nach Rheinsberg sollen durch einen zweiten Triebwagen verstärkt werden. (Seiten 2 und 3)

Ruppiner Anzeiger, 10. Februar 2004

GASTKOMMENTAR

Prignitz-Express:

Schritt für Schritt



Die Ziele des Landes zur Entwicklung des Regionalverkehrs auf der Schiene sind im „Bahnkonzept 2009“

festgelegt. Unser Ziel ist es, schneller, komfortabler und pünktlicher auf der Schiene zu reisen. Ein Schwerpunkt ist hierbei der Prignitz-Express.

Der Ausbau dieser Strecke erfolgt in drei Bauabschnitten auf eine Geschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde. Ich will eine schnelle Verbindung zwischen den zum Städtenez Prignitz gehörenden Städten Wittstock, Pritzwalk, Perleberg, Wittenberge und Berlin. Der erste Bauabschnitt Hennigsdorf-Neuruppin ist seit Mai 2000 in Betrieb und wird hervorragend angenommen. Die Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt Neuruppin-Wittstock laufen, die Inbetriebnahme soll Ende dieses Jahres erfolgen. Die Planungen für den dritten Abschnitt Wittstock-Wittenberge sind aufgenommen worden, die Inbetriebnahme soll 2007 sein. Durch den Ausbau werden sich die Fahrzeiten erheblich verkürzen. Die Bedienung erfolgt im Ein-Stunden-Takt. Damit bietet der Prignitz-Express eine gute Alternative zum Auto. Das Investitionsvolumen beträgt 120 Millionen Euro – eine stolze Summe.

Die wünschenswerte und auch langfristig vorgesehene Direkteinbindung des Prignitz-Express von Neuruppin über Hennigsdorf-Tegel-Schönholz bis nach Berlin-

Gesundbrunnen ist momentan vom Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg nicht finanzierbar. Deshalb wird geprüft, wie die bestehende Verbindung von Hennigsdorf nach Berlin auf den vorhandenen Infrastrukturen wesentlich verbessert werden kann. Die Initiative der Fontanestadt Neuruppin, den Prignitz-Express direkt nach Berlin zu verlängern, ist richtig – aber: Angesichts der finanziellen Lage sind Verbesserungen nur Schritt für Schritt erreichbar. Hier gibt es vorerst nur klare Perspektiven zur Beschleunigung der Verbindungen aus der Prignitz bis an den Rand Berlins, was aber nichts mit vermeintlich unzureichenden Abstimmungen zwischen Brandenburg und Berlin zu tun hat.

Im Zusammenhang mit dem Prignitz-Express ist auch die regionalpolitisch erwünschte und im S-Bahn-Entwicklungskonzept enthaltene Verlängerung der S-Bahnstrecke von Hennigsdorf nach Velten zu sehen. Aus Landessicht ist dies ein Lückenschlussprojekt, das durch den Bund finanziert werden muss. Da hiermit aber vorerst nicht zu rechnen ist, müssen Regionalexpress und Regionalbahn die Funktion der S-Bahn übernehmen. Mit dem jetzt schon angebotenen 20-Minuten-Takt in der Relation Velten-Hennigsdorf erbringt das Land bereits eine Vorleistung.

• Frank Szymanski

Der Autor ist Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg.

MOMENT MAL

Lichtblicke

KATHRIN GOTTWALD

Den Vortrag, den Horst Wohlfahrt von der Berliner Senatsverwaltung gestern beim Workshop zum Prignitz-Express in Neuruppin hielt, kann man im Prinzip so zusammenfassen: „Netter Versuch, Freunde, aber vergesst es lieber. Ein Prignitz-Express, der ohne Umsteigen und in höchstens 60 Minuten von Neuruppin nach Berlin fährt, ist in den nächsten 20 Jahren sowieso nicht drin.“ Das wären dann wohl zappendüstere Aussichten.

Aber der Workshop hat auch Anlass zur Hoffnung gegeben. So wissen wir jetzt, dass in Jüterbog und Rathenow die Fahrgastzahlen förmlich explodierten, als die Leute plötzlich ohne umsteigen in maximal einer Stunde nach Berlin gelangten. In Neuruppin, so sagen Experten, könnte sich die Zahl der Fahrgäste vervierfachen.

