



Über den Knotenpunkt Wittenberge könnten die Güter von Straße und Schiene auf Elbeschiffe umgeladen werden.

FOTO: ARCHIV

Bypass über Pritzwalk

Dömnitzstadt, Neuruppin und Güstrow gehen Partnerschaft ein

BEATE VOGEL

PRITZWALK ■ Die Städte Pritzwalk, Neuruppin und Güstrow wollen gemeinsam dafür kämpfen, die Bahnstrecke von Pritzwalk nach Güstrow wieder für den Schienengüterverkehr zu reaktivieren. Vertreter aus Pritzwalk und Neuruppin hatten sich deshalb am Mittwoch zu einem Arbeitsbesuch im mecklenburgischen Güstrow getroffen. Darüber informierte Pritzwalks Vizebürgermeister Rainer Greve.

Derzeit ist die Strecke zwischen Karow und Güstrow stillgelegt. Bereits im Frühjahr hatten Pritzwalk und Neuruppin beim Planungsbüro Richter-Richard eine Studie zum Thema „Transnationale Logistik – Impulse für die regionale Wirtschaftsentwicklung Prignitz/Ruppin“ in Auftrag gegeben (die MAZ berichtete). Sie liegt nun vor. Laut der Studie wird der schienengebundene Güterverkehr in den kommenden Jahren an Bedeutung zunehmen.

Genau davon wollen auch die Pritzwalker profitieren: „Wir wollen den transkontinentalen Verkehr anzapfen, etwas für die Wertschöpfung tun“, erklärte Pritzwalks Bürgermeister Wolfgang Brockmann. Davon könnte nicht nur die regionale Wirtschaft, sondern auch die Kommunen und der Tourismus profitie-

ren. Untersucht wurden in der Studie die Verkehrsströme im europäischen Raum: Auf dem Weg vom Überseehafen Rostock in Richtung Ost- oder Südeuropa passiert der Güterverkehr die Region. Vor allem Unternehmen aus Skandinavien nutzten auf dem Weg nach Süden Verbindungen über den Großraum Berlin/Brandenburg. Und stoßen dabei oft genug an die Kapazitätsgrenze des Schienennetzes. In Güstrow böte sich daher eine Art „Lagerkapazität im Hinterland“, erläuterte Neuruppins Fachbereichsleiter Stadterhaltung und -entwicklung, Arne Krohn. Beim Gespräch in Güstrow war man sich einig, dass die logistischen Anforderun-

gen der Zukunft nur über eine Kooperation der Städte in der Region bewältigt werden können. So soll der Güterverkehr gebündelt und über so genannte Bypass-Strecken – wie eben Pritzwalk-Güstrow – geführt werden. Das Fernziel ist, die Region Prignitz/Ruppin zu einer Logistikkreuzung zu entwickeln.

Vor allem die unterschiedlichen Verkehrswege könnten die Region interessant machen: Über die A 24 sind etwa die Gewerbegebiete Falkenhagen oder Heiligengrabe angebunden, Falkenhagen verfügt über einen eigenen Gleisanschluss und in Wittenberge gibt es mit der Elbe einen direkten Zugang zu den Wasserstra-

ßen. Die Stadt Pritzwalk bemüht sich nun vor allem darum, ihren Bahnhof als Knotenpunkt zu erhalten. Er soll 2009 umgebaut werden. Bis dahin muss klar sein, welche Rolle Pritzwalk im Güterverkehr künftig spielen wird.

In einem Modellvorhaben der Raumordnung (Moro) wollen sich die beteiligten Kommunen, die obersten Raumordnungsbehörden der Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, regionaler Planungsverbände, Industrie- und Handelskammern und Wirtschaftsunternehmen als Modellvorhaben bewerben: „Kooperation und Vernetzung im Nordosten“ beschreibt die Grundzüge der Partnerschaft. Ende September trafen sich 21 Institutionen zum ersten Mal an einem Tisch.

Am Donnerstag stellten Pritzwalker und Neuruppiner ihr Projekt einer interministeriellen Arbeitsgruppe in Potsdam vor. Offenbar mit Erfolg: „Die Leute im Ministerium haben die Aktivitäten sehr positiv eingeschätzt“, sagte Bürgermeister Wolfgang Brockmann. Laut Neuruppins Fachbereichsleiter Arne Krohn sei in Aussicht gestellt worden, wenn die Projektteilnehmer etwas beantragen, dann sähe es gut aus für Fördermittel. Das geschehe aber wohl erst nächstes Jahr.



Güstrows Bürgermeister Arne Schuldt (hinten) empfing am Mittwoch die Vertreter aus Brandenburg.

FOTO: STADT PRITZWALK