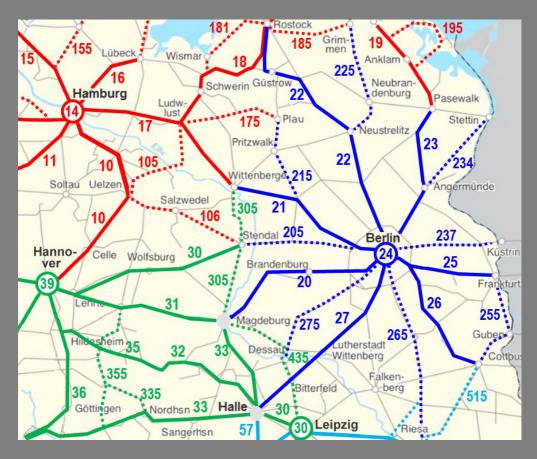
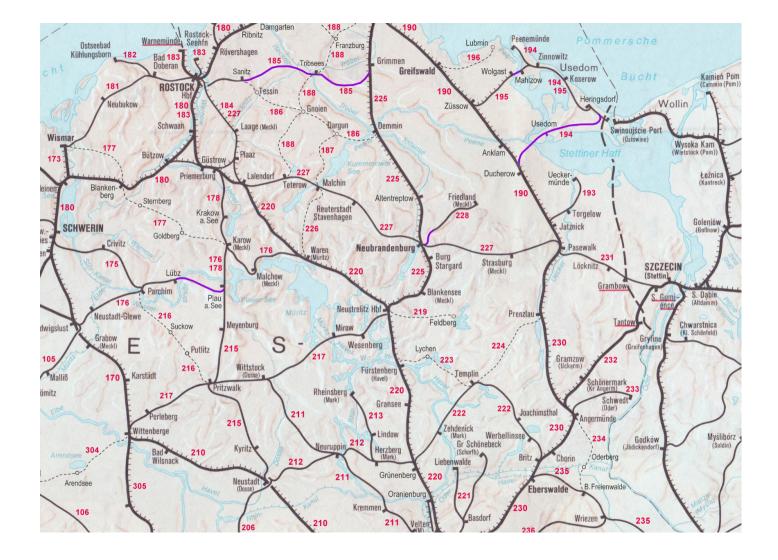
===VD-T===

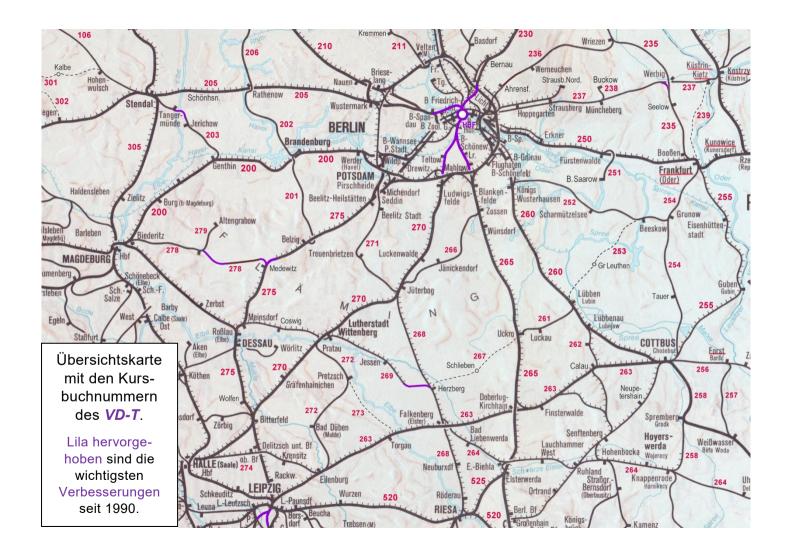
Der Virtuelle Deutschland-Takt

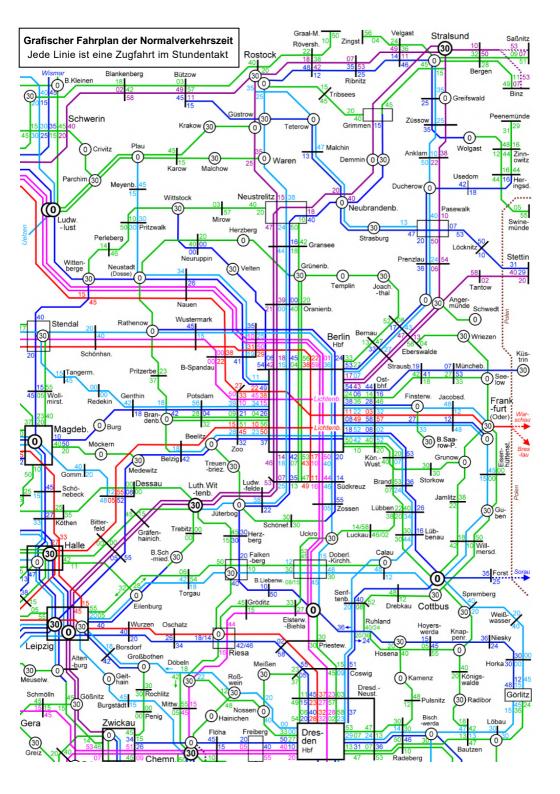
= Strecken 190 bis 279 = BRANDENBURG und BERLIN



Ein Integraler Taktfahrplan von Jörg Schäfer







190 (Berlin -) Pasewalk - Anklam - Greifswald - Stralsund

1863 gingen nach langen Diskussionen über die Trasse und knapp zweijähriger Bauzeit die Strecke von Angermünde nach Stralsund und die Zweigstrecke von Züssow nach Wolgast in Betrieb. Anfangs gab es je Richtung vier Personenzüge, einen Güterzug und zwei gemischte Züge. Schnellzüge durften bis zu 75 km/h, Personenzüge 56 km/h und bei Güterzüge 35 km/h fahren.

Ab 1876 erschloss die Strecke Ducherow - Swinemünde die Insel Usedom (→ KBS 194) und ab 1883 die Strecke Stralsund - Bergen die Insel Rügen (→ KBS 197). Das sorgte jeweils für einen deutlichen Zuwachs bei der Nachfrage. 1905 wurde der Stralsunder Bahnhof daran angepasst und 1907/1908 bekam die Strecke ein zweites Gleis.

Der Bau des Rügendamms 1936 brachte einige Um- und Ausbauten mit sich: In Stralsund entstand ein neues Stellwerk, der Stralsunder Güterbahnhof wurde erweitert und die eingleisige "Berliner Kurve" gebaut, damit vor allem die Güterzüge nicht mehr ihre Fahrtrichtung wechseln mussten. Die Höchstgeschwindigkeit wurde zwischen Angermünde, Ducherow und Heringsdorf auf 120 km/h und zwischen Ducherow und Stralsund auf 110 km/h angehoben.

Das verkürzte natürlich die Reisezeiten: Berlin - Stralsund schaffte der schnellste Zug 1939 in etwa 3:10 Stunden – die RE brauchten 2010 etwa gleich lang. Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) musste das Angebot stetig erweitern und 1939 gab es bis zu acht Personenzugpaare täglich. Der Güterverkehr beschränkte sich wie die Jahre zuvor vor allem auf landwirtschaftliche Produkte, dazu kamen Fahrten für die Werften in Stralsund, Greifswald und Wolgast.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die KBS 190 an mehreren Stellen beschädigt oder zerstört. Nach ersten Instandsetzungen rollten ab Juni 1945 die ersten Züge und Berlin war ab Ende des Jahres wieder erreichbar. Der Abbau des zweiten Gleises und der Abtransport von Lokomotiven und Wagen als Reparationsleistung für die Sowjetunion verschlechterten die Situation ab 1947 drastisch.

In den 1960er und 1970er Jahren nahm die Nachfrage im Berufsverkehr und im Ferienverkehr zur Ostsee stetig zu. Güterzüge (vor allem Produkte aus der Metallund Erdölindustrie) kamen hinzu und die Kapazität der eingleisigen Strecke war nahezu erschöpft. Von 1973 bis 1978 verlegte die *DR* daher schrittweise wieder das zweite Gleis und erhöhte die zulässige Achslast von 18 auf 20 Tonnen. Das nutzte vor allem den schweren Güterzügen zum *Petrolchemischen Kombinat Schwedt* (→ KBS 234) und zum Fährhafen Mukran bei Saßnitz (→ KBS 195). 1988 folgte die Elektrifizierung.

Schon bald nach der "Wende" gingen der Personen- und Güterverkehr deutlich zurück. Die nur noch wenig frequentierten Stationen Greiffenberg, Quast und Dauer wurden 1995 und der Bahnhof Borkenfriede 1997 geschlossen. Der internationale Güterverkehr im Fährhafen Sassnitz-Mukran ging auch durch veränderte Warenströmen zurück, da viele Ziele über die Häfen Rostock und Hamburg schneller zu erreichen waren.

Bis 2008 wurde der Oberbau zwar für 160 km/h ertüchtigt, Signale und Weichen erlauben aber weiterhin nur 120 km/h. Deren Ausbau kam schon 2003 in den *Bundesverkehrswegeplan 2030*, weil IC und RE bis zu 45 Minuten schneller würden. 2019 teilte die *Deutsche Bahn AG* mit, dass allein die Planung 7 Jahre dauert, deren Beginn aber noch nicht absehbar ist!

2010 fuhren IC und EC im Zwei-Stunden-Takt von Stralsund über Angermünde und Berlin zu Zielen in Süddeutschland. Hinzu kamen (teilweise nur in den Sommermonaten) zusätzlich IC und EC anderer Linien.

Berlin Hbf B-Gesundbrunnen Eberswalde Angermünde Prenzlau 230	7.43 7.48 8.13 8.31 8.53	8.07 8.12 8.44 9.01 9.24	8.46 9.07 9.33	8.43 8.48 9.13 9.31 9.53	9.07 9.12 9.44 10.01 10.24	9.46 10.07 10.33	9.43 9.48 10.13 10.31 10.53	10.07 10.12 10.44 11.01 11.24	10.46 11.07 11.33	10.43 10.48 11.13 11.31 11.53
Zug	IR	RE	RB	IR	RE	RB	IR	RE	RB	IR
0,0 Pasewalk 5,8 Sandförde 10,6 Jatznick 17,9 Ferdinandshof	9.11	9.41 9.48 	9.53 9.58 10.02 10.07	10.11	10.41 10.48 	10.53 10.58 11.02 11.07	11.11	11.41 11.48 	11.53 11.58 12.02 12.07	12.11
25,0 Borckenfriede 30,9 Ducherow 43,0 Anklam 52,2 Klein Bünzow	9.37	l 59/01 10.10 I	10.13 10.18 10.26 10.35	 	l 59/01 11.10 l	11.13 11.18 11.26 11.35	 	I 59/01 12.10 I	12.13 12.18 12.26 12.35	 12.37
59,5 Züssow 65,9 Groß Kiesow 74,7 Greifswald Süd	 	18/22 	10.39 10.44 10.51 10.55	 	18/22 11.34	11.39 11.44 11.51 11.55	 	18/22 12.34	12.39 12.44 12.51 12.55	
77,3 Greifswald 88,1 Jeeser 93,5 Miltow 98,8 Wüstenfelde 108,5 Stralsund Hbf	10.00 10.07 10.12 10.17 10.25	10.35 10.55	an	11.00 11.07 11.12 11.17 11.25	11.35 11.55	an	12.00 12.07 12.12 12.17 12.25	12.35 12.55	an	13.00 13.07 13.12 13.17 13.25
Stralsund Hbf 195 Bergen auf Rügen Ostseebad Binz Saßnitz	10.31 10.49 11.07	10.01 10.28 10.49 10.51		11.31 11.49 > 12.07	11.01 11.28 11.49 11.51		12.31 12.49 13.07	12.01 12.28 12.49 12.51		13.31 13.49 13.07

Seit 1996 fährt die RE-Linie 3 im Zwei-Stunden-Takt von Stralsund nach Berlin. Ab Angermünde wird sie durch RE aus Schwedt (→ KBS 234) zum Stundentakt verdichtet. Das ergänzende Angebot änderte sich immer wieder, es gab z.B. RB der *Usedomer Bäderbahn* von Stralsund über Züssow auf die Insel Usedom und der *Ostseeland-Verkehr* von Pasewalk über Jatznick nach Ueckermünde.

Güterzüge vom und zum Seehafen Stralsund bzw. Fährhafen Sassnitz-Mukran fahren vor allem nachts. Regional werden die Stationen Miltzow und Pasewalk ein- bis zweimal wöchentlich im Wagenladungsverkehr bedient. Nach Bedarf gibt es zudem Ganzzüge verschiedener Unternehmen von und nach Greifswald Hafen (v. a. Öl), Lubmin, Vierow Hafen (v. a. Getreide), Anklam Hafen (v. a. Holz, Baumaterial), Anklam (Zucker), Torgelow (Holz) und Prenzlau (v. a. Baustoffe).

Der *VD-T* hätte die ganze KBS 230 schon bis 2010 für 160 km/h ertüchtigt. Es gibt fast doppelt so viele Personenzüge wie in der Realität, die man mit "Flügelungen"

Saßnitz Ostseebad Binz Bergen auf Rügen Stralsund Hbf 195	7.53 8.11 8.29		7.50 8.10 8.31 8.59	8.53 > 9.11 9.29		8.50 9.10 9.31 9.59	9.53 10.11 10.29		9.50 10.10 10.31 10.59	10.53 > 11.11 11.29
Zug	IR	RB	RE	IR	RB	RE	IR	RB	RE	IR
km Stralsund Hbf 9,7 Wüstenfelde 15,0 Miltow	8.35 8.42 8.47		9.05	9.35 9.42 9.47		10.05 	10.35 10.42 10.47		11.05 	11.35 11.42 11.47
20,4 Jeeser	8.52 8.59	ab	9.24	9.52 9.59	ab	10.24	10.52 10.59	ab	11.24	11.52 11.59
31,2 Greifswald 33,8 Greifswald Süd 42,6 Groß Kiesow 49,0 Züssow	9.00 	9.05 9.08 9.15 9.20	9.25 	10.00 	10.05 10.08 10.15 10.20	10.25 	11.00 		11.25 	
56,3 Klein Bünzow 65,5 Anklam 77,6 Ducherow 83,5 Borckenfriede	9.22 	9.24 9.33 9.41 9.46	I 9.49 59/01 I	 10.22 	10.24 10.33 10.41 10.46	I 10.49 59/01 I	 11.22 	11.24 11.33 11.41 11.46	I 11.49 59/01 I	12.22
90,6 Ferdinandshof 97,9 Jatznick 102,7 Sandförde 108,5 Pasewalk	 	9.52 9.57 10.01 10.07	10.11 10.19	 	10.52 10.57 11.01 11.07	11.11 11.19	 	11.52 11.57 12.01 12.07	12.11 	
Prenzlau 230 Angermünde Eberswalde B-Gesundbrunnen Berlin Hbf	10.06 10.29 10.46 11.11 11.17	10.27 10.52 11.13		11.06 11.29 11.46 12.11 12.17	11.27 11.52 12.13	12.15 12.47	12.06 12.29 12.46 13.11 13.17		12.35 12.59 13.15 13.47 13.53	13.06 13.29 13.46 14.11 14.17

an die Nachfrage anpasst. Dadurch sind sie auf manchen Abschnitten nicht einmal halb so lang wie in der Realität:

- ➤ Der RE besteht nicht aus langen Doppelstockzügen, die ab Angermünde zweistündlich im Wechsel nach Schwedt und Greifswald weiter fahren und mit wachsender Entfernung zu Berlin immer schlechter ausgelastet sind. In Berlin starten stattdessen drei kürzere Triebwagen (Tw), von denen der erste in Eberswalde abgehängt wird und als RB nach Greifswald weiter fährt. In Angermünde werden die beiden anderen Tw getrennt und jeweils stündlich nach Schwedt und Greifswald geschickt.
- ➤ Der *InterRegio* aus Berlin besteht aus zwei Tw, die in Angermünde geteilt werden: Nur der vordere Tw fährt über Angermünde nach Stralsund weiter. Der hintere Tw steuert hingegen Stettin an (→ KBS 234).

Durch den Ausbau der KBS 225 kommt man beim *VD-T* in 2:10 Stunden von Berlin über Neubrandenburg nach Stralsund. Die *IR* der KBS 230 veranstalten dagegen kein Wettrennen und sind mit 2:40 Stunden "nur" eine halbe Stunde schneller als in der Realität. Wichtiger sind gute Anschlüsse in Angermünde, Pasewalk, Anklam, Greifswald und Stralsund.

Zwischen Stralsund und Greifswald bedient der IR (zuschlagsfrei) alle Stationen, weil ihm zwischen den beiden Integralen Taktknoten genügend Zeit bleibt. (Die vom Tourismus geprägten Städte an der Ostseeküste würden sich dafür sicher bedanken.) Dafür fährt der RE nonstop durch, um südlich von Greifswald perfekte Haltezeiten zu erreichen. In Züssow wird ein Triebwagen zur Insel Usedom abgekuppelt (\rightarrow KBS 238) und in Ducherow ein anderer Triebwagen von der Insel Usedom wieder angekuppelt (\rightarrow KBS 237).

191 Prenzlau - Damme - Gramzow / Löcknitz

Nur noch Busverkehr. Dieser wurde noch nicht im Detail bearbeitet.

192 (Neubrandenburg -) Pasewalk - Löcknitz - Stettin (Szczecin)

Noch nicht im Detail bearbeitet

193 Jatznick - Torgelow - Ueckermünde

Noch nicht im Detail bearbeitet

194 (Berlin -) Ducherow - Usedom - Zinnowitz - Peendemünde

Ab 1863 gab es über die KBS 238 Züssow - Wolgast eine Verbindung zum Peenestrom, der die Insel Usedom vom Festland trennt. Die *Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft* (BSE) begann 1873 mit dem Bau einer weiteren Verbindung von Süden her. Diese sollte jedoch nicht auf dem Festland enden, sondern auf kürzestem Wege nach Swinemünde führen.

Die Querung des Peenestroms bei Karnin beanspruchte die meiste Bauzeit und wurde Ende 1875 mit einer Drehbrücke fertig gestellt. Das Planum der zunächst eingleisigen Strecke wurde bereits für ein zweites Gleises vorbereitet. Am 15.5.76 fuhr der erste Zug von Berlin nach Swinemünde, Güterzüge gelangten über Anschlussgleise weiter zum Hafen. Drei Jahre später wurde die *BSE* verstaatlicht und die *Preußischen Staatseisenbahnen* übernahm Betrieb und Wagenmaterial. 1894 wurde das Gleis parallel zur Küste nach Heringsdorf verlängert. Nach dem zweigleisigen Ausbau 1908 folgte 1911 die Verlängerung entlang der Nordküste der Insel nach Wolgast (→ KBS 238).

Die meisten Züge dienten dem lokalen Personen- und Güterverkehr. Hinzu kamen einige Ausflugszüge von und nach Berlin und Swinemünde - Ducherow war der meistbefahrene Abschnitt. Die Drehbrücke bei Karnin wurde zum Engpass, da sie in Grundstellung geöffnet war und nur für Züge geschlossen wurde. Sie wurde daher 1932/33 durch eine schnellere Hubbrücke ersetzt – das Öffnen und Schließen dauerte nur noch etwa zwei Minuten. Außerdem konnten die Züge mit bis 100 km/h über die neue Brücke fahren.

Im Sommer fuhren mehrere Schnell- und Eilzüge von Berlin nach Heringsdorf, Zinnowitz und Trassenheide. Im Winter gab es lediglich einen durchgehenden Eilzug von Berlin bis Swinemünde. Ab Mitte der 1930er Jahre nahm der Verkehr durch die *Heeresversuchsanstalt Peenemünde* (HVA) und die Munitionsanstalt in der Mellenthiner Heide stark zu. 1934 wurde dafür die Straßenbrücke in Wolgast und 1937 die *Werkbahn Peenemünde* ab Zinnowitz eröffnet.

Während die Strecke im Zweiten Weltkrieg von größeren Zerstörungen verschont blieb, sprengten unmittelbar vor dessen Ende deutsche Truppen beim Rückzug die Karniner Brücke. Sie zerstörten die seitlichen Bögen des 350 m langen Bauwerks, nicht aber die mittige Hubbrücke. Ihre Gleiströge hob man an, um der im Stettiner Haff operierenden Kriegsmarine einen trümmerfreien Fluchtweg durch den Peenestrom in die Ostsee zu ermöglichen.

Nach der Kapitulation der Wehrmacht am 8.5.45 wurde Swinemünde aufgrund des *Potsdamer Abkommens* unter "polnische Verwaltung gestellt" und in Świnoujście umbenannt. Bis 1948 wurde der Abschnitt Ducherow - Ahlbeck (inklusive der 5 km in Świnoujście) als Reparationsleistung abmontiert und in die Sowjetunion gebracht. Schon im Dezember 1945 wurden auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration an den Usedomer Bahnhöfen je ein Fähranleger errichtet und das Fährschiff *Stralsund* zum Übersetzen von Eisenbahnwagen eingesetzt.

Fortan gab es nur noch die isolierte Inselbahn von Wolgaster Fähre nach Ahlbeck, die man vom Festland aus nur mit zweimaligem Umsteigen erreichen konnte. Sie wurde als Nebenbahn behandelt und bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nur notdürftig unterhalten. Immerhin fuhren bald wieder von Berlin und dem Süden der DDR aus durchgehende Züge über Züssow bis Wolgast Hafen.

In den 1960er Jahren gab es Bestrebungen in der DDR, die feste Verbindung von Usedom nach Ducherow wieder herzustellen. Zwischenstaatliche Probleme mit Polen, die teilweise Überbauung der alten Trasse in Swinemünde, die schwierige Topografie einer neuen Trasse daran vorbei und die wirtschaftliche Schwäche der DDR verhinderten das aber.

2000 ging die neue Wolgaster Peenebrücke in Betrieb, die auch ein Eisenbahngleis hat. Dadurch bekam die Insel Usedom 55 Jahre nach der Zerstörung der Hubbrücke Karnin wieder eine feste Bahnverbindung mit dem Festland.

Die stetig steigenden Fahrgastzahlen und die Streckenverlängerung von Ahlbeck zu einem neuen Bahnhof in Swinemünde nährten dennoch den Wunsch nach dem Lückenschluss im Süden der Insel. Die Fahrzeit nach Berlin würde sich dadurch auf zwei Stunden und damit die Hälfte zu reduzieren. Die 40 km lange Trasse wurde bisher offiziell nicht entwidmet. Das Projekt kam im Januar 2010 kurzfristig auf die Tagesordnung der 2. Deutsch-Polnischen Oderkonferenz in Potsdam und die DB nannte Kosten von rund 140 Millionen Euro.

Nach langen Diskussionen landete die "Prüfung der Wiederherrichtung der Bahnstrecke Ducherow - Swinemünde" im *Bundesverkehrswegeplan 2030* in der Kategorie "Weiterer Bedarf/Internationale Projekte". Die Brücke bei Karnin soll wieder aufgebaut werden und die Züge auf einem Gleis mit bis zu 120 km/h fahren.

Der *VD-T* hätte schon bis 2000 wieder eine Verbindung von Heringsdorf nach Ducherow hergestellt. Und zwar mit einem kurzen Neubauabschnitt zur Umgehung von Swinemünde und den drei zweigleisigen Begegnungsabschnitten: Dargen - Kutzow = 5 km, bei Neu Pudalga = 2 km, Zempin - Zinnowitz = 4 km.

Es gäbe stündliche "Flügelzüge", die von Berlin nach Heringsdorf 1:59 Stunden brauchen und dann über Zinnowitz nach Peenemünde weiter fahren. Zur Anbindung von Swinemünde genügt (wie in der Realität) eine kurze Stichstrecke, die beim *VD-T* auch von den guten Anschlüssen "übers Eck" in Heringsdorf und Zinnowitz profitiert.

6.43 7.31 7.59		7.43 8.31 8.59		8.43 9.31 9.59		Berlin Hbf Angermünde Ducherow	11.17 10.29 10.01		12.17 11.29 11.01		13.17 12.29 12.01
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.03 8.07 8.12 8.17		9.03 9.07 9.12 9.17		10.03 10.07 10.12 10.17	, -	Ducherow x Rosenhagen x Karnin Usedom	9.57 9.52 9.47 9.42		10.57 10.52 10.47 10.42		11.57 11.52 11.47 11.42
8.22 8.27 8.32		9.22 9.27 9.32		10.22 10.27 10.32	25,6	Stolpe Dargen Kutzow	9.37 9.32 9.27		10.37 10.32 10.27		11.37 11.32 11.27
8.36 > 8.39 8.42	ab 9.05 9.10 9.13	9.36 > 9.39 9.42	ab 10.05 10.10 10.13	10.36 > 10.39 10.42	34,9 > 37,9 39,8	Korswandt Swinemünde 238 Seebad Ahlbeck Seebad	9.23 > 9.20 9.17	an 9.55 9.49 9.46	10.23 > 10.20 10.17	an 10.55 10.49 10.46	11.23 > 11.20 11.17
8.45 8.49 8.52	9.16 9.20 9.23	9.45 9.49 9.52	10.16 10.20 10.23	10.45 10.49 10.52	43,2	Heringsdorf HeringsdNeuhof Bansin Seebad	9.14 9.10 9.07	9.43 9.39 9.36	10.14 10.10 10.07	10.43 10.39 10.36	11.14 11.10 11.07
8.56 58/00 9.04	9.27 29/30 9.34	9.56 58/00 10.04	10.27 29/30 10.34	10.56 58/00 11.04	51,6	Schmollensee Neu Pudagla Ückeritz	9.03 59/01 8.55	9.32 29/30 9.25	10.03 58/00 9.55	10.32 29/30 10.25	11.03 58/00 10.55
9.06 9.09 9.13 9.17	9.36 9.39 9.43 9.47	10.06 10.09 10.13 10.17	10.36 10.39 10.43 10.47	11.03 11.06 11.13 11.17	58,8 62,3	Kölpinsee Koserow Zempin Zinnowitz	8.53 8.50 8.46 8.42	9.23 9.20 9.16 9.12	9.53 9.50 9.46 9.42	59/01 10.20 10.16 10.12	10.53 10.50 10.46 10.42
9.20 9.24 I 9.30	^ v ^ v	I 10.23 10.26 10.30	^ v ^ v	11.20 11.24 I 11.30	72,8 75,8	Trassenmoor Karlshagen x Flughafenring Peenemünde	8.39 8.35 I 8.30	^ v ^ v	I 10.22 10.25 9.30	^ v ^ v	10.39 10.35 I 10.30
	10.03 10.20		11.03 11.20			Wolgast 238 Züssow		8.56 8.40		9.56 9.40	

Die Bereiche, in denen sich die Züge begegnen, sind gelb hinterlegt.

195 (Stralsund -) Züssow - Wolgast - Zinnowitz - Swinemünde

Die Erschließung der Insel Usedom wird bei der KBS 237 beschrieben. Bis 1908 wurde die Verbindung von Ducherow über Swinemünde nach Heringsdorf zweigleisig ausgebaut. 1911 folgte die Verlängerung entlang der Nordküste über Zinnowitz zum Bahnhof *Wolgaster Fähre*. Dieser Endbahnhof lag auf der Insel bei der Ortschaft Mahlzow. Dort erreichte man eine Personenfähre aufs Festland zum Städtchen Wolgast, das schon seit 1863 eine Bahnverbinung nach Züssow besaß (→ KBS 230). Die Eisenbahnfähre diente nur dem Güterverkehr.

Die meisten Züge dienten dem lokalen Personen- und Güterverkehr. Hinzu kamen einige Ausflugszüge von und nach Berlin und Swinemünde - Ducherow war der meistbefahrene Abschnitt. Ab Mitte der 1930er Jahre nahm der Verkehr durch die *Heeresversuchsanstalt Peenemünde* (HVA) und die Munitionsanstalt in der Mellenthiner Heide stark zu. 1934 wurde dafür die Straßenbrücke in Wolgast und 1937 die *Werkbahn Peenemünde* ab Zinnowitz eröffnet.

Im Zweiten Weltkrieg blieb die Inselbahn von größeren Zerstörungen verschont, unmittelbar vor dessen Ende sprengten deutsche Truppen aber beim Rückzug die Karniner Brücke. Schon im Dezember 1945 wurden auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration an den Usedomer Bahnhöfen je ein Fähranleger errichtet und das Fährschiff *Stralsund* zum Übersetzen von Eisenbahnwagen eingesetzt.

Fortan gab es nur noch die isolierte Inselbahn von Wolgaster Fähre nach Ahlbeck, die man vom Festland aus nur mit zweimaligem Umsteigen erreichen konnte. Sie wurde als Nebenbahn behandelt und bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nur notdürftig unterhalten. Immerhin fuhren bald wieder von Berlin und dem Süden der DDR aus durchgehende Züge über Züssow bis Wolgast Hafen.

Das Angebot war für eine Nebenbahn relativ dicht, 1960 fuhren bis zu 14 Züge pro Tag und Richtung. In den 1980er Jahren verringerte die *DR* dieses je nach Verkehrstag auf elf bis zwölf. Sie setzte überwiegend Dampfloks der Baureihe 86 mit Windleitblechen ein, die im Betriebswerk Heringsdorf stationiert waren. Sie wurden von Dieselloks der Baureihe 110 mit dreiachsigen und später vierachsigen *Reko*-Wagen ersetzt.

1990 endete der Trajektverkehr in Wolgast, weil das Fährschiff *Stralsund* ausgemustert wurde. Damit kamen auch keine Güterwagen mehr auf die Insel. Wegen des entfallenen Güterverkehrs, zurückgehender Fahrgastzahlen und der schwierigen Überführung von Personenwagen auf die Insel beantragte die *Reichsbahn*-

direktion Schwerin 1992 die Stilllegung. Um das abzuwenden, entstand am 1.4.93 das *Projekt Usedom* mit dem Ziel, durch einen attraktiven Fahrplan die Nachfrage zu steigern.

Am 21.12.94 gründete die *Deutsche Bahn AG* die *Usedomer Bäderbahn GmbH* (UBB) als 100-prozentiges Tochterunternehmen, das am 1.6.95 den gesamten Schienenverkehr auf der Insel übernahm. Statt der unwirtschaftlichen lokbespannten Züge setzte die *UBB* Schienenbusse der Baureihe 771/772 ein.

In den folgenden Jahren sanierte die *UBB* die Gleise und Signale und erhöhte das Tempo an vielen Stellen auf 80 km/h. Hinzu kam der Ausbau von Trassenheide und Koserow zu Kreuzungsbahnhöfen. 1997 verlängerte sie die Strecke nach Süden zum neuen Haltepunkt Ahlbeck Grenze und richtete einige neue Haltepunkte ein. Um die Jahrtausendwende ersetzten moderne Triebwagen der Baureihe 646 die Schienenbusse.

Etwa zur gleichen Zeit entstand bei Wolgast neben der alten Straßenbrücke eine neue Brücke für Straßen- und Schienenverkehr. Während LKW und PKW sie schon ab 1998 nutzten, rollten die Züge erst ab dem 28.5.00 darüber. Wegen der zulässigen Achslast von 16,6 t ist sie für schwere Güterzüge nicht geeignet.

1999 übernahm die *UBB* auch die Eigentums- und Betriebsrechte auf der Festlandstrecke Züssow - Wolgast. Die nicht mehr benötigte elf Jahre alte Oberleitung (→ KBS 230) baute sie ab, weil die Dieseltriebwagen von Ahlbeck bis Züssow durchfahren sollten, um direkte Anschlüsse zu den RE nach Berlin und Stralsund zu bieten. Dadurch verzehnfachten sich die Fahrgastzahlen gegenüber 1995. Von 2001 bis 2013 gab es wieder Fernverkehrszüge nach Usedom, wobei die IC auf der Insel an fast allen Stationen hielten.

Am 20.9.08 wurde die Strecke ab Ahlbeck Grenze erneut verlängert: Für rund drei Millionen Euro hatte man 1,5 km wieder aufgebaut und den neuen, zweigleisige Bahnhof Świnoujście Centrum (etwa 250 m entfernt vom früheren Bahnhof Swinemünde Bad) errichtet.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung zwischen Swinemünde, Wolgast und Züssow ähnlich verlaufen. Durch die neue Verbindung nach Ducherow (→ KBS 238) hätte sie sicher noch mehr Dynamik bekommen. Zudem hätte der man nicht die Oberleitung zwischen Züssow und Wolgast abgebaut, sondern die Gleise auf der Insel damit ausgerüstet. Das erlaubt den Einsatz elektrischer Triebwagen als "Flügelzüge", die über Züssow nach Stralsund und über Ducherow nach Berlin weiter fahren.