Zweiter Hoffnungsschimmer: Zwölf alternative Verbindungen von Neuruppin nach Berlin werden zurzeit von der TU Berlin geprüft. In ganz und gar aussichtslose Vorhaben steckt niemand so viel Energie.

Und es gibt noch einen Lichtblick. Neuruppin kämpft seinen Kampf nicht mehr allein. Eine ganze Region steht hinter dem Prignitz-Express. Damit bekommt das Thema auch politisch ein ganz anderes Gewicht.

MAZ/Ruppiner Tageblatt, 11. Februar 2004

UBRIGENS...

... ist Baudezernent Arne Krohn beinahe zu allem bereit, damit Neuruppin trotz Absage aus Berlin eine direkte Zuganbindung ins Zentrum der Hauptstadt bekommt: „Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder wir beschleunigen die Länderfusion oder wir gemeldeten Berlin ein. Neuruppin ist sowieso größer.“

MAZ/Ruppiner Tageblatt, 12. Februar 2004

„Der Prignitz-Express muss schneller werden“

Dokumentation: Positionspapier der Region Nordwest-Brandenburg zur Notwendigkeit einer verbesserten Bahnanbindung nach Berlin

KRIEIS ■ Eine Metropole ist so stark wie ihre Region. Eine Region lebt von ihrer Metropole. Sorell für die Metropole Berlin als auch des Nordwesten Brandenburg ist eine leistungsfähige und schnelle Schienenanbindung als Alternative zum Pkw für die weitere Entwicklung von Wohnen und Kultur, Wirtschaft und Tourismus und damit der Lebensqualität von großer Bedeutung.

Die erste Ausbaustufe des Prignitz-Expresses führt zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen, die alle Erwartungen übersteifen hat. Und dabei ist das bestehende Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft, weil die Gesamtlänge der Bahn nach Berlin erheblich über der des Anzugs liegt, es beträgt von Berlin im aktuellen Fahrgast der Fahrzeit von Neu-

ruppin nach Berlin eine Stunde und 20 Minuten!

Von allen Regionen in Deutschland erreicht unsere Region die schlechtesten Ökonomieindizes, nämlich Berlin am schlechtesten mit 100 Prozent.

Im Juli 2007 des Landes Brandenburg findet sich unter anderem folgenden Qualitätsziel: eine häufige, schnelle und direkte Verbindung aller Regionen des Landes Brandenburg nach Berlin und Potsdam als wesentliche Voraussetzung für eine harmonische und ausgeglichene Landesentwicklung.

Aber was ist die Realität? Trotz der vielfältigen Möglichkeiten, den Prignitz-Express attraktiv in Berlin einbinden, sind in den jüngsten Konzepten des Landes keine entsprechende Aktivitäten mehr erkennbar. Im letzten beschlossenen Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr wird der Prignitz-Express nicht erwähnt.

Deshalb muss sogar der Bestand des Prignitz-Expresses als „schlechtes“ Regional-Express als gefährdet angesehen werden, da immer wieder Pläne bekannt werden, den Prignitz-Express auf den Altschienen zurückzuführen. Dieses würde dem Ziel der Region Nordwest-Brandenburg diametral entgegenwirken.

Deshalb werden die Forderungen der Region bestehen:

1. Ausbau und Erhalt des Prignitz-Expresses von Wittenberg über Wittenberg und Neuruppin nach Berlin.
2. Kostengünstige Umsetzung der geplanten Sanierung des Regionalbahnstanges in Hennigsdorf.
3. Umgehung nach Berlin-Zentrum.
4. Umgehung zu einem Berliner Fernbahnhof.
5. Anschluss an den zukünftigen Großflughafen Berlin-Brandenburg.
6. möglichst schnelle Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam.
7. kurze Fahrzeiten, zum Beispiel maximal 60 Minuten von Neuruppin zu einem der großen Bahnhöfe innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings.

Der Nordwesten Brandenburg fordert die Landesregierung von Berlin und Brandenburg auf, unsere Region nicht von der weiteren Entwicklung abzuhängen und endlich eine hochwertige Einbindung des Prignitz-Expresses in Berlin durchzusetzen.

