

Viel Planungsaufwand und viel Geld

VERKEHR Der Bahnhof Pritzwalk muss komplett entflochten werden – die Abstimmungen laufen bereits

Als vierten Bauabschnitt des Prignitz-Expresses ließe sich der Pritzwalker Bahnhof bezeichnen. Über das Vorhaben sprach mit Thomas Beyersdorff, dem Regionalnetzleiter Westbrandenburg bei der DB-Netz, Claudia Bihler.

MAZ: Der Bahnhof Pritzwalk ist noch einer der Punkte, an denen an der Prignitz-Express-Linie noch nicht gebaut wurde. Wann geht es denn hier los?

Thomas Beyersdorff: Wir müssen für diesen Bahnhof diverse Parteien, das heißt, die DB Netz, die Prignitzer Eisenbahn und die Stadt an einen Tisch bringen – wegen der Eigentumsverhältnisse bei den Flächen, aber auch wegen des immensen Investitionsbedarfs, der mit dem Bau zusammenhängt. Wir werden erst gegen Ende des kommenden Jahres anfangen zu bauen.

Was wird das Vorhaben kosten und was ist geplant?

Beyersdorff: Wir schätzen derzeit die Kosten auf rund 20 Millionen Euro, denn der Bahnhof Pritzwalk hat eine komplizierte Struktur. Für dieses Geld planen wir die komplette Neu- und Umverlegung der Schienen auf dem Bahnhofsgelände, zudem kann der Fußgängertunnel nicht mehr genutzt werden. Wir denken bisher, dass es künftig einen ebenerdigen Übergang für die Fahrgäste zu den Gleisen geben muss, so dass auf einen Fußgängertunnel perspektivisch verzichtet werden kann.

Wie genau wollen Sie denn die

unterschiedlichen Ansprüche an die Gleise, also den Personennahverkehr in alle Richtungen und außerdem den Frachtverkehr aus Falkenhagen unter einen Hut bringen?

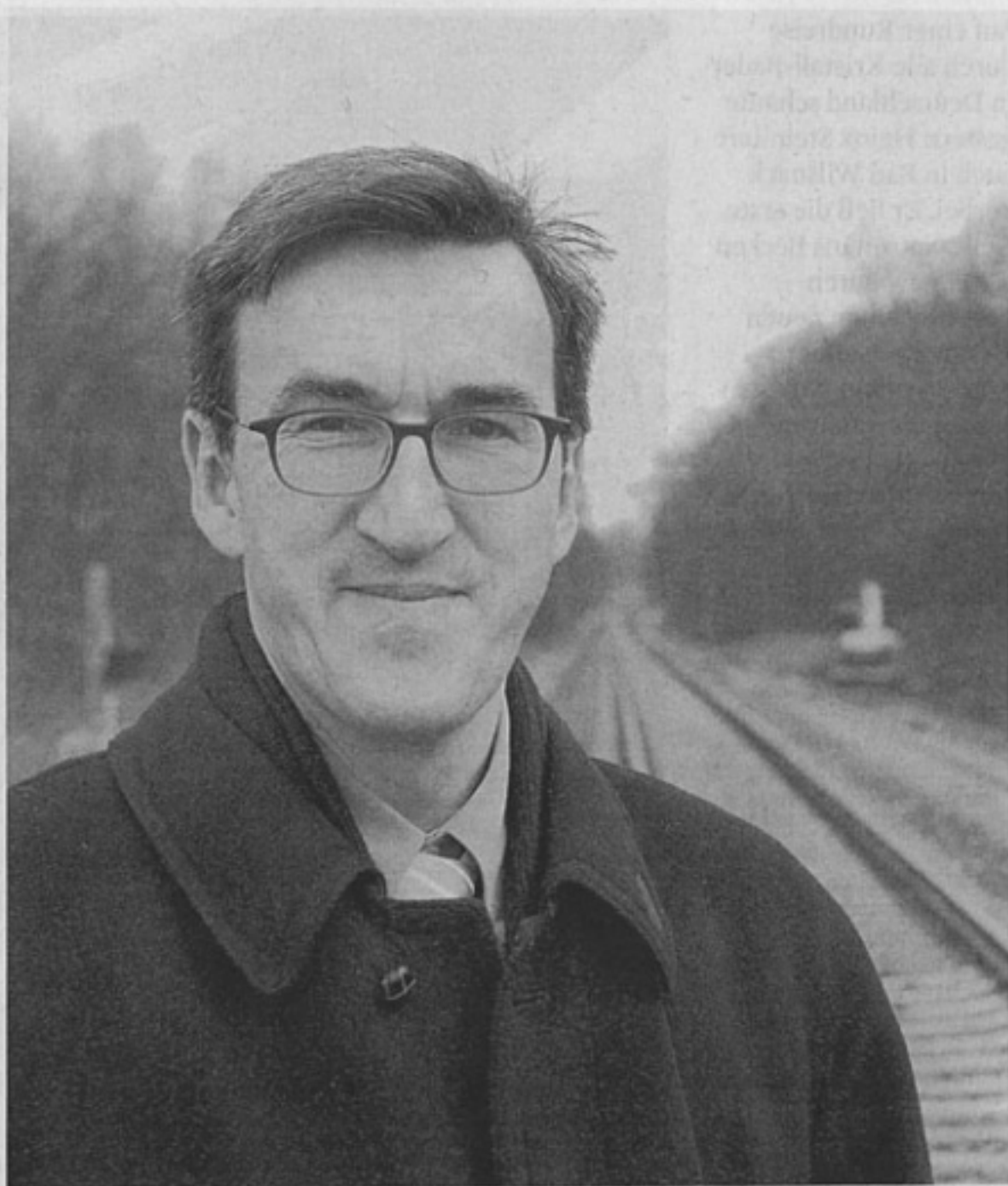
Beyersdorff: In Anbetracht dessen, dass das Land bisher gesagt hat, dass bis zum Jahr 2012 keine Strecken mehr abbestellt werden und keine Stilllegungen geplant sind, werden wir sämtliche derzeit bestehende Strecken auch einbinden. Das betrifft sowohl die Verbindungen nach Meyenburg und Putlitz, wie natürlich unser Premiumprodukt, den Prignitz-Express. Das erfordert allerdings viel Planungsaufwand, zumal wir nicht die alleinigen Eigentümer der Strecken sind. Zum Beispiel gehört der Prignitzer Eisenbahn ein kleines Stück der Gleise auf dem Bahnhof.