8.05 8.25 < > 8.38	7.07 8.01 9.18	9.05 9.25 < > 9.38	8.07 9.01 10.18	10.05 10.25 < > 10.38		Stralsund Hbf Greifswald Berlin Hbf Angermünde Züssow 230	10.55 10.35 < > 9.22	11.53 10.59 9.42	11.55 11.35 < > 10.22	12.53 11.59 10.42	12.55 12.35 < > 11.22
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.40 8.44 8.48 8.52		9.40 9.44 9.48 9.52		10.40 10.44 10.48 10.52	km 5,0 10,2 14,5	Züssow Karlsburg Buddenhagen Hohendorf	9.20 9.15 9.11 9.07		10.20 10.15 10.11 10.07		11.20 11.15 11.11 11.07
8.56 58/01 9.05 9.08	ab	9.56 58/01 10.05 10.08	ab	10.56 58/01 11.05 11.08	19,9 23,6	Wolgast Wolgast-Mahlzow BannMölschow Trassenheide	9.03 58/01 8.54 8.51	an	10.03 58/01 9.54 9.51	an	11.03 58/01 10.54 10.51
> 9.12 9.16 9.20	9.30 9.42 9.46 9.50	> 10.12 10.16 10.20	10.30 10.42 10.46 10.50	> 11.12 11.16 11.20	,	Peenemünde 237 Zinnowitz Zempin Koserow	> 8.47 8.43 8.39	9.30 9.17 9.13 9.09	> 9.47 9.43 9.39	10.30 10.17 10.13 10.09	> 10.47 10.43 10.39
9.23 9.25 29/30 9.32	9.53 9.55 59/01 10.03	10.23 10.25 29/30 10.32	10.55 59/01	11.23 11.25 29/30 11.32	39,3 43,0	Kölpinsee Ückeritz Neu Pudagla Schmollensee	8.36 8.34 <u>29/30</u> 8.27	9.06 9.04 <u>58/00</u> 8.56	9.36 9.34 <u>29/30</u> 9.27	10.06 10.04 <u>58/00</u> 9.56	10.36 10.34 <u>29/30</u> 10.27
9.36 9.39 9.43	10.07 10.10 10.14	10.36 10.39 10.43	11.07 11.10 11.14	11.36 11.39 11.43	49,2 51,4 54,8	Seebad	8.23 8.20 8.16	8.52 8.49 8.45	9.23 9.20 9.16	9.52 9.49 9.45	10.23 10.20 10.16
9.46 9.49 9.52 9.55	10.17 10.20 > <	10.46 10.49 10.52 10.55	> <	11.46 11.49 11.52 11.55	56,7 59,1	Ahlbeck Grenze Swinemünde	8.13 8.10 8.07 8.05	8.42 8.39 > <	9.13 9.10 9.07 9.05	9.42 9.39 > <	10.13 10.10 10.07 10.05
	10.42 10.57		11.42 11.57			Usedom 236 Ducherow		8.17 8.03		9.17 9.03	

Die Bereiche, in denen sich die Züge begegnen, sind gelb hinterlegt.

In der Realität gibt es die Stationen Wolgast (km 17,85) und Wolgast Hafen (km 19,1) auf dem Festland und Wolgaster Fähre (km 19,85) auf der Insel Usedom. Der *VD-T* hält auf dem Festland nur einmal (zwischen den beiden realen Stationen) und benennt die Station auf der Insel nach dem nahe gelegenen Ort Mahlzow.

196 Greifswald - Lubmin

Nur noch Busverkehr. Dieser wurde noch nicht im Detail bearbeitet.

197 (Berlin -) Stralsund - Bergen auf Rügen - Binz / Saßnitz

Durch den Trajektverkehr nach Schweden nahm der Verkehr weiter stetig zu, so dass sich die Frage nach einer festen Querung des Strelasunds erneut stellte. 1927 wurden erste konkrete Vorschläge eingereicht, wobei eine Hochbrücke und ein Tunnel wegen der höheren Kosten für die Rampen ausschieden. 1931 fiel die Entscheidung zu Gunsten einer aus Dammstrecken und Brücken kombinierten Querung, dem Rügendamm. Die 2,5 km lange Verbindung für den Eisenbahnund Straßenverkehr wurde 1933 bis 1936 gebaut und verkürzte die Reisezeit um rund eine Stunde.

Im Zweiten Weltkrieg wurden vor allem die Anlagen im Bereich Stralsund beschädigt. Am 1.5.45 sprengten sich zurückziehende Wehrmachtssoldaten zunächst die Ziegelgrabenbrücke und zwei Tage später die Strelasundbrücke. Der Rügendamm war erst ab dem 15.10.47 nach dem Einbau von Behelfsbrücken wieder befahrbar. 1961 wurden die Behelfsbrücken vom Stahlbau Dessau ausgetauscht.

Für eine weitere Steigerung der Fährkapazitäten beschloss die DDR-Führung den Neubau eines Fährhafens im Sassnitzer Ortsteil Mukran. Zunächst nahm dieser nach seiner Fertigstellung lediglich den Güterverkehr zum Hafen Klaipėda in der Sowjetunion (heute in Litauen) auf. Die Fährschiffe für die Verbindung nach Klaipėda sollten wegen des größeren Fassungsvermögens der Wagen mit russischer Breitspur von 1520 Millimetern versehen werden, deshalb wurden in Mukran Umlade- und Umspuranlagen angelegt. Zur Anbindung des Fährhafens entstand von Borchtitz aus eine Stichstrecke. Bereits kurz hinter dem Abzweig erweitern sich die Anlagen zum Rangierbahnhof Mukran, wobei der nördliche Teil in Regel- und der südliche in Breitspur angelegt wurden. Für den Fährbetrieb stehen eine Regel- und zwei Breitspurfährbrücken zur Verfügung.

Zusammen mit dem Hafenbau wurden die Strecken Stralsund - Saßnitz und Borchtitz - Mukran bis zum 27.5.89 elektrifiziert. Die Ziegelgrabenbrücke bekam dabei statt der normalen Kettenwerksfahrleitung eine starre Fahrleitungsschiene. Bis 15 km/h war sie mit angelegtem Stromabnehmer befahrbar, bei höherem Tempo musste man den Stromabnehmer im Bereich der Brücke abbügeln.

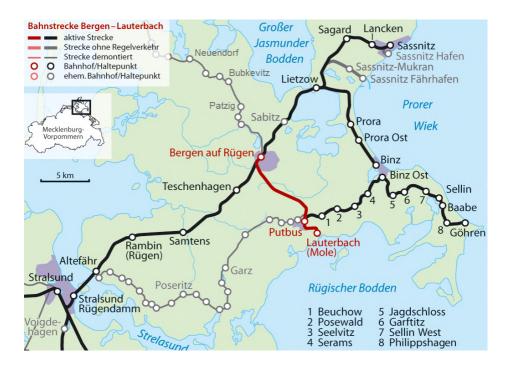
Nach der Erweiterung des Fährhafens Mukran wurde der Verkehr nach Schweden am 7.1.98 vom alten Saßnitzer Hafen dorthin verlegt und am 1.12.00 der Steilstreckenabschnitt in Saßnitz vom Bahnhof zum Hafen stillgelegt. 2013 übernahm die *Fährhafen Sassnitz GmbH* die Breitspuranlagen im Fährhafen Mukran. Für die Normalspuranlagen fand sich bis 2021 kein Käufer.

7.31 8.11 8.24	8.01 8.46 8.59		8.31 9.11 9.24	9.01 9.46 9.59		Rostock Hbf Velgast Stralsund Hbf 180	10.29 9.48 9.36		10.59 10.13 10.01	11.29 10.48 10.36	
6.18 7.18 7.40 8.27			7.18 8.18 8.40 9.27			Berlin Hbf Neustrelitz Neubrandenburg Stralsund Hbf 225	11.42 10.42 10.20 9.33			12.42 11.42 11.20 10.33	
IR	RB	RB	IR	RB		Zug	IR	RB	RB	IR	RB
8.31 	9.01 9.04 9.07 9.12		9.31	10.01 10.04 10.07 10.12	km 2,9 5,9 11,6	Stralsund Hbf Str. Rügendamm Altefähr Rambin (Rügen)	9.29 		9.59 9.55 9.52 9.47	10.29	
 	9.17 9.23 9.27		 	10.17 10.23 10.27	- , -	Samtens Teschenhagen Bergen	 		9.42 9.36 9.32	 	
8.50 	9.28 9.31 35/37	Flügel 9.39	9.50 [56]	10.28 10.31 35/37	32,1	auf Rügen Sabitz Lietzow (Rügen)	9.10 	Flügel 9.20	9.31 9.28 22/24	10.10 [04]	Flügel 10.20
> < >	> < >	9.45 9.48 9.51	 	^ 	>	44,7 Sagard 48,1 Lancken 50,3 Saßnitz	> < 8.53	9.14 9.11 9.09	^ v ^	^ V ^	10.14 10.11 10.09
 	9.43 9.45 9.49	an	an	9.43 9.45 9.49	46,8	Prora Prora Ost Ostseebad Binz	ab	ab	9.16 9.14 9.11	 	ab

Der *VD-T* hätte die 38 km von Stralsund bis Lietzow wie in der Realität zweigleisig ausgebaut, das Tempo aber von 90 auf 120 km/h erhöht. Weiter bis Saßnitz und Binz wären auf den eingleisigen Ästen wie in der Realität 90 km/h möglich.

Die *InterRegio* (IR) verkehren stündlich statt zweistündlich und sind dafür kürzer, weil sie in Neustrelitz "geflügelt" werden (→ KBS 225). Ab Lietzow fahren sie abwechselnd nach Saßnitz und Binz und begegnen sich dadurch nicht. Man braucht also keine Ausweichgleise. Wenn sich Anschlüsse zur Fähre nach Malmö (Schweden) ergeben, steuern sie den Fährhafen Mukran statt Saßnitz an.

Die RB fahren nicht wie in der Realität mit 80 Meter langen *FLIRT*-Triebzügen, sondern mit 2 x 50 Meter langen "Flügelzügen". Sie werden in Lietzow getrennt und vereinigt und bieten auch gute Anschlüsse "übers Eck" von Saßnitz nach Binz. Beide Endbahnhöfe erreichen die RB zwei Minuten vor der Abfahrt des *IR* der Gegenrichtung, wodurch man mit den vorhandenen Bahnsteiggleisen auskommt.



198 Bergen auf Rügen - Putbus - Lauterbach

Am 15.8.1889 wurden die normalspurigen 9,7 km von Bergen nach Putbus eröffnet und am 15.5.1890 um 3 km nach Lauterbach verlängert. Die Lokomotiven setzten dort im Bahnhof in km 12,0 um und schoben den Zug zur Mole, wo es nur ein Gleis, einen Bahnsteig und einen Prellbock gab. Dort erreichte man die Dampfschiffe auf den *Rügenschen Bodden*. 1895 kam die 750mm-spurige *Bäderbahn Binz - Putbus* hinzu, die 1896 eine Fortsetzung nach Altefähr bekam.

Ab 1945 fuhren die Züge nur noch bis zum Bahnhof Lauterbach und das Gleis zum Hafen wurde entfernt. Bis 1997 verkehrten Wagenzüge mit Dieselloks der Baureihen (BR) 201 oder 202 auf der KBS 198. Sie wurden von fast fabrikneuen Dieseltriebwagen der BR 628/928 und vertretungsweise älteren Schienenbussen der BR 772/972 ersetzt.

Um die Attraktivität für Touristen zu erhöhen, baute man 1998 500 Meter bis zum neuen Haltepunkt *Lauterbach Mole* wieder auf. Im Bahnhof Lauterbach hielten danach bis 2006 keine Züge mehr. 1999 bekamen die 2,8 km von Putbus bis Lauterbach (Mole) eine dritte Schiene, damit auch die schmalspurigen Dampfzüge der KBS 199 dort fahren können.

Seit Ende 2009 fuhr die *Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH* (PRESS) mit RegioShuttles im Zweistundentakt (bzw. von Mai bis August stündlich). 2015 kaufte die PRESS den Abschnitt Putbus - Lauterbach Mole von *DB Netz* und unterhält ihn seither selbst. Ende 2018 wurde der Stundentakt aufs ganze Jahr ausgedehnt. Im Sommerhalbjahr kommt ab Putbus der "Rasende Roland" von Göhren im Zweistundentakt dazu (→ KBS 199).

8.09	9.09	10.09		Saßnitz	8.51	9.51	10.51
8.11	9.11	10.11		Ostseeb ad Binz	8.49	9.49	10.49
8.31	9.31	10.31		Bergen auf Rügen	8.28	9.28	10.28
7.01	8.01	9.01		Rostock Hbf	9.59	10.59	11.59
8.01	9.01	10.01		Stralsund Hbf	8.59	9.59	10.59
8.27	9.27	10.27		Bergen auf Rügen	8.32	9.32	10.32
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km	Bergen a. Rügen	8.25	9.25	10.25
8.37	9.37	10.37	2,2	x Bergen Süd	8.21	9.21	10.21
8.44	9.44	10.44	7,7	x Pastitz	8.14	9.14	10.14
8.47 8.50 8.52	9.47 9.50 9.52	10.47 10.50 10.52	, -	Putbus Lauterbach Bf Lauterbach Mole	8.11 8.08 8.07	9.11 9.08 9.07	10.11 10.08 10.07

Die Entwicklung wäre beim *VD-T* ähnlich verlaufen. In Bergen gäbe es aber attraktivere Anschlüsse: Man könnte stündlich in Triebwagen umsteigen, die nach Rostock, Saßnitz und Binz durchfahren.

199 🚣 Lauterbach - Putbus - Binz - Göhren

Die *Rügensche Kleinbahn-Aktiengesellschaft* (RüKB) eröffnete von 1895 bis 1899 auf der Insel Rügen ein 97,3 km langes Schmalspurnetz. Die verschlungene Streckenführung lag an der Topografie und an den verstreut liegenden landwirtschaftlichen Gütern, die möglichst nahe gelegene Verladestationen verlangten. Das Land für die Bahntrasse stellten sie kostenlos zur Verfügung.

Von 1901 bis 1916 brachten Züge aus Binz das Publikum zur Abendvorstellung ins Putbuser Theater und wieder zurück. Sie hatten sogar einen Küchenwagen und machten die *RüKB* zur einzigen deutschen Schmalspurbahn, die warme Mahlzeiten anbot. Es gab mehrere Pläne für Streckenerweiterungen, die letztlich nicht realisiert wurden.

1935 beförderte die *RüKB* 311.776 Personen und 175.984 Tonnen. 1940 übernahmen die *Pommerschen Landesbahnen* das Streckennetz und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es wie alle privaten Kleinbahnen in Mecklenburg-Vorpommern dem Landesbahnamt Demmin unterstellt. Ab 1.4.49 war die *Deutsche Reichsbahn* (DR) zuständig.

In den 1960er Jahren wanderten immer mehr Gütertransporte auf die Straße ab und die Sanierung der in den Kriegs- und Nachkriegsjahren vernachlässigten Bahnanlagen schien nicht mehr vertretbar. Der letzte Zug zwischen Putbus und Altefähr fuhr im Dezember 1967, am 10.9.68 folgte die Nordstrecke Fährhof - Altenkirchen und am 19.1.70 Bergen - Wittower Fähre. Die Gleise wurden danach abgebaut und die Trassen heute teilweise als Rad- und Wanderwege genutzt.

Für die letzten 24 km Putbus - Binz - Göhren war ein "Auslaufbetrieb" für die Personenzüge bis 1976 geplant. 1975 wurde die Reststrecke jedoch als "technisches Denkmal" geschützt und danach grundlegend saniert. 1993 arbeitete das RAW Görlitz die sechs noch vorhandenen Betriebsloks auf

Am 1.1.96 wurde die "Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG" mit dem alten Kürzel "RüKB" gegründet, um die Bahn unter neuer Obhut als ganzjährige Touristikbahn zu führen. Es folgte ein aufwändiges Sanierungsprogramm für den Oberbau und die Bahnsteige. 1999 bekam die Normalspurstrecke Putbus - Lauterbach Mole (→ KBS 198) eine dritte Schiene, damit auch die *RüKB* bis zum Hafen fahren kann.

Nach langwierigen rechtlichen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten endete am 31.12.07 die Leistungspflicht der *RüKB*. *Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH* (PRESS) gewann die Ausschreibung des Betriebs für die nächsten 20 Jahre und übernahm dabei auch leihweise die Infrastruktur.

Ganzjährig fahren die Züge zweistündlich zwischen Putbus und Göhren, dafür werden zwei Garnituren benötigt. Von Ende Mai bis Mitte Oktober verdichtet eine dritte Garnitur den Fahrplan zwischen Binz und Göhren zum Stundentakt. Ab Saisonstart kommt 100 Tage lang ein Spätzug von Göhren nach Binz und zurück (21:49 Uhr ab Göhren, 22:44 Uhr ab Binz).

200 Berlin - Potsdam - Brandenburg - Magdeburg (- Hannover)

Die preußische Residenzstadt Potsdam liegt nur 25 km westlich von Berlin, das Anfang des 19. Jahrhunderts schon über 200.000 Einwohner hatte. Die skeptische Haltung Friedrich Wilhelms III. verzögerte zunächst den Bau einer Eisenbahn. Erst 1830 schaffte das Preußische Eisenbahngesetz die Grundlage für den Bau durch private Bahnunternehmen, die dem Königreich Preußen die Strecke bei Bedarf nach 30 Jahren verkaufen mussten.

Am 29.10.1838 wurde als erste Eisenbahnstrecke Preußens die Strecke von Berlin nach Potsdam eröffnet. Bis 1846 wurde sie durch die *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft* (BPME) nach Magdeburg verlängert. Mit der *Lehrter Bahn* ging 1871 eine kürzere und schnellere Verbindung von Berlin nach Hannover und Köln in Betrieb.

Zur Anbindung des neuen Magdeburger Hauptbahnhofs baute die *BPME* ab 1870 eine neue Trasse nach Burg: Während die Altstrecke durch die Elbniederung verlief, durchquerten die neuen Gleise die Ausläufer des *Hohen Fläming* bei Möser geradlinig und kürzten etwa 4 km ab. Sie ging am 15.5.1873 in Betrieb und die alte Strecke wurde aufgegeben. Zum 1.4.1880 übernahm die Preußische Staatsbahn die *BPME*.

Am 1.10.1891 wurde parallel zur *Stammbahn* die "Neue Wannseebahn" nach Zehlendorf eröffnet. Sie diente dem Vorortverkehr, während auf der Stammbahn weiterhin Fernverkehrszüge fuhren. Mit der Eröffnung der *Brandenburgischen Städtebahn* 1904 wurde Brandenburg zum Eisenbahnknoten: Vor allem das dort ab 1913 befindliche Stahlwerk brachte ein hohes Güteraufkommen. 1928 wurde die S-Bahn von Wannsee nach Potsdam verlängert und am 15.5.33 die Ferngleise der *Stammbahn* bis Zehlendorf elektrifiziert.

Im Zweiten Weltkrieg verursachten Bombentreffer große Schäden am Potsdamer Stadtbahnhof. Ein provisorisch hergerichtetes Nebengebäude diente seit 1945 als Empfangsgebäudes. Es genügte zu DDR-Zeiten wegen der geringeren Bedeutung des Bahnhofs den Anforderungen. Die schwer beschädigte *Herrenkrugbrücke* in Magdeburg ging am 12.3.46 wieder in Betrieb.

Als Reparationsleistung für die UdSSR wurde bis 1948 das zweite Streckengleis entfernt. Das verringerte die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke stark. Nach Eröffnung des Berliner Außenrings 1957 verlagerte sich der Fernverkehr dorthin, Potsdam bekam dort einen neuen Hauptbahnhof (heute Potsdam Pirschheide). Der Stadtbahnhof hatte nur noch lokale Bedeutung.

Nach dem Bau der Berliner Mauer im August 1961 wurde der Bahnhof Griebnitzsee zum wichtigsten Grenzkontrollbahnhof für den Personen-Transitverkehr zwischen West-Berlin und der BRD ausgebaut. Erst 1976 lagen wieder durchgängig zwei Streckengleise zwischen Magdeburg und Werder (Havel).

Bis 1983 wurde mit 64 Millionen DM aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland die Strecke Berlin-Wannsee bis Griebnitzsee sowie zwischen Potsdam Stadt und Werder zweigleisig ausgebaut und modernisiert. Der Streckenabschnitt zwischen dem Abzw. Kohlhasenbrück bzw. Griebnitzsee und Berlin-Wannsee, der von der Bahnstrecke Berlin-Blankenheim mitbenutzt wird, wurde betrieblich weiter wie zwei parallele eingleisige Strecken behandelt.

Unmittelbar nach der Wiedervereinigung wurde als "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 5" der Ausbau der Strecke Helmstedt - Magdeburg - Berlin begonnen. Dabei wurde der ehemals grenzüberschreitende Abschnitt bis Helmstedt modernisiert und die Lücke in der Oberleitung geschlossen.

Bereits 1993 war der Abschnitt Helmstedt - Magdeburg für 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert. Ende 1995 stand auch die Oberleitung von Potsdam-Griebnitzsee über Brandenburg nach Biederitz unter Strom. Fortan mussten die IC und ICE nicht mehr den Umweg über Bad Belzig und Güterglück nehmen (→ KBS 265).

Nach der Eröffnung der nördlicher gelegenen Schnellfahrstrecke Hannover - Berlin 1998 verlagerte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Fernverkehr dorthin. Magdeburg und Potsdam steuern seither nur noch von wenige EC/IC-Zügen an. 1999 eröffnete die *DB* den neuen Potsdamer Hauptbahnhof, der sechs Gleise hat (davon zwei für die Berliner S-Bahn) und auch viele Einkaufsmöglichkeiten bietet.

Schon 1990 gab es erste Pläne zur Wiedereröffnung der stillgelegten Stammbahn-Abschnitte. Beim Bau der neuen Nord-Süd-Fernbahn wurden entsprechende Vorleistungen getroffen, um später einmal auch Züge der Stammbahn in den Tunnel leiten zu können und eine durchgehende Verbindung der Bahnstrecken aus Stralsund, Rostock oder auch Stettin über Hauptbahnhof, Zehlendorf und Potsdam bis nach Magdeburg entstehen.

Verknüpfungen mit dem Berliner Nahverkehrsnetz ergäben sich nach Norden ab dem Bahnhof Zehlendorf und nach Westen ab dem Bahnhof Griebnitzsee. Pläne zur Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Strecke von Teltow-Stadt über Stahnsdorf und die dortige alte Friedhofsbahn bis nach Dreilinden (Europarc) würde die Stammbahn an dieser Stelle mit der S-Bahn-Linie S25 verknüpfen, die als sog. "Ringschluss" sogar bis zum Bahnhof Wannsee verlängert werden könnte.

RE	RB		RE	RB		Zug	RE	RB		RE	RB
8.34 8.39 8.49 8.55	9.04 9.09 9.13 9.21 9.27		9.34 9.39 9.49 9.55	10.04 10.09 10.13 10.21 10.27	km 3,6 5,8 >	Berlin Hbf B-Zoologischer Garte B-Charlottenburg 18,5 B-Wannsee Potsdam Hbf	9.25 9.20 9.10 9.04	9.56 9.50 9.46 9.38 9.32		10.25 10.20 10.10 10.04	10.56 10.50 10.46 10.38 10.32
8.56 	9.28 9.31 9.33 9.38		9.56 10.03	10.28 10.31 10.33 10.38	-,	PotsdCharlottenhof Potsd. Park Sanssou Werder (Havel)	9.03 8.56	9.31 9.28 9.26 9.21		10.03 9.56	10.31 10.28 10.26 10.21
 9.17	9.45 9.49 9.54 9.59		 	10.45 10.49 10.54 10.59	46,8 50,2 55,8 61,3	Gollwitz	 	9.14 9.10 9.05 9.01		 	10.14 10.10 10.05 10.01
9.19 	> Rathe -now	10.04 10.10 10.15 10.21	10.19 	> Rathe -now	> < 73,1	Brandenburg Hbf weitere Gränert Kirchmöser	8.41 	> Rathe -now	9.56 9.49 9.44 9.38	9.41 	> Rathe -now
9.29 38/40 9.49 9.56	ab 10.03	10.25 an	10.29 38/40 10.49 10.56	ab 11.03	91,5 106,2	Wusterwitz Genthin Güsen (b.Genthin) Burg (Magdeburg)	8.30 19/21 8.10 8.03	an 7.57	9.35 ab	9.30 19/21 9.10 9.03	an 8.57
 - - -	10.06 10.10 10.14 10.17		 	11.06 11.10 11.14 11.17	125,0 130,5	Detershagen Möser Gerwisch Biederitz	 	7.53 7.49 7.45 7.42		 - -	8.53 8.49 8.45 8.42
 	10.20 10.23 10.26		 11.10	11.20 11.23 11.26	139,6	MagdHerrenkrug MagdNeustadt Magdeburg Hbf	 7.50	7.39 7.36 7.34		 	8.39 8.36 8.34
10.15 10.59 11.29			11.15 11.59 12.29			Magdeburg Hbf Braunschweig Hbf Hannover Hbf	7.45 7.01 6.31			8.45 8.01 7.31	

2010 gab es ab Potsdam Hbf in der *Normalverkehrszeit* stündliche RE, die mit 8 Zwischenstopps nach Magdeburg durchschnittlich 75 Minuten brauchten. Bis Brandenburg und ab Burg ergänzten zusätzliche RB das Angebot. Ab Burg fuhren sie allerdings nur zweistündlich und man musste man beim Umsteigen 25 bis 29 Minuten warten.

Beim *VD-T* wären nur zwischen Burg und Magdeburg mehr Züge unterwegs. Durch "Flügelungen" ab Brandenburg gibt es aber fünf Äste und dadurch für wesentlich mehr Orte direkte Verbindungen nach Berlin und Potsdam:

Der RE besteht nicht aus langen Doppelstockzügen, die mit wachsender Entfernung zur Hauptstadt immer schlechter ausgelastet sind. In Berlin starten stattdessen drei 50 Meter lange elektrische Triebwagen (Tw), von denen der erste in Brandenburg abgehängt wird und als RB nach Brandenb.-Altstadt weiter fährt (\rightarrow KBS 201). In Genthin werden die beiden anderen Tw getrennt und nach Magdeburg und Genthin (\rightarrow KBS 204) geschickt.

Als RB fahren zwei 50 Meter lange elektrische Triebwagen bis Magdeburg mit Strom aus der Oberleitung. Dort werden sie getrennt und fahren (mit Strom aus eingebauten Akkumulatoren) nach Belzig und Rathenow weiter (→ KBS 201 und 202).

201 (Berlin -) Brandenburg - Golzow - Bad Belzig (- Berlin)

Die 1901 gegründete *Brandenburgische Städtebahn AG* eröffnete am 25.3.04 die 126 km lange Strecke Treuenbrietzen - Belzig - Brandenburg - Rathenow - Neustadt (Dosse). Sie war Teil eines militärisch motivierten Eisenbahnrings, der den Großraum Berlin weiträumig umrundete und bald zu den bedeutendsten deutschen Privatbahnen zählte. Nach finanziellen Problemen infolge des Ersten Weltkriegs übernahm ab 1920 das *Landesverkehrsamt Brandenburg* die Betriebsführung und beschaffte ab 1932 nur noch Triebwagen für die Personenzüge.

Als der Zweite Weltkrieg endete, waren 95 % der Aktien im öffentlichen Eigentum: Etwa je ein Drittel entfielen auf Preußen, die Provinz Brandenburg und die Kommunen. Die DDR verwandelte die *Städtebahn* zunächst in einen volkseigenen Betrieb und übergab sie am 1.4.49 an die *Deutsche Reichsbahn* (DR).

Am 15.12.53 eröffnete die *DR* ein Verbindungsgleis von Brandenburg Altstadt zum Betriebsbahnhof Brandenburg Süd. Damit waren direkte Fahrten ohne Kopfmachen in *Brandenburg Neustadt* (später Teil des Hauptbahnhofs Brandenburg) möglich. Das nutzten sowohl Güter- als auch Personenzüge für den Berufsverkehr zum Stahlwerk Brandenburg.

In den 1960er Jahren forderte die UdSSR den weiteren Ausbau der *Städtebahn* für eine von Berlin unabhängige Bahnverbindung der CSSR zum Rostocker Hafen. Schon am 1.10.62 fuhr der letzte Personenzug von Belzig nach Treuenbrietzen.

Nach der "Wende" ging die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr deutlich zurück. Immer mehr Fahrgäste wollten nach Berlin und Potsdam und kaum Jemand nutzte die *Städtebahn* noch über weite Entfernungen. Nach dem großzügigen Ausbau der Hauptstrecken verlor sie auch ihre Bedeutung als Umleitungs- und Entlastungsstrecke.



Zugkreuzung in Golzow am 22.9.01: Die Interessengemeinschaft Brandenburgische Städtebahn e.V. hatte zur Bereisung der Gesamtstrecke einen VT 648 als Sonderzug angemietet. In Belzig traf er auf den planmäßigen 772 322 als RB nach Belzig. (Jörg Schäfer)

Der schlechte Gleiszustand an vielen Stellen verlängerte die Fahrzeiten der RB-Linie 52 Brandenburg - Belzig erheblich. Die parallele Buslinie 570 der kreiseigenen Verkehrsbetriebe sorgte für weiteren Fahrgastschwund. Nachdem zuletzt nur noch 80 bis 100 Fahrgäste pro Tag und Richtung in den Zügen gezählt wurden, endete der regelmäßige Personenverkehr auf diesem Abschnitt der Städtebahn am 13.12.03.

2007 erwarb die *Holz- und Bahndienstleistungen Fred Prinsen GmbH* (HBFP) aus Reckahn die 35 km lange Trasse und nutzte sie für eigene Transporte nach Brandenburg sowie das Abstellen vorübergehend nicht gebrauchter Güterwagen.

Die Hoffnung auf eine neue Bestellung von Personenzüge wurde enttäuscht und für einen weiteren sicheren Betrieb waren erhebliche Investitionen erforderlich. Daher schrieb die *HBFP* im Juli 2010 die Infrastruktur zur Abgabe aus. Mangels Interesse wurde der Abschnitt Belzig - Golzow im September 2011 und die Fortsetzung bis Reckahn im Juni 2012 entwidmet und nach dem Abzug aller abgestellten Wagen abgebaut. Die verbliebenen 8 km von Reckahn bis Brandenburg beantragt wurden am 13.06.21 entwidmet.

Wie die "Faust aufs Auge" passte die Jubelmeldung des *Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg* (VBB), dass ab Dezember 2014 die dritte *PlusBus*-Linie im Hohen Fläming fährt: "Die Linie 581 verbindet im Stundentakt und auch am Wochenende regelmäßig Bad Belzig über Golzow mit Brandenburg. Fahrgäste können sich am Bahnhof in Bad Belzig auf schnelle Übergänge zum RE7 in Richtung Potsdam und in Richtung Dessau verlassen. Weitere Anschlüsse bestehen am Bahnhof in Brandenburg zum RE1 von und nach Potsdam."

7.04	8.04	9.04		Berlin Hbf 200	9.56	10.56	11.56
7.30	8.30	9.30		Potsdam	9.29	10.29	11.29
7.59	8.59	9.59		Brandenburg Hbf	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.01	9.01	10.01	km	Brandenburg Hbf	8.59	9.59	10.59
8.04	9.04	10.04	2,6	Brandenburg Süd	8.55	9.55	10.55
8.07	9.07	10.07	4,6	Göttin	8.52	9.52	10.52
8.11	9.11	10.11	8,1	Reckahn	8.48	9.48	10.48
8.14	9.14	10.14	10,1	Krahne	8.45	9.45	10.45
8.18	9.18	10.18	14,6	Golzow Nord	8.41	9.41	10.41
8.21	9.21	10.21	16,6	Golzow	8.38	9.38	10.38
8.26	9.26	10.26	24,9	Dippmannsdorf	8.33	9.33	10.33
8.30	9.30	10.30		Lütte	8.29	9.29	10.29
8.33	9.33	10.33		Fredersdorf	8.26	9.26	10.26
8.40	9.40	10.40		Bad Belzig	8.20	9.20	10.20
8.44	9.44	10.44		Bad Belzig 275	8.16	9.16	10.16
9.07	10.07	11.07		Michendorf	7.52	8.52	9.52
9.36	10.36	11.36		Berlin Hbf	7.24	8.24	9.24

Der *VD-T* hätte die KBS 201 schon bis zur Jahrtausendwende so ausgebaut, dass die Züge die 35 km in 40 Minuten schaffen. Bei Lütte brauchen sie dafür einen 3 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt. In Brandenburg und Bad Belzig werden sie mit Zügen der KBS 200 bzw. 275 gekuppelt und fahren von bzw. nach Berlin weiter. Dank des großen Bogens von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Golzow, Bad Belzig und Michendorf zurück nach Berlin erreichen viele Fahrgäste ihre Ziele ohne Umsteigen.

Zum Einsatz kämen 50 Meter lange elektrische Triebwagen, die den größten Teil des Bogens mit Strom aus der Oberleitung bewältigen. Nur für die 35 km der KBS 201 bräuchten sie Strom aus eingebauten Akkumulatoren.

Zur KBS 202: Für sein großes Fahrgastpotenzial bekommt Brandenburg zusätzliche "Flügelzüge" zum RE. Damit das "normale" elektrische Triebwagen sein können, hätte der **VD-T** 4 km in der 72.000-Einwohner-Stadt elektrifiziert.

202 (Berlin -) Rathenow - Premnitz - Brandenburg (- Berlin)

Die Geschichte der 126 km langen *Brandenburgischen Städtebahn AG* wird bei der KBS 201 beschrieben. In der Realität gibt es seit 2006 nur noch auf den 34 km zwischen Rathenow und Brandenburg regelmäßigen Personenverkehr. Dafür wurde dieser Abschnitt von 2003 bis 26.06.05 gesperrt und für 55 Millionen Euro umfassend saniert. Nur der Bahnhof Pritzerbe behielt dabei ein zweites Gleis für Zugkreuzungen.

Im September 2007 gewann die Ostseeland Verkehr GmbH die Ausschreibung des Verkehrs. Von Dezember 2007 bis Dezember 2011 betrieb sie die Strecke als MR 51 mit Desiro-Dieseltriebwagen. Nach erneuter Ausschreibung ist die Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft als OE 51 mit Stadler-GTW-Triebwagen unterwegs. Ein Jahr später wurde die Bezeichnung zu RB 51 vereinheitlicht.