Die Region erwartet von beiden Bundesländern verbindliche Aussagen zum durchgehenden Erhalt des Prignitz-Expresses von Wittenberg über Wittenberg und Neuruppin nach Berlin sowie zur zukünftigen Einbindung in Berlin.

Die Region fordert unverzüglich eine direkte Führung des Prignitz-Expresses von Hennigsdorf über Tegel, Gendarmenbrunn und das Zentrum weiter nach Süden. Der weitere Ausbau dieser Strecke muss der zukünftigen Nutzung durch den Prignitz-Express sichern. Wegen des zu erwartenden langen Realisierungszeitraumes müssen geeignete Zwischenlösungen zur Verbesserung der unzulänglichen Situation gefunden werden.

Mit der Fertigstellung des aktuellen Eisenbahnstabs im Jahr 2006 wird das Eisenbahnnetz im Raum Berlin völlig neu geordnet. Dieser Zeitpunkt bietet die große Chance, den Nordwesten Brandenburg in einem ersten Schritt besser an Berlin anzubinden. Diese Chance sollte genutzt werden.

Unsere Region sieht in der Durchbindung des Prignitz-Expresses nach Berlin auch einen Vorteil für die Bewirtschaftung der beiden Bundesländer, ein gleichberechtigtes Zusammenwachsen in Berlin und Brandenburg nachvollziehbar zu präzisieren.

Landkreis-Dauph. Ruppin, Landkreis-Prignitz, Stadt Bad Wilsnack, Gemeinde Pöhlitz.

Stadt Hennigsdorf, Stadt Ketzin, Stadt Kyritz, Postanstand Neuruppin, Amt Neustadt/Donau, Gemeinde Oberkriesow, Stadt Pritzwalk, Bezirksamt Britzendorf, Stadt Rheinsberg, Amt Treuenitz, Stadt Wittenberg, Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel, Stadtwerke Neuruppin (Wirtschaftsförderung), Technologie- und Gründerzentrum Neuruppin, Tourismusverband „Rappin-er Land“, Verkehrsverein „Rappin-er Schwan“, TCW Prignitz, BfR Potsdam, Regional-Center Ostprignitz-Ruppin.

MAZ/Ruppiner Tageblatt, 11. Februar 2004

60 Minuten sind die Obergrenze

Workshop für einen schnelleren Prignitz-Express ins Berliner Zentrum

KATHRIN GOTTFALD

NEURUPPIN ■ Schult es der Prignitz-Express bis 100 bis 60 Minuten und ohne Umwegen von Neuruppin bis ins Zentrum Berlin? Mit dieser Frage beschäftigte sich gestern ein hochrangig besetzter Workshop aus Politikern, Verkehrsplanern, Tourismusexperten und Politikern in der Klosterkirche. Die Antwort nach sieben Stunden Fachgesprächen: theoretisch und technisch kein Problem. Praktisch gibt es jedoch einige Hindernisse.

Das Problem liegt in Berlin. Das wurde durch den Vertrag von Horst Woblerth von Altmann von der Berliner Senatverwaltung klar. Hauptächlich sagt man sich dort, dass ein Prignitz-Express, der von Hennigsdorf aus über Potsdam ins Zentrum führt, der S-Bahn Konkurrenz macht. Und dass sind da auch die Kosten für den Ausbau einer Strecke, die nur auf rund 1600 Fahrgäste am Tag hinauskommt. In den Augen der Berliner: Woblerth: „Die Propose zur Entwicklung der Region rechtfertigt kein zusätzliches Angebot zur S-Bahn.“ Zudem sei die jetzige Verbindung – Um-



Gut besucht war gestern der Workshop zum Prignitz-Express in der Klosterkirche. Foto: Ruppiner Anzeiger

wegs in Hennigsdorf und mit der S-Bahn bis Friedrichstraße – gar nicht schlecht.

