

## Pressemitteilung:

Der Landesvorstand

## Elektrifizierung des Prignitz-Express

Stellvertreter: Karsten Kranich  
Pressesprecher: Thomas Schirmer

04.03.2024

### PRO BAHN begrüßt Entscheidung zur Elektrifizierung des Prignitz-Express

**+++ PRO BAHN Berlin/Brandenburg begrüßt Brandenburgs Schritt in Richtung Verkehrswende. Die Entscheidung für eine komplett elektrifizierte Strecke birgt Zukunftschancen für Ostprignitz-Ruppin und die Prignitz. Doch der Weg bis zur Umsetzung ist lang. Der Landesverband Berlin-Brandenburg mahnt zu einer zukunftsfähigen Planung für einen attraktiven Regionalverkehr. +++**

Die Entscheidung des Landes Brandenburg, die durch den RE6 „Prignitz-Express“ befahrene Strecke Hennigsdorf – Neuruppin – Pritzwalk – Wittenberge komplett zu elektrifizieren, wird durch den Landesverband Berlin/Brandenburg des Fahrgastverbandes PRO BAHN ausdrücklich begrüßt.

"Nach Jahren des Klein-Klein hat das Land Brandenburg den Mut gefunden, wieder größere Schritte in Richtung Verkehrswende und Elektromobilität zu gehen", lautet die einhellige Stellungnahme des Landesvorstands von PRO BAHN Berlin/Brandenburg.

Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie, wie sie derzeit für das Netz Ostbrandenburg beschafft werden, stellen zwar eine schnelle Lösung dar, jedoch ist die richtige und konsequente Umstellung auf den elektrischen Betrieb durch eine durchgehende Elektrifizierung unabdingbar.

Für Ostprignitz-Ruppin und die Prignitz eröffnet der elektrische Betrieb wichtige Zukunftschancen:

- Die Einführung von Zugfahrten für Züge aus Richtung Neuruppin in den Bahnknoten Berlin wird durch die Fähigkeit elektrischer Züge, auch den Nord-Süd-Tunnel zu befahren, erleichtert. Dadurch werden weitere direkte Verbindungen in den Süden des Landes möglich.

- Das Werk Neuruppin bekommt damit eine Zukunftsperspektive, Arbeitsplätze bleiben gesichert.
- Die Elektrifizierung des Bahnhofs Pritzwalk ist eine wichtige Voraussetzung für den Aufbau einer zweiten Achse zwischen Berlin und Rostock entlang des Linienverlaufs der RB73/74 über Neustadt (Dosse), Pritzwalk, Meyenburg und Güstrow. Dadurch können Batterie-Triebwagen mit Nachlademöglichkeiten im Bereich Pritzwalk die Gesamtstrecke bewältigen.

Der vorgesehene langwierige Prozess der Planung und Genehmigung bis zur anvisierten Planfeststellung im Jahr 2030, die erst den Baubeginn ermöglicht, verdeutlicht, dass der Bahnausbau nicht im Tempo eines "Deutschlandtakts" voranschreitet. Sowohl die Bundesbahn als auch die Reichsbahn haben in der Vergangenheit in vergleichbaren Zeiträumen große Streckenabschnitte vollständig elektrifiziert, ohne allein für die Planung ein halbes Jahrzehnt zu benötigen. Auf Bundesebene sind daher noch erhebliche Anstrengungen erforderlich, um den Bahnausbau zu erleichtern und zu beschleunigen.

Andererseits bietet die lange Planungsdauer auch die Gelegenheit, gründlich zu arbeiten. So müssen nun bei der Planung alle zukünftig wichtigen Punkte mitberücksichtigt werden:

- Das gesamte Liniennetz des Regionalverkehrs Berlin/Brandenburg bedarf einer Überarbeitung, um eine nahtlose Integration des Prignitz-Express zu ermöglichen und eine sinnvolle Verlängerung im Süden zu erreichen, einschließlich einer Durchfahrt durch den Nord-Süd-Tunnel.
- Im Bereich Hennigsdorf sollte eine direkte Anbindung an den Außenring geschaffen werden, um dem Prignitz-Express eine durchgängige Fahrt ohne Wende-Halt in Hennigsdorf zu ermöglichen, sowohl in östlicher Richtung zum Gesundbrunnen als auch in westlicher Richtung nach Spandau.
- Die Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten sollte bei der Planung vollständig berücksichtigt und idealerweise gleichzeitig umgesetzt werden.
- Berlin und Brandenburg sollten langfristig den Wiederaufbau der Berliner Nordbahn als Fernbahn in Betracht ziehen, um eine direkte Verbindung von Oranienburg nach Gesundbrunnen zu ermöglichen. Derzeit wird diese Strecke nur von der S-Bahn bedient.
- Der Streckenabschnitt zwischen Wittenberge und Pritzwalk sowie der Bahnhof Pritzwalk sollten so geplant werden, dass Pritzwalk zum Knotenpunkt für den Prignitz-Express und zukünftige Batteriezüge entlang einer zweiten Achse zwischen Berlin und Rostock über die derzeitigen Linienverläufe der RB73 und RB74 werden kann.

Martin Pogatzki meint dazu: „Hoffentlich verlässt Brandenburg und Berlin nicht gleich wieder der Mut, um die Planung des neuen elektrischen Prignitz-Express wirklich zukunftsfähig auszurichten. Einfach heute vorhandene Gleise mit Oberleitung zu versehen, reicht in diesem Fall nicht aus, da das Liniennetz attraktiv genug gestaltet werden muss, um die Straßen nachhaltig zu entlasten.“

Feature:

Über den Landesverband Berlin/Brandenburg des Fahrgastverbandes PRO BAHN:

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich aktiv für die Belange der Fahrgäste gegenüber Verkehrsunternehmen, Verwaltungen und Politikern ein. In zahlreichen Regionen Deutschlands hat PRO BAHN neue Angebote im öffentlichen Verkehr initiiert, wie beispielsweise Spätverkehre und Wochenendangebote, sowie durch Ausschreibungen Aufwertungen angestoßen. Darüber hinaus fordert der Verband verbesserte Anschlüsse, fördert den Erhalt von Bahnlinien und war maßgeblich an der Entwicklung des integralen Taktverkehrs auf der Schiene beteiligt. PRO BAHN entwickelt Konzepte, nimmt in offiziellen Gremien wie Fahrgastbeiräten teil, sensibilisiert Politiker und Verwaltungen für den öffentlichen Verkehr und beeinflusst die öffentliche Diskussion in den Medien. Der Landesverband Berlin/Brandenburg ist die für die Bundesländer Berlin und Brandenburg politisch zuständige Untergliederung des Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Kontakt:

Wir stehen Ihnen gerne für Auskünfte und auch Live-Interviews zur Verfügung.

Telefon: +493036995326

Telefax: +4932121145561

E-Mail: [presse@pro-bahn-berlin-brandenburg.de](mailto:presse@pro-bahn-berlin-brandenburg.de)

Wir nehmen Sie gerne in unseren Presseverteiler auf: [presseverteiler@pro-bahn-berlin-brandenburg.de](mailto:presseverteiler@pro-bahn-berlin-brandenburg.de)