7.04 7.53		8.04 8.53		9.04 9.53	Neustadt (Dosse) Rathenow 207	9.56 9.07		10.56 10.07		11.56 11.07
7.24 7.34 8.03		8.24 8.34 9.03		9.24 9.34 10.03	Berlin Hbf Berlin-Spandau Rathenow 205	9.36 9.25 8.57		10.36 10.25 9.57		11.36 11.25 10.57
RB	RE	RB	RE	RB	VD-T Variante 1	RB	RE	RB	RE	RB
8.07 8.09 8.11 8.14		9.07 9.09 9.11 9.14		10.07 10.09 10.11 10.14	km Rathenow 1,1 RathWolzengarten 2,5 Rathenow Süd 4,2 Heidefeld	8.53 8.50 8.48 8.45		9.53 9.50 9.48 9.45		10.53 10.50 10.48 10.45
8.16 8.20 8.22 8.25 28/31		9.16 9.20 9.22 9.25 28/31		10.16 10.20 10.22 10.25 28/31	5,3 Mögelin 8,4 Premnitz Nord 9,4 Premnitz Zentrum 11,2 Döberitz 13,8 Döberitz-Gapel	8.43 8.39 8.37 8.34 28/31		9.43 9.39 9.37 9.34 28/31		10.43 10.39 10.37 10.34 28/31
8.36 8.39 8.43		9.36 9.39 9.43		10.36 10.39 10.43	18,1 Pritzerbe 19,8 Fohrde 23,0 Bohnenland	8.23 8.20 8.16		9.23 9.20 9.16		10.23 10.20 10.16
8.47 8.51 8.54 8.57	ab 9.33 9.35 9.38	9.47 9.51 9.54 9.57	ab 10.33 10.35 10.38	10.47 10.51 10.54 10.57	26,9 BrandenbGörden 29,7 BrandenbAltstadt 31,7 Br. Wilhelmds. Str. 33,7 Brandenburg Hbf	8.12 8.08 8.05 8.03	an 8.27 8.24 8.21	9.12 9.08 9.05 9.03	an 9.27 9.24 9.21	10.12 10.08 10.05 10.03
9.01 9.31 9.56	9.42 10.03 10.26	10.01 10.31 10.56	10.42 11.03 11.26	11.01 11.31 11.56	Brandenburg Hbf Potsdam Hbf Berlin Hbf 200	7.59 7.28 7.04	8.17 7.56 7.34	8.59 8.28 8.04	9.17 8.56 8.34	9.59 9.28 9.04
9.01 9.40		10.01 10.40		11.01 11.40	Brandenburg Hbf Bad Belzig 201	7.59 7.20		8.59 8.20		9.59 9.20

Der *VD-T* hätte die KBS 202 schon bis zur Jahrtausendwende so ausgebaut, dass die RB die 34 km in 50 Minuten schaffen. In Brandenburg und Rathenow werden sie mit Zügen der KBS 200 bzw. 205 gekuppelt und fahren bis bzw. ab Berlin. Dank des großen Bogens Berlin - Potsdam - Brandenburg - Pritzerbe - Rathenow - Wustermark - Berlin erreichen viele Fahrgäste ihre Ziele ohne Umsteigen.

Variante 1 hat einen exakten Stundentakt zwischen Rathenow und Brandenburg und braucht beim kleinen Ort Döberitz-Gapel einen neuen Kreuzungsbahnhof. 50 Meter lange elektrische Triebwagen bewältigen den größten Teil des Bogens um Berlin mit Strom aus der Oberleitung. Nur für die knapp 30 km von Rathenow bis Brandenburg-Altstadt brauchen sie Energie aus eingebauten Akkumulatoren.

7.04 7.53		8.04 8.53		9.04 9.53	Neustadt (Dosse) Rathenow 207	9.56 9.07		10.56 10.07		11.56 11.07
6.54 7.06 7.53		8.24 8.34 9.03		8.54 9.06 9.53	Berlin Hbf Berlin-Spandau Rathenow 205	9.36 9.25 8.57		11.06 10.53 10.07		11.36 11.25 10.57
RB	RE	RB	RE	RB	VD-T Variante 2	RB	RE	RB	RE	RB
8.01 8.05 8.10 8.14 8.18		9.07 9.11 9.16 9.20 9.24		10.01 10.05 10.10 10.14 10.18	km Rathenow 2,5 Rathenow Süd 5,3 Mögelin 8,4 Premnitz Nord 11,2 Döberitz	8.53 8.48 8.43 8.39 8.35		9.59 9.54 9.49 9.45 9.41		10.53 10.48 10.43 10.39 10.35
26/36 8.39 8.43		32/36 9.39 9.43		26/36 10.39 10.43	18,1 Pritzerbe 19,8 Fohrde 23,0 Bohnenland	23/27 8.20 8.16		23/33 9.20 9.16		26/36 10.20 10.16
8.47 8.51 8.54 8.57	ab 9.33 9.35 9.38	9.47 9.51 9.54 9.57	ab 10.33 10.35 10.38	10.54	26,9 BrandenbGörden 29,7 BrandenbAltstadt 31,7 Br. Wilhelmds. Str. 33,7 Brandenburg Hbf	8.12 8.08 8.05 8.03	an 8.27 8.24 8.21	9.12 9.08 9.05 9.03	an 9.27 9.24 9.21	10.12 10.08 10.05 10.03

Weitere Haltestellen zwischen Rathenow und Pritzerbe sowie Anschlüsse in Brandenburg siehe Variante 1. Die Züge halten bei Ausbau Döberitz statt Döbeitz-Gapel.

Variante 2 hat einen 54-66-Minuten-Rhythmus zwischen Rathenow und Pritzerbe und nutzt dort vorhandene Ausweichgleise. In Rathenow hat man zweistündlich schlechtere Anschlüsse nach Berlin, dafür verkürzen sich die Umsteigezeiten nach Neustadt (Dosse) und Stendal. Der Triebwagen-Einsatz ist komplexer, weil die RB entweder in Rathenow lange warten oder als RB weiter fahren: Nach Berlin brächte das Akku-Triebwagen auch in den RB-Umlauf und nach Neustadt (D) müssten sie 130 km fast ohne Fahrdraht zurück legen: Nur in Rathenow und Neustadt (D) gäbe es kurze Aufenthalte für Zwischenladungen.

203 Stendal - Tangermünde - Jerichow - Genthin

Die 10 km lange Nebenbahn Stendal - Tangermünde wurde 1884 eröffnet, und anfangs fuhren 5 bis 8 Zugpaare täglich. Für den umfangreichen Güterverkehr baute die private Bahngesellschaft in Tangermünde zwei Anschlussgleise zum Elbhafen und zur Zuckerfabrik.

Die bei Tangermünde fast 200 Meter breite Elbe wurde erst im Zweiten Weltkrieg überquert, indem die *Deutsche Reichsbahn* (DR) Gleise auf die vorhandene Straßenbrücke legte. Die neue Verbindung nach Fischbeck sollte als Entlastungsstrecke dienen, falls andere Elbbrücken zerstört würden. Ziviler Personenverkehr fand nicht statt, und schon im April 1945 sprengte die deutsche Wehrmacht die Brücke. Beim ihrem Wiederaufbau 1946 wurde zwar eine Gleistrasse vorbereitet, aber nicht mehr genutzt.

Östlich der Elbe gingen am 25.10.1899 die 29 km von Schönhausen (an der *Lehrter Bahn* \rightarrow KBS 295) zur Kreisstadt Genthin (\rightarrow KBS 270 Berlin - Magdeburg) in Betrieb. Wichtigste Zwischenstation war Jerichow, das von 1899 bis 1999 ein Bahnbetriebswerk (Bw) besaß. Zudem konnte man dort von 1917 bis 1999 in die 21 km lange Nebenbahn Jerichow - Güsen umsteigen.

Für die Personenzüge setzte die *DR* seit den 1970er Jahren bis zu deren Einstellung zumeist Schienenbusse der Baureihen 771 und 772 ein, die im Bw Jerichow unterhalten wurden. 1995 führte die *DR* zwischen Schönhausen und Genthin einen Zweistundentakt ein. Die Nachfrage ging aber weiter zurück, weshalb am 29.5.99 der letzte Personenzug fuhr.

Seither gibt es nur noch zwischen Stendal und Tangermünde Regionalbahnen. Von 1997 bis 2002 fuhren Prototypen für zweiachsige Doppelstocktriebwagen, die sich allerdings nicht bewährten. Seit 2003 setzt die Deutsche Bahn AG Triebwagen der Baureihe 642 im Zweistundentakt ein.

Der *VD-T* hätte nach der "Wende" die 65 Nebenbahn-km rund um Jerichow genau analysiert und eine langfristige Strategie entwickelt. Als 2001 die neue Elbbrücke der Bundesstraße B 188 nördlich von Tangermünde in Betrieb ging, wäre die alte Elbbrücke nicht wie in der Realität stillgelegt, sondern für die Bahn, Radfahrer und Fußgänger renoviert worden.

Daraufhin hätte der *VD-T* die neue Durchmesserlinie von Stendal nach Genthin gebildet. Dort werden die im Stundentakt fahrenden Triebwagen als *Flügelzug* an

den RE nach Berlin gekoppelt. Die Fahrgäste erreichen dadurch viele Züge ohne Umsteigen, was sie wesentlich attraktiver als in der Realität macht.

Die stillgelegten Abschnitte Schönhausen - Jerichow und Jerichow - Güsen würde der *VD-T* zu einer *Regiobuslinie* verbinden, die ebenfalls im Stundentakt fährt und gute Anschlüsse zu den Zügen bietet.

RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km	Stendal	9.26	10.26	11.26
8.37	9.37	10.37	3,4	Bindfelde	9.22	10.22	11.22
8.40	9.40	10.40	6,9	Miltern	9.19	10.19	11.19
8.43	9.43	10.43	9,3	Tangerm. West	9.16	10.16	11.16
8.45	9.45	10.45	10,2	Tangermünde	9.14	10.14	11.14
8.50	9.50	10.50	14,2	Fischbeck (Elbe)	9.09	10.09	11.09
8.55	9.55	10.55	19,1	Jerichow	9.04	10.04	11.04
9.01	10.01	11.01	25,3	Redekin	8.58	9.58	10.58
9.04	10.04	11.04	28,0	Scharteucke	8.54	9.54	10.54
9.10	10.10	11.10	32,8	Altenplathow	8.49	9.49	10.49
9.13	10.13	11.13	34,8	Genthin Ost	8.46	9.46	10.46
9.16	10.16	11.16	37,2	Genthin Bf	8.43	9.43	10.43
9.20	10.20	11.20		Genthin 290	8.39	9.39	10.39
9.38	10.38	11.38		Brandenburg Hbf	8.21	9.21	10.21
9.59	10.59	11.59		Potsdam Hbf	8.00	9.00	10.00
10.25	11.25	12.25		Berlin Hbf	7.35	8.35	9.35
9.41	10.41	11.41		Genthin 290	8.18	9.18	10.18
10.12	11.12	12.12		Magdeburg Hbf	7.48	8.48	9.48

205 Berlin - Wustermark - Rathenow - Stendal (- Hannover)

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) erhielt 1867 die Konzession zum Bau der Linie von Berlin nach Hannover mit einem Abzweig von Stendal über Salzwedel nach Uelzen, der sogenannten Amerikalinie. Die 1870 und 1871 in mehreren Etappen eröffnete Strecke war kürzer als die schon vorhandene KBS 290 über Potsdam, Magdeburg und Braunschweig.

Zusammen mit anderen Gesellschaften wurde die *MHE* 1886 liquidiert und Teil der *Preußischen Staatseisenbahnen*. Auf Berliner Gebiet wurden die Anlagen der *Lehrter Bahn* mit denjenigen der noch separaten *Hamburger Bahn* baulich und betrieblich immer mehr vereinigt. Dieser Prozess wurde mit der Trennung von Personen- und Güterverkehr bis zur Umgehungsbahn zwischen Wustermark und Nauen, dem Neu- und Umbau des Spandauer Personenbahnhofs und der Eröffnung des Verschiebebahnhofs Wustermark bis 1914 abgeschlossen.

Die *Lehrter Bahn* wurde im Personen- und Güterverkehr der Reichshauptstadt mit Hannover, dem Ruhrgebiet und Bremen immer wichtiger. Durch die Teilung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg verlor sie diese aber weitgehend. Reparationsleistungen an die UdSSR reduzierten ihre Anlagen auf ein Mindestmaß, was zu zeitaufwendigen Betriebsabläufen und vielen Zugkreuzungen führte.

In Berlin wurde der verbleibende Verkehr auf andere Strecken und Bahnhöfe konzentriert, 1952 der *Lehrter Bahnhof* geschlossen und 1958 abgerissen.

1974 wurde mit dem neuen *Elbe-Seitenkanal* ein 970 m langer Bahntunnel zu dessen Unterfahrung eröffnet. Ab 1976 benutzten die *Interzonenzüge* zwischen Berlin und Hamburg die *Lehrter Bahn* zwischen Wustermark und Berlin. Dazu wurde der neue Kontrollbahnhof Staaken eingerichtet.

Schlecht ausgebaute Strecken und veraltete, unkomfortable Fahrzeuge der *Deutschen Reichsbahn* (DR) sorgten in den 1980er Jahren für stetige Fahrgastrückgänge in den Zügen zwischen der BRD und West-Berlin. Allein zwischen 1980 und 1984 ging deren Zahl von 3 auf 2,4 Millionen zurück. Gleichzeitig nahmen die Transitreisenden auf der Straße von 16 auf fast 20 Millionen zu.

Da fast die Hälfte des Schienen-Transitverkehrs über Hannover - Berlin lief, wurde in der BRD ab 1984 über eine Neubaustrecke entlang der *Lehrter Bahn* diskutiert. Die Reisezeit zwischen beiden Städten sollte sich von rund vier Stunden auf 100 Minuten verkürzen. Mitte 1988 ging man von zwei bis drei Jahren für die Planung, anschließend vier Jahren Bauzeit und Gesamtkosten von drei Milliarden D-Mark aus. Vorgesehen war dabei zunächst der zweigleisige Ausbau der Bestandsstrecke für 200 km/h.



Alexander Ring fotografierte den ICE 411 006/504 am 2.11.2014 bei Stendal.

Durch den Fall der Berliner Mauer im November 1989 wuchs die Bedeutung der Strecke enorm. Die *Kommission Verkehrswege* schloss ihre Verhandlungen am 8.6.90 ab. Neu- und Ausbau zur Schnellfahrstrecke mit 200 km/h und die Rekonstruktion der *Lehrter Bahn* für 160 km/h kamen 1991 als *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4* in der höchsten Prioritätsstufe zu den insgesamt 17 *Verkehrsprojekten*, die der Bund bis zur Jahrtausendwende realisieren wollte.

Der Großteil der Planfeststellungsverfahren in Sachsen-Anhalt wurde 1992/93 abgeschlossen, in Brandenburg und Berlin 1995 und 1996. Der letzte Beschluss wurde im Februar 1998 gefasst. Durch ein extra dafür erlassenes Gesetz wurde der unbedingte Wille der Stadt Stendal umgangen, die Neubaustrecke durch ihren Bahnhof zu führen, umgangen. Die Stadt hatte sich unter anderem geweigert, einen 3 km langen Geländestreifen freizugeben, der für die 18 km lange Südumfahrung Stendal gebraucht wurde.

Die 68 km lange Ausbaustrecke zwischen Hannover und Fallersleben wurde für 160 bis 200 km/h ausgebaut. Von Fallersleben bis Berlin-Staaken gibt es zwei Gleise für Fernzüge mit 250 km/h und meist nur ein Gleis daneben für den Nahund Güterverkehr mit 120 km/h. Dank der ebenen Landschaft gibt es wenige Kunstbauten, wie einen Tunnel mit Trogstrecke unter dem Elbe-Seitenkanal und vier größere Fluss- oder Kanalbrücken.

Um die Kosten zu reduzieren wurde die *Stammstrecke* für den Nahverkehr entgegen der ursprünglichen Pläne nur eingleisig und ohne Oberleitung ausgebaut. Daher rasen heute ICE mit bis zu 250 km/h an maximal 120 km/h schnellen Dieseltriebwagen vorbei. Und elektrische Regionalzüge können die Bahnsteige am *Stammgleis* (wie Groß Behnitz) nicht bedienen, weil die Oberleitung fehlt.

Die Schnellfahrstrecke ging am 27.9.98 mit den ICE-Linien 10 Berlin - Hannover - Ruhrgebiet und 12 Berlin - Braunschweig - Kassel - Frankfurt - Mannheim - Basel in Betrieb. Die Fahrzeit Berlin - Hannover verkürzte sich um eine Stunde auf 100 Minuten. Die drastische Reisezeitverkürzung führte zu steigender Nachfrage und schließlich dem Ende des parallelen Flugverkehrs.

Im Fahrplan 2010 fuhren neben den IC und ICE stündlich Dieseltriebwagen als RB von Stendal nach Rathenow. Dort musste man 15 Minuten warten, bis ein elektrischer Zug als RE über Wustermark und Berlin nach Cottbus abfuhr.

RB	RE	ICE	RB	RE		Zug	RE	RB	ICE	RE	RB
7.54	8.24	8.45	8.54	9.24	km	Berlin Hbf	9.36	10.06	10.15	10.36	11.06
7.59	I	>	8.59	I	5,7	B-Jungfernheide	- 1	10.00	>	I	11.00
<	<	8.51	<	<	>	B-Zoolog. Garten	<	<	10.09	I	<
8.06	8.34	9.00	9.06	9.34	12,7	B-Spandau	9.25	9.53	10.00	10.25	10.53
8.10	ı		9.10	ı	16,6	B-Staaken	I	9.49	_		10.49
8.15	- 1	- 1	9.15	- 1	22,2	Dallgo-Döberitz	I	9.44	- 1	I	10.44
8.19	I	- 1	9.19	ı	26,3	Elstal	- 1	9.40	- 1	ı	10.40
8.23	8.44		9.23	9.44	30,4	Wustermark	9.15	9.36		10.15	10.36
8.28	ı		9.28	ı	35,4	Neugarten	I	9.31		I	10.31
8.34	- 1	- 1	9.34	- 1	43,5	Groß Behnitz	I	9.25	- 1	I	10.25
8.40	- 1	- 1	9.40	- 1	52,2	Buschow	I	9.19	- 1	I	10.19
8.46	I	1	9.46	[57]	60,7	Nennhausen	- 1	9.13	- 1	[02]	10.13
8.53	9.03		9.53	10.03	70.9	Rathenow	8.57	9.07		9.57	10.07
an	9.05		an	10.05	10,9	Katilellow	8.55	ab		9.55	an
	9.11	- 1		10.11	79,4	Großwudicke	8.48		- 1	9.48	
	9.18	- 1		10.18	92,3	Schönhausen	8.41		- 1	9.41	
	9.26	9.29		10.26	105,1	Stendal	8.34		9.29	9.34	
8.34	w.re.	9.31	9.34	w.re.	- 3	Stendal 345	v.li.	9.34	9.31	v.li.	10.34
9.14		10.26	10.14		I	Wolfsburg Hbf		10.14	10.26		11.14
9.55		10.59	10.55		I	Hannover Hbf		10.55	10.59		11.55

Das bei der Schnellfahrstrecke eingesparte Geld hätte der *VD-T* lieber in die Elektrifizierung der Stammstrecke und deren zweigleisigen Ausbau von Spandau bis Groß Behnitz und Nennhausen bis Rathenow investiert. Dadurch kann stündlich ein schneller RE fahren, der von Stendal nur 62 Minuten nach Berlin und 81 Minuten nach Hannover braucht. Zwischen Berlin und Rathenow verdichtet eine stündliche RB das Angebot, die auch an den reaktivierten Stationen Neugarten, Groß Behnitz und Nennhausen hält.

In Rathenow lagen bis zum Umbau für die ICE-Schnellfahrstrecke die Bahnhofsteile der Stecken Berlin - Stendal und Belzig - Neustadt (Dosse) nebeneinander. Eine Gleisbrücke östlich vom Bahnhof ermöglichte, dass durchführende Züge sich nicht behinderten. Da beide Linien an separaten Bahnsteigen hielten, musste man beim Umsteigen immer durch die etwa 50 Meter lange Unterführung gehen. Beim Umbau hat sich daran nur geändert, dass es für die Städtebahn nur noch ein Stumpfgleis an ihrem Inselbahnsteig gibt. Die Fußwege sind weiterhin sehr lang.

Der *VD-T* hätte Rathenow für die ICE-Schnellfahrstrecke mit zwei direkt nebeneinander liegenden 200 Meter langen Bahnsteige nachhaltiger umgebaut. Von Nord nach Süd gäbe es: Gleis 1 und 2 (wie i.d. Realität) ohne Bahnsteig für den ICE, Gleis 3 für RE nach Stendal, Gleis 4 für wendende RB von/nach Berlin, Gleis 5 für wendende RB von/nach Neustadt (Dosse) und Gleis 6 für RE nach Berlin. Vom Bahnsteig zwischen Gleis 4 und 5 würden die wendenden Züge planmäßig nur die Osthälfte nutzen. Daher gäbe es in der Westhälfte einen ebenerdigen Übergang, damit man zwischen allen Gleisen ohne Gang durch die Unterführung wechseln kann. (Man kann Gleis 4 und 5 bedarfsweise auch für Züge nach Westen nutzen, wenn man der Fußweg darüber wie einen Bahnübergang sichert.)

Beim *VD-T* gäbe es keinen 30 Meter breiten ungenutzten Geländestreifen zwischen den beiden Inselbahnsteigen. Die Gleise 4 und 5 hätte er verschoben und die Parkand-Ride-Plätze nördlich statt südlich der Bundesstraße B 188 angelegt. Die Unterführung vom Erdgebäude dorthin ist in der Realität 150 Meter lang – beim *VD-T* wäre es maximal die Hälfte.

207 Rathenow - Rhinow - Neustadt (Dosse)

Die Geschichte der 126 km langen *Brandenburgischen Städtebahn AG* wird bei der KBS 201 beschrieben. Zwischen Rathenow und Neustadt (Dosse) fuhr 2001 der letzte Güterzug und am 30.11.03 der letzte Personenzug. In Rathenow pendelten noch bis zum 13.12.05 RB zum Nordbahnhof, um die Rückzahlung von Zuschüssen zu vermeiden: Beim Ausbau für die ICE-Strecke hatte man auch die Gleisbrücke der *Städtebahn* saniert.

Am 31.05.06 folgte die offizielle Stilllegung und die anliegenden Gemeinden zeigten kein Interesse am Trassenkauf. Das machte 2009 die *Havelbahn-Grundstücksentwicklungsgesellschaft*, um Draisinenbetrieb einzurichten. Nachdem das scheiterte, baute sie Schienen, Schwellen und Schotter ab und begann, einzelne Grundstücke zu verkaufen.

Die KBS 207 das geringste Fahrgastpotenzial der *Städtebahn* zwischen Bad Belzig und Neustadt (Dosse). Das sieht man auch daran, dass Rhinow mit 1.600 Einwohnern der größte Ort ist. Dennoch hätte der *VD-T* auch diesen Abschnitt wegen seiner positiven Netzwirkung "gerettet": Im Alltagsverkehr sind Busse zu langsam, um die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 an beiden Endstationen zu verbinden. Und sowohl Ausflugs- als auch Umleiterzüge sind dankbar, wenn es noch eine Nord-Süd-Achse westlich vom Großraum Berlin gibt.

Bei *Variante 1* pendeln zwei Dieseltriebwagen (wie *RegioShuttle* oder *LVT/S*) im exakten Stundentakt zwischen Rathenow und Rhinow. Sie schaffen es nur knapp, sich im vorhandenen Kreuzungsbahnhof Rhinow zu treffen. Eventuell müsste man im Anschluss daran 1 km nach Süden ein zweites Gleis verlegen.

7.03 7.53	8.03 8.53	9.03 9.53		Brandenburg Hbf Rathenow 202	9.57 9.07	10.57 10.07	11.57 11.07	
7.24 7.34 8.03	8.24 8.34 9.03	9.24 9.34 10.03		Berlin Hbf Berlin-Spandau Rathenow 205	9.36 9.25 8.57	10.36 10.25 9.57	11.36 11.25 10.57	
RB	RB	RB	<i>VD-T</i> Variante 1		RB	RB	RB	
8.07	9.07	10.07	km	Rathenow	8.53	9.53	10.53	
8.10 8.12	9.10 9.12	10.10 10.12	2,0 3,3	Rath. Lindenweg Rathenow Nord	8.50 8.47	9.50 9.47	10.50 10.47	
8.17	9.17	10.17	8,8	Hohennauen [verl.]	8.42	9.42	10.42	
8.22	9.22	10.22		Spaatz	8.37	9.37	10.37	
8.27	9.27	10.27	18,5	Rhinow Süd	8.32	9.32	10.32	
29/35	29/35	29/35	- , -	Rhinow	24/30	24/30	24/30	
8.41 8.46	9.41	10.41	· '	Großderschau	8.18	9.18	10.18	
8.49	9.46 9.49	10.46 10.49	· '	Sieversdorf Hohenofen	8.13 8.10	9.13 9.10	10.13 10.10	
8.56	9.56	10.49		Neustadt (Dosse)	8.04	9.04	10.10	
9.01	10.01	11.01	00,0	Neustadt (Dosse)	7.59	8.59	9.59	
9.43	10.43	11.43		Berlin-Spandau	7.17	8.17	9.17	
9.52	10.52	11.52		Berlin Hbf	7.08	8.08	9.08	
9.03	10.03	11.03		Neustadt (Dosse)	7.57	8.57	9.57	
9.29	10.29	11.29		Wittenberge	7.31	8.31	9.31	
9.56	10.56	11.56		Ludwigslust	7.04	8.04	9.04	
7.03	8.03	9.03		Brandenburg Hbf	9.56	10.56	11.56	
7.53	8.53	9.53		Rathenow 202	9.07	10.07	11.07	
7.24	7.54	9.24		Berlin Hbf	10.06	10.36	12.06	
7.34	8.06	9.34		Berlin-Spandau	9.53	10.25	11.53	
8.03	8.53	10.03		Rathenow 205	9.07	9.57	11.07	
RB	RB	RB	<i>VD-T</i> Variante 2		RB	RB	RB	
8.07	9.01	10.07	km	Rathenow	8.59	9.53	10.59	
8.10	9.04	10.10	2,0	Rath. Lindenweg	8.56	9.50	10.56	
8.12	9.06	10.12	3,3	Rathenow Nord	8.53	9.47	10.53	
8.16	9.10	10.16	7,7	Albertsheim	8.49	9.43	10.49	
8.18	9.12	10.18	9,8	Hohennauen	8.47	9.41	10.47	
8.23	9.17 9.22	10.23 10.28	13,6 18,5	Spaatz Rhinow Süd	8.42 8.37	9.36 9.31	10.42 10.37	
30/35	24/35	30/35	<u> </u>		24/35	24/29	24/35	
8.41	9.41	10.41		Rhinow Großderschau	8.18	9.45	10.18	
8.46	9.46	10.41		Sieversdorf	8.13	9.43	10.18	
8.49	9.49	10.40	· '	Hohenofen	8.10	9.13	10.13	
8.56	9.56	10.43	,	Neustadt (Dosse)	8.04	9.04	10.10	
Anachlüsse in Neustadt (Desse) siehe Veriente 1								

Variante 2 hat einen 54-66-Minuten-Rhythmus zwischen Rathenow und Rhinow und "viel Luft" im vorhandenen Kreuzungsbahnhof. In Rathenow gib es zweistündlich schlechtere Anschlüsse nach Berlin, dafür verkürzen sich die Umsteigezeiten nach Brandenburg

und Stendal.

Die Züge sind attraktiver, weil man nicht immer in Rathenow umsteigen muss und abwechseln nach Berlin und Brandenburg durchfahren kann. Der Betrieb ist dafür aber komplexer, weil die 50 Meter langen Akku-Triebwagen in großräumige Fahrzeugumläufe eingebunden sind (→ KBS 202).

Anschlüsse in Neustadt (Dosse) siehe Variante 1.

206 Potsdam - Caputh - Beelitz-Heilstätten

Die Bahnstrecke Jüterbog - Nauen führt westlich um Berlin herum über Treuenbrietzen, Potsdam und Wustermark. Sie sollte die dicht befahrenen Bahnstrecken in Berlin vor allem von Güterzügen entlasten. Der Abschnitt Wustermark - Nauen ist mittlerweile stillgelegt und Golm - Priort als Bestandteil des *Berliner Außenrings* zweigleisig ausgebaut Nauen - Priort und Golm - Beelitzer Kreuz sind oder waren eingleisige Hauptbahnen, der Rest eingleisige Nebenbahnen.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert wurde das Schienennetz in Berlin zunehmend zum Engpass. Auch aus militärischen Gründen wurde eine Umfahrung der Hauptstadt gewünscht. Die am 1.12. 1894 eröffnete Strecke Jüterbog - Treuenbrietzen wurde bis 1908 über Potsdam nach Nauen an der *Hamburger Bahn* verlängert. Brücken über bereits bestehende Hauptbahnen entstanden nördlich von Beelitz, im Bahnhof Wustermark und im Bahnhof Wildpark (heute *Potsdam Park Sanssouci*). Für den neuen Rangierbahnhof Wustermark entstand eine zweigleisige Verbindungsstrecke, die nördlich von Priort nach Osten abbog. Auch der Abschnitt Wustermark - Nauen wurde für den Rangierbahnhof auf zwei Gleise erweitert.

Während des Ersten Weltkrieges ging die Verlängerung Nauen - Kremmen - Oranienburg in Betrieb. Beim Bau des Rangierbahnhofs Seddin entstanden in der ersten Hälfte der 1920er Jahre Verbindungskurven von Ferch-Lienewitz und Beelitz Stadt dorthin. In den folgenden Jahren wurde das Netz der Berliner Umfahrungsstrecken mit der Verbindung von Seddin nach Großbeeren und später mit dem Güteraußenring weiter ausgebaut.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Umfahrung West-Berlins für die DDR besonders wichtig. In der Nähe des Bahnhofes Altes Lager ließ sie 1950 eine Verbindungskurve zur Anhalter Bahn nach Süden bauen. Das Aufkommen nahm in den Folgejahren zu, Mitte der 50er Jahre fuhren dort auch D-Zügen aus Sachsen zur Ostsee. Mit dem *Berliner Außenring* entstand in der zweiten Hälfte der 50er Jahre eine leistungsfähigere Umfahrung, in die zwischen Golm und Priort die Umgehungsbahn einbezogen wurde. Am Schnittpunkt von Umgehungsbahn und Außenring in den Wäldern südwestlich von Potsdam wurde 1958 der Turmbahnhof *Potsdam Süd* eingeweiht, heute heißt er *Potsdam Pirschheide*.

Nach dem Mauerbau nutzten auch die Züge nach Hamburg den Abschnitt Wustermark - Nauen und die sogenannte *Bredower Kurve*. Für Güterzüge blieb die Strecke als Ausweichroute wichtig, vor allem zum nahegelegenen Rangierbahnhof Seddin. Gelegentlich wurden auch Transitzüge nach Berlin über diese

Strecke umgeleitet. Am 30.4.96 legte die *Deutsche Bahn AG* (DB) die Verbindung Wustermark - Bredow - Nauen still, nachdem mit der wiedereröffneten *Hamburger Bahn* eine direkte Verbindung nach Berlin zur Verfügung stand.

Von Wustermark über Golm nach Potsdam fährt heute alle ein bis zwei Stunden die RB-Linie 21, auf dem Außenringabschnitt außerdem die Linie RB 20 und viele Güterzüge. Der Personenverkehr zwischen Wildpark (heute *Park Sanssouci*) und Potsdam Pirschheide wurde 1994 eingestellt, stattdessen fahren die Züge nun zum Potsdamer Hauptbahnhof.

1998 sperrte die *DB* die Brücke der Umgehungsbahn über die Wetzlarer Bahn bei Beelitz. Statt der durchgehenden Züge Potsdam - Jüterbog fährt seitdem zwischen Potsdam und Ferch-Lienewitz die RB 22 und weiter über Michendorf nach Berlin-Schönefeld. Beelitz Stadt, Treuenbrietzen und Jüterbog werden seitdem mit der RB 33 aus Berlin-Wannsee über Michendorf bedient.

Nach 2000 gab es Überlegungen zur Einstellung des Personenverkehrs auf dem relativ schwach nachgefragten Abschnitt Beelitz Stadt - Jüterbog, 2006/07 wurde die Strecke aber auf 100 km/h ausgebaut. Die Attraktivität des Angebotes hat sich dank der kürzeren Fahrzeit und günstiger Anschlüsse in Berlin-Wannsee und Jüterbog gesteigert.

Ende 2011 übernahm die *Ostdeutsche Eisenbahn* (ODEG) die RB von Berlin-Wannsee über Beelitz nach Jüterbog mit Gelenktriebwagen der Baureihe 646. Auf der gesamten Linie verkehren die Züge von Montag bis Freitag stündlich mit Kreuzung in Treuenbrietzen und am Wochenende im Zweistundentakt. Ebenfalls seit Ende 2011 fährt wegen der nahenden Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg die RB-Linie 22 über den Außenring. Die Umgehungsbahn bei Caputh bedient nun die RB 23 (Potsdam - Michendorf).

RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km	Potsdam Hbf	9.26	10.26	11.26
8.37	9.37	10.37	2,1	Po-Charlottenhof	9.22	10.22	11.22
8.40	9.40	10.40	5,3	Po-Pirschheide	9.19	10.19	11.19
8.43	9.43	10.43	8,4	Caputh-Geltow	9.16	10.16	11.16
8.45	9.45	10.45	9,5	Ca-Schwielowsee	9.14	10.14	11.14
8.50	9.50	10.50	16,9	Ferch-Lienewitz	9.09	10.09	11.09
8.56	9.56	10.56	22,7	Beelitz-Heilstätten	9.04	10.04	11.04
9.01	10.01	11.01		Beelitz-Heilst. 265	8.59	9.59	10.59
9.19	10.19	11.19		Bad Belzig	8.40	9.40	10.40
9.51	10.51	11.51		Dessau Hbf	8.09	9.09	10.09

Beim *VD-T* pendeln die RB stündlich zwischen Potsdam Hbf und Beelitz-Heilstätten. Dort haben sie im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 perfekte Anschlüsse nach Berlin Hbf und Dessau (→265).

210 Berlin - Nauen - Neustadt (D.) - Wittenberge (- Hamburg)

Die Entwicklung des überregionalen Angebots zwischen Berlin, Wittenberge und Hamburg wird bei der KBS 170 und der Fernverkehrstabelle C beschrieben. Den Rahmen für den Fahrplan setzen die beiden stündlichen ICE-Linien, die im Abstand von 28 und 32 Minuten in Spandau abfahren und abwechselnd in Wittenberge und Ludwigslust halten.

In der Realität bestand das Angebot im Regionalverkehr 2010 aus einem stündlichen RE, der zwischen Berlin-Spandau und Wittenberge acht Stationen bediente und 67 bis 69 Minuten brauchte. Hinzu kamen tagsüber stündliche und in der Hauptverkehrszeit halbstündliche RB nach Nauen.

Beim *VD-T* ist das Angebot ähnlich. Der RE braucht von Spandau nach Wittenberge 70 Minuten, weil er in Neustadt (Dosse) nachfragegerecht "flügelt": Der vordere Zugteil fährt zur Minute 01 über Pritzwalk nach Plau am See (→KBS 213) und der hintere Zugteil zur Minute 03 nach Wittenberge weiter.

	Zug	ICE	RE	ICE	RE	RB		ICE	RE	ICE	RE	RB
0,0	Berlin Hbf	8.01	8.11	8.22		8.38		9.01	9.11	9.22		9.38
5,6	B-Jungfernheide	- 1	I	>		8.43		- 1	I	>		9.43
<	B-Zoolog. Garten	<	I	8.27		I		<	I	9.27		I
12,4	B-Spandau	8.10	8.19	8.38		8.49		9.10	9.19	9.38		9.49
17,4	B-Albrechtshof		_	I		8.54		_	ı			9.54
20,4	Falkensee	- 1	8.25	-		8.57		- 1	9.25			9.57
23,2	Finkenkrug	- 1	I	- 1		9.00		- 1	I	- 1		10.00
26,9	Brieselang	- 1	I	- 1		9.04		- 1	I	- 1		10.04
29,8	Bredow	- 1	ı	I		9.07		- 1	ı	I		10.07
35,4	Nauen		8.34			9.12		[18]	9.34			10.12
49,0	Paulinenaue	- 1	8.43	- 1		an		- 1	9.43	- 1		an
61,7	Friesack (Mark)	- 1	8.51	[54]				- 1	9.51	- 1		
75.4	Nevetedt (Dec.)	- 1	8.59	- 1	v.li.		ab	- 1	9.59	- 1	v.li.	
75,4	Neustadt (Dos.)	- 1	w.re.	-	9.03		9.04	- 1	w.re.	[58]	10.03	
83,5	Zernitz	- 1		- 1	- 1		9.14	- 1		11	ı	
92,1	Breddin	- 1		- 1	1		9.25	- 1		I	ı	
>	Havelberg	- 1		I	ı		9.44	- 1			ı	
101,8	Glöwen	- 1		- 1	- 1		9.59	- 1		- 1	ı	
112,8	Bad Wilsnack	- 1		- 1	9.20		10.15	- 1		- 1	10.20	
126,8	Wittenberge	- 1		9.14	9.29		an	- 1		10.14	10.29	
	Wittenberge 170	- 1		9.15	9.31			- 1		10.15	10.31	
	Ludwigslust	8.59		- 1	9.55			9.59			10.55	
	Hamburg Hbf	9.42		10.10	10.23			10.42		11.10	11.23	

Bei Neustadt (D) überholt der ICE den RE. Damit dafür 4 Minuten Aufenthalt reichen, braucht der RE ab und bis Friesack eigene Gleise. Zudem erfordert die Flügelung mit der KBS 213 eine Gleisbrücke westlich von Neustadt (D), damit beide Zugteile nach Berlin kreuzungsfrei zum gleichen Bahnsteig kommen:

- ➤ Wenn das Gleis von Pritzwalk die anderen vier Gleise überbrückt, halten die RE nach Berlin in Neustadt (D) am südlichsten Gleis 1. Bis Friesack muss man 14 km viergleisig ausbauen und der Bahnhof bekommt zwei Außenbahnsteige. Südlich von Friesack werden die Richtungsgleise einfach mit Weichen zusammen geführt.
- ➤ Wenn ein Gleis von Wittenberge die anderen vier Gleise überbrückt, halten die RE nach Berlin in Neustadt (D) am nördlichsten Gleis 4. Die 14 km bis Friesack brauchen nur ein zusätzliches Gleis, das die RE in beiden Richtungen benutzen. Der Bahnhof Friesack bekommt vier Gleise mit einem Inselbahnsteig zwischen dem nördlichen Gleispaar. Südlich davon braucht man eine weitere Gleisbrücke, damit die RE nach Berlin kreuzungsfrei das Schnellfahrgleis erreichen.

	Hamburg Hbf Ludwigslust Wittenberge 170	6.37 8.04 8.29	7.50 8.45				8.18 9.01	7.37 9.04 9.29	8.50 9.45			
	Zug	RE	ICE	RE		RB	ICE	RE	ICE	RE		RB
km 14,0	Wittenberge Bad Wilsnack	8.31 8.39	8.46 		ab 8.44			9.31 9.39	9.46 		ab 9.44	
25,0 >	Glöwen Havelberg	I	I		9.00 9.15			l			10.00 10.15	
34,7 43,3	Breddin Zernitz	 8.57		v.li.	9.34 9.45 9.55		1 1	 9.57	 	v. li.	10.34 10.45 10.55	
51,4 65,1 77,8 91,4	Neustadt (Dos.) Friesack (Mark) Paulinenaue Nauen	w.re.	[02] 	9.01 9.08 9.16 9.25	an	ab 9.48	 42]	w.re.	 06] 	10.01 10.08 10.16 10.25	an	ab 10.48
-	Bredow Brieselang Finkenkrug Falkensee			 		9.52 9.55 9.59 10.02				 		10.52 10.55 10.59 11.02
114,4 < 121,2	B-Albrechtshof B-Spandau B-Zoolog. Garten B-Jungfernheide Berlin Hbf		 9.22 9.33 > 9.38	9.40		10.05 10.10 < 10.16 10.21	 14.50 14.59		10.22 10.33 > 10.38	 10.40 10.49		11.05 11.10 < 11.16 11.21

Wittenberge hatte 2020 fast 17.000 und Neustadt (Dosse) 3.400 Einwohner

211 Berlin - Velten - Neuruppin - Wittstock

Der erste Teilabschnitt wurde nach rund zweijähriger Bauzeit am 1.10.1893 von Schönholz-Reinickendorf an der Berliner *Nordbahn* nach Velten eröffnet und am 20.12.1893 nach Kremmen verlängert. Das führte schon bald zur Ansiedlung neuer Industriebetriebe und Wohngebiete, wodurch die eingleisige und ebenerdige Bahnstrecke schon nach wenigen ihre Kapazitätsgrenze erreichte. Von 1903 bis 1905 legte man de Trasse bis kurz vor Tegel höher, baute sie zweigleisig aus und ersetzte sämtliche Bahnübergänge durch Brücken. Von 1921 bis 1927 bekam auch der Abschnitt bis Velten ein zweites Gleis und das Gleichstromsystem der späteren Berliner S-Bahn.

Ab 1935 setzte die private *Ruppiner Eisenbahn* moderne Dieseltriebwagen von Berlin nach Neuruppin und Meyenburg ein. Ab 1936 gab es einen Gemeinschaftsverkehr mit der *Deutschen Reichsbahn* (DR), der jedoch zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wegen Treibstoffmangel endete.

Nach 1945 ließ die sowjetische Besatzungsmacht das zweite Streckengleis demontieren und 1953 wurde der Berliner Außenring gebaut. An der Stelle, an der er mit einer Brücke über die Kremmener Bahn führte, entstand der Kreuzungsbahnhof Hennigsdorf Nord. Die S-Bahn fuhr zunächst ohne Halt durch, erst 1958 entstand ein unterer Bahnsteig für die Umsteiger. [Er wurde 1998 stillgelegt.]

Auch in West-Berlin führte die *DR* den S-Bahn-Betrieb weiter, wegen des S-Bahn-Boykotts jedoch mit immer weniger Fahrgästen. Nach dem Übergang der Betriebsrechte an die West-Berliner BVG am 9.1.84 wurde die S-Bahn sofort stillgelegt und eine Wiederinbetriebnahme war nicht vorgesehen. Bis Tegel fuhren noch Güterzüge, nördlich davon Tegel wurde ein Teil des Bahndamms abgetragen und die Fläche zum Bau der Autobahn A 111 nach Hamburg verwendet.

In der DDR wurde die S-Bahn Velten - Hennigsdorf zum Inselbetrieb. 1983 erreichte die Elektrifizierung mit der Wechselstrom-Oberleitung den nordwestlichen Berliner Außenring. Dabei bekam auch der Abschnitt nach Velten eine Oberleitung statt der Seitenschiene für Gleichstrom.

1995 wurde die S-Bahn bis Tegel reaktiviert. Da im Bereich der Autobahn A 111 eine Neutrassierung erforderlich war, erfolgte der Lückenschluss zwischen Tegel und Hennigsdorf erst 1998. Hennigsdorf hätte für einen gleichzeitigen Betrieb von S-Bahn und elektrischer Fernbahn ein aufwändiges Mehrstromsystem (wie z.B. in Birkenwerder) gebraucht. Man entschied sich für die wesentlich billigere betriebliche Trennung: Ein Bahnsteig wurde für die S-Bahn nach Süden verlängert

und erlaubt nur S-Bahn-Züge mit maximal sechs Wagen. Danach sind die Gleise unterbrochen und am nördlichen Bahnsteigabschnitt halten die Regionalzüge.

Die Linie S25 fährt seither von Berlin bis Hennigsdorf mit Gleichstrom und seitlicher Stromschiene. In Alt-Reinickendorf, Tegel und Heiligensee gibt es Kreuzungsgleise, um den 20-Minuten-Takt zu ermöglichen. Ab Hennigsdorf fährt die Regionalbahnlinie RB 55 nach Kremmen. Die einzige Kreuzungsmöglichkeit ist im Bahnhof Velten. Zusätzlich fährt der Regional-Express RE6 (*Prignitz-Express*) von Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Spandau und den westlichen Berliner Außenring nach Hennigsdorf und weiter mit Fahrtrichtungswechsel über die Kremmener Bahn und Neuruppin nach Wittenberge.

Zwischen Hennigsdorf und Velten liegt ein zweites Gleis, das jedoch nicht dem öffentlichen Verkehr dient: Es wird als Prüfgleis für das in Hennigsdorf beheimatete Lokomotiv- und Triebwagenwerk der *Bombardier Transportation* sowie das in Velten gelegene Werk von *Stadler Rail* genutzt und ist sowohl mit einer Stromschiene als auch mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet.

Bis 2026 ist die Grundsanierung zwischen Schönholz und Tegel mit dem Wiederaufbau des zweiten S-Bahn-Gleises und ein 10-Minuten-Takt bis Tegel geplant. Zudem möchten die Länder Berlin und Brandenburg den *Prignitz-Express* über die *Kremmener Bahn* führen. Vorzugsvariante ist ein drittes Gleis zwischen Schönholz und Tegel für den Regional- und Güterverkehr vor. Weiter nach Hennigsdorf ist Mischbetrieb mit der S-Bahn geplant. In Tegel soll der *Prignitz-Express* an einem neuen Regionalbahnsteig halten. Diese Variante sollte zunächst rund 20 Millionen Euro kosten, mittlerweile wird von 65 Millionen Euro ausgegangen.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VB) prognostizierte von Neuruppin bis Kremmen eine Fahrgaststeigerung von bis zu 38 % ohne Angebotsverbesserungen, wodurch dieser Abschnitt seine Belastungsgrenze erreicht. Die Verlängerung der RB55 nach Neuruppin erfordert einen Begegnungsabschnitt zwischen Wustrau-Radensleben und Beetz-Sommerfeld, der 25 Millionen Euro kostet.

2014 lehnte das Land Brandenburg die Reaktivierung der 1983 eingestellten S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten ab. Die Stadt Velten setzt sich dafür ein, die Option langfristig zu sichern und die Trasse nicht zu verbauen wird. Für den Wiederaufbau mit Halt in Hennigsdorf Nord wurden 2017 mindestens 30 Millionen Euro veranschlagt. Mitte 2019 ermittelte die *Projektgruppe i2030* für den nun zweigleisigen Wiederaufbau mit Haltepunkten in Hennigsdorf, Hennigsdorf Nord, Hohenschöpping und Velten sowie umfangreichen Umbauten der Bahnhöfe Hennigsdorf und Velten rund 115 Millionen Euro.

Der *VD-T* hätte die *Kremmener Bahn* schon bis zur Jahrtausendwende vollständig für den Regionalverkehr und die S-Bahn bis Velten reaktiviert. Der Fahrplan ermöglicht Integrale Taktknoten zur Minute 30 in Velten, 00 in Neuruppin und 30 in Wittstock (Dosse). Dort hat man Anschluss zu den Zügen nach Wittenberge und Neustrelitz (→ KBS 178) und den Bussen nach Plau a. See (→ KBS 177).

RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.06 8.10 8.18 8.24 30/31	8.36 8.40 8.48 8.54 00/01	9.06 9.10 9.18 9.24 30/31	9.36 9.40 9.48 9.54 00/01	10.06 10.10 10.18 10.24 30/31	km 3,5 14,9 23,2 29,4	Berlin Hbf B-Gesundbrunnen Berlin-Tegel Hennigsdorf Velten (Mark)	9.54 9.49 9.41 9.35 28/29	10.24 10.19 10.11 10.05 58/59	10.54 10.49 10.41 10.35 29/31	11.24 11.19 11.11 11.05 00/01	11.54 11.49 11.41 11.35 29/31
 	9.04 9.07 9.10 9.15	 	10.04 10.07 10.10 10.15	 	32,2 35,0 37,1 41,2	Bärenklau Vehlefanz Schwante Kremmen	 	9.55 9.52 9.49 9.44	 	10.55 10.52 10.49 10.44	
8.50 8.58 9.01	9.20 an	9.50 9.58 10.01	10.20 an	10.50 10.58 11.01	57,7 63,6 68,3 69,8	Beetz-Sommerfeld Wustrau-Altfriesack Gnewikow Neuruppin Neuruppin West	9.20 9.09 9.01 8.58	9.40 ab	10.20 10.09 10.01 9.58	10.40 an	10.20 10.09 10.01 9.58
9.07 9.12		10.07 		11.07 11.12	78,3 84,8 88,4	Walsleben Netzeband Darsikow	8.52 		9.52 9.47 		10.52
9.19 		10.17 10.22 10.27		11.19 11.27	-	Rossow Fretzdorf Dossow (Prign) Wittstock (Dosse)	8.42 8.37 8.33		9.37 10.27		10.42 10.37 11.27
9.31 9.50 10.26		10.31 10.50 11.26		11.31 11.50 12.26		Wittstock (Dosse) Pritzwalk Wittenberge	9.31 9.50 10.26		10.31 10.50 11.26		11.31 11.50 12.26

212 Neustadt (Dosse) - Neuruppin - Herzberg (- Oranienburg)

Am 25.6.1901 erhielt die *Ruppiner Kreisbahn AG* die Konzession und am 1.11. 1902 eröffnete sie die 43 km lange Strecke von Neustadt (Dosse) nach Herzberg. 1913 vereinigte sie sich mit der *Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn-Gesellschaft (KWE)*, die schon seit 1905 den Betrieb durchführte. Sitz der neuen *Ruppiner Eisenbahn AG* war die Kreisstadt Neuruppin. Sie übernahm später auch die *Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn* (→ KBS 213).

1949 kamen die Strecken wie die meisten Privatbahnen in der DDR zur *Deutschen Reichsbahn* und gehörten dort zur *Reichsbahndirektion Schwerin*. Mit deren Auflösung wurde ab 1.1.94 die *Deutsche Bahn AG* zur Eigentümerin.

1993 wurde Metzelthin und 1995 Wulkow, Bechlin, Gottberg, Emilienhof und Barsikow geschlossen. Im Jahr 2000 ersetzte der neue Haltepunkt *Neuruppin West* den alten Bahnhof und bis zur Einstellung des Personenverkehrs am 9.12.06 fuhren zwischen Neustadt (D) und Neuruppin die Linie PE 53 und zwischen Neuruppin und Herzberg die Linien RE 6 und RB 54 jeweils im Zwei-Stunden-Takt.

Während Bauarbeiten an der KBS 220 fuhren zwischen Neuruppin und Herzberg vom 11.6.12 bis 13.10.13 die nur im Sommerhalbjahr verkehrenden Züge von Berlin nach Rheinsberg statt über Löwenberg (→ KBS 213).



Triebwagenparade am 6.10.94 im Bahnhof Herzberg: Von links nach rechts boten die Schienenbusse 772 126, 772 155 und 772 129 Anschlüsse in alle Richtungen. (Bild von Christian Wenger). Beim VD-T träfen sich stündlich sogar vier Triebwagen. Da jeweils zwei zusammengekuppelt würden bräuchte man nur einen Inselbahnsteig mit zwei Gleisen, was noch kürzere Fußwege beim Umsteige ergäbe.

Verschiedene örtliche Initiativen setzten sich ab 2010 für die Reaktivierung des Güterverkehrs zwischen Neustadt (D) und Neuruppin ein. Unter dem Projektnamen "HUB 53/12°" sollte ein Logistikzentrum als kommunale Initiative der Städte Güstrow, Pritzwalk und Neuruppin sowie des Kleeblatt-Verbunds mit Gumtow, Kyritz, Neustadt (D) und Wusterhausen entstehen. Der erste konkrete Schritt war, dass die in Putlitz ansässige *Regio Infra Gesellschaft mbH* (RIG) 2010 die Strecke Neustadt - Herzberg (außer den beiden Neuruppiner Stationen) kaufte und im April 2011 die Betriebsführung übernahm. Die angrenzenden Kommunen tragen anteilig die Betriebskosten.

Im April 2012 kam erstmals ein Güterzug auf den neuen Anschluss zum Gewerbegebiet Temnitzpark in der Nähe von Werder. Die Nachfrage entwickelte sich positiv und das Gewerbegebiet wurde schon bald von zwei Zugpaaren pro Woche bedient. Im früheren Bahnhof Altruppin schlägt ein Unternehmer an einer direkt an das Streckengleis gebauten Ladestraße in Ganzzügen antransportier-

7.31 8.31 9.31 Wittenberge 9.29 10.29 11.29 7.57 9.57 9.03 10.03 11.03 8.57 Neusatdt (D) 210 9.49 10.49 11.49 7.11 8.11 7.05 Berlin Hbf 7.19 8.19 9.19 Berlin-Spandau 9.40 10.40 11.40 7.59 8.59 9.59 9.01 10.01 11.01 Neusatdt (D) 210 RB RB RB RB RB RB Zug 8.04 9.04 10.04 10.56 11.56 km Neustadt (Dosse) 9.56 8.08 9.08 10.08 4.5 x Barsikow 9.51 10.51 11.51 8.11 10.11 7,2 Meltzelthin 9.48 10.48 11.48 9.11 8.14 9.14 10.14 10,0 Dessow (Mark) 9.45 10.45 11.45 8.20 9.20 10.20 15,8 x Wildberg 10.39 11.39 9.39 8.24 9.24 10.24 9.35 10.35 11.35 19,4 Gottberg 28/31 28/31 28/31 22,1 Werder (b.Neurup) 28/31 28/31 28/31 8.35 9.35 10.35 25.5 Bechlin 9.24 10.24 11.24 8.38 9.38 10.38 28,1 Neuruppin West 9.21 10.21 11.21 40/41 40/41 40/41 18/19 18/19 18/19 29,7 Neuruppin 8.46 9.46 10.46 33,7 Altruppin 8.13 9.13 10.13 8.51 9.51 10.51 37,9 Wulkow 8.08 9.08 10.08 10.57 10.03 8.57 9.57 43,0 **Herzberg** (Mark) 8.03 9.03 9.02 10.02 11.02 7.58 8.58 9.58 Herzbera 213 9.20 10.20 11.20 7.39 8.39 9.39 Grünenbera 9.35 10.35 11.35 7.25 8.25 9.25 Oranienburg 10.04 | 11.04 | 12.04 6.56 7.56 8.56 Berlin Hbf (U) 10.31 11.31 9 29 10.29 9.31 8.29 Herzberg 213 9.58 | 10.58 | 11.58 Lindow 8.01 9.01 10.01 10.51 11.51 12.51 Rheinsberg 7.09 8.09 9.09

ten Dünger um.

Beim *VD-T* hätte es nicht so ein "hin und her" um die Strecken von Löwenberg über Herzberg nach Rheinsberg und Neuruppin gegeben. Man hätte die KBS 212 schon bis zur Jahrtausendwende so ausgebaut, dass sie die Integralen Taktknoten in Neustadt (Dosse) und Herzberg mit einer Fahrzeit von 53 Minuten verbindet.

Und mit den Zügen nach Rheinsberg gäbe es ein attraktives "Flügelkonzept" (→ KBS 213).

(U) Nach Berlin in Grünenb. oder Oranienb. umsteigen (→ KBS 220)

213 Oranienburg - Herzberg - Lindow - Rheinsberg

1895 bekam die *Löwenberg-Lindower Kleinbahn AG* die Konzession und eröffnete schon am 10.8.96 die knapp 22 km lange Strecke, die lediglich an den beiden Endpunkten sowie in Herzberg ein zweites Gleis hatte. Drei Jahre später wurde sie um 23 km nach Rheinsberg verlängert. 1902 erreichte die KBS 212 aus Neustadt (Dosse) den Bahnhof Herzberg.

Bis zum Ersten Weltkrieg verbuchte das Unternehmen wie zahlreiche andere Kleinbahnen in der Provinz Gewinne und stockte 1911 und 1913 seinen Wagenpark nochmals auf. Die Schwierigkeiten während und nach dem Krieg zwangen das Unternehmen 1921, mit der *Ruppiner Eisenbahn AG* zu fusionieren (→ KBS 212).

Diese griff schon bald die Idee einer Verlängerung nach Norden wieder auf und eröffnete am 15.5.28 die 14 km nach Flecken Zechlin. Davon profitierte vor allem der Ausflugsverkehr zu den Seen Nordbrandenburgs: Täglich fuhren elf Züge auf der Stammstrecke, am Wochenende fuhren einige davon ab/bis zum Stettiner Bahnhof in Berlin. Die 1930 eröffnete *Stechlinseebahn* (mit einer Länge von 9 km ab Lindow) brachte weitere Nachfragesteigerungen mit sich und im darauf folgenden Jahr wurde der Personenverkehr teilweise auf Triebwagen umgestellt.

Unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der erst 17 Jahre alte Abschnitt Rheinsberg - Flecken Zechlin als Reparationsleistung für die UdSSR abgebaut. 1950 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die Strecke und rationalisierte den Betrieb, unter anderem durch den Umbau von kleineren Bahnhöfen in Haltepunkte. 1970 fuhr letztmals ein Dampfzug, anschließend setzte die *DR* vorrangig Diesellokomotiven der Baureihen 110 oder 106 sowie Schienenbusse des Typs 171/172 ein.

1956 beschloss die DDR-Führung einen Standort nordöstlich von Rheinsberg am Stechlinsee für ihr erstes Kernkraftwerk. 1957 ließ sie eine etwa 10 km lange Anschlussbahn mit dem Haltepunkt Beerenbusch und dem Endbahnhof Stechlinsee mit umfangreichen Gütergleisen bauen. Ab dem 19.5.58 verkehrten Güterund Personenzüge für Werksangehörige. Zunächst fuhren Dampflokomotiven der Baureihen 52 und 74 täglich bis zu sieben Personen- und zwei gemischte Zugpaare, ab 1970 setzte die *DR* Diesellokomotiven der Baureihe 110 ein.

Das Kernkraftwerk wurde schon 1990 abgeschaltet, die Personenzüge fuhren aber noch bis 1996. Die Anschlussbahn wird seitdem vor allem beim jährlichen *Rheinsberger Bahnhofsfest* mit Sonderzügen befahren.

Nach der Wende änderte sich zunächst wenig am Betrieb. 1996 wurden die meisten Zwischenhalte aufgegeben, 1999 fand in Rheinsberg ein Bahnhofsfest zum 100-jährige Bestehen der Strecke statt und im Jahr darauf wurde der Direktverkehr nach Berlin mit dem *Prignitz-Express* wieder aufgenommen. Der Zug nahm aber nicht die historische Route über Löwenberg, sondern wendete in Herzberg und fuhr über Neuruppin. 2006 bestellte das Land den *Prignitz-Express* wegen zu geringer Nachgfrage wieder ab und reduzierte auch das übrige Angebot zwischen Löwenberg und Rheinsberg.

Von 2008 bis 2018 gab es nur noch im Sommerhalbjahr (Ostern bis Ende Oktober) sechs Zugpaare der RB-Linie RB 54 von Berlin-Lichtenberg über Gesundbrunnen und Löwenberg nach Rheinsberg. Vom 11.6.12 bis zum Saisonende 2013 fuhr die RB 54 wegen Bauarbeiten auf der KBS 220 über Neuruppin statt Löwenberg. Seit dem 9.12.18 wird die KBS 213 wieder ganzjährig betrieben, das Angebot jedoch von 6 auf 5 Zugpaare reduziert.

Wegen anstehender Investitionen und fehlender Kostendeckung schrieb *DB Netz* die Strecke 2011 zur Übernahme aus. Die *Regio Infra Gesellschaft mbH* (RIG) erhielt den Zuschlag und betreibt sie seit April 2012 auf Pachtbasis. Der *RIG* gehörte bereits die in Herzberg abzweigende KBS 212 nach Neustadt (Dosse).

Seit 2016 ist die *Niederbarnimer Eisenbahn AG* (NEB) für die RB 54 zuständig. Seit 2017 setzt sie RegioShuttles der Baureihe 650 ein, die Montag bis Freitag solo und an Samstag, Sonn- und Feiertagen in Doppeltraktion fahren. Im Sommer 2017 verlängerte die *NEB* erstmals ein Zugpaar bis zum Stechlinsee, wobei sie die planmäßige Wendezeit der RB 54 in Rheinsberg nutzte.

Güterverkehr findet nur noch sporadisch bei Bedarf statt, fast ausschließlich zum ehemaligen Kernkraftwerk Rheinsberg.

Beim *VD-T* hätte es nicht so ein "hin und her" um die Strecken von Löwenberg über Herzberg nach Rheinsberg und Neuruppin gegeben. Man hätte die KBS 212 und 213 schon bis zur Jahrtausendwende hätte so ausgebaut, dass sie ein attraktives "Flügelkonzept" erlauben:

In der *Normalverkehrszeit* starten zwei zusammengekuppelte *RegioShuttles* (Baureihe 650) zur Minute 25 in Oranienburg und nehmen zur Minute 39 in Grünenberg Anschluss von den RB aus Templin und Neustrelitz auf. Ein Halt im weit vom Ort entfernten Bahnhof Löwenberg ist daher nicht erforderlich, der folgende Haltepunkt liegt für die meisten Einwohner viel günstiger.

In Herzberg werden die beiden Triebwagen getrennt und fahren zur Minute 01 nach Rheinsberg und zur Minute 03 nach Neuruppin weiter. Da sich gleichzeitig auch die Triebwagen der Gegenrichtung vereinigen, entstehen optimale Anschlüsse "übers Eck" von Rheinsberg nach Neuruppin und umgekehrt.

In Rheinsberg haben die Züge 8 Minuten Wendezeit: Das ist einerseits günstig für den Fahrzeug- und Personaleinsatz und andererseits genug, damit sich kleinere Verspätungen bis zu 4 Minuten nicht auf die Rückfahrt auswirken. Auch Busanschlüsse kann man dadurch in Rheinsberg mit guten Umlaufzeiten planen.

In Zeiten mit starkem Ausflugsverkehr kann man die "Flügelung" in Herzberg anpassen und den Triebwagen aus Neustrelitz an den Zug aus Oranienburg kuppeln. In Rheinsberg kommen dann zwei oder drei Triebwagen an, von denen ein Teil zum Stechlinsee weiter fährt.

8.01	9.01	10.01		Templin	9.58	10.58	11.58
8.29	9.29	10.29		Grünenberg 222	9.31	10.31	11.31
7.56	8.56	9.56		Berlin Hbf	10.04	11.04	12.04
7.56	8.56	9.56		B-Gesundbrunn.	10.04	11.04	12.04
8.19	9.19	10.19		Oranienburg 220	9.41	10.41	11.41
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.25	9.25	10.25	km	Oranienburg	9.35	10.35	11.35
8.28	9.28	10.28	2,1	Sachsenhausen	9.31	10.31	11.31
8.33	9.33	10.33	7,4	Nassenheide	9.26	10.26	11.26
8.39	9.39	10.39	13,4	Grünenberg	9.20	10.20	11.20
Ι	- 1	- 1	16,9	Löwenberg Bf	_		- 1
8.45	9.45	10.45	19,6	Löwenberg Dorf	9.14	10.14	11.14
8.52	9.52	10.52	26,8	Grieben	9.07	10.07	11.07
8.58	9.58	10.58	31.7	Herzberg (Mark)	9.02	10.02	11.02
9.01	10.01	11.01	31,1	Herzberg (Wark)	8.59	9.59	10.59
9.05	10.05	11.05	34,9	Schönberg (Mark)	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	38,2	Lindow (Mark)	8.50	9.50	10.50
9.12	10.12	11.12	42,0	x Klosterheide	8.47	9.47	10.47
9.16	10.16	11.16	45,5	x Dierberg	8.43	9.43	10.43
9.20	10.20	11.20	49,4	Köpernitz	8.39	9.39	10.39
9.26	10.26	11.26	55,0	Rheinsberg (Mark)	8.34	9.34	10.34
9.33	10.33	11.33		Rheinsberg	8.27	9.27	10.27
>	10.59	>		Großzerlang 788	>	9.01	>
9.51		11.51		Flecken Zechlin	8.08		10.08
10.25		12.25		Wittstock (Dosse)	7.35		9.35

Die Fahrzeiten von Rheinsberg nach Großzerlang (400 Einw.) und Flecken Zechlin (900 Einw) entsprechen den realen *ORP*-Buslinien 785 und 788.

In Wittstock erreicht man alle Bahn- und Busanschlüsse des Integralen Taktknotens zur Minute 30.

215 Neustadt (Dosse) - Pritzwalk - Meyenburg - Plau am See

Die Stadt Pritzwalk bekam in kurzer Zeit zwei Anschlüsse ans Eisenbahnnetz: 1885 mit der *Prignitzer Eisenbahngesellschaft* von Perleberg nach Wittstock und 1887 mit der *Preußischen Staatsbahn* von Neustadt (Dosse) über Pritzwalk nach Meyenburg (und über die Landesgrenze zu Mecklenburg bis Güstrow.)

Bis 1920 gab es auf verschiedenen Abschnitten 4 bis 7 Zugpaaren täglich. Bis 1968 gab es eine durchgehende Fahrplantabelle von Neustadt (D) nach Güstrow. Dann wurden die Strecken Güstrow - Pritzwalk und Pritzwalk - Wittenberge zur neuen Tabelle 810 vereinigt und durchgehend befahren, während Pritzwalk - Neustadt (D) bis in die 1990er Jahre separat eingeordnet und betrieben wurde.

Seit 1997 fuhr die *Prignitzer Eisenbahn GmbH* (PEG) die Personenzüge zwischen Neustadt (D) und Pritzwalk. 2004 übernahm sie die Infrastruktur Pritzwalk - Meyenburg und pachtete 2008 auch den Abschnitt Pritzwalk - Neustadt (D), die beiden Bahnhöfe gehören aber weiterhin zur *DB Netz AG*.

Bis 2006 fuhr die *PEG* im Stundentakt, dann wegen Sparmaßnahmen in Brandenburg nur noch zweistündlich. Von Pritzwalk bis Meyenburg gab es einen Zweistundentakt mit Taktverdichtungen zur Hauptverkehrszeit. 2006 ging für den Ausflugsverkehr in der Sommersaison der Haltepunkt Pritzwalk-Hainholz in Betrieb. Am 1.2.07 wurde die Station Falkenhagen verlegt. Statt am alten Bahnhof halten die Züge etwas weiter nördlich in einem Gewerbegebiet.

Zum 1.1.12 übernahm die *Regio Infra Nordost GmbH* die Infrastruktur. Die Personenzüge fährt seit dem 9.12.12 die *Eisenbahngesellschaft Potsdam*. Der Umfang wurde nochmals drastisch reduziert: Meyenburg - Pritzwalk (RB74) montags bis freitags im Zweistundentakt mit einer 4-Stunden-Taktlücke am Vormittag. Dabei wurden jeweils ein Zug vormittags und zwei nachmittags bis zum Haltepunkt Pritzwalk West durchgebunden, um die Anreise von Schülern des Gymnasiums attraktiver zu gestalten. Auf der RB73 Pritzwalk - Kyritz gab es zwei Zugpaare täglich. Weiter bis Neustadt (D) wurde der Stundentakt nur am Wochenende zum Zweistundentakt ausgedünnt.