Das sehen die Vertreter des schlechten Prignitz-Expresses natürlich ganz anders: Höchstens 60 Minuten dafür die Reise bis ins Zentrum Berlin zu machen, fordert sie in einer gemeinsamen Resolution. Alles andere sei inakzeptabel. So erklärte auch Schäfer vom Verkehrsverband Berlin-Brandenburg (VBB): „Fahrgäste in-

Nahverkehr reagieren sehr, sehr sensibel. Einmal umsteigen ist zu viel.“

Initiator des Workshops und Vorkämpfer für den schnellen Prignitz-Express ist Neuruppiner Ratsmitglied Anne Kretsch. Doch mittlerweile klingt eine ganze Region für das Projekt. Hinter den Neuruppiner Forderungen stehen neben dem Kreis Prignitz auch Ostprignitz-Ruppin nach seinem 15. Kommun-

der Stadt Bad Wilsnack bis zum Berliner Stadtbereich Reichardt.

Für sie gab es gestern aber auch gute Nachrichten. Zum Fahrgastwachstum am 15. Dezember führt der Prignitz-Express bis Wittenberg durch. Da für blüht Thomas Bredendahl von der Bahn AG mit seinem Namen. Die Anbindung nach Wittenberg ist bis 2007 geplant. Dafür will die Bahn aber lieber nicht hängen. – 14

MAZ/Ruppiner Tageblatt, 11. Februar 2004

Prignitz-Express: Gutwillig Nein sagen

Neuruppin: In zwei Jahren bis Lehrter Bahnhof / Berlin: In 20 Jahren bis Gesundbrunnen

Von Roland Becker

NEURUPPIN ■ „Ab 2006 sind die technischen Möglichkeiten vorhanden, den Prignitz-Express über Spandau und Charlottenburg bis zum Lehrter Bahnhof in Berlin zu führen.“ Diese Nachricht des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg verkündete gestern Bundesrat Anne Kretsch.

Damit hätten die rund 60 Teilnehmer des Workshops zur Zukunft des Prignitz-Expresses eigensitzlich sitzend nach Hause fahren können. Hätte da nicht als Leiter Rüdiger Horst Woblerth von Altmann gesprochen. Der ist Projektleiter für Verkehrskonzeption beim Berliner Senat und erklärte vor allem einer Egal, welche Variante angepöckelt wird, Berlin ist das Ziel, um den Prignitz-Express bis ins Stadtkern zu führen. Zudem sei das Fahrgast-Potenzial, das über den Gesamtbereich der

S-Bahn reicht, zu gering. Von einer Endstation Lehrter Bahnhof redete Woblerth gar nicht von. Für ihn ist schon das Ziel Charlottenburg illusorisch. „Dieses Angebot gehört nicht zu Berlin verkehrspolitischen Zielen.“ Dennoch betonte er: „Wir sind gewillt.“

Das höchste der Gefühle bestete für den Senatmitarbeiter dazu, dass der Prignitz-Express irgendwann einmal Gesundbrunnen ansteuert. Aber nach diesem Ziel sei er mit Schwertgeheimen und erst auf längere Sicht hin zu erreichen. Woblerth machte dabei die Bemerkung „20 Jahre“ aus dem Mund.

Nach Woblerths Darstellung müsste der Prignitz-Express dann über Hennigsdorf und Berlin-Tegel auf dem S-Bahn-Gleis nach Gesundbrunnen fahren. Der Verkehrsverbund betätigt, dass bei dieser Lösung der Bund nicht möglich. Der hat nämlich den Ausbau dieser

S-Bahn-Strecke bezahlt und die Garantie verlangt, dass 20 Jahre über diese Gleise nur die S-Bahn ruht. Alles andere sei eine Zweckverbindung, die dazu führen könnte, dass Berlin vom Bund erhaltenes Geld zurückzahlen muss. Ob der Bund sich auf sich eine Ausweisungsmöglichkeit mit der Hauptstadt einlassen würde, darüber sprach Woblerth nicht. Er ließ auch kein Wort darüber fallen, ob der Berliner Senat Vorgespräche in dieser Richtung geführt hat. Immerhin war er ein Bundesrat. Das jüngste feststellte: Keine Region in Deutschland ist auf dem Schienenweg so schlecht mit dem nächsten legendären Metropole verbunden, wie das Ruppiner Land. Woblerth kam das nicht nachvollziehen, sein Fazit: „Der Regional-Express bis Hennigsdorf und dort Umstieg in die S-Bahn ist die günstigste Lösung.“ Woblerth sprach als Bezauberter, nicht als Feind.



Zuge wenig Herz und noch weniger Willen zum Geldausgeben für den Prignitz-Express: Rüdiger Woblerth von Altmann der Berliner Verkehrsbehörde. Foto: Ruppiner Anzeiger

Ruppiner Anzeiger, 11. Februar 2004

GASTKOMMENTAR

Prignitz-Express:

Wurzelloser Baum



Oft stellt man sich die Frage, warum werden an sich vernünftige Planungsziele so zäh und mit wesentlichen Mängeln umgesetzt. Am Geld – als erste Ursache – liegt es nicht.

Ich bin in der Sache ein Erfahrener, und dennoch fällt es mir schwer, eine schlüssige Antwort zu finden. Raumplaner und Politiker erklären oft wortreich, dafür unscharf, was an sich nicht weiter erklärungsnotwendig ist. Der Prignitz-Express ist eine Eisenbahn von Berlin über Neuruppin nach Wittstock, später bis nach Wittenberge gedacht. Mit viel öffentlichen Geldern wird die Regionalbahnstrecke ausgebaut. Stimmt nicht ganz. Es fehlt ein Stück, die elegante schnelle Einbindung von und nach der Berliner City: Das ist kein marginaler Mangel, nein, das ist wie ein Baum ohne Wurzel.

Die Annahme des Verkehrsmittels Bahn hängt nicht von einer hochtrabenden Bezeichnung, nicht vom grundhaftem Ausbau zwischen Neuruppin und Wittstock und schon gar nicht vom weiteren Ausbau über Pritzwalk nach Wittenberge, aber wohl ohne weiteren Beweis davon ab, wie schnell und elegant das Ende von Hennigsdorf zum Zentrum überwunden wird.

Die Umsteigemöglichkeit zu einer einzigen S-Bahnlinie an der Peripherie eines Ballungszentrums bringt es ganz offensichtlich nicht. Mit Zentrum ist kein Punkt in Berlin gemeint, sondern ein eher beliebiger Ort mit einer hohen Anlauf- und Verteilungsfunktion. Teilnehmer des Workshops in Neuruppin wa-

ren sich einig, dass diese Erwartung in unserem Fall am ehesten der Bahnhof Gesundbrunnen erfüllt. Für den Ausbau des Prignitz-Expresses werden in Summe über 150 Millionen Euro aufgewandt, der Bahnhof Gesundbrunnen mit Ausbau des Nördlichen Berliner Innenringes wird über zwei Milliarden Euro verschlingen, schätzungsweise zehn Millionen Euro für eine passable Anbindung der Kremmener Bahn an den Bahnhof Gesundbrunnen sind nicht in Sicht. Unser Bäurmeister Szymanski stellt es als Schönheitsfehler dar und bestreitet, dass es an Verständigungsfehlern zwischen Ländern, Bund und Politik liegt. Aber genau das ist es.

Berlin will nicht wie Brandenburg und das mit hineinwirkende Bundesverkehrsministerium entfaltete ein besonderes Phlegma, in dem es erstens behauptet, unschuldig und unzuständig zu sein, aber gleichzeitig droht, Zuwendungsmittel für den Lückenschluss S-Bahn Tegel – Hennigsdorf zurückzufordern, falls man eine elegante Regionalbahneinbindung in der Relation hinbekäme.

Die bereits existierende, nicht elegante Einbindung stört dagegen nicht, da so zur S-Bahn eben keine echte Konkurrenz festzustellen ist. Na prima, mit der Philosophie stärken wir den Standort Deutschland. Es sei angemerkt, dass ehemalige und heutige Bundes- und Landtagsabgeordnete an der Situation nicht ganz unschuldig sind.

• Horst Tschaut

Der Autor ist Vorsitzender der CDU-Kreisgruppen Oberhavel und ehemals Mitglied der Regionalen Planungsgemeinschaft.