Wie kann man sich das dann vom Ablauf her vorstellen?

Beyersdorff: Nun, wir werden dafür sorgen, dass zunächst der Prignitz-Express auf einem durchgängigen Hauptgleis fahren kann. Beim Bauen wird es deshalb auch so sein, dass wir dieses Hauptgleis gleich so verlegen werden, dass später nichts mehr daran gemacht werden muss. Alle anderen Anschlüsse müssen ebenso neu geordnet werden, denn einige Gleise in dem Bahnhof sind derzeit in einem Zustand, in dem sie nicht mehr genutzt werden können.

Inwiefern muss sich die Stadt Pritzwalk in das Vorhaben einbringen?

Beyersdorff: Wir wollen dafür sorgen, dass die Fahrgäste einen ganz kurzen Übergang vom Zug zum Bus oder, falls das gewünscht ist, zum Auto haben. Das so genannte Hausgleis, also das Gleis, das am



Der Leiter des Regionalnetzes Westbrandenburg bei der DB Netz AG, Thomas Beyersdorff. FOTOS (2): BIHLER

nächsten zum Bahnhofsgelände liegt, soll auch gleichzeitig einen Zugang zum Park & Ride-Parkplatz bekommen.

Die Stadt Pritzwalk hat bereits viel in die Bahnhofsumfeld-Gestaltung investiert. Allerdings besteht die Befürchtung, dass der Bahnhof künftig seinen Status als Knotenpunkt verliert, weil die Züge sich hier nicht mehr treffen, so dass

kurze Umsteigezeiten unmöglich werden. Wie wollen Sie das verhindern?

Beyersdorff: Dass sich die Züge des Prignitz-Express künftig nicht mehr in Pritzwalk, sondern in Groß Pankow begegnen, bedeutet ja zunächst, nicht zwangsläufig, dass der Bahnhof in Pritzwalk kein Knoten mehr sein muss. Das ist auch so nicht geplant. Es steigt ohnehin niemand

vom Zug in die eine Richtung direkt wieder in den Zug in die andere. Für alles Übrige sind noch weitere umfangreiche Abstimmungen nötig. Zudem muss dann das Land sagen, was eigentlich gewollt ist. Unsererseits ist geplant, dass wir die Aktivitäten rund um einen Wachstumskern Autobahndreieck und für das geplante Logistikzentrum unterstützen werden.