Seit 2013 gibt es auch wieder Wochenendverkehr von Pritzwalk bis Meyenburg, den zunächst Stadt und Landkreis und das Amt Meyenburg finanzierten. Später wurde er wieder regulär vom Land Brandenburg bestellt. Ende Januar 2014 gab dieses bekannt, den Personenverkehr bis Ende 2015 und "wahrscheinlich auch darüber hinaus" zu bestellen. 2016 kam es im Rahmen des "Prignitz-Konzeptes" zum Teilausstieg des VBB aus der Finanzierung. Die Kosten tragen seither die beteiligten Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin.

2018 und 2019 wurde mit Fördermitteln des Landes die Leit- und Sicherungstechnik sowie Bahnübergänge erneuert und die Bahnhöfe Bölzke und Wutike in Haltepunkte umgewandelt. 2019 folgte der Umbau der Bahnhöfe Falkenhagen und Meyenburg. Am 15.12.19 ging der öffentlich geförderte neue Haltepunkt *Kyritz Am Bürgerpark* in Betrieb. Alle Fahrten der RB 73 werden seither über den Bahnhof Kyritz zur 800 Meter nördlich gelegenen neuen Station verlängert. 2020 wurde das Angebot zwischen Kyritz Bürgerpark und Pritzwalk von zwei auf vier Zugpaare an Wochentagen erhöht.

7.09 7.17 7.59 RE 8.01 8.10	8.04 8.31 < > 8.57	8.09 8.17 8.59 RE 9.01 9.06 9.12	9.04 9.31 < > 9.57	9.09 9.17 9.59 RE 10.01	,	Ludwigslust Wittenberge Berlin Hbf Berlin-Spandau Neustadt (D) 210 Zug Neustadt (Dosse) Wusterhausen Kyritz Wutike	9.51 9.42 9.01 RE 8.59 8.54 8.48	9.56 9.29 < > 9.03	10.51 10.42 10.01 RE 9.59 9.50	10.56 10.29 < > 10.03	11.51 11.42 11.01 RE 10.59 10.54 10.48
8.20 	#	 (K) 9.29	#	10.20 10.29	33,5 36,4	Blumenthal Bölzke Sarnow Pritzwalk	 (K) 8.31		9.40 	#	 (K) 10.31
8.31 	ab 8.35	9.31 	ab 9.35	10.31 	,	Pritzwaik PritzwHainholz Wittstock 177	8.29 	an 9.25	9.29 -	an 10.25	10.29
8.36 	> < 9.00	 	> > 10.00	10.36 		Falkenhagen Brügge (Prign) Freyenstein (W)	8.23 	> < 8.59	 	> > 9.59	10.23
8.45 	9.12 9.18 9.26 9.32 9.39	9.43 9.55	10.12 10.18 10.26 10.32 10.39	10.45 10.57	64,6 69,5 73,7	Meyenburg Wendisch Priborn Ganzlin Plau-Silbermühle Plau am See	8.14 	8.47 8.41 8.34 8.28 8.21	9.16 9.05	9.47 9.41 9.34 9.28 9.21	10.14 10.03
9.01 9.29 9.29 9.56	9.40 9.53 Cri- vitz	10.01 10.29 10.29 10.56	10.40 10.53 Cri- vitz	11.01 11.29 11.29 11.56		Plau a. See 175 Karow Krakow am See Güstrow	7.58 7.46 7.31 7.04	8.20 8.06 Cri- vitz	8.58 8.46 8.31 8.04	9.20 9.06 Cri- vitz	9.58 9.46 9.31 9.04
9.01 9.29 9.56		10.01 10.29 10.56		11.01 11.29 11.56		Plau a. See 175 Parchim Ludwigslust	7.58 7.31 7.05		8.58 8.31 8.05		9.58 9.31 9.05

(K) Von Kyritz (ab Minute 16) fährt ein Bus nach Pritzwalk (an Minute 57) und bedient die größeren Orte an der Bundesstraße B 145.

Der *VD-T* hätte die Strecke Neustadt (D) - Pritzwalk nach der "Wende" nicht wie eine lästige Nebenbahn behandelt, sondern in das Berlin-Brandenburger RE-Netz integriert. Immerhin dauert die Fahrt von Pritzwalk nach Berlin Hbf nur 80 Minuten, während es in der Realität über Neuruppin mehr als zwei Stunden sind!

Um die Jahrtausendwende hätte man auch die 36 km von Pritzwalk nach Plau ausgebaut und elektrifiziert. Im Integralen Taktknoten zur Minute 00 gäbe es attraktive Anschlüsse zu den RB nach Ludwigslust, Güstrow und Waren (Müritz).

➤ Der Fahrplan enthält nur zweistündliche Halte in Falkenhagen. Das ermöglicht zumindest zweistündlich Anschlüsse in Meyenburg zum Bus Richtung Freyenstein und verlängert die Wendezeit in Plau am See auf 8 Minuten.

217 Wittenberge - Pritzwalk - Wittstock - Mirow - Neustrelitz

1885 gingen die 55 km von Wittenberge nach Wittstock und 1890 die 22 km von Neustrelitz nach Mirow in Betrieb. Die 27 km lange Lücke dazwischen wurde 1895 geschlossen. 1905 verkehrten drei Zugpaare auf der Gesamtstrecke, ergänzt durch einzelne Züge zwischen den Endpunkten und Wittstock bzw. Mirow. Zwischen Wittenberge und Perleberg gab es neun Zugpaare am Tag.

In der DDR hatte die Strecke für den Güterverkehr große Bedeutung zur Entlastung der Hauptbahnen und aus militärischen Erwägungen. Eine neue Verbindungskurve südlich von Neustrelitz erlaubte die Umfahrung des Bahnhofs in Richtung Berlin. Einige Bahnhöfe wurden für das Ausweichen langer Güterzüge ausgebaut.

Im Personenverkehr entwickelten sich die Abschnitte westlich und östlich von Pritzwalk unterschiedlich: Die meisten Züge aus Wittenberge endeten dort oder fuhren Richtung Güstrow weiter. Umgekehrt pendelten Züge meist zwischen Pritzwalk und Neustrelitz. In den 1960er und 1970er Jahren befuhr im Sommer ein Schnellzug nach Rostock den Abschnitt Wittenberge - Pritzwalk. In den letzten Reichsbahn-Jahren gab es zeitweilig nur noch einen einzigen durchgehenden Zug Neustrelitz - Wittenberge, der 2 Stunden und 43 Minuten brauchte.

Wie auf vielen Strecken in den "Neuen Bundesländern" veränderten sich die Verkehrsströme nach 1990 deutlich und es gab einige Versuche zur Attraktivitätssteigerung: 1993 wurden zwei Züge Eilzüge mit weniger Halten eingeführt und 1995 die Stationen Rosenhagen, Rohlsdorf-Gottschow, Beveringen, Groß Haßlow und Kuhlmühle dauerhaft geschlossen. Das Land Brandenburg bezog den Abschnitt Wittenberge - Wittstock in das Projekt *Prignitz-Express* ein und plante den Ausbau bis 2001.



972 721 hielt am 23.9.01 auf dem Weg nach Wittenberge kurz in Perleberg. (J.Schäfer)

Der die Landesgrenze querende Abschnitt Wittstock - Mirow spielte dabei keine Rolle und schlechte Anschlüsse in Wittstock machten die durchgehende Nutzung immer unattraktiver. 1998 wurde der Verkehr 1998 abbestellt und der Abschnitt zwei Jahre später stillgelegt. Eine kurzzeitige Reaktivierung für Güterzüge gab es 2003, bevor die *DB* beim Ausbau für den *Prignitz-Express* die Weichen im Bahnhof Wittstock entfernte.

Von 2006 bis 2008 baute die *DB* die 55 km von Wittenberge nach Wittstock etappenweise zu einer Hauptbahn mit bis zu 120 km/h aus. Dadurch verkürzte sich die Reisezeit von 65 auf 52 Minuten. Die RE-Linie 6 fährt im Stundentakt von Wittenberge über Wittstock, Neuruppin und Hennigsdorf nach Berlin. Ende 2010 kaufte die *RegioInfra GmbH* den Abschnitt Wittstock - Mirow um dort einen Radweg zu errichten. Der im April 2011 begonnene Gleisabbau wurde jedoch vom Landkreis Ostprignitz-Ruppin gestoppt.

Der Weiterbetrieb zwischen Mirow und Neustrelitz gelang durch ein Modellprojekt des Landes zur Vernetzung von Bus, Schiene und flexiblen Bedienformen im ländlichen Raum. Die *RegioInfra Nordost* übernahm die Infrastruktur und der *Landkreis Mecklenburgische Seenplatte* die Bestellung der Personenzüge. Dazu erhielt er jährlich 300.000 Euro Betriebskostenzuschuss, die das Land sonst für den Busersatzverkehr ausgeben müsste. Die *Hanseatische Eisenbahn* (HANS) fuhr täglich im Zweistundentakt von Mirow nach Neustrelitz. Zunächst mit einem *Reichsbahn-*Schienenbus der Baureihe 772, seit Juni 2013 dank der höheren Nachfrage im Sommer mit einem Triebwagen des Typs NE 81.

Um weitere Fahrgäste zu gewinnen, förderte das Land 2013 den Bau zeitgemäßer Bahnsteige am Weißen See in Wesenberg sowie in Zirtow-Leussow. Die geplante Wiederanbindung des derzeit nicht für Reisezüge genutzten Bahnhofs Neustrelitz Süd wurde bisher nicht verwirklicht.

Die örtliche Initiative *ProSchiene Mecklenburgische Seenplatte* setzt sich unter anderem für den weiteren Erhalt und Ausbau der Strecke, eine bessere Verknüpfung mit dem Bus ohne Parallelverkehr, eine zusätzliche Frühverbindung für Pendler und eine bessere Wahrnehmbarkeit der Bahnstationen in den Orten ein und organisiert Sonderfahrten zu Kulturveranstaltungen.

2017 sagte das Land Mecklenburg-Vorpommern zu, den Betrieb in den nächsten Jahren im bisherigen Umfang weiter zu unterstützen. Zuvor hatten die Städte Mirow, Wesenberg und Neustrelitz signalisiert, bei einem Fortbestand in die jeweiligen Bahnhofsumfelder zu investieren. Der Betrieb der *Kleinseenbahn* kostet 300.000 Euro pro Jahr, das ist weniger als ein Viertel des vormaligen Regelverkehrs. Außerdem stiegen die Fahrgastzahlen bis 2017 um 40 %.

Beim *VD-T* gibt es schnelle RE von Pritzwalk über Neustadt (Dosse) und von Wittstock über Neuruppin und Velten nach Berlin (→ KBS 215). Es macht daher wenig Sinn, dass die RB von Wittenberge in Wittstock "abbiegen". Sie fahren stattdessen über Mirow nach Neustrelitz weiter und werden zu einer attraktiven Ost-West-Achse für die Region.

Der *VD-T* hätte daher nicht nur den Abschnitt Wittenberge - Wittstock als Hauptbahn ausgebaut, sondern die Gesamtstrecke bis Neustrelitz. Dabei hätte man östlich von Mirow auf 4 km ein zweites Gleis für "fliegende Zugkreuzungen" verlegt: Denn die RB können in Mirow nicht auf den Gegenzug warten, weil es in Neustrelitz keinen exakten Taktknoten zur Minute 30 gibt und die RE nach Berlin schon zur Minute 24 abfahren.

12.18 13.04 13.29	12.50 13.45	13.18 14.04 14.29	13.50 14.45	14.18 15.04 15.29		Hamburg Hbf Ludwigslust Wittenberge	15.42 14.56 14.31	16.10 15.15	16.42 15.56 15.31	17.10 16.15	17.42 16.56 16.31
12.05 12.14 13.29		13.05 13.14 14.29		14.05 14.14 15.29		Berlin Hbf Berlin-Spandau Wittenberge	14.55 14.46 14.31		15.55 15.46 15.31		16.55 16.46 16.31
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.35 13.39 13.46 13.51 58/01	13.49 I 58/01 06/10 14.17	14.35 14.39 14.46 14.51 58/01	14.49 I 58/01 06/10 15.17	15.35 15.39 15.46 15.51 58/01	km 3,8 10,5 15,5 25,7	Wittenberge x Weisen Perleberg x Rosenhagen Groß Pankow	14.25 14.20 14.13 14.08 58/01	15.11 I 58/01 49/53 14.42	15.25 15.20 15.13 15.08 58/01	16.11 I 58/01 49/53 15.42	16.25 16.20 16.13 16.08 58/01
14.09 14.12 14.18 14.22 14.28	14.25 an	15.09 15.12 15.18 15.22 15.28	15.25 an	16.09 16.12 16.18 16.22 16.28	38,0 45,9 49,6	Pritzwalk x Beveringen Heiligengrabe Liebenthal (Prign) Wittstock (Dos)	13.50 13.47 13.41 13.37 13.32	14.35 ab	14.50 14.47 14.41 14.37 14.32	15.35 ab	15.50 15.47 15.41 15.37 15.32
14.32 14.37 14.41		15.32 15.37 15.41		16.32 16.37 16.41	61,4 65,8	Groß Haßlow x Dranse	13.28 13.22 13.18		14.28 14.22 14.18		15.28 15.22 15.18
14.45 14.48 14.57		15.45 15.48 15.57		16.45 16.48 16.57	70,7 73,9 82,6	x Kuhlmühle x Buschhof Mirow	13.14 13.11 13.02		14.14 14.11 14.02		15.14 15.11 15.02
15.02 15.06 15.08 15.12 15.20		16.02 16.06 16.08 16.12 16.20		17.02 17.06 17.08 17.12 17.20	91,2 92,5 96,7		12.57 12.53 12.51 12.47 12.40		13.57 13.53 13.51 13.47 13.40		14.57 14.53 14.51 14.47 14.40
15.24 16.00 16.24	15.38 > < 15.59 16.54	16.24 17.00 17.24	16.38 > < 16.59 17.54	17.24 18.00 18.24		Neustrelitz 210 Oranienburg Berlin Hbf Waren (Müritz) Rostock Hbf	12.36 12.00 11.36	13.22 > < 13.01 12.06	13.36 13.00 12.36	14.22 > < 14.01 13.06	14.36 14.00 13.36

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags

220 Berlin - Oranienb.- Neustrelitz - Waren - Güstrow - Rostock

a) Berlin - Oranienburg - Gransee - Neustrelitz

Die *Berliner Nordbahn* wurde in drei Etappen am 10.7.1877 (Berlin - Neubrandenburg = 134 km), 1.12.1877 (bis Demmin = 42 km) und 1.1.1878 (bis Stralsund = 47 km) eröffnet. Sie hatte große Auswirkungen auf die Dörfer in ihrem Einzugsbereich und teilweise vervielfachten sich die Einwohnerzahlen in den folgenden Jahrzehnten. *Nordbahn* wurde Bestandteil von Ortsnamen (Glienicke/Nordbahn) und gab Zeitungen ihren Namen (Nordbahn-Nachrichten).

Bis 1912 entstanden bis Frohnau von den Ferngleisen getrennte Vorortgleise. Gleichzeitig wurde die Strecke auf einen Damm verlegt und ebenerdige Bahnübergänge beseitigt. Bis 1926 wurde dieser Standard nach Borgsdorf verlängert und 1925 die Vorortgleise bis Oranienburg mit dem Gleichstromsystem der späteren Berliner S-Bahn elektrifiziert.

1945 ließ die Sowjetunion als Reparationsleistung je ein Fernbahn- und ein S-Bahn-Gleis demontieren. 1952 wurde der *Stettiner Bahnhof* in Berlin geschlossen und die Personenzüge über das Karower Kreuz und den Berliner Außenring zum Bahnhof Lichtenberg oder zum Ostbahnhof geleitet.

Der Mauerbau unterbrach 1961 die S-Bahn zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf. Zunächst gab es auf Brandenburger Seite einen Inselbetrieb zwischen Oranienburg und Hohen Neuendorf, der erst nach dem Bau einer Verbindungskurve und der Elektrifizierung des Berliner Außenrings in Blankenburg wieder Anschluss an das S-Bahn-Netz erhielt. Auf Westberliner Gebiet fuhr die S-Bahn bis zur Übergabe der Betriebsrechte am 9.1.84 nach Frohnau. Unter *BVG*-Regie fuhr sie erst wieder ab 30.9.84 und bei Sanierungsarbeiten im Folgejahr wurde die S-Bahn teilweise in das Profil der alten Fernbahn gelegt.

1984 ging die Oberleitung von Berlin bis Neustrelitz in Betrieb. Das diente vor allem dem Verkehr auf der in Neustrelitz abzweigenden Strecke nach Rostock. Am 23.5.93 begann der elektrische Betrieb zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg und am 29.5.94 auf der Gesamtstrecke bis Stralsund.

1992 erfolgte der Lückenschluss der S-Bahn-Gleise zwischen Berlin-Frohnau und Hohen Neuendorf, sodass wieder durchgehender S-Bahn-Betrieb auf der Nordbahn nach Oranienburg möglich ist. In den folgenden Jahren wurden viele kleinere Bahnhöfe in den dünn besiedelten Gebieten geschlossen, u.a. Düsterförde (1996), Strelitz Alt (1995), Fichtengrund (1994), Neddemin und Randow.

Der Abschnitt Birkenwerder - Neustrelitz wurde von 2007 bis 2013 für weitgehend 160 km/h und Radsatzlasten von bis zu 25 Tonnen ertüchtigt und mit elektronischen Stellwerken ausgerüstet. Von 2019 bis 2021 folgte der Abschnitt Oranienburg - Nassenheide.

Auf dem Berliner Teilstück der Strecke verkehren aktuell lediglich Züge der S-Bahn Berlin: die Linien S1 nach Oranienburg, S25 nach Hennigsdorf und S26 nach Waidmannslust. Die Linie S8 benutzt von Hohen Neuendorf bis Birkenwerder die Gleise der Nordbahn.

In Hohen Neuendorf und Birkenwerder münden Verbindungskurven der Fernbahn aus dem Berliner Außenring in die Nordbahn, ab da verkehren die Regional-Express-Linie RE 5 von Rostock beziehungsweise Stralsund nach Wünsdorf-Waldstadt beziehungsweise Elsterwerda sowie die Regionalbahnlinie RB 20 von Oranienburg über Hennigsdorf nach Potsdam. Bis Löwenberg nutzen auch die Züge der RB 12 Berlin Ostkreuz - Zehdenick - Templin die Strecke. Sie wurde bis Dezember 2015 von *DB Regio* betrieben und dann von der *Niederbarnimer Eisenbahn* übernommen. Die Linien RE 5 und RB 20 fährt *DB Regio*. Hinzu kommen bis Neustrelitz einzelne IC-Zugpaare von und nach Rostock / Leipzig sowie diverse Güterzüge.

Langfristig ist die Wiederinbetriebnahme des direkten Weges von Berlin nach Birkenwerder geplant. Ab Berlin Gesundbrunnen sollen 18,8 km zweigleisig für 160 km/h wieder aufgebaut werden und Birkenwerder einen von der S-Bahn unabhängigen Regionalbahnsteig erhalten. Termine dafür gibt es aber noch nicht.

b) Neustrelitz - Waren (Müritz) - Güstrow - Rostock

Schon bei der Planung der *Nordbahn* von Berlin über Neustrelitz nach Stralsund gab es Überlegungen für eine Zweigstrecke nach Rostock, vor allem um den Verkehr von Berlin nach Skandinavien zu beschleunigen. Die Finanzierung war jedoch schwierig und erst nach zehn Jahren der Bau und Betrieb gesichert.

1883 erhielt die Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd mit Sitz in Rostock die Konzessionen für die "kürzeste Verbindung
Berlin - Kopenhagen mittels einer Eisenbahn von der Residenzstadt Neustrelitz
des Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz nach Rostock zum Hafenplatz Warnemünde". Die Gesellschaft sollte dort den Hafen ausbauen und eine regelmäßige
Schiffsverbindung zu einem skandinavischen Hafen einrichten.

Die Bauarbeiten begannen 1884, Probleme bereiteten schwierige Bodenverhältnisse bei Kratzeburg und die Trassenführung in Waren: Die Altstadt lag zwischen

zwei Seen und es gab kaum tragfähigen Boden. Größtes Bauwerk war die Brücke über die Warnow bei Niex südöstlich von Rostock. In Rostock musste die *Lloyd-Bahn* einen eigenen Bahnhof bauen, weil man den bestehenden *Friedrich-Franz-Bahnhof* weder rechtlich noch trassierungstechnisch benutzen konnte.

Nach zweijähriger Bauzeit wurden die 113 km am 1.6.1886 für Güterzüge und am 10.6.1886 für Personenzüge eröffnet. Der neue *Lloyd-Bahnhof* in Rostock nahm nach und nach den gesamten Bahnverkehr auf und wurde 1896 zum Central-Bahnhof und später Hauptbahnhof der Stadt.

Am 1.7.1886 gingen die 13 km bis Warnemünde und die Dampfschiffslinie nach Gjedser (heute: Gedser) auf der dänischen Insel Falster in Betrieb. Dort erreichte man die neue Bahnstrecke nach Nykøbing. Die Reisezeit von Berlin nach Kopenhagen verkürzte sich von etwa 17 auf 12 Stunden. 1889 nahm die *Lloydbahn* die Hafenbahn zum Rostocker Stadthafen in Betrieb. Weitere Anschlussbahnen entstanden zum Hafen in Waren und von Vollrathsruhe zur Zuckerfabrik Dahmen.

Der Betrieb war von Anfang an sehr wirtschaftlich. So wurden 1887 rund 54 % der Einnahmen für Betriebsausgaben verwandt. Im Rahmen der allgemeinen Verstaatlichungspläne wurde die *Lloydbahn* am 1.4.1894 in die *Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn* (MFFE) eingegliedert. Danach kam es zu einigen Veränderungen. In Waren wurde die MFFE-Strecke aus Malchin in den *Lloydbahnhof* eingeführt und der frühere MFFE-Bahnhof aufgegeben. In Lalendorf wurde der Personenverkehr im MFFE-Bahnhof und der Güterverkehr im *Lloydbahnhof* zusammengefasst.

Die Fernzüge von Berlin nach Warnemünde fuhren nördlich von Lalendorf über Güstrow statt über die *Lloydbahn* und der Bahnhof wurde zu einem wichtigen Knoten im mecklenburgischen Schienennetz. Der Abschnitt Lalendorf - Plaaz wurde zur Nebenbahn herabgestuft.

Ab 1903 wurden Personenwagen auf der Fähre Warnemünde - Gedser befördert. Internationale Schnellzüge von Berlin nach Kopenhagen machten die Bahn zur wichtigsten Verbindung zwischen der Reichshauptstadt und Skandinavien. Der Abschnitt Rostock - Warnemünde bekam nach dem Ersten Weltkrieg wachsende Bedeutung im Vorortverkehr.

Der Abbau aller Gleise zwischen Neustrelitz, Waren und Lalendorf als Reparationsleistung für die Sowjetunion brachte nach dem Zweiten Weltkrieg erhebliche Einschränkungen. Nur der Abschnitt von Rostock nach Plaaz verblieb und die Züge mussten den Umweg über Neubrandenburg, Malchin und Teterow fahren.

Vor allem der stetig zunehmende Güterverkehr zum neuen Rostocker Überseehafen machte den Wiederaufbau der *Lloydbahn* ab 1959 unumgänglich. Viele Abschnitte wurden dabei neu trassiert: 1961 ging Neustrelitz - Waren - Lalendorf zunächst als Nebenbahn wieder in Betrieb, 1964 wurde der Abschnitt zur Hauptbahn mit bis zu 120 km/h aufgewertet und Neubauabschnitte zwischen Lalendorf Ost und Plaaz (mit Umgehung des Bahnhofs Lalendorf), sowie Kavelstorf und dem Rostocker Überseehafen eröffnet.

Am 20.9.67 wurde der neu trassierte Abschnitt Laage - Scharstorf eingeweiht und am 7.10.69 ging die *Fernsteuerzentrale Rostock* für die Strecke bis Waren (und später Neustrelitz) in Betrieb. Sie wurde zusammen mit den Staatsbahnen der UdSSR und CSSR entwickelt und steuerte die örtlichen Stellwerke der Bauform GS II DR. Im Rahmen des zweigleisigen Streckenausbaus ging die Anlage Anfang 1985 wieder außer Betrieb. Mitte der 1970er Jahre wurde die Trasse in der Stadt Waren verlegt und ein Teil der Altstadt abgerissen. Die Elektrifizierung erfolgte 1984/1985 von Neustrelitz ausgehend in mehreren Teilabschnitten.

Mitte der 1990er Jahre wurde das Zugangebot vertaktet. Der Trajektverkehr Warnemünde - Gedser und damit der durchgehende Verkehr nach Kopenhagen endete am 23.9.95. Die neu gegründete *Deutsche Bahn AG* (DB) stellte ihren vermeintlich eigenwirtschaftlichen Fernverkehr mit *InterRegios* (IR) 2001 ein und das Land Mecklenburg-Vorpommern bestellte RE-Züge als Ersatz. Von 2002 bis 2014 kamen mit dem Interconnex Warnemünde - Rostock - Berlin - Leipzig wieder in bescheidenem Umfang Fernzüge auf die Lloydbahn zurück.

Von 1999 bis 2011 schloss die *DB* alle Stationen zwischen Güstrow und Waren und stellte die RB ein. Nur noch in Kratzeburg halten RE, was auch der Erschließung des Müritz-Nationalparks dient.

Seit Mai 2020 setzt die DB wieder Fernverkehrszüge ein: Die IC von Warnemünde über Berlin nach Dresden verkehren im Zweistundentakt mit Halt in Rostock, Waren und Neustrelitz. Abwechselnd zu den IC fährt die Linie RE 5 Rostock - Güstrow - Waren - Neustrelitz - Berlin - Elsterwerda im Zweistundentakt. Hinzu kommen einige weitere Fernzüge an Wochenenden, teilweise saisoniert.

c) Maßnahmen beim VD-T

Der *VD-T* hätte schon bald nach der Wende die Fernbahngleise zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Oranienburg wieder aufgebaut und dadurch die Fahrzeit ins Stadtzentrum um bis zu 20 Minuten verkürzt. Die *InterRegios* (IR) hätte er 2001 nicht eingestellt, sondern konsequent weiter entwickelt. Wesentlichste Neuerung

wären kürzere Triebzügen gewesen, die man in Neustrelitz nach Rostock und Stralsund (→ KBS 225) flügelt. Zusammen mit den vielen guten Anschlüssen in Waren und Güstrow wäre die Nachfrage sicher so weit gewachsen, dass sich den ganzen Tag über ein Stundentakt von IR und RE lohnt.

	Zug	IR		RE	RE	RB	IR		RE	RE	RB	IR
·	Berlin Südkreuz	8.09		8.26	8.46		9.09		9.26	9.46		10.09
	B-Potsdamer Pl.	- 1		8.30	8.50		- 1		9.30	9.50		- 1
lena	Double Libf (tief)	8.14		8.33	8.53		9.14		9.33	9.53		10.14
km	Berlin Hbf (tief)	8.18		8.36	8.56		9.18		9.36	9.56		10.18
4,3	B-Gesundbrunn.	1		8.41	9.01				9.41	10.01		
0.4.0		8.38		8.59	9.19	ab	9.38		9.59	10.19	ab	10.38
31,2	Oranienburg	8.39		9.00	9.20	9.26	9.39		10.00	10.20	10.26	10.39
33.3	Sachsenhausen	1				9.28					10.28	
38,6	Nassenheide	1		ı	ı	9.33			ı	ı	10.33	
44,6	Grünenberg	- 1		ı	28/32	9.38			ı	28/32	10.38	- 1
60,0	Gransee	- 1	Templ.	9.16	9.42	>		Templ.	10.16	10.42	>	- 1
69.2	Dannenwalde		>	ı	9.49	Neu-		>	ı	10.49	Neu-	
-	Fürstenberg	i	52/00	ĺ	9.57	rupp.		52/00	i	10.57	rupp.	
>	God. Teerofen	- 1	9.14	ı	ı	''	1	10.14	ı	ı	''	
99,0	Strelitz Alt	- 1	9.28	ı	ı		1	10.28	ı	-		
400.0		9.13	9.33	9.36	10.10		10.13	Bus	10.36	11.10		11.13
102,3	Neustrelitz	9.16	an	9.38	an		10.16	an	10.38	an		11.16
109,7	Adamsdorf	1	•				1			٠		1
116,9	Kratzeburg	- 1		9.47			1		10.47			
131,8	Kargow-Unterd.	- 1		ı			1		ı			
138,9	(14)	9.34		9.59			10.34		10.59			11.34
km	-Waren (Müritz)	9.35	S2	10.01	S3		10.35	S2	11.01	S3		11.35
8,6	Grabowhöfe	1										
25,9	Langhagen	i		10.15					11.15			
>	Lalendorf	- 1		ı					ı			- 1
	0"-1	10.00	ab	10.29	ab	RB	11.00	ab	11.29	ab	RB	12.00
<	Güstrow	10.01	10.05	10.31	10.36		11.01	11.05	11.31	11.36		12.01
46.0	Plaaz	>	>	>	10.49	Sch-	>	>	>	11.49	Sch-	>
54,9	Laage (Meckl)	<	<	<	10.57	werin	<	<	<	11.57	werin	<
>	Lüssow (Meckl)	1	10.10	1	>	>		11.10	ı	>	>	
<	Schwaan	i	10.18	10.43	<	11.06	i	11.18	11.43	<	12.06	
>	Papendorf	i	10.28	1	>	11.14	i	11.28	1	>	12.14	
76,4	Rostock Hbf	10.22	10.33	10.54	11.17	11.19	11.22	11.33	11.54	12.17	12.19	12.22
	Rostock Hbf 183	10.34	10.35	11.01	11.20	11.31	11.34	11.35	12.01	12.20	12.31	12.34
	Skandinavienkai	10.54	>	>	>	>	11.50	>	>	>	>	12.50
	Warnemünde	10.50	10.56	<	11.41	<	11.50	11.56	<	12.41	<	12.50
	Stralsund			11.59		12.24			12.59		13.24	

Ab Rostock fährt die S-Bahn teilweise im 15-Minuten-Takt nach Warnemünde. Das genügt und der IR fährt daher beim *VD-T* zum Rostocker Seehafen (→ KBS 191), um in alter Tradition direkte Anschlüsse zu den Schiffen nach Skandinavien zu bieten. Die steuern nämlich seit 2008 den Seehafen statt Warneünde an.

	Stralsund Hbf Warnemünde Skandinavienkai Rostock Hbf 183	7.10 7.26	6.36 > < 7.29	7.19 < 7.40	7.01 > < 7.59	8.04 < 8.25	8.10 8.26	7.36 > < 8.29	8.19 < 8.40	8.01 > < 8.59	9.04 < 9.25	9.10 9.26
	Zug	IR	RB	S3	RE	S2	IR	RB	S3	RE	S2	IR
km 4,9 16,1 27,2	Rostock Hbf Papendorf Schwaan Lüssow (Meckl)	7.38 	7.41 7.45 7.53	7.43 > < >	8.06 8.17 	8.27 8.31 8.41 8.49	8.38 	8.41 8.45 8.53 >	8.43 > < >	9.06 9.17 	9.27 9.31 9.41 9.49	9.38
< >	Laage (Meckl) Plaaz	> < 7.59	Sch- werin	8.02 8.10 8.24	> < 8.29	> < 8.55	> < 8.59	Sch- werin	9.02 9.10 9.24	> < 9.29	> < 9.55	> < 9.59
59,1 76,4 85,0	Güstrow Lalendorf Langhagen Grabowhöfe	8.00 		an	8.31 8.45 8.59	an	9.00 		an	9.31 9.45 9.59	an	10.00 10.25
km 7,1 22,0 29,2	- Waren (Müritz) Kargow-Unterd. Kratzeburg Adamsdorf	8.26 < > > 8.44		RE ab	9.01 9.13 9.22	ab ab	9.26 < > > 9.44		RE ab	10.01 10.13 10.22	ab	10.26 < > > 10.44
36,6 39,9 > 57,1 69,7	Neustrelitz Strelitz Alt God. Teerofen Fürstenberg Dannenwalde	8.47 	RB Neu- rupp.	8.50 	9.24 	9.27 9.32 9.46 00/08	9.47	RB Neu- rupp.	9.50 10.02 10.10	10.24 	10.27 10.32 10.46 00/08	10.47
-	Gransee Grünenberg Nassenheide Sachsenhausen	 	> 9.21 9.26 9.31 9.34	9.17 27/31 I 9.40	9.44 10.00	Templ.	 	> 10.21 10.26 10.31 10.34	10.17 27/31 10.40	10.44 11.00	Templ.	
134,6	Oranienburg B-Gesundbrunn. Berlin Hbf (tief)	9.22 9.42	an	9.41 9.59 10.04	10.01 10.19 10.24		10.22 10.42	an	10.41 10.59 11.04	11.01 11.19 11.24		11.22 11.42
130,9	B-Potsdamer Pl. Berlin Südkreuz	9.46 9.51		10.07 10.10 10.14	10.27 10.30 10.34		10.46 10.51		11.07 11.10 11.14	11.27 11.30 11.34		11.46 11.51

222 (Berlin -) Grünenberg - Templin - Joachimsthal - Eberswalde

Mit der 33 km langen Strecke nach Löwenberg bekam die Kreisstadt Templin am 1.5.1888 ihren ersten Bahnanschluss. 1898 folgte die Strecke nach Eberswalde und 1899 Verbindungen nach Prenzlau und Eberswalde. Templin wurde damit zum Knotenbahnhof und die meisten Züge bedienten die Relationen Löwenberg - Prenzlau oder Fürstenberg - Eberswalde.

