

Wittstock/Dosse / Wittstock

00:21 Uhr / 03.02.2019

Bahnverbindung könnte wiederbelebt werden

Die Bahnstrecke zwischen Wittstock und Mirow könnte wiederbelebt werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist bereits getan. Dabei war auch Glück im Spiel.



Die stillgelegte Bahnstrecke von Wittstock nach Mirow, hier am ehemaligen Bahnhof Groß Haßlow, könnte wiederbelebt werden. Quelle: Björn Wagener

Wittstock. Auf der stillgelegten Bahnverbindung zwischen Wittstock und Mirow (Mecklenburg-Vorpommern) könnten künftig wieder Züge verkehren. Die Strecke ist in der sogenannten Reaktivierungsliste enthalten, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) jetzt im Auftrag der Bundesregierung erstellt hat. Sie enthält bundesweit rund 160 Strecken und sei vor wenigen Tagen fertiggestellt worden, berichtet Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im VDV. Die Liste soll voraussichtlich im März öffentlich vorgestellt werden.

Netz wäre 2000 Kilometer länger

Der Bund prüfe dann, welche der Strecken tatsächlich wiederbelebt werden sollen. Wenn alle auf der Liste stehenden Verbindungen tatsächlich neu aktiviert würden, dann wäre das Schienennetz in Deutschland rund 2000 Kilometer länger als heute.



Protest am Bahnhof Mirow: „2011 Strecken-sanierung, 2012 Bahn aus – Was soll das? Quelle: Christian Schmettow

„Aber das Dreifache davon ist stillgelegt worden“, sagt Martin Henke.

Die Bundesregierung wolle Transporte verstärkt auf die Schiene verlegen, um sie klimafreundlicher zu ermöglichen. Zudem seien die Kapazitäten auf der Straße vor allem in Ballungsgebieten erschöpft. Und: „Der Bund will Strecken haben, die ein Grundgerüst der Versorgung im ländlichen Raum bilden.“

Viele Gründe für Wiederbelebung

Aus Henkes Sicht gibt es aber noch eine Reihe weiterer Gründe, die eine Wiederbelebung dieser Bahnstrecke rechtfertigten: der erhebliche Güterverkehr in Richtung der Firma Swiss Krono in Heilengrabe; die seit der Einstellung des Personenverkehrs vor rund 20 Jahren erheblich verbesserten Anschlüsse in Wittstock Richtung Wittenberge und Berlin sowie die ebenfalls in die Liste aufgenommene Strecke Wittenberge-Dannenberg Ost mit Potenzial zur Durchbindung von Güterverkehr in Richtung Seehäfen.

Kommt die EU ins Spiel?

Möglicherweise komme noch eine Funktion für Militärtransporte hinzu, da die Europäische Union (EU) in Absprache mit der Nato bestrebt sei, die Kapazitäten des Eisenbahngüterverkehrs von Norddeutschland Richtung Baltikum zu stärken. Vor diesem Hintergrund ist denkbar, dass sich die EU an der Finanzierung der Wiederbelebung der Strecke beteiligen könnte. Hinzu komme, dass sich die Strecke mit geringem finanziellen Aufwand wieder beleben ließe und sie eine „hohe Netzwirkung“ für die Region hätte.



Der Bahnhof des Touristenstädtchens Mirow könnte wieder mit dem Zug von Wittstock aus erreichbar sein. Auf dem Abschnitt zwischen Mirow und Neustrelitz fahren noch Triebwagen der Hanseatischen Eisenbahn Hans, manchmal auch die historische Ferkeltaxe VT 172 001 der Neustrelitzer Hafensbahn (Foto). Quelle: Christian Schmettow

All das lässt Martin Henke der Verbindung insgesamt gute Aussichten auf Wiederbelebung bescheinigen. „Ich sehe sie im Mittelfeld. Es gibt Strecken in der Liste, die schlechtere Chancen haben.“

Auf den letzten Drücker

Dabei wäre die Verbindung Wittstock-Mirow dort beinahe gar nicht erst aufgetaucht. Sie gehörte zu einigen Nachmeldungen, die buchstäblich in letzter Minute als Vorschläge mit Aktivierungspotenzial beim VDV eintrafen, obwohl die Liste eigentlich schon komplett gewesen sei, so Henke. Die Landesarbeitsgemeinschaften (LAG) Mobilität von Bündnis 90/Die Grünen in Berlin und Niedersachsen sorgten so dafür, dass die Verbindung doch noch mit hineinschlüpfte.

Matthias Dittmer ist Sprecher der LAG Mobilität im Landesverband Berlin. Er ergriff die Initiative, um die Strecke noch in die Liste zu bekommen, nachdem ihm Dirk Flege von der Allianz pro Schiene empfohlen hatte, sich mit diesem Ziel an Martin Henke zu wenden.

Großer Erfolg

Dass sich Henke daraufhin tatsächlich näher mit der Verbindung beschäftigte und sie schließlich auch in die Liste aufnahm, ist für Dittmer ein großer Erfolg: „Ich freue mich außerordentlich, dass die Verbindung Mirow-Wittstock noch berücksichtigt wurde – kurz vor Toreschluss gerade noch geschafft.“ Zu denen von Martin Henke genannten Gründen sieht Dittmer eine Bahnverbindung auch im Hinblick auf das jährlich in Lärz stattfindende und Menschenmassen anziehende Festival „Fusion“ als „Lösung aller Probleme“ an. „Sollte sich die Strecke durchsetzen lassen, wäre das ein großes Glück für die Region.“

Argument gegen den Straßenbau

Dittmer vertritt diese Meinung auch deshalb, weil die Wiederbelebung

der Bahnstrecke für ihn ein starkes Argument gegen den Weiterbau der Bundesstraße 189 zwischen Wittstock und Mirow ist. Im Bundesverkehrswegeplan wird dieses 85 Millionen Euro teure Projekt als „vordringlich“ eingestuft, weil die Straße die Verbindung des Oberzentrums Neubrandenburg mit dem Mittelzentrum Neustrelitz sowie der Ferienregion Mecklenburgische Seenplatte mit dem Mittelzentrum Wittstock verbessern soll.

Die Bahnverbindung Wittstock-Mirow

Die Bahnverbindung zwischen Wittstock und Mirow ist ein Teilstück der Strecke von Wittenberge nach Strasburg (Mecklenburg-Vorpommern). Sie ist insgesamt rund 156 Kilometer lang, heute aber größtenteils stillgelegt.

Erste Bestrebungen, diese Strecke auszubauen, begannen in den 1880er Jahren. Der Streckenabschnitt Perleberg–Pritzwalk–Wittstock begann nach nur einem halben Jahr Bauzeit am 10. März 1885 der Güterverkehr und am 31. Mai der Personenverkehr.

Im Mai 1998 fuhr der letzte Personenzug zwischen Wittstock und Mirow – die brandenburgische Landesregierung bestellte den Verkehr auf der Strecke Richtung Neustrelitz ab.

Der länderübergreifende Verkehr wurde im Jahr 2000 eingestellt. Heute werden nur noch zwei Teilstücke der Strecke betrieben. Während der brandenburgische Abschnitt zwischen Wittenberge und Wittstock bis 2008 für den Prignitz-Express zur Hauptbahn ausgebaut wurde, ist der mecklenburgische Abschnitt zwischen Mirow und Neustrelitz weiterhin eine Nebenbahn. (Quelle: Wikipedia).

Doch das kann man auch anders sehen. Die im November 2018 gegründete Bürgerinitiative „B189 nein“ befürchtet vor allem, dass ein größtenteils naturbelassener Raum durch den Straßenbau zerschnitten würde und will ihn deshalb verhindern. Dittmer unterstützt diese Haltung und sieht den Einzug in die Liste als „einen Grund mehr für die Ablehnung einer weitgehend sinnfreien Bundesstraße“.

Nicht zu früh jubeln

Sabine Radert, Sprecherin der BI189 n, will nicht zu früh jubeln. „Es ist auf jeden Fall positiv. Denn es gäbe dadurch noch weniger Grund, die Straße zu bauen.“ Die Menschen in den Dörfern würden vom Lkw-Verkehr entlastet, und der Naturraum würde geschont. „Unsere Arbeit beeinträchtigt das jedoch nicht. Erst einmal ist es nur eine Liste. Wir beobachten die Entwicklung und bleiben dran.“

Der Kreis Ostprignitz-Ruppin ist ebenfalls vorsichtig. Man wolle sich zu diesem Aspekt noch nicht äußern, zumal der Vorgang rund um die Aktivierungsliste bisher nicht bekannt sei, teilt die Sprecherin Britta Avantario dazu mit. Nur so viel: Eine Reaktivierung sei grundsätzlich begrüßenswert, zumal sie eisenbahnrechtlich möglich wäre, da die Strecke bis heute nicht entwidmet worden sei. Für den Güterverkehr könne die Verbindung Vorteile bringen. Ob sie für den Personenverkehr außer für touristische Zwecke noch weitere Bedeutung erlangen könnte, bliebe abzuwarten.

Radweg-Pläne bleiben aktuell

Auch die Stadt Wittstock will den Ball erst mal flach halten. Sie würde den alten Bahndamm gern zu einem Radweg ausbauen. So lange nicht klar sei, wie sicher eine Reaktivierung der Bahnverbindung tatsächlich ist, werde an den Radweg-Plänen festgehalten, teilt Stadt-Sprecher Jean Dibbert dazu mit.

Kein Widerspruch

Für Martin Henke ist das alles kein Widerspruch. „Ich bin nicht gegen den Straßenbau.“ Auch Busunternehmen brauchten ein Grundgerüst an Verkehrswegen, sagt er. „Man muss beides haben. Wenn man aber nichts an der Eisenbahn-Infrastruktur tut, besteht die große Gefahr, dass man von Zukunftsentwicklungen abgekoppelt wird.“ Auch der Radweg müsse nicht zugunsten der Bahn aufgegeben werden. Vielmehr könne er die Strecke begleiten.

Noch ist unklar, ob eines Tages tatsächlich wieder Züge zwischen Wittstock und Mirow verkehren werden. Wenn alles reibungslos zugunsten dieser Verbindung verlief, rechnet Martin Henke frühestens 2025 mit der Realisierung. Käme sie, so würde sie die Region wohl bereichern, da ist er sich ziemlich sicher: „Wiederbelebte Bahnverbindungen sind bundesweit fast immer eine Erfolgsgeschichte.“

Von Björn Wagener



Anzeige

Von 0 bis 0: Der Reifenwechsel steht vor der Tür

Wann genau muss ich meine Reifen wechseln? Wie viel Restprofil reicht aus? Wir haben die wichtigsten Infos und besten Angebote für Sie herausgesucht.