1945 wurde der Abschnitt Löwenberg - Prenzlau als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert und acht Jahre später mit teilweise neuer Trasse wieder aufgebaut. Etwa ab 1970 bildete die *DR* die Reisezüge mit Loks der Baureihe V 100 und zwei bis drei Rekowagen. Güter- und Schnellzüge zogen Loks der Baureihen V 180 oder V 200.

Nach der "Wende" brachen die Verkehrsleistungen wie auf fast allen anderen Strecken in den "neuen Bundesländern" ein. Ab 1995 fuhren keine Eilzüge mehr über Templin, der Güterverkehr ging auch zurück. Dies führte dazu, dass nur noch Schienenbusse der Baureihe 772 nach Templin kamen. Mitte der 1990er Jahre wurden sie von Triebwagen der DB-Baureihe 628 abgelöst.

Ende 1994 fuhr der letzte Güterzug zwischen Templin und Fürstenberg, am 19.5.96 folgte der letzte planmäßige Personenzug. Seit dem 15.7.96 bietet *Tourismus-ServiceTemplin* (TST) dort Fahrten mit Eisenbahndraisinen an und verkaufte die Strecke zum 1.1.2010 an die *Erlebnisbahn* mit Sitz in Zossen.

Am 28.5.00 endete der Personenverkehr zwischen Templin und Prenzlau, Güterzüge fuhren noch bis 2003 in Prenzlau bis zum Bahnhof *Vorstadt*. Ende 2008 kaufte die *Draisinenbahnen Berlin/Brandenburg* diesen Ast und eröffnete am 24.3.10 einen Draisinenbetrieb auf den 9 km von Prenzlau Vorstadt nach Beenz. Der endete jedoch schon bald und die *Havelländische Eisenbahn* (HVLE) erwarb die Strecke. Nachdem sich 2011 kein Interessent für die Übernahme fand, beantragte sie Anfang 2012 die Entwidmung der Strecke von Bahnbetriebszwecken.

Ende 2004 übernahm die *Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* (ODEG) die RB-Linie 63 zwischen Eberswalde und Templin für zehn Jahre. Nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel bestellte das Land Brandenburg diese jedoch zum 9.12.06 nördlich von Joachimsthal ab, obwohl die Trasse erst 2004 grundlegend saniert worden war.

Auf der RB-Linie 12 Berlin - Löwenberg - Templin setzte die *DB* ab 2006 moderne Gelenktriebwagen (GTW 2/6) von Stadler ein. Von 2008 bis 2012 übertrug das

Land die Hälfte der Verkehrsleistungen an die *Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft* (PEG) als Ersatz für Abbestellungen auf anderen Linien. Sie fuhr mit *Regio-Shuttles* der Baureihe 650 meist in Doppeltraktion. Am 13.12.15 übernahm die *Niederbarnimer Eisenbahn* (NBE) den Personenverkehr als Teil vom "Dieselnetz Ostbrandenburg". Die RB 12 fährt seither mit Talent-Dieseltriebwagen der Baureihe 642 über Berlin-Lichtenberg hinaus bis zum Bahnhof Ostkreuz. Im Juni 2020 wurde der Abschnitt Löwenberg - Templin in das *Elektronische Stellwerk* Neuruppin integriert und das alte Stellwerk in Templin stillgelegt.

2012 wurden erneut Pläne des Ministeriums zur Stilllegung der RB 63 - Reststrecke Eberswalde - Jochimsthal bekannt, aber nicht umgesetzt. Ende 2014 übernahm die *NBE* die Linie als Teil vom "Dieselnetz Ostbrandenburg". 2017 übernahm die *HANSeatische Eisenbahn-Infrastruktur GmbH* mit Sitz in Putlitz die Infratsruktur zwischen Joachimsthal und Templin, weil DB Netz sie nicht mehr kostendeckend betreiben konnte oder wollte.

Seit Ende 2018 fährt die RB 63 zunächst für drei Jahre im ganztägigen Zweistundentakt als *Schorfheide-Bahn* wieder bis Templin. Die Stadt hatte sich dafür eingesetzt und das Land einen Zuschuss von 1,9 Millionen Euro gewährt. 300 Fahrgäste montags bis freitags und 200 Fahrgäste am Wochenende müssen erreicht werden, damit der Probebetrieb zu einem dauerhaften Angebot wird. Im Auftrag der Stadt wurde der Bahnsteig der Station *Templin Stadt* renoviert und Endstation der RB 63. Zwar fahren alle Züge wegen der Bahnübergangseinschaltstrecken bis zum Bahnhof Templin weiter, ein Fahrgastwechsel ist dort aber nicht möglich.

Das *VD-T*-Angebot für Templin unterscheidet sich auf den ersten Blick nicht sehr von der Realität: Nach Oranienburg und Eberswalde fahren Regionalbahnen und nach Prenzlau und Fürstenberg nur noch Busse. Die Qualität ist aber wesentlich besser: Alle Äste werden den ganzen Tag lang stündlich bedient, zudem sind alle Linien schneller und die Anschlüsse besser.

Die Züge fahren einen großen Bogen im Nordosten der Bundeshauptstadt, z.B. Berlin Hbf 7:56 - Oranienburg 8:20 - Grünenberg 8:29 bis 8:31 (ein Zugteil nach Neustrelitz wird abgehängt) - Templin 8:58 ("fliegende Zugkreuzung" auf dem vorhandenen zweigleisigen Abschnitt bis Templin Stadt) - Joachimsthal 9:28 bis 9:31 (stationäre Zugkreuzung) - Eberswalde 9:51 - Bernau 10:13 - Berlin Hbf 10:33.

Dabei setzt man elektrische Speichertriebwagen ein, die von Berlin bis Zehdenick und Britz mit Strom aus der Oberleitung fahren. Die 62,3 km dazwischen beziehen sie ihre Energie aus den Akkumulatoren an Bord.





928 656 wartete am 29.4.97 auf die Abfahrtszeit zum Berliner Westkreuz. Die umfangreichen Gleis- und Signalanlagen zeugten noch von der früheren Bedeutung des Knotenbahnhofs. (Jörg Schäfer)

7.50 8.27		9.50 10.27		Neustrelitz	10.10 9.33	11.10 10.33	12.10 11.33
		_		Grünenberg			
7.50 8.20	-	9.56 10.20		Berlin Hbf Oranienburg	10.04 9.40	11.04 10.40	12.04 11.40
8.29		10.20		Grünenberg	9.31	10.40	11.31
RB		RB		Zug	RB	RB	RB
	_					_	
8.3	9.31	10.31	km	Grünenberg	9.29	10.29	11.29
1 !	!	!	3,5	Löwenberg	!	!	!
	. . !		10,7	0			
8.42	9.42	10.42	16,9	Zehdenick	9.17	10.17	11.17
1	1	- 1	20,8	ZehdNeuhof	I	1	I
1	1	1	25,5	Vogelsang	- 1	1	- 1
8.52	9.52	10.52	30,6	Hammelspring	9.07	10.07	11.07
8.58	9.58	10.58	36,5	Templin	9.01	10.01	11.01
9.0	1 10.01	11.01	37,9	Templin Stadt	8.58	9.58	10.58
9.06	10.06	11.06	42,9	TeAhrensdorf	8.53	9.53	10.53
9.1	1 10.11	11.11	47,5	Milmersdorf	8.48	9.48	10.48
9.14	4 10.14	11.14	49,8	Götschendorf	8.45	9.45	10.45
9.19	9 10.19	11.19	54,4	Ringenwalde	8.40	9.40	10.40
9.22	2 10.22	11.22	57,4	Friedrichswalde	8.37	9.37	10.37
28/3	1 28/31	28/31	64,0	Joachimsthal	28/31	28/31	28/31
9.34	4 10.34	11.34	66,1	Werbellinsee	8.25	9.25	10.25
9.37	7 10.37	11.37	68,4	Alt Hüttendorf	8.22	9.22	10.22
9.42	2 10.42	11.42	74,4	Golzow	8.17	9.17	10.17
9.47	7 10.47	11.47	79,2	Britz	8.12	9.12	10.12
9.5	1 10.51	11.51	84,0	Eberswalde	8.08	9.08	10.08
9.52	2 10.52	11.52		Eberswalde	8.07	9.07	10.07
10.1	3 11.13	12.13		Bernau	7.46	8.46	9.46
10.3	3 11.33	12.33		Berlin Hbf	7.27	8.27	9.27
9.51		11.51		Britz	8.09	9.09	10.09
10.0	_	12.07		Angermünde	7.53	8.53	9.53
10.5	5 11.55	12.55		Pasewalk	7.05	8.05	9.05

- Die Züge halten nicht mehr am ortsfernen Bahnhof Löwenberg. Für den kleinen Ort genügt der näher gelegene Haltepunkt an der KBS 216. Die "Flügelung" findet schon in Grünenberg statt, wobei auch attraktive Anschlüsse "übers Eck" von Templin nach Neustrelitz entstehen.
- Die 33 km von Löwenberg nach Templin baut der VD-T für 120 km/h aus. Die 13.5 km bis Zehdenick bekommen zudem eine elektrische Oberleitung, damit die Triebwagen ihren Strombügel nicht während der Fahrt bei Löwenberg ein- und ausfahren müssen. (Das reduziert auch die Ladekapazität ihrer Akkumulatoren.)
- ➤ Die 1,5 km in Templin sind bereits zweigleisig. Da bis 2000 jeweils eines für die Strecken nach Prenzlau und Eberswalde genutzt wurde, braucht man östlich vom Haltepunkt Templin Stadt eine neue Weiche. Die folgenden 42 km bis Britz müssen außerhalb der Stationsbereiche durchgehend 80 km/h erlauben.
- ➤ In der Realität brauchten die RB 12 von Berlin-Lichtenberg nach Templin Stadt 80 bis 85 und die RB 63 von Eberswalde nach Templin Stadt 63 bis 66 Minuten. Beim VD-T käme man von Templin Stadt in 65 bis 66 Minuten nach Berlin Hbf und in 53 Minuten nach Eberswalde.

225 (Berlin -) Waren - Neubrandenburg - Parchim - Stralsund

Die Entwicklung der 1877 / 1878 eröffneten Berliner Nordbahn wird bei der KBS 220 beschrieben. Die Bedeutung des Abschnitts Neubrandenburg - Stralsund ging ab 1886 durch die Eröffnung der Lloydbahn nach Rostock zurück.

1983/1984 wurde die KBS 220 von Berlin bis Neustrelitz elektrifiziert. Erst am 23.5.93 folgte der elektrische Betrieb bis Neubrandenburg und am 29.5.94 die Gesamtstrecke bis Stralsund.

Obwohl Neubrandenburg mit 63.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns ist, erhielt die KBS 225 bis heute nicht wieder durchgängig zwei Gleise. Die Fernzüge von Berlin nach Stralsund nutzen daher die längere KBS 230 über Angermünde. 2010 gab es daher in der *Normalverkehrszeit* nur stündliche RE, die von Neubrandenburg nach Stralsund mit 14 Zwischenstopps fast zwei Stunden brauchten.



Blick nach Osten auf den Neubrandenburger Bahnhof. Die Bahnsteiggleise heißen von rechts nach links 4, 2, 1 und 3! 112 187 zog als RE-Linie 5 vier Doppelstockwagen nach Stralsund. (Foto: Ostsee Zeitung.)

Die *DB* modernisierte den Bahnhof Neubrandenburg von 2016 bis 2018 für 18 Millionen Euro. Bahnsteige und Unterführung wurden komplett erneuert und bekamen einen "Durchstich" nach Norden. Leider blieb es bei der verwirrenden Benennung: Gleis 6 liegt (im Süden) vor dem Empfangsgebäude, 4 und 2 am ersten Inselbahnsteig, 1 und 3 am zweiten Inselbahnsteig und 5 (ohne Bahnsteig) im Norden.

Auch nach dem Umbau begegnen sich die Züge einer Linie bei der Hin- und Rückfahrt am gleichen Bahnsteig: Die KBS 185 hält auf Gleis 2 bzw. 4 und die KBS 225 auf Gleis 1 bzw. 3. Dadurch müssen alle Fahrgäste beim Umsteigen durch die Unterführung gehen.

Beim *VD-T* wäre vieles besser: Es gäbe durchgehend zwei Gleise, die von Neustrelitz bis Altentreptow 120 km/h und weiter bis Stralsund 140 bis 160 km/h erlauben. Hinzu kommt der Einsatz von kürzeren Triebzügen, die in Neustrelitz nach Stralsund und Rostock (→ KBS 220) geflügelt werden. Zusammen mit den vielen guten Anschlüssen in Neubrandenburg und Demmin wäre die Nachfrage sicher so weit gewachsen, dass sich den ganzen Tag über ein Stundentakt von IR und RE Johnt.

Der *VD-T* hätte Neubrandenburg schon bis 2010 modernisiert und dabei die Gleise (wie üblich) von 1 vor dem Empfangsgebäude bis 6 am Nordrand des Bahnhofs nummeriert. Das Fahrplangerüst lässt keine sinnvollen "Flügelungen" zu, daher würden die Fußwege beim Umsteigen mit durchdachten Gleisbelegungen verkürzt. Da es in Neubrandenburg keine Gleisbrücken gibt, kreuzen sich ohnehin viele Züge auf gleicher Höhe.

Mi	nute / Gleis	Zug / Kursbuch-Strec	ke					
53	5 Ost *)	Ankunft RB a. Neustrelitz	225					
55	5 (= real 3)	Ankunft RE aus Teterow	185					
56	3 (= real 2)	Ankunft RE aus Pasewalk	185					
57	2 (= real 4)	Ankunft RE aus Stralsund	225					
59	2 (= real 4)	Abfahrt RE nach Berlin	225					
59	3 Ost *)	3 Ost *) Ankunft RB aus Friedland						
01	5 Ost *)	Abfahrt RB nach Friedland	189					
01	4 (= real 1)	Ankunft RE aus Berlin	225					
03	4 (= real 1)	Abfahrt RE nach Stralsund	225					
04	5 (= real 3)	Abfahrt RE nach Pasewalk	185					
05	3 (= real 2)	Abfahrt RE nach Teterow	185					
07	3 Ost *)	Abfahrt RB n. Neustrelitz	225					

*) Die Züge der KBS 189 und 229 sind kürzer als die der KBS 225 und passen zusammen (durch ein Zwischensignal gesichert) auf den "Bahnsteig gegenüber". Die Züge aus Friedland kommen zur Minute 59 an und haben leider keinen Anschluss an den RE nach Berlin, der gleichzeitig am Bahnsteig gegenüber abfährt. Das gleiche gilt in der Gegenrichtung zur Minute 01. Ansonsten hätte der Triebwagen der KBS 189 nicht genug Wendezeit in Friedland. Da der Zug nach Neustrelitz weiter fährt, kommt man dort "nur" 18 Minuten später an. Und wenn man in den folgenden *InterRegio* umsteigt, erreicht man auch Berlin Hbf "nur" 18 Minuten später.

Berlin Hbf	7.18		7.36	8.18		8.36	9.18		9.36	10.18
B-Gesundbrunnen			7.40			8.40	I		9.40	1
Oranienburg Neustrelitz	7.39 8.13		8.00 8.36	8.39 9.13		9.00 9.36	9.39 10.13		10.00 10.36	10.39 11.13
Zug	IR	RB	RE	IR	RB	RE	IR	RB	RE	IR
km Neustrelitz	8.18	8.22	8.40	9.18	9.22	9.40	10.18	10.22	10.40	11.18
6,7 x Thurow	- 1	8.27	- 1	- 1	9.27	I	- 1	10.27	I	- 1
12,2 x Rödlin-Wanzka	I	8.32	I		9.32	I	I	10.32	I	I
14,9 Blankensee (Meck)		8.35	I		9.35	ı		10.35	I	I
19,1 Cammin (Meckl)		8.39	- 1	- 1	9.39	- 1	- 1	10.39	1	1
26,9 Burg Stargard	1	8.45	- 1	- 1	9.45	ı	- 1	10.45	I	1
33,2 Neubrandenb. Süd	- 1	8.50	I	- 1	9.50	I	- 1	10.50	- 1	- 1
35,2 Neubrandenburg	8.39	8.53	9.01	9.39	9.53	10.01	10.39	10.53	11.01	11.39
55,2 Neubrandenburg	8.40	9.01	9.03	9.40	10.01	10.03	10.40	11.01	11.03	11.40
50,6 Altentreptow	- 1	>	9.12	- 1	>	10.12	- 1	>	11.12	1
62,9 x Gnevkow	1	Fried	9.19	- 1	Fried	ı	- 1	Fried	I	1
66,7 Strehlow-Sternfeld	- 1	-land	9.23	- 1	-land	10.21	- 1	-land	10.21	1
71,3 x Utzedel		RB		- 1		10.25		RB	10.25	- 1
77,6 Demmin	9.00	Trib-	9.30	10.00		10.30	11.00	Trib-	11.30	12.00
94,2 Rakow	- 1	sees	9.40	- 1		10.40	- 1	sees	11.40	1
101,1 Grimmen	9.13	9.40	9.45	10.13		10.45	11.13	11.40	11.45	12.13
101,1 Grimmen	9.14	9.41	9.46	10.14		10.46	11.14	11.41	11.46	12.14
109,8 Wittenhagen	1	1	9.52	- 1		10.52	- 1	- 1	11.52	1
112,7 Elmenhorst	- 1	- 1	9.55	- 1		10.55	- 1	- 1	11.55	1
116,2 Zarrendorf			9.59	- 1		10.59	- 1		11.59	
120,5 x Voigdehagen	1	1	10.03	1		11.03	- 1	1	12.03	1
124,1 Stralsund Hbf	9.27	9.55	10.07	10.27		11.07	11.27	11.55	12.07	12.27
Stralsund Hbf 195	9.31	10.01		10.31			11.31	12.01		12.31
Bergen auf Rügen	9.49	10.27		10.49			11.49	12.27		12.49
Ostseebad Binz	>	10.49		11.07			>	12.49		13.07
Saßnitz	10.07	10.51					12.07	12.51		

In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) fährt jeder zweite Zug der KBS 183 aus Tribsees ohne Zwischenhalt nach Stralsund weiter. Dort erwischt er die Züge, die zur Min. 01 nach Bergen (Rügen) und Rostock abfahren. Dieses Angebot kann in Zeiten stärkerer Nachfrage problemlos zum Stundentakt verdichtet werden.

Saßnitz Ostseebad Binz Bergen auf Rügen Stralsund Hbf 195	7.53 8.11 8.29			8.53 > 9.11 9.29		9.09 9.11 9.32 9.59	9.53 10.11 10.29			10.53 > 11.11 11.29
	IR	RE	RB	IR	RE	RB	IR	RE	RB	IR
km Stralsund Hbf 3,6 x Voigdehagen 7,9 Zarrendorf	8.33	8.53 8.56 9.00		9.33 	9.53 9.56 10.00	10.05 	10.33 	10.53 10.56 11.00		11.33
11,4 Elmenhorst 14,3 Wittenhagen	 	9.04 9.07 9.13		 	10.04 10.07 10.13	I I 10.18	 	11.04 11.07 11.13		 11.45
23,0 Grimmen29,9 Rakow	8.46 	9.14 9.19		9.46	10.14 10.19	10.19 RB	10.46	11.14 11.19		11.46
46,5 Demmin 52,8 x Utzedel	8. 59	9.29 9.34		9.59 	10.29	Trib- sees	10.59	11.29 		11.59
57,4 Strehlow-Sternfeld 61,2 x Gnevkow 73,5 Altentreptow	 	9.38 9.47 9.57	Fried -land > 9.59	 	10.36 10.40 10.47 10.57	Fried -land > 10.59	 	10.36 10.40 11.47 11.57	Fried -land > 11.59	
88,9 Neubrandenburg 90,9 Neubrandenb. Süd 97,2 Burg Stargard 105,0 Cammin (Meckl)	9.21 	9.59 	10.07 10.09 10.14 10.20	10.21 	10.59 	11.07 11.09 11.14 11.20	11.21	11.59 	12.07 12.09 12.14 12.20	12.21
109,2 Blankensee (Meck) 111,9 x Rödlin-Wanzka 117,4 x Thurow 124,1 Neustrelitz	 	 	10.24 10.27 10.32 10.38	 	 11.20	11.24 11.27 11.32 11.38	 	 	12.24 12.27 12.32 12.38	
Neustrelitz Oranienburg B-Gesundbrunnen Berlin Hbf	9.47 10.21 10.42	10.24 11.00 11.19 11.24		10.47 11.21 11.42	11.24 12.00 12.19 12.24		11.47 12.21 12.42	12.24 13.00 13.19 13.24		12.47 13.21 13.42

227 Rostock / Güstrow - Teterow - Neubrandenburg - Pasewalk

1850 eröffnete die *Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft* die Strecke Bützow - Güstrow als Zweigstrecke der gleichzeitig gebauten Hauptlinie Bad Kleinen - Rostock (→ KBS 180). Mangels finanzkräftiger Investoren wurde die Strecke Güstrow - Neubrandenburg als landesherrliches Eigentum gebaut und 1864 eröffnet. Betreibergesellschaft war die *Friedrich-Franz-Eisenbahn*, die später auch andere Strecken im Land übernahm. 1866/67 verlängerte man die Gleise über die preußische Grenze bei Strasburg nach Pasewalk. 1905 verkehrten 5 bis 7 Zugpaare, darunter ein Schnell- und je ein Personenzugpaar Hamburg - Stettin und Hamburg - Neubrandenburg. An der Grenze in Strasburg hielten die Züge nur kurz.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gingen beide Bahngesellschaften in die *Deutsche Reichsbahn* auf und in Strasburg trafen die Reichsbahndirektionen Schwerin und Stettin aufeinander. Am Angebot änderte sich nur wenig: Neben einem durchgehenden D- und einem Eilzug Hamburg - Stettin fuhren vier bis fünf Personenzugpaare, davon eins ebenfalls von Hamburg bis nach Stettin. Zwischen Pasewalk und Stettin war das Angebot wesentlich dichter.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Relation Hamburg - Stettin durch die neuen Grenzen zwischen BRD, DDR und Polen praktisch bedeutungslos. Das zweite Gleis, das es westlich von Teterow gab, wurde abgebaut. Wegen der Demontage der *Lloydbahn* nach Neustrelitz (→ KBS 225) fuhren die Züge Rostock - Berlin von 1945 bis 1961 über Güstrow und Neubrandenburg. Der Abschnitt Güstrow - Lalendorf wird bis heute von vielen Zügen zwischen Rostock und Berlin befahren, die in Güstrow halten.

Um 1980 fuhren je nach Streckenabschnitt 6 bis 8 Personenzugpaare, zwischen Malchin und Teterow 5. Hinzu kamen ein Eilzugpaar Rostock - Pasewalk und ein weiteres von Bützow. Der Abschnitt Bützow - Güstrow war wesentlich dichter befahren (ca. 15 Zugpaare am Tag), da es in Bützow Fernverkehrsanschlüsse nach Güstrow gab. Drei bis vier internationale Züge fuhren weiter bis Stettin. Hinzu kam samstags in der Sommersaison ein D-Zug-Paar, das Tagesausflüge von Schwerin aus ermöglichte. 1981 schränkte die DDR den Reiseverkehr nach Polen stark ein und stellte diese Linie wieder ein.

Die Bedeutung für Güterzüge erkennt man an den vielen Kreuzungsmöglichkeiten. Darunter sind mehrere Betriebsbahnhöfe, an denen planmäßig keine Personenzüge mehr halten. Hinzu kommen Verbindungskurven bei Priemerburg Richtung Plaaz- Rostock und bei Charlottenhof zur Umfahrung von Pasewalk.

Nach der "Wende" wurde das Angebot schrittweise erweitert: 1995 fuhren RE (mit Halt in Güstrow, Teterow, Malchin, Stavenhagen, Neubrandenburg und Strasburg) im angenäherten Zweistundentakt und benötigten etwa 130 Minuten. Ergänzend gab es überall haltende Regionalbahnen. 1996 wurde der Fahrplan grundlegend geändert und einige kleine Stationen geschlossen. Seitdem fahren die RE stündlich und halten an fast allen verbliebenen Stationen.

Seit 2002 fahren die Züge wieder von Bützow bis Stettin durch. Zunächst starteten sie in Hagenow, seit 2006 in Lübeck. Die Reise von Bützow nach Pasewalk dauerte 2010 mit mindestens 144 Minuten länger als 1995 und von Lübeck nach Stettin war man 4 ¾ Stunden unterwegs. Am 15.12.13 übernahm *DB Regio* den Verkehr von der *Ostseeland Verkehr* und setzt seit Oktober 2015 Dieseltriebwagen der Baureihe 623 (LINT41) ein.

Der *VD-T* hätte die KBS 185 ähnlich wie in der Realität ausgebaut. Allerdings hätte er die Verbindung von Plaatz nach Lalendorf nicht gekappt und westlich von Teterow zusätzliche Signale für eine dichte Zugfolge aufgestellt. Das erlaubt direkte Züge von Rostock nach Teterow, was die Reise gegenüber dem Umsteigen in Güstrow um 17 Minuten beschleunigt.

7.40 7.57 8.10		8.40 8.57 9.10		9.40 9.57 10.10	Schwerin Hbf Blankenberg Bützow 180		11.20 11.02 10.49		12.20 12.02 11.49	
RE	RE	RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE	RE	RE
8.15 8.20 8.26		9.15 9.20 9.26		10.15 10.20 10.26	km Bützow 6,9 x Schwies. Forst 13,6 Güstrow		10.45 10.39 10.34		11.45 11.39 11.34	
8.34 > < > 8.37	ab 8.23 I 8.43	9.34	ab 9.23 9.43 	10.34	> km Rostock Hbf < 22,1 Laage (Meck) > 31,5 Plaaz 17,0 > Priemerburg	ab 10.37 I 10.16	10.26	ab 11.37 I 11.16	11.26	ab 12.37 I 12.16
8.46 8.52 8.57	 	9.46 9.52 9.57	l 9.59	10.46 10.52 10.57	29,1 42,2 Lalendorf 36,7 Neu Wolken	 10.01	10.13 10.07 10.03	l 11.01	11.13 11.07 11.03	l 12.01
Flügel	9.01 9.06 9.13 9.22 28/31	Flügel	10.01 10.06 10.13 10.22 28/31	Flügel	42,4 Teterow 48,9 x Hohen Milstorf 56,4 Malchin 67,6 Stavenhagen 73,8 Grischow (Meckl)	9.59 9.53 9.46 9.37 28/31	Flügel	10.59 10.53 10.46 10.37 28/31	Flügel	11.59 11.53 11.46 11.37 28/31
	9.38 9.43 9.51 9.56		10.38 10.43 10.51 10.56		82,6 x Kleeth 87,1 Mölln (Meckl) 96,9 Weitin 101,0 Neubrandenburg	9.21 9.16 9.09 9.04		10.21 10.16 10.09 10.04		11.21 11.16 11.09 11.04
	10.04 10.10 10.20		11.04 11.10 11.20		km 7,2 Sponholz (N) 22,1 Oetzenhof	8.56 8.46 8.39		9.56 9.46 9.39		10.56 10.46 10.39
	28/31 10.38 10.46		28/31 11.38 11.46		34,1 Strasburg (Uck) 42,8 Blumenhagen 52,4 Pasewalk	28/31 8.21 8.14		28/31 9.21 9.14		28/31 10.21 10.14
	10.51 11.29 12.17		11.51 12.29 13.17		Pasewalk 230 Angermünde Berlin Hbf	8.09 7.31 6.43		9.09 8.31 7.43		10.09 9.31 8.43

⁽N) Die Züge können zwischen Sponholz und Oetzenhof in Neetzka (km 104,4) nur halten, wenn es westlich von Strasburg auf 2 km Länge ein zweites Gleis gibt.

Die Flügelzüge Bützow - Stettin und Rostock - Pasewalk verkehren mit kürzeren Triebwagen als in der Realität. Dabei sind zwischen Teterow, Neubrandenburg und Pasewalk jeweils zwei Triebwagen zusammen gekuppelt und bieten nachfragegerecht mehr Platz als in der Realität:

Da die Züge beim *VD-T* vier Stationen mehr bedienen, dauert die Fahrt von Güstrow nach Pasewalk fünf Minuten länger als 2010 in der Realität. Dafür käme man nach Rostock 15 Minuten schneller und die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Teterow und Neubrandenburg sowie zur Minute 30 in Güstrow und Strasburg viele attraktive Anschlüsse zu anderen Bahn- und Buslinien.

228 Neubrandenburg - Staven - Friedland (Meckl)

Die 25,6 km lange Bahnlinie wurde von der Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein (CV) erbaut und am 5.11.1884 eröffnet. Die vor dem Ersten Weltkrieg angedachte Verlängerung bis Ducherow und eine Stichbahn nach Woldegk kamen nicht zustande. Das Güteraufkommen der meist landwirtschaftlichen Produkte blieb in den ersten Jahren bescheiden. Erst nach der Eröffnung der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, dem Anschluss an eine Kartoffelstärkefabrik und vor allem an die Zuckerfabrik in Friedland nahmen die Beförderungsleistungen erheblich zu.

Von 1918 bis zum Ende der Weltwirtschaftskrise stagnierte der Güterverkehr. Ab 1932 nahm er wieder zu, auch durch Militärtransporte im Zweiten Weltkrieg. Die meistens nur drei täglichen Zugpaare ergänzten ab etwa 1925 Omnibusse der zur CV gehörenden Kraftverkehrsgesellschaft Friedland mbH.

Nach der Besetzung Mecklenburgs durch die Sowjetunion wurde die Bahngesellschaft enteignet und am 1.1.47 der Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg unterstellt. Am 1.4.49 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* den Betrieb. Der Personenverkehr, der weiterhin aus nur drei Zugpaaren am Tag bestand, wurde am 14.1.94 eingestellt.

Der rund 3 km lange große Bogen zum Bahnhof *Neubrandenburg Vorstadt* wurde anschließend stillgelegt und die Brücken über die Gleise nach Güstrow und Stralsund abgebaut. Sie waren für die neue Oberleitung der KBS 225 nicht hoch genug. Seither gibt es nur noch die *Städtische Industrieanschlussbahn Neubrandenburg* (SIN), die in den 1970er Jahren eine 500 Meter kürzere Verbindung im Osten der Stadt herstellte.

Den Güterverkehr führte bis Ende 2009 die *Ostseeland Verkehr GmbH* durch, seither ist *DB Cargo* zuständig. Dabei handelt es sich vorwiegend um Düngemittel-Ganzzüge für den Landhandel in Friedland. Im Frühjahr und Herbst fahren sie mehrmals wöchentlich und transportieren jährlich etwa 50.000 Tonnen.

Am 31.12.02 legte *DB Netz* die Strecke förmlich still und verpachtete sie an die *Ostmecklenburgischen Eisenbahn GmbH*, die sie als Anschlussbahn weiter betrieb. 2004 kündigte diese den Pachtvertrag, bis Trollenhagen kaufte die Stadt Neubrandenburg und östlich davon die *Friedländer Bahn GmbH* die Strecke. Letztere verpachtete ihren Streckenabschnitt an die *ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH*. 2013 schloss der militärische Teil im Flugplatz Neubrandenburg-Trollenhagen. Damit endete auch die gelegentliche Bedienung des Anschlussgleises. Touristische Sonderfahrten finden nur selten statt.

Angesichts der dünnen Besiedelung ist es verständlich, dass in den 1990er Jahren alle von der KBS 227 Güstrow - Teterow - Neubrandenburg - Pasewalk abzweigenden Nebenbahnen stillgelegt wurden. Der *VD-T* hätte sich bemüht, wenigstens den Personenverkehr nach Friedland zu retten. Immerhin fahren die Züge zum Oberzentrum Neubrandenburg durch und das Gleis liegt günstiger zu den Wohnund Industrieanlagen als die Bundesstraße 197 und die Kreisstraße 73. Ein guter Bahnanschluss hätte sicher dazu beigetragen, dass die Einwohnerzahl von Friedland nicht von 8.164 in 1990 auf 6.544 in 2010 abnimmt.

7.53	8.53	9.53	Stralsund 225	10.07	11.07	12.07
8.29	9.29	10.29	Demmin	9.30	10.30	11.30
8.57	9.57	10.57	Neubrandenburg	9.03	10.03	11.03
7.18 7.39 8.22 8.53	8.18 8.39 9.22 9.53	9.18 9.39 10.22 10.53	Berlin Hbf 225 Oranienburg Neustrelitz Neubrandenburg	10.42 10.21 9.38 9.07	11.42 11.21 10.38 10.07	12.42 12.21 11.38 11.07
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
9.01	10.01	11.04	km Neubrandenburg	8.59	9.59	10.59
9.04	10.04		2,8 NeubrWarliner Str.	8.55	9.55	10.55
9.06	10.06		4,2 Neubrandenb.Nord	8.53	9.53	10.53
9.09	10.09		7,3 Ihlenfeld (s.5,8 Trollenh.)	8.50	9.50	10.50
I	10.12	11.18	9,3 x Neuenkirchen	1	9.47	1
9.15	10.16		13,5 Staven	8.44	9.43	10.44
9.18	I		17,0 x Roggenhagen	8.41	I	10.41
9.22	10.22		21,0 Salow (statt 19,3 Pleetz)	8.37	9.37	10.37
9.27	10.27		25,1 Friedland	8.33	9.33	10.33
9.34	10.34	11.34	Friedland 🛺	8.26	9.26	10.26
9.50	10.50	11.50	Sarnow	8.10	9.10	10.10
10.10	11.10	12.10	Anklam 230	7.50	8.50	9.50

Die Strecke ist mit 25,1 km zu lang für einen Triebwagen, der im Stundentakt pendelt. Die Durchbindung von Neustrelitz nach Friedland sorat für einen effektiven Fahrzeugeinsatz und zusätzliche Direktverbindungen. z.B. vom Neubrandenburger Industriegebiet nach Burg Stargard.

Bis km 4,2 = Neue SIN-Trasse.

230 Berlin - Eberswalde - Angermünde - Pasewalk (- Stralsund)

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft (BStE) erbaute 1842 und 1843 die Bahnlinie von Berlin (Hauptstadt Preußens) nach Stettin (Hauptstadt der preußischen Provinz Pommern und der nächstgelegene Seehafen zu Berlin). Sie gehört damit zu den ältesten Strecken in Deutschland und wurde schon 1863 bis Angermünde und 1873 bis Stettin zweigleisig ausgebaut.

Nach dem schnellen Anwachsen des Straßenverkehrs kam es in Berlin Anfang des 20. Jahrhunderts an den niveaugleichen Bahnübergängen zu chaotischen Verhältnissen. Um die Verkehrsträger zu trennen, legte man die *Stettiner Bahn* bis Bernau von 1912 bis 1916 auf einem Bahndamm, wobei Fern- und Vorortgleise je ein eigenes Gleispaar bekamen.

Schon kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges wurden die Vorortgleise elektrifiziert. Zunächst war der in Deutschland übliche Wechselstrom mit Oberleitung und 15 Kilovolt, 16 2/3 Hertz geplant. Die Bauarbeiten waren schon in Gange, als sich die *Deutsche Reichsbahn* (DR) im letzten Moment zu Gunsten von Gleichstrom mit seitlicher Stromschiene und 800 Volt Spannung umentschied. Die Inflation verzögerte die Bauarbeiten und erst am 8.8.24 fuhr der erste elektrische Vorortzug nach Bernau. Ab dem 1.12.30 ging daraus die *Berliner S-Bahn* hervor.

Der Zweite Weltkrieg hatte gravierende Folgen: Stettin kam 1945 als Folge der Grenzziehung zu Polen und bekam den Namen Szczecin und die Sowjetunion ließ als Reparationsleistung das zweite Streckengleis demontieren. 1950 benannte man den *Stettiner Bahnhof* in Berlin in *Nordbahnhof* um und zwei Jahre später wurde er geschlossen. Folge war das vorläufige Ende der *Stettiner Bahn* in West-Berlin, denn die *DR* leitete fortan die Züge über den Berliner Außenring auf die *Stadtbahn* oder nach Lichtenberg.

In den 1980er Jahren elektrifizierte die *DR* den Abschnitt vom Berliner Außenring nach Passow. Es folgten Passow - Stendell zur Bedienung der *PCK-Raffinerie* bei Schwedt und Angermünde - Stralsund. Nach der "Wende" ging die Nachfrage wie auf vielen anderen Strecken zurück und die Stationen Herzsprung, Chorin, Welsow-Bruchhagen und Schönermark wurden geschlossen.

Seit der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs am 27.5.06 fahren die meisten Personenzüge über den wieder eröffneten Bahnhof Gesundbrunnen in den *Nord-Süd-Fernbahntunnel*. Bis 2007 wurde die Strecke modernisiert, die Bahnanlagen vereinfacht und die verbliebenen Bahnhöfe und Haltepunkte erneuert. Die Betriebszentrale Berlin-Pankow steuert sie mit einem *Elektronischen Stellwerk* fern. Ein höheres Tempo als 120 km/h wurde zwar immer wieder gefordert und kam nach längeren Diskussionen in den "vordringlichen Bedarf" des *Bundesverkehrswegeplans 2030*. Allerdings gab es bis 2021 keinen konkreten Zeitplan.

Von 2017 bis 2021 gab es zwischen Berlin-Blankenburg und Berlin-Karow eine Großbaustelle, um die eingleisige Überführung über den Berliner Außenring zu erweitern. Hinzu kamen weitere Überführungen, ein *Elektronisches Stellwerk* und die Anhebung auf 160 km/h für diesen kurzen Abschnitt. Immer noch diskutiert wird der neue Umsteigebahnhof *Karower Kreuz* für Regional- und S-Bahnen.

Seit 1996 fährt die RE-Linie 3 im Zwei-Stunden-Takt von Stralsund nach Berlin. Ab Angermünde wird sie durch RE aus Schwedt (→ KBS 234) zum Stundentakt verdichtet. Das ergänzende Angebot änderte sich immer wieder, es gab z.B. RB der *Usedomer Bäderbahn* von Stralsund über Züssow auf die Insel Usedom und der *Ostseeland-Verkehr* von Pasewalk über Jatznick nach Ueckermünde.

Der *VD-T* hätte die KBS 230 schon bis 2010 für 160 km/h ertüchtigt. Es gäbe fast doppelt so viele Personenzüge wie in der Realität, die man mit "Flügelungen" an die Nachfrage anpasst. Dadurch sind die Züge auf manchen Abschnitten nicht einmal halb so lang wie in der Realität:

Zug	IR	RE	RB	RB	IR	RE	RB	RB	IR	RE
km Berlin Hbf 4,3 B-Gesundbrunn. 12,2 Karower Kreuz 24,8 Bernau	7.43 7.48 	8.07 8.12 8.18 8.27		8.27 8.32 8.38 8.47	8.43 8.48 	9.07 9.12 9.18 9.27		9.27 9.32 9.38 9.47	9.43 9.48 	10.07 10.12 10.18 10.27
30,4 Rüdnitz 35,2 Biesenthal 37,8 Melchow 45,9 Eberswalde Zoo 47,4 Eberswalde	 	 	Flügel 8.46	8.52 8.57 9.00 9.06 9.08	 	 	Flügel 9.46	9.52 9.57 10.00 10.06 10.08	 	
52,2 Britz 57,0 Chorin 68,3 Herzsprung	 	 	8.50 8.54 9.01 9.06	9.13 > Temp -lin	 	 	9.50 9.54 10.01 10.06	10.13 > Temp -lin	 	
72,9 Angermünde 86,1 Wilmersdorf 94,1 Warnitz (Uckerm) 98,7 Seehausen (Uck)	8.31 	9.01 	9.07 9.15 9.21 9.25		9.31 	10.01 	10.07 10.15 10.21 10.25		10.31 	11.01
110,5 Prenzlau 118,7 Dauer 124,2 Nechlin 134,5 Pasewalk	8.53 	9.24 9.39	9.33 9.40 9.45 9.52		9.53 10.09	10.24 10.39	10.33 10.40 10.45 10.52		10.53 11.09	11.24 11.39
Pasewalk Anklam Greifswald Stralsund Hbf	9.11 9.37 9.59 10.25	9.41 10.10 10.35 10.55	9.53 10.26 10.55		10.11 10.37 10.59 11.25	10.41 11.10 11.35 11.55	10.53 11.26 11.55		11.11 11.37 11.59 12.25	11.41 12.10 12.35 12.55

- ➤ Der RE besteht nicht aus langen Doppelstockzügen, die ab Angermünde im Wechsel nach Schwedt und Greifswald fahren und mit wachsender Entfernung zu Berlin immer schlechter ausgelastet sind. In Berlin starten stattdessen drei kürzere Triebwagen (Tw), von denen der erste in Eberswalde abgehängt wird und als RB nach Greifswald weiter fährt. In Angermünde werden die beiden anderen Tw getrennt und jeweils stündlich nach Schwedt und Greifswald geschickt.
- ➤ Der *InterRegio* aus Berlin besteht aus zwei Tw, die man in Angermünde teilt: Nur der vordere Tw fährt über Angermünde nach Stralsund weiter. Der hintere Tw steuert hingegen Stettin an (→ KBS 234).

Durch den Ausbau der KBS 225 kommt man beim *VD-T* in 2:10 Stunden von Berlin über Neubrandenburg nach Stralsund. Die *IR* der KBS 230 unternehmen dagegen kein Wettrennen und sind mit 2:40 Stunden "nur" eine halbe Stunde schneller als in der Realität. Wichtiger sind gute Anschlüsse in Angermünde, Pasewalk, Anklam, Greifswald und Stralsund.

Stralsund Hbf Greifswald Anklam Pasewalk 190	8.35 9.00 9.22 9.49		9.05 9.33 10.06	9.05 9.25 9.50 10.19	9.35 10.00 10.22 10.49		10.05 10.33 11.06	10.25 10.50	10.35 11.00 11.22 11.49	
Zug	IR	RB	RB	RE	IR	RB	RB	RE	IR	RB
km Pasewalk	9.51		10.07	10.21	10.51		11.07	11.21	11.51	
10,3 Nechlin	- 1		10.14	- 1	- 1		11.14	I	- 1	
15,8 Dauer	- 1		10.19	I	- 1		11.19	I	- 1	
24,0 Prenzlau	10.07		10.26	10.36	11.07		11.26	11.36	12.07	
35,8 Seehausen (Uck)	- 1		10.34	ı	- 1		11.34	ı	-1	
40,4 Warnitz (Uckerm)	- 1		10.38	- 1	1		11.38	I	- 1	
48,4 Wilmersdorf	- 1		10.44	- 1	- 1		11.44	- 1	- 1	
61,6 Angermünde	10.29		10.53	10.59	11.29		11.53	11.59	12.29	
01,0 Angermanae	10.31	Temp	10.54	44.04	44.04	T = man	11.54	40.04	1001	т
	10.31	remp	10.54	11.01	11.31	Temp	11.54	12.01	12.31	Temp
66,2 Herzsprung		-lin	10.54	11.01	11.31	-lin	11.54	12.01	12.31	lemp -lin
66,2 Herzsprung 77,5 Chorin	10.31 	•		11. 0 1 	11.31	•	-	12.01 	12.31	
	9	-lin	10.58	I	11.31 	-lin	11.58	12.01 	12.31 	-lin
77,5 Chorin	10.31	-lin > 10.47	10.58 11.05	 	 	-lin > 11.47	11.58 12.05	 	12.31	-lin >
77,5 Chorin 82,3 Britz	 - -	-lin > 10.47	10.58 11.05 11.09 11.14	 	 	-lin > 11.47 11.52	11.58 12.05 12.09	 	 	-lin > 12.47
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde	 - -	-lin > 10.47	10.58 11.05 11.09 11.14	 	 	-lin > 11.47 11.52	11.58 12.05 12.09 12.14	 	 	-lin > 12.47 12.52
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde 88,6 Eberswalde Zoo	 - -	-lin > 10.47 10.52 10.54	10.58 11.05 11.09 11.14	 	 	-lin > 11.47 11.52 11.54	11.58 12.05 12.09 12.14	 	 	-lin > 12.47 12.52 12.54
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde 88,6 Eberswalde Zoo 96,7 Melchow	 - -	-lin > 10.47 10.52 10.54 11.00	10.58 11.05 11.09 11.14	 	 	-lin > 11.47 11.52 11.54 12.00	11.58 12.05 12.09 12.14	 	 	-lin > 12.47 12.52 12.54 13.00
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde 88,6 Eberswalde Zoo 96,7 Melchow 99,3 Biesenthal	 - -	-lin > 10.47 10.52 10.54 11.00 11.03	10.58 11.05 11.09 11.14	 	 	-lin > 11.47 11.52 11.54 12.00 12.03	11.58 12.05 12.09 12.14	 	 	-lin > 12.47 12.52 12.54 13.00 13.03
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde 88,6 Eberswalde Zoo 96,7 Melchow 99,3 Biesenthal 104,1 Rüdnitz	10.47 	-lin > 10.47 10.52 10.54 11.00 11.03 11.08	10.58 11.05 11.09 11.14	16/18 	 	-lin > 11.47 11.52 11.54 12.00 12.03 12.08	11.58 12.05 12.09 12.14	16/18 	12.47 	-lin > 12.47 12.52 12.54 13.00 13.03 13.08
77,5 Chorin 82,3 Britz 87,1 Eberswalde 88,6 Eberswalde Zoo 96,7 Melchow 99,3 Biesenthal 104,1 Rüdnitz 109,7 Bernau	10.47 	-lin > 10.47 10.52 10.54 11.00 11.03 11.08	10.58 11.05 11.09 11.14	16/18 16/18 1 1 11.33	 	-lin > 11.47 11.52 11.54 12.00 12.03 12.08 12.13	11.58 12.05 12.09 12.14	16/18 16/18 1 1 12.33	12.47 	-lin > 12.47 12.52 12.54 13.00 13.03 13.08 13.13

231 (Neubrandenburg -) Pasewalk - Löcknitz - Stettin (Szczecin)

Eigentlich nummeriert man abzweigende Strecken vom Oberzentrum aus: Die KBS 230 beginnt in Berlin, die 231 würde demnach in Eberswale, die 232 bis 234 in Angermünde und die 235 in Pasewalk beginnen. Das hätte aber viele Nummernsprünge zur Folge. Deshalb dreht der VDT die Reihenfolge um, damit die Tabellen 227 bis 239 eine lange Kette von Rostock im Nordwesten nach Frankfurt (Oder) im Südosten bilden.

Die Entwicklung der 1864 / 1867 eröffneten Hauptachse Hamburg - Stettin wird bei der KBS 227 beschrieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Relation durch die neuen Grenzen zwischen BRD, DDR und Polen praktisch bedeutungslos und das zweite Gleis abgebaut.

1991 wurde der Reisezugverkehr nach Polen wieder aufgenommen. In der Folge verkehrten drei bis vier Zugpaare bis Stettin (Szczecin), der Rest endete in Grambow. 1995 wurde bis Grambow, 2001 bis Stettin (Szczecin) der Zweistundentakt eingeführt. Am 1.9.14 wurde die Station Stöven (Stobno Szczecińskie) für den Personenverkehr geöffnet, aber schon am 15.3.15 wegen knapper Fahrzeit und geringen Fahrgastaufkommens wieder geschlossen.

7.35	8.35	9.35	Stralsund Hbf	10.00	11.00	12.00
8.00	9.00	10.00	Greifswald	9.59	10.59	11.59
8.49	9.49	10.49	Pasewalk 230	9.11	10.11	11.11
6.34	7.34	8.34	Güstrow	11.26	12.26	13.26
8.04	9.04	10.04	Neubrandenburg	9.56	10.56	11.56
8.46	9.46	10.46	Pasewalk 227	9.14	10.14	11.14
RE	RE	RE	Zug	RE	RE	RE
8.53	9.53	10.53	km Pasewalk 1,6 Pasewalk Ost 7,8 Zerrenthin 11,2 ? Rossow 17,1 Löcknitz	9.07	10.07	11.07
I						
59/01	59/01	59/01		58/00	58/00	58/00
I						
9.08	10.08	11.08		8.51	9.51	10.51
9.16	10.16	11.16	27,0 Grambow	8.43	9.43	10.43
			33,0 Stöven (Stobno)			
9.24	10.24	11.24	37,1 Scheune (Gumien.)	8.35	9.35	10.35
9.29	10.29	11.29	41,8 Stettin (Szczecin)	8.31	9.31	10.31

Der *VD-T* hätte schon zum EU-Beitritt von Polen 2004 einen Stundentakt zwischen Pasewalk und Stettin eingeführt. Dadurch hätte sich nicht wie in der Realität die große Mehrheit der Bevölkerung daran gewöhnt, für den Weg ins Nachbarland das eigene Auto zu nehmen. Um für die Zugkreuzung in Zerrenthin wenig Zeit zu verlieren, hätte man etwa 1 km westlich vom Bahnhof zweigleisig ausgebaut.

232 (Berlin -) Angermünde - Tantow - Stettin (Szczecin)

Die Entwicklung der Achse Berlin - Angermünde - Stettin bis 1945 wird bei der KBS 230 beschrieben. Der Zweite Weltkrieg hatte für Stettin dramatische Folgen: Da die 270.000.Einwohner-Stadt westlich der Oder liegt, blieb sie gemäß dem Potsdamer Vier-Mächte-Abkommen nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zunächst bei Deutschland. Erst zwei Monate später verschob die Sowjetunion die Westgrenze von Polen eigenmächtig nach Westen. Die anderen Siegermächte erhoben gegen den Vertragsbruch keine Einwände. Das zweite Gleis ließ die Sowjetunion auf beiden Seiten der neuen Grenze als Reparationsleistung demontieren und nach der Vertreibung der deutschen Bevölkerung gab es über die Grenze kaum noch Verkehr.

Erst in den 1950er Jahren nahm die Nachfrage auf bescheidenem Niveau wieder zu. Beim Ausbau der KBS 230 bekamen auch die 18 km von Angermünde bis Passow für die schweren Güterzüge zum *Petrolchemischen Kombinat Schwedt* 1978 ein zweites Gleis und 1988 eine Oberleitung.

Auch nach der "Wende" und dem Beitritt Polens zur Europäischen Union blieb das Angebot mäßig attraktiv: Da Dieselzüge nicht durch den Nord-Süd-Tunnel in Berlin zum Hauptbahnhof fahren dürfen, beginnen und enden die wenigen direkten Züge zwischen Berlin und Stettin in Berlin-Gesundbrunnen. Ansonsten muss man in Angermünde in Regionalzüge umsteigen. Nur bis 2012 gab es einen *Eurocity* von ab/bis Berlin Hbf mit Lokwechsel in Angermünde hinzu.

Die Verhandlungen zwischen Deutschland und Polen über den Ausbau der KBS 234 für 160 km/h und ihre Elektrifizierung begannen 2003. Die Kosten auf deutscher Seite wurden auf über 100 Millionen Euro geschätzt, wobei die Strecke eingleisig bleiben sollte. Lange Zeit geschah wenig und die Länder Berlin und Brandenburg forderten weiterhin die durchgängige Zweigleisigkeit. 2018 einigten sie sich mit dem Bund und erklärten sich bereit, einen Teil der Mehrkosten von etwa 100 Millionen Euro zu tragen. Die Arbeiten begannen im November 2021 und sollen 2025 abgeschlossen werden. Zum Baustart verkündete die polnische Staatsbahn PKP, dass sie bis 2024 auch ihre 15 km zweigleisig ausbaut, elektrifiziert und für 160 km/h ertüchtigt.

Der *VD-T* hätte nicht endlos über die KBS 234 diskutiert, sondern die fehlenden 45 km von Passow bis Stettin schon bis 2000 für 120 km/h ausgebaut und elektrifiziert. [Die Autobahn A 11 wurde wie selbstverständlich bis 1996 großzügig saniert.]

Ein 7,5 km langer zweigleisiger Begegnungsabschnitt von Petershagen bis Tantow reicht für ein attraktives Angebot mit stündlichen *IR*: Umsteigefreie Verbindungen nach Berlin sind wichtiger als eine 10 bis 15 Minuten kürzere Reisezeit!

11.43 11.48 12.13 12.29		12.43 12.48 13.13 13.29	13.12 13.44	13.43 13.48 14.13 14.29		Berlin Hbf B-Gesundbrunnen Eberswalde Angermünde 230 Zug	13.17 13.12 12.47 12.31		14.17 14.12 13.47 13.31 IR	15.53 15.48 15.16 15.01	15.12
12.34 > < 12.46	13.04 13.11 13.21 13.30	13.34 > < 13.46	14.04 14.11 14.21 14.30	14.34 > < 14.46	km > < 18,6	Angermünde Mürow Schönermark Passow	12.26 > < 12.13	12.56 12.48 12.38 12.30	13.26 > < 13.13	13.56 13.48 13.38 13.30	14.26 > < 14.13
1 12.54 	an	 12.56	an	14.54 	28,9	Schönow Casekow Petershagen	 12.03	ab	12.54 	ab	 #####
13.02 13.10 13.20		14.02 14.14 14.20		15.02 15.10 15.20	51,9 59,0	Tantow Colbizow (Kołbaskow Scheune (Gumience) Stettin (Szczecin)			12.57 13.49 12.40		13.57 13.45 13.40

In km 45,8 liegt der frühere Haltepunkt Rosow und in km 48,9 die Staatsgrenze. Die blau dargestellten Busse fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Die Gegend ist so dünn besiedelt, dass sich ergänzend nur noch Busse und Bedarfsverkehre lohnen. Alle *IR* halten daher beim *VD-T* in Passow und Tantow. Hinzu kommen auf deutscher Seite abwechselnd Casekow und Petershagen und auf polnischer Seite abwechselnd Colbizow und Stettin-Scheune. Um die Nachfrage zu stärken, dürfte man die *IR* ab Angermünde mit allen Fahrscheinen ohne Zuschlag benutzen.

233 (Berlin -) Angermünde - Schwedt (Oder)

1872 erhielt die *Angermünde-Schwedter Eisenbahn-Gesellschaft* die Konzession zur Anbindung des Oderhafens bei Schwedt an die Stettiner Bahn (→ KBS 230). Nach 1½- jähriger Bauzeit ging die 25 km lange eingleisigen Nebenbahn in Betrieb. Anfangs wies sie keine Zwischenstationen auf, ab 1888 wurden mehrere Stationen eröffnet, unter anderem in Pinnow und Niederlandin. 1944/45 fuhren sieben Zugpaare täglich, die alle in Angermünde begannen und endeten.

Nach der "Wende" wurden mehrere Stationen wegen mangelnder Nachfrage geschlossen und in Schwedt ein günstig zur Stadtmitte gelegener neuer Haltepunkt

gebaut. Die Oderstadt hatte Ende der 1990er Jahre noch über 40.000 Einwohner und kam daher in den Genuss direkter Züge von und nach Berlin. Die Linie RE 3 fuhr von Berlin bis Angermünde stündlich und dann abwechselnd weiter nach Schwedt und Stralsund.

Da die RE 3 mit E-Loks der Baureihe 143 fuhr, wurden in Angermünde Dieselloks vor den Zug gespannt, um ihn bis nach Schwedt zu ziehen. Zusätzlich pendelten Dieseltriebwagen der Baureihe 628/928 als Verstärkerzüge auf der Nebenbahn. Um den Betrieb zu vereinfachen, wurde die KBS 235 im Jahr 2005 rund 7,4 Millionen Euro elektrifiziert, alle wichtigen Bahnübergänge technisch gesichert und die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben.

Seit Ende 2014 betreibt die *Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft* die RB-Linie 61 Schwedt - Angermünde montag bis freitags im Zwei-Stunden-Takt. Den RE 3 fährt weiterhin *DB Regio* im Wechsel so, dass ein Stundentakt nach Schwedt entsteht.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung ähnlich verlaufen. Allerdings würde er die RE nicht aus langen Doppelstockzügen bilden, die ab Angermünde zweistündlich im Wechsel nach Schwedt und Greifswald weiter fahren und mit wachsender Entfernung zu Berlin immer schlechter ausgelastet sind. Sie würden stattdessen in Berlin mit drei kürzeren Triebwagen abfahren (→ KBS 230), von denen stündlich einer nach Schwedt kommt.

7.07 7.12 7.44 7.59	8.07 8.12 8.44 8.59	7.05 9.12 9.44 9.59	Berlin Hbf 230 B-Gesundbrunn. Eberswalde Angermünde	9.53 9.48 9.16 9.01	10.53 10.48 10.16 10.01	11.53 11.48 11.16 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Angermünde	8.57	9.57	10.57
8.11	9.11	10.11	8,9 Pinnow	8.48	9.48	10.48
8.15	9.15	10.15	13,0 x Niederlandin	8.44	9.44	10.44
8.18	9.18	10.18	15,8 x Heinersdorf	8.41	9.41	10.41
8.23	9.23	10.23	21,7 Schwedt Mitte	8.36	9.36	10.36
8.26	9.26	10.26	23,1 Schwedt (Oder)	8.34	9.34	10.34

Der Taktknoten zur Minute 30 in Angermünde gibt den RB 54 Minuten, um nach Schwedt und zurück zu fahren, Das erlaubt ihnen, bei Bedarf oder abwechselnd in Niederlandin und Heinersdorf zu halten.

234 Angermünde - Oderberg - Bad Freienwalde

Angermünde bekam schon 1842 den Schienenanschluss über die KBS 230 Berlin - Pasewalk (- Stettin). Freienwalde folgte 1866 mit der KBS 235 Eberswalde - Wriezen. 1877 folgte die Verbindung Angermünde - Freienwalde als Reaktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft (BStE) auf die Konkurrenzstrecke Stettin - Königsberg - Küstrin rechts der Oder.

Die großräumige Nachfrage stellte sich bei den Personenzügen jedoch nicht ein und es gab meist nur vier Zugpaare täglich. Der Güterverkehr war etwas bedeutender, dennoch bestand nie der Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau.

In den letzten Kriegstagen 1945 sprengte die deutsche Wehrmacht die Brücke über die Alte Oder bei Freienwalde. Nach der bedingungslosen Kapitulation ließ die UdSSR die ganze Strecke als Reparationsleistung abbauen. Da man aber eine Entlastung für die auf ein Gleis reduzierte KBS 230 brauchte, erfolgte bis 1949 der Wiederaufbau als eingleisige Nebenbahn. Durch die neue Grenze an der Oder zwischen der DDR und Polen bekam die Strecke aus militärstrategischen Gründen neue Bedeutung.

Diese entfiel nach der "Wende" und der lokale Güter- und Personenverkehr wanderte immer mehr zur Straße ab. Die *DB* stellte den Güterverkehr am 31.12.94 und

7.07 7.12 7.44 7.59 7.12 7.44 7.59	8.07 8.12 8.44 8.59 8.12 8.44 8.59	9.07 9.12 9.44 9.59 9.12 9.44 9.59		Berlin Hbf B-Gesundbrunn. Eberswalde Angermünde 230 Stralsund Hbf Pasewalk Angermünde 230	10.53 10.48 10.16 10.01 8.12 8.44 8.59	11.53 11.48 11.16 11.01 9.12 9.44 9.59	12.53 12.48 12.16 12.01 10.12 10.44 10.59
				Bus			
8.34	9.34	10.34	km	Angermünde	9.26	10.26	11.26
8.42	9.42	10.42	6,5	Neukünkendorf	9.17	10.17	11.17
8.48	9.48	10.48	11	Parstein	9.11	10.11	11.11
8.58	9.58	10.58	19	Oderberg	9.01	10.01	11.01
9.04	10.04	11.04	23	Neuenhagen	8.55	9.55	10.55
9.10	10.10	11.10	27	Schiffmühle	8.49	9.49	10.49
9.15	10.15	11.15	30	Bad Freienwalde	8.44	9.44	10.44
9.16	10.16	11.16		Bad Freienwalde	8.43	9.43	10.43
9.42	10.42	11.42		Eberswalde 235	8.18	9.18	10.18
9.19	10.19	11.19		Bad Freienwalde	8.40	9.40	10.40
9.58	10.58	11.58		Seelow	8.01	9.01	10.01
10.25	11.25	12.25		Frankfurt (O) 235	7.35	8.35	9.35

den Personenverkehr am 28.5.95 ein, die offizielle Stilllegung folgte am 30.11.97. Der Versuch, das Gleis als Draisinenstrecke zu reaktivieren scheiterte.

Das Fahrgastpotenzial wäre auch beim *VD-T* zu gering für stündliche Regionalbahnen. Im Gegensatz zur Realität gäbe es aber weiterhin durchfahrende Busse, die an beiden Endstationen optimale Anschlüsse zum Schienennetz bieten.

235 Eberswalde - Wriezen - Seelow - Frankfurt (Oder)

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft (BStE) eröffnete den Abschnitt Eberswalde - Wriezen am 15.12.1866 als Zweigbahn mit lokaler Bedeutung. Die Verlängerung nach Frankfurt (Oder) wurde schon bald gewünscht, aber erst 1876/1877 verwirklicht. Anlass war der zeitgleiche Bau der Konkurrenzstrecke Stettin - Küstrin am anderen Oderufer. Obwohl die KBS 234 / 235 an bestehende Knotenpunkte wie Frankfurt (Oder) anknüpfte, erlangte sie nicht die Bedeutung wie die Strecke über Küstrin und diente vor allem dem lokalen Verkehr.

1879 wurde die *BStE* verstaatlicht und der *Königlichen Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn* (ab 1905 Königliche Eisenbahndirektion Stettin). Diese veranlasste 1905 den zweigleisigen Ausbau zwischen Eberswalde und Freienwalde.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde wegen der Platznot im Bahnhof Frankfurt (Oder) ein separater Verschiebebahnhof erforderlich. Nach langen Diskussionen über seine Lage entstand er schließlich zwischen Frankfurt und Booßen. Dieser Abschnitt der KBS 235 wurde dafür zweigleisig ausgebaut und nach Osten verschoben. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges waren die meisten Anlagen fertig.

Ab 1926 pendelten Triebwagen zwischen Frankfurt und Booßen. Die im Volksmund "Pendel" genannten Züge bekamen in Frankfurt einen separaten Bahnsteig (etwa bei der heutigen Straßenbahnhaltestelle) und hielten auch in Paulinenhof, Simonsmühle und Gronenfelde. In der Endphase des Zweiten Weltkriegs lag die KBS 235 im Hauptkampfgebiet. Sie wurde dabei stark in Mitleidenschaft gezogen und viele Brücken zerstört. 1945 ließ die UdSSR das zweite Gleis zwischen Eberswalde und Freienwalde zu Reparationszwecken abbauen.

Durch die neue Grenze an der Oder zwischen der DDR und Polen bekam die Strecke aus militärstrategischen Gründen neue Bedeutung. Um Eberswalde und den Knoten Berlin besser umfahren zu können, baute die Deutsche Reichsbahn 1935 eine Verbindungskurve nordöstlich von Eberswalde. Sie wurde vor allem von Güterzügen genutzt, z.B. den Kohlezügen vom Lausitzer Braunkohlerevier un den Norden der DDR.

Etwa ab 1965 fuhren direkte Eilzüge von Angermünde über Freienwalde nach Frankfurt (Oder) und oft noch weiter nach Süden und im Sommer gelegentlich Urlaubszüge aus Sachsen an die Ostseeküste. 1983 kamen sechs Personenzugpaare über die Gesamtstrecke, einige Verstärker Eberswalde - Bad Freienwalde oder Wriezen und die Züge zwischen Küstrin-Kietz und Frankfurt (Oder).

Ende der 1980er Jahre war die Elektrifizierung im Gespräch, wurde aber durch die "Wende" und ihre Folgen beendet. 1993 fuhren drei Eilzüge von Eberswalde mit Halt in Bad Freienwalde, Wriezen, Werbig und Seelow nach Frankfurt (Oder), zwei davon weiter nach Dresden. Die Zwischenhalte auf dem Mittelstück bedienten sechs Personenzugpaare, auf den Außenabschnitten war das Angebot dichter. 1994 wurde das Angebot grundlegend umgestellt. Die Stationen Sietzing, Dolgelin, Libbenichen, Carzig und Schönfließ Dorf wurden geschlossen und durchgehende Züge bedienten die verbliebenen Stationen im Zweistundentakt. In Booßen und Frankfurt-Klingethal hielten noch bis 1996 die Züge nach Küstrin.

Von 2000 bis 2014 fuhren die Züge über Eberswalde hinaus nach Berlin weiter. Die Züge fuhren stündlich bis nach Wriezen sowie zweistündlich weiter bis nach

6.50	7.07	7.50	8.07	8.50		Pasewalk	11.09	10.52	12.09	11.52	13.09
7.31	7.54	8.31	8.54	9.31		Angermünde	10.29	10.06	11.29	11.06	12.29
7.47	8.14	8.47	9.14	9.47		Eberswalde 230	10.13	9.46	11.13	10.46	12.13
7.07	7.43	8.07	8.43	9.07		Berlin Hbf	10.53	10.17	11.53	11.17	12.53
7.12	7.48	8.12	8.48	9.12		B - Gesundbrunnen	10.48	10.12	11.48	11.12	12.48
7.27		8.27		9.27		Bernau	10.33		11.33		12.33
7.42	8.13	8.42	9.13	9.42		Eberswalde 230	10.18	9.47	11.18	10.47	12.18
RB		RB		RB		Zug	RB		RB		RB
8.04	8.18	9.04	9.18	10.04	km	Eberswalde	9.56	9.42	10.56	10.42	11.56
>	8.23	>	9.23	>	>	Ebersw., Waldstr.	>	9.36	>	10.36	I
8.12	<	9.12	<	10.12	9,9	Niederfinow	9.47	<	10.47	<	11.47
>	8.31	>	9.31	>	>	Hohenfinow	>	9.28	>	10.28	I
8.19 8.23 29/31	8.35 8.43 < (A)	I 9.19 9.23 29/31	9.35 9.43 < (A)	I 10.19 10.23 29/31	19,1 23,5	Falkenberg (Mark) Bad Freienwalde Altranft Wriezen	I 9.40 9.36 29/31	9.24 9.16 < (A)	I 10.40 10.36 29/31	10.24 10.16 < (A)	I 11.40 11.36 29/31
8.38 8.42 8.47 8.54	ab	9.38 9.42 9.47 9.54	ab	10.38 10.42 10.47 10.54	43,3 48,0	Neutrebbin Sietzing Letschin Neulangsow	9.21 9.17 9.12 9.05	an	10.21 10.17 10.12 10.05	an	11.21 11.17 11.12 11.05
58/01 I I 9.12	9.04 9.10 9.18 9.22	58/01 I I 10.12	10.04 10.10 10.18 10.22	58/01 I I 11.12	63,6 69,6	Seelow (Mark) Dolgelin Carzig Schönfließ	58/01 I I 8.47	9.56 9.49 9.41 9.37	58/01 I I 9.47	10.56 10.49 10.41 10.37	58/01 I I 10.47
>	9.29	>	10.29	>	>	Lebus	>	9.30	>	10.30	>
9.19	<	10.19	<	11.19	79,7	Booßen	8.40	<	9.40	<	10.40
>	9.38	>	10.38	>	<	Ffo - Kliestow Ost	>	9.21	>	10.21	>
9.25	9.45	10.25	10.45	11.25	85,9	Frankfurt (Oder)	8.35	9.15	9.35	10.15	10.35

(A) Bus fährt ab Bad Freienwalde nach Angermünde (→ KBS 234) und wartet daher in Eberswalde nicht auf den RE aus Angermünde.

Frankfurt. Damit wurde nach der Abbestellung der KBS 236 Tiefensee – Wriezen (1998) wieder eine Direktverbindung angeboten. 2004 übernahm die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG) die RB-Linie 60. Seit dem 14.12.14 betreibt die Niederbarnimer Eisenbahn den Personenverkehr mit RegioShuttle-Dieseltriebwagen. Sie fahren durchgehend alle zwei Stunden und werktags zwischen Eberswalde und Wriezen stündlich.



Ein RegioShuttle der Niederbarnimer Eisenbahn im Turmbahnhof Werbig am oberen Bahnsteig der KBS 235. An der Brücke sieht man, dass die Preußische Ostbahn (KBS 237) einst zweigleisig war. Der VD-T würde diesen einsam gelegenen Bahnhof stilllegen und die Züge nach Eberswalde und Frankfurt (Oder) etwa 600 Meter weiter nördlich bei Neulangsow halten lassen. Die RB der KBS 237 von und nach Berlin würden über eine neue Verbindungskurve zur Kreisstadt Seelow fahren und dort attraktivere Anschlüsse bieten. (Foto: Christian Schultz)

Beim *VD-T* wären die RB schon 2010 auf der ganzen Strecke im Stundentakt gependelt. In Bad Freienwalde, Wriezen, Seelöow und Frankfurt (Oder) gäbe es perfekte Anschlüsse zu den Zügen und Bussen der KBS 236, 237 und 250.

Nur in Eberswalde klappt das nicht, weil die RB um die Minute 00 ankommen und abfahren, während sich die Züge der Hauptstrecke zu den Minuten 15 und 45 begegnen. Das ist akzeptabel, weil es ab Wriezen und Seelow direkte Züge nach Berlin gibt. Für Bad Freienwalde bieten die Busse der KBS 234 bessere Anschlüsse in Eberswalde und Direktverbindungen nach Angermünde.

236 Berlin - Ahrensfelde - Werneuchen - Wriezen

Die *Wriezener Bahn* wurde am 1.5.1898 vom Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde an der *Ostbahn* (→ KBS 250) bis Werneuchen eröffnet. Den Weiterbau verzögerte vor allem der 50 Meter hohe Damm, der zwischen Schulzendorf (72 m ü. NN) und Wriezen (5 m ü. NN) nötig war, um das maximale Gefälle von 10 ‰ einzuhalten. Am 15.10.1898 ging dann die Strecke bis Wriezen in Betrieb. Nach Kreuzung mit der KBS 235 Eberswalde - Frankfurt (Oder) erreichte das Gleis die sechs Jahre ältere nach Jädickendorf an der Hauptachse Stettin - Breslau.

In den ersten Jahren konnte wegen Kapazitätsengpässen auf der *Ostbahn* täglich nur Reisezugpaar über Lichtenberg hinaus bis zum Schlesischen Bahnhof in Berlin fahren. Um 1900 wurden *Ostbahn* und *Schlesische Bahn* umfassend erweitert und die Wriezener Personenzüge bekamen einen kleinen *Flügelbahnhof* mit Empfangsgebäude und einem Mittelbahnsteig nordöstlich neben dem *Schlesischen Bahnhof*. Ab 1924 hieß dieser offiziell *Berlin Wriezener Bahnhof*.

1936 erhielt der neue Flugplatz Werneuchen einen Gleisanschluss zum gleichnamigen Bahnhof. Der Fliegerhorst sorgte auch dafür, dass die schon lange gewünschte Anerkennung des Berliner Vororttarifs am 15.5.38 bis Werneuchen zustande kam. Die *Wriezener* Bahn blieb im Zweiten Weltkrieg außerhalb Berlins weitgehend von Kampfhandlungen verschont. In Berlin war vor allem der Abschnitt um den *Schlesischen* und *Wriezener Bahnhof* sowie zwischen Lichtenberg und Marzahn schwer betroffen. Die Strecke Wriezen - Jädickendorf erlitt beim Oderübergang der *Roten Armee* erhebliche Schäden und die deutsche Wehrmacht zerstörte bei ihrem Rückzug mehrere Stellen zwischen Wriezen und Schulzendorf sowie zwischen Blumberg und Ahrensfelde mit einem Schienenwolf.

1945 wurden die am Oderübergang unterbrochene Jädickendorfer Strecke komplett und in Marzahn, Ahrensfelde Friedhof und Seefeld die Kreuzungsgleise als Reparationsleistung für die UdSSR abgebaut. Ab 25.11.45 fuhren wieder vier Personenzugpaare von Berlin-Lichtenberg nach Werneuchen und ab 1947 wurden wieder Wriezen und der Wriezener Bahnhof in Berlin erreicht. Am 12.12.49 schloss die DR den Wriezener Bahnhof und zog die Züge bis Lichtenberg zurück.

1967/68 sanierte die *DR* den Oberbau zwischen Berlin-Marzahn und Wriezen und hob die zulässige Achslast auf 21 Tonnen an. Das ermöglichte den Einsatz von Großdiesellokomotiven der Baureihe 120 insbesondere vor den Kesselwagenzügen. 1971 ging die erste Baustufe des *Biesdorfer Kreuzes* mit dem neuen Bahnhof Springpfuhl am *Berliner Außenring* und zwei eingleisige Strecken für den Güterund Reisezugverkehr nach Marzahn in Betrieb. Ab 1981 gab es von Lichtenberg bis zum *Biesdorfer Kreuz* vier Fernbahngleise.

1975 fiel der Beschluss zum Aufbau des IX. Stadtbezirks Marzahn beiderseits der *Wriezener Bahn*. Östlich davon sollten bis 1985 35.000 Wohnungen für rund 100.000 Einwohner und auf der Westseite ein Gewerbegebiet mit rund 28.000 Arbeitsplätzen entstehen. Die S-Bahn verlängerte man dafür bis 1982 schrittweise bis Ahrensfelde. Der Endbahnhof erhielt einen Seitenbahnsteig für die S-Bahn und einen gemeinsamen Mittelbahnsteig für S- und Regionalbahn für ebenerdigen Umstieg. Die Züge von und nach Werneuchen endeten fortan in Ahrensfelde statt Marzahn.

Die "Wende" sorgte wie bei vielen anderen Strecken für einen deutlichen Rückgang der Nachfrage, obwohl die 1994 gegründete *Deutsche Bahn AG* (DB) die nun als *Regionalbahn* bezeichneten Vorortzüge 1994 bis Lichtenberg verlängerte. Am 19.4.98 wurde der Verkehr zwischen Tiefensee und Wriezen eingestellt und am 15.12.99 folgte die förmliche Stilllegung. 2004 erwarb die *Mittenwalder Eisenbahnimmobiliengesellschaft* (MEIG) den Abschnitt Tiefensee (ausschließlich) - Sternebeck für eine Draisinenbahn. Am 10.12.06 endete der planmäßige Personenverkehr zwischen Tiefensee und Werneuchen. Diesen Abschnitt kaufte 2012 die *MEIG* und drei Jahre später die *Regio Infra Nord-Ost.*

Vom 10.7. bis 20.8.18 wurde die Strecke für umfangreiche Sanierungen komplett gesperrt. *Elektronische Stellwerke* in Blumberg und Werneuchen ersetzten die vorhandenen Stellwerke und werden seitdem aus Beeskow gesteuert. Die Streckengeschwindigkeit wurde auf 80 km/h angehoben.

2020 wurde der Betrieb vom 15.12.24 bis 13.12.36 mit batterieelektrischen Zügen ausgeschrieben, die 120 bis 140 Sitzplätze haben. Der Stundentakt zwischen Berlin Ostkreuz und Werneuchen soll Montag bis Freitag an Werktagen von 6 bis 20 Uhr zu einem Halbstundentakt zwischen Lichtenberg und Werneuchen verdichtet werden, wobei die zusätzlichen Züge wegen fehlender Infrastruktur zunächst zwischen Ahrensfelde und Blumberg nicht halten sollen.

Ende 2020 kaufte das Gleisbauunternehmen *KGT* den Abschnitt Tiefensee - Werneuchen. Der Geschäftsführer ist Vorstandsmitglied der *Initiative Wriezener Bahn*, die sich um die Reaktivierung bemüht. Ende 2021 waren bereits die Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland, die Städte Wriezen, Werneuchen, Ahrensfelde sowie die Ämter Barnim-Oderbruch und Falkenberg-Höhe Mitglieder.

Der *VD-T* hätte schon bis zur Jahrtausendwende ein Gesamtkonzept für die KBS 235 bis 237 entwickelt, um die strukturschwache Region an der polnischen Grenze zu fördern. Das in der Realität ab 2024 geplante Angebot hätte es schon 2010 gegeben – mit dem wesentlichen Unterschied, dass der stündliche "Grundtakt" bis Wriezen läuft und dort optimale Anschlüsse nach Eberswalde und Frankfurt (Oder) bietet.

RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.06 12.09 12.12 12.16 12.21 12.25 12.30 12.35 12.38	12.51 12.55 13.00 13.05	13.06 13.09 13.12 13.16 13.21 13.25 13.30 13.35 13.38	13.51	14.06 14.09 14.12 14.16 14.21 14.25 14.30 14.35 14.38	15,7 20,4 22,6	Berlin Hbf B-Friedrichstr. B-Alexanderplatz Berlin-Ostbahnhof B-Lichtenberg Berlin-Marzahn Ahrensfelde Blumberg-Rehhahn	13.54 13.51 13.48 13.44 13.38 13.34 13.29 13.24 13.21	14.14 14.08 14.04 13.59	14.54 14.51 14.48 14.44 14.38 14.34 14.29 14.24 14.21	15.24 15.21 15.18 15.14 15.08 15.04 14.59 14.54	15.54 15.51 15.48 15.44 15.38 15.34 15.29 15.24 15.21
12.40 12.45 12.50 12.54 58/01	13.09 13/15 13.20 an	13.40 13.45 13.50 13.54 58/01	14.09 13/15 14.20 an	14.40 14.45 14.50 14.54 58/01	29,0 33,7 37,9	Blumberg (b Berlin) Seefeld (Mark) Werneuchen Werftpfuhl Tiefensee	13.19 13.14 13.09 13.05 58/01	13.50 44/46 13.39 ab	14.19 14.14 14.09 14.05 58/01	14.50 44/46 14.39 ab	15.19 15.14 15.09 15.05 58/01
13.05 13.12 13.17 13.25		14.05 14.12 14.17 14.25		15.05 15.12 15.17 15.25	45,7 53,5 58,7	x Leuenberg x Sternebeck Schulzendorf Wriezen	12.54 12.47 12.42 12.35		13.54 13.47 13.42 13.35		14.54 14.47 14.42 14.35
13.31 13.56	13.31 > 13.58 14.25	14.31 14.56	14.31 > 14.58 15.25	15.31 15.56		Wriezen 235 Eberswalde Seelow Frankfurt (Oder)	12.39 12.04	13.29 > 13.01 12.35	13.39 13.04	14.29 > 14.01 13.35	14.39 14.04

Von Berlin Hbf bis Lichtenberg als hinterer Zugteil vom RE nach Küstrin (→ KBS 237); Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags.

Wenig attraktiv ist in der Realität, dass die RB auf knapp 5 km von Ahrensfelde nach Blumberg vier mal halten und dafür 6 Minuten brauchen. Zudem liegt die Wendeschleife der Straßenbahnlinie 16 etwa 600 Meter von den Bahnhöfen Ahrensfelde und Friedhof entfernt. Die Verlängerung von S-Bahn und Straßenbahn macht das Angebot attraktiver und transparenter:

km	Realität	VD-T	Veränderung	
9,3	S-Bahn + RB-Station <u>Ah-rensfelde</u> mit drei 150 m langen Bahnsteiggleisen.	S-Bahn-Station <u>Gehren-</u> <u>see</u> mit zwei 150 m lan- gen Bahnsteiggleisen.	Gleis 1 mit 150 m langem Seitenbahn- steig entfällt.	
10,3	RB-Station <u>Ahrensfelde</u> <u>Friedhof</u> mit breitem Seitenbahnsteig.	S-Bahn, RB- u. Straßen- bahnstation <u>Ahrensfelde</u> mit vier Bahnst.gleisen *).	Verbreiterung auf der Brachfläche westlich vom Gleis.	
11,6	RB-Station Ahrensf. Nord, schmaler Seitenbahnsteig	Nur noch Bushaltestelle, dichter Takt zur nahen S-Bahn und Straßenbahn-Endstation.		
12,5	RB-Station Blumberg-Rehha	-		

237 Berlin - Strausberg - Müncheberg - Seelow / Küstrin

Die KBS 237 war bis 1945 ein Teil der *Preußischen Ostbahn*, der 740 km langen Verbindung von Berlin über Danzig und Königsberg bis Eydtkuhnen an der Grenze zu Russland. 1860 erreichte ihr Gleis von Osten her Küstrin und man musste zunächst über Frankfurt (Oder) nach Berlin weiter fahren. 1867 wurde die direkte Strecke eröffnet – durch ihre geradlinige Trassierung lagen nur wenige größere Orte dicht am Gleis.

Das Güteraufkommen überstieg die Erwartungen schon bald um ein Vielfaches. Hauptsächlich waren es landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Vieh, Getreide und Gemüse. Die häufig niedrigen Wasserstände der Flüsse Oder, Weichsel oder Warthe oder deren Einfrieren in den Wintermonaten sorgten für eine regelmäßige Belebung des Güterverkehres der Ostbahn.

Die *Ostbahn* gehörte zu den wichtigsten Eisenbahnmagistralen Europas, es fuhren viele internationale Schnellzüge wie der D 1 Berlin - Königsberg - Eydtkuhnen und der legendäre Luxuszug *Nord-Express*. Ende des 19.Jahrhunderts verließen Berlin täglich 7 Ferngüterzüge und 15 Personenzüge nach Ostpreußen und Schlesien. Im Sommerfahrplan 1939 gab es vier Eilzugpaare, zwölf D-Zug-Paare sowie das Ferndurchgangszugpaar Berlin - Königsberg, das für die 590 km 6 Stunden und 36 Minuten brauchte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die *Ostbahn* zwischen Deutschland, Polen und der UdSSR geteilt. Einige einst wichtige internationale Bahnhöfe wie Eydtkuhnen existieren nicht mehr oder spielten nur noch eine untergeordnete Rolle. Die UdSSR ließ in Deutschland und Polen das zweite Gleis der Fernbahn als Reparationsleistung abbauen, nicht jedoch das Gleis der Berliner S-Bahn.

Mehrere Jahrzehnte gab es über die neuen Grenzübergänge der *Ostbahn* keinen öffentlichen Personenverkehr. Erst in den 1990er Jahren kam er wieder ingang und von 2007 bis 2009 verkehrte der D448/449 "Stanislaw Moniuszko" zwischen Berlin-Lichtenberg und Schneidemühl (Piła Główna). Seit 2010 fahren ausschließlich Regionalzüge über die Grenze bei Küstrin.

Zunächst zogen Dieselloks die Personenwagen, nach einem kurzen Gastspiel der Dieseltriebwagen-Baureihe 624 dominierte ab 2003 die Baureihe 628. Seit 10.12.06 bedient die *Niederbarnimer Eisenbahn* die KBS 237 mit Dieseltriebzügen der Typen *Bombardier Talent* und seit 2016 mit *Pesa Link*. Seit 22.12.06 darf zwischen km 75,0 und 80,7 nach über 60 Jahren wieder mit 120 km/h gefahren werden.

Ab 1924 wendeten die Berliner Vorortzüge in Strausberg an einem überdachten Mittelbahnsteig westlich vom Empfangsgebäude. 1948 bekam ein Gleis der *Ostbahn* eine seitliche Stromschiene und Strausburg wurde zu einem der Berliner S-Bahn-Endbahnhöfe.

Die *Nationale Volksarmee* verlegte 1954 ihren Sitz von Berlin-Adlershof nach Strausberg, da Berlin wegen des Viermächtestatus zur "entmilitarisierten Zone" wurde. Da die Gebäude weit vom Bahnhof entfernt lagen, baute man eine 9 km lange Stichstrecke und eröffnete sie nach kurzer Bauzeit am 1.1.55. Zunächst fuhren Dieseltriebwagen und ab dem 3.6.56 elektrische S-Bahnzüge. Die komplizierte Gleislage am Strausberger Bahnhof verhinderte jedoch einen durchgehenden Betrieb und die Triebwagen pendelten unregelmäßig zwischen den Strausberger Bahnhöfen. Erst ab dem 26.5.68 fuhren sie nach Berlin weiter – auf der Zweigstrecke jedoch mangels Ausweichmöglichkeiten nur im 40-Minuten-Takt.

Um das Jahr 2000 wurde die S-Bahn von Berlin Alexanderplatz nach Strausberg durch neue Fahrzeuge um knapp fünf Minuten verkürzt. Die Fahrgastzahlen stiegen von 1998 bis 2002 um 24 Prozent. Daraufhin wurden alte Forderungen nach dem 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord wieder laut. Dafür entstand während einer achtwöchigen Vollsperrung im Sommer 2015 ein 2,2 km langer Begegnungsabschnitt beim Haltepunkt Hegermühle. Am 13.12.15 ging er mit dem 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord in Betrieb.

Die Ostbahn wurde seit der "Wende" nur geringfügig modernisiert. Sie ist daher immer noch eine größtenteils eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptbahn. Nur die Abschnitte Lichtenberg - Biesdorfer Kreuz, Strausberg - Rehfelde, Trebnitz - Seelow-Gusow und Küstrin-Kietz - Grenze sind zweigleisig. In Küstrin-Kietz und Müncheberg/Trebnitz gibt es seit 2006 bzw. 2011 *Elektronische Stellwerke*. In Polen ist die Ostbahn von Küstrin (Kostrzyn) bis Schneidemühl (Piła) bis auf einen kurzen Abschnitt in der östlichen Bahnhofsausfahrt von Landsberg (Gorzów) zweigleisig. Weiter östlich wechslen sich ein- und zweigleisige Abschnitte ab.

Der *VD-T* hätte schon bis zur Jahrtausendwende ein Gesamtkonzept für die *Ostbahn* entwickelt. Die Leistungsfähigkeit hätte er mehr als verdoppelt und aus den zwei nebeneinander liegenden eingleisigen Strecken für S- und Regionalbahnen zwischen Neuenhagen und Strausberg eine zweigleisige Mischverkehrsstrecke für alle Züge gemacht:

➤ Von Berlin bis Neuenhagen übernimmt die Berliner U-Bahn (mit ähnlichen Fahrzeugen und Fahrzeiten) den Nahverkehr von der S-Bahn. In der Realität wendet jede zweite U5 in Kaulsdorf Nord – beim *VD-T* fährt sie hingegen ab Wuhletal alle 10 Minuten nach Mahlsdorf und alle 20 Minuten nach Neuenhagen.

➤ Von Berlin bis Strausberg fahren RE und RB etwa halbstündlich versetzt. Der in der Realität größte Nachteil wird dabei vermieden, denn die Regionalzüge wenden nicht in Lichtenberg oder am Ostkreuz, sondern fahren (wie die S-Bahn) auf der *Stadtbahn* bis in die Stadtmitte von Berlin. Es gibt zwar eine Fahrt pro Stunde weniger als in der Realität, dafür ist man aber wesentlich schneller:

Strecke	Real S 5	VD-T
Berlin Hbf - Strausberg Süd Berlin Ost - Strausberg Süd	65 Minuten 54 Minuten	35 - 37 Minuten (- 45 %) 25 - 27 Minuten (- 52 %)
Berlin Ost - Strausberg Nord	54 Minuten	37 - 40 Minuten (- 29 %

	Zug	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RE
km	Berlin Hbf	8.06		8.36		9.06		9.36		10.06
1,4	Berlin-Friedrichstr.	8.09		8.39		9.09		9.39		10.09
3,2	B-Alexanderplatz	8.12		8.42		9.12		9.42		10.12
5,4	Berlin - Ostbahnhof	8.16		8.46		9.16		9.46		10.16
10.1	Berlin - Lichtenberg	8.21		8.51		9.21		9.51		10.21
10,1	Berlin-Lichtenberg	8.23	V	8.53	×	9.23	X	9.53	A	10.23
15,2	Berlin - Wuhletal	1	Flügel	8.58	Flügel	1	Flügel	9.58	Flügel	- 1
22,9	B-Neuenhagen	32/34	8.36	04/06	9.08	32/34	9.36	04/06	9.08	32/34
27,2	Fredersdorf (b.Berlin)	- 1	8.40	ı	9.12	I	9.40	ı	9.12	1
29,1	Petershagen Nord	I	8.43	ı	9.15	I	9.43	I	9.15	
32,1	Strausberg Süd	8.41	8.46	9.13	9.18	9.41	9.46	10.13	9.18	10.41
>	Hegermühle	>	8.49	9.16	>	>	9.49	10.16	>	>
<	Strausberg Stadt	<	8.53	9.20	<	<	9.53	10.20	<	<
>	Strausberg Nord	>	8.56	9.23	>	>	9.56	10.23	>	>
35,7	Herrensee	I	an	an	9.22	I	an	an	9.22	ı
38,2	Rehfelde	- 1			9.25	I			9.25	I
50,1	Müncheberg (Mark)	8.53			9.33	9.53			9.33	10.53
55,2	Obersdorf	I			9.38	I			9.38	I
58,0	Trebnitz (Mark)	- 1			9.41	I			9.41	1
62,9	Alt Rosenthal	I			9.45	- 1			9.45	I
68,0	Seelow-Gusow	9.05			9.50	10.05			9.50	11.05
>	74,2 Seelow (Mark)	I			9.56	ı			9.56	
79,0	Golzow (Oderbruch)	9.13			an	10.13			an	11.13
81,6	Gorgast	9.16				10.16				11.16
85,5	Küstrin-Kietz	9.20				10.20				11.20
89,4	Küstrin (Kostrzyn)	9.25				10.25				11.25
K	üstrin (Kostrzyn)	9.35				10.35				11.35
La	andsberg (Golzow)	10.10				11.10				12.10
K	reuz (Kryz)	10.55				11.55				12.55

Von Berlin Hbf bis Lichtenberg fährt als hinterer Zugteil die RB nach Wriezen (→ KBS 236)

- ➤ In der Realität fahren 150 Meter lange S-Bahnen nach Strausberg Nord und sind mit wachsender Entfernung zu Berlin immer schlechter ausgelastet. Hinzu kommen Dieseltriebwagen von Lichtenberg nach Küstrin mit dem gleichen Schicksal. Beim *VD-T* starten stattdessen halbstündlich drei kürzere Triebwagen (Tw) in Berlin Hbf, von denen der erste in Lichtenberg abgehängt wird und nach Wriezen weiter fährt. An der S-Bahn-Endstation Neuenhagen werden die beiden anderen Tw getrennt und nach Strausberg Nord und Seelow oder Küstrin geschickt.
- ➤ In der Realität halten die Züge nach Küstrin am einsam gelegenen Turmbahnhof Werbig. Dort kann man in die Züge der KBS 2345 Eberswalde Frankfurt (Oder) umsteigen. Der *VD-T* hält dort nicht, weil die RB über eine 1 km lange neue Verbindungskurve zum Bahnhof der Kreisstadt Seelow (mit 5.500 Einwohnern) fahren. Dort gibt es einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 mit vielen guten Zug- und Busanschlüssen.

	Zug	RE	RB	RB	RB	RE	RB	RB	RB	RE
	Küstrin (Kostrzyn) Küstrin-Kietz Gorgast Golzow (Oderbruch) 74,2 Seelow (Mark)	8.35 8.39 8.43 8.46	ab 9.04			9.35 9.39 9.43 9.46	ab 10.04			10.35 10.39 10.43 10.46
	Seelow-Gusow Alt Rosenthal Trebnitz (Mark) Obersdorf	8.54 	9.09 9.14 9.18 9.21			9.54 	10.09 10.14 10.18 10.21			10.54
	Müncheberg (Mark) Rehfelde Herrensee	9.06 	9.26 9.34 9.37	ab	ab	10.06 	10.26 10.34 10.37	ab	ab	11.06
km 3,2 6,8 9,1	Strausberg Nord Strausberg Stadt Hegermühle Strausberg Süd	9.18 > < >	9.41 > < >	9.46 9.43 9.39 9.37	10.13 10.10 10.06 10.04	10.18 > < >	10.41	10.46 10.43 10.39 10.37	11.10	11.18 > < >
14,0 18,3 26,0	Petershagen Nord Fredersdorf (b.Berlin) B-Neuenhagen Berlin - Wuhletal	 1 25/27 9.37	9.44 9.47 9.51 Flügel	I I 53/55 10.01 10.07	10.16 10.19 10.23 Flügel	 1 25/27 1 10.37	10.44 10.47 10.51 Flügel	I I 53/55 11.01 11.07	11.16 11.19 11.23 Flügel	 25/27 11.37
35,8 38,0 39,8	Berlin-Lichtenberg Berlin-Ostbahnhof B-Alexanderplatz Berlin-Friedrichstr. Berlin Hbf	9.39 9.44 9.48 9.51 9.54		10.09 10.14 10.18 10.21 10.24	,	10.39 10.44 10.48 10.51 10.54		11.09 11.14 11.18 11.21 11.24		11.39 11.44 11.48 11.51 11.54

250 Berlin - Fürstenwalde - Frankfurt (O) (- Warschau / Breslau)

a) Die Strecke Berlin Ostbahnhof - Frankfurt (Oder)

Am 23.10.1842 wurde die 81 km lange Strecke vom Schlesischen Bahnhof in Berlin nach Frankfurt an der Oder eröffnet. Am 1.10.1845 war die Verlängerung über Guben und Liegnitz nach Breslau zur zweitgrößten Stadt des Königreichs Preußen fertig. Die Industrialisierung nahm immer schneller zu und damit auch (vor allem im Großraum Berlin) der Verkehr. Bis 1890 baute die Staatsbahn vor allem zusätzliche Stationen, dann folgte schrittweise ein zusätzliches Gleispaar für die Vorortzüge bis Erkner. Dabei wurde die Trasse um 1902 im Berliner Stadtgebiet höher gelegt, um die zahlreichen Bahnübergänge zu beseitigen.

1928 bekam die Vorortstrecke nach Erkner seitliche Stromschienen für die neue elektrische S-Bahn. Der Fernverkehr wurde hingegen weiterhin mit Dampfloks befördert. 1936 fuhren die ersten Schnelltriebwagen mit Dieselmotoren von Berlin über Breslau nach Beuthen. Sie brauchten für die 508 km nur 4 Stunden und 21 Minuten, das sind durchschnittlich 117 km/h! Mit Kriegsbeginn am 1.9.1939 endete zwar der Schnellverkehr, die *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn* blieb aber eine Hauptverkehrsader der deutschen (Kriegs-)Wirtschaft.

Zur Versorgung ihrer Truppen baute die *Rote Armee* beim Vorrücken ein Gleis der Strecke auf 1524 mm Breitspur um. Daher konnte schon am 25.4.45 der erste sowjetische Militärzug zur Berliner Stadtgrenze fahren. Am 28.6.45 erreichte der erste Personenzug aus Moskau den Schlesischen Bahnhof. Anders als die meisten Strecken wurde die direkte Linie zur Oder nicht auf ein Gleis zurückgebaut, da sie dem Abtransport der Reparationsgüter in die UdSSR diente. Das Breitspurgleis wurde dafür bis zum 20.9.45 auf Normalspur zurückgenagelt. Die Gleise der S-Bahn ließ die Besatzungsmacht aber komplett demontieren, daher war der elektrische Betrieb in Berlin erst wieder ab 1948 möglich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die zu 100 % deutsche Bevölkerung östlich der Oder vertrieben, das Gebiet Polen zugeschlagen und Frankfurt (O) zum Grenzbahnhof. Die einst innerdeutsche Magistrale von Berlin über Breslau ins *Oberschlesische Industrierevier* rückte ins Abseits: Bis in die 1960er Jahre war privater Reiseverkehr zwischen der DDR und Polen gänzlich verboten, erst ab 1972 kam es zu Erleichterungen, die in den 1980ern wieder neuen Restriktionen wichen.

Den geringen internationalen Eisenbahnverkehr konzentrierte die DDR auf wenige Achsen, zu denen auch Berlin - Frankfurt (Oder) - Posen - Warschau gehörte. Die schon vor der "Wende" begonnene Elektrifizierung bis zum Grenzbahnhof Oderbrücke wurde 1990 fertig.

Die 85 km vom Berliner Ostbahnhof zur deutsch-polnischen Grenze gehören zur *Europäischen Verkehrsachse* Paris - Berlin - Warschau. Sie werden seit 1997 modernisiert und für bis zu 160 km/h ausgebaut. Bis 2013 sollten 565 Millionen Euro investiert werden, um die *Eurocity*-Fahrzeit auf 36 Minuten zu verringern. Nach mehreren Verzögerungen und Abstrichen beim Projektumfang wurde 2015 die Fertigstellung bis 2020 erwartet.

Im Fahrplan 2010 betrieb *DB Regio* die RE-Linie 1 zwischen Brandenburg, Berlin und Frankfurt (Oder) täglich im Halbstundentakt. Zusätzliche RB gab es nicht, daher wurden kleinere Stationen abwechselnd im Stundentakt bedient. Hinzu kamen täglich etwa zehn Fernverkehrszüge je Richtung, neben den EC nach Warschau auch Züge wie der EN *Jan Kiepura* (Amsterdam - Moskau) und der D-Zug *Kasztan* (Berlin - Warschau - Kiew).

b) Der Fernverkehr von Berlin nach Schlesien und Polen

1937 brauchten Dieseltriebwagen für die 330 km von Berlin nach Breslau nur 2½ Stunden. Der Zweite Weltkrieg beendete den Schnellverkehr nach Schlesien und wegen der neuen Grenze zwischen Deutschland und Polen wurde er danach nicht wieder aufgenommen. Bis in die 1960er Jahre war privater Reiseverkehr zwischen der DDR und Polen ganz verboten, erst ab 1972 gab es Erleichterungen, die in den 1980ern wieder neuen Restriktionen wichen.

Nach dem Fall des "Eisernen Vorhangs" waren die Voraussetzungen eigentlich gut, ein *Eurocity*-Angebot wie auf anderen Verbindungen ins benachbarte Ausland zu erreichen: Breslau (Wroclaw) zählt über 600.000 Einwohner und Gliwice, Zabrze und Katowice im *Oberschlesischen Industrierevier* zusammen auch über 600.000. Krakau hat sogar 700.000 Einwohner und ist ein beliebtes Ziel von Touristen. Sie alle können mit einer EC-Linie erschlossen werden.

Dennoch stagnierte der Fernverkehr auf dieser Achse auf niedrigem Niveau. Die Schiene wurde vor allem in Polen als Verkehrsmittel in eine Abseitsrolle gedrängt: Seit 1990 hat sich ihre Verkehrsleistung im Personenverkehr halbiert! Bis 2000 fuhren die Züge von Berlin durchgehend elektrisch unter Fahrdraht über Frankfurt (Oder) und Grünberg (Zielona Gora) nach Breslau. Die unterschiedlichen Stromsysteme erforderten einen Lokwechsel in Frankfurt (Oder).

Da die polnische Staatsbahn kaum in ihren Abschnitt investierte, brauchten die Züge immer länger. Als auch noch Hochwasserschäden hinzu kamen, wurde das letzte verbliebene EC-Zugpaar *Wawel* über Cottbus und Liegnitz (Legnica) umgeleitet. Zwischen diesen beiden Städten gibt es aber keine Oberleitung, daher mussten dem Zug zwei Diesellokomotiven vorgespannt werden. Zum Teil waren

nur 40 km/h möglich, dennoch waren die Trassenpreise der polnischen Infrastruktur sehr hoch (bis zu dreimal so viel wie in Deutschland). Die DB errechnete 2010 für den *Wawel* einen jährlichen Verlust von rund 750.000 Euro!

Die Zugfahrt von Berlin nach Breslau dauerte mit fünf Stunden doppelt so lang wie 1937. Wie ein schlechter Witz wirkte es 2013, dass die DB als Alternative eigene IC-Busse anbot, die eine Stunde weniger brauchten. Im Dezember 2014 fuhr der *Wawel* dann letztmals von Berlin nach Breslau und zurück.

c) Das Angebot beim VD-T

Der *VD-T* hätte mit seinem besseren Bahnangebot in Deutschland andere Signale an Polen gesandt als in der Realität: Nicht jeder Zug des Fernverkehrs müsste "eigenwirtschaftlich" sein – bei entsprechendem politischen Interesse gäbe es auch Zuschüsse der öffentlichen Hand, um ein vertaktetes Angebot einzurichten. Seit dem Beitritt Polens zur *Europäischen Union* (EU) im Jahr 2004 wären auch großzügige Förderungen aus dem EU-Haushalt möglich gewesen. Der *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg* prognostizierte 2006 immerhin bei einer Fahrzeitverkürzung Berlin - Breslau auf drei Stunden eine Steigerung von jährlich 60.000 auf 170.000 Fahrgäste für drei tägliche Zugpaare!

Deutschland, Polen und die EU könnten die IC-Linien gemeinsam ausschreiben und sehen, welches Unternehmen den Betrieb mit den geringsten Zuschüssen anbietet. Die Rahmenbedingungen beim *VD-T* wären dabei:

- ➤ Verkürzung der Fahrzeit von Berlin nach Warschau von 5½ auf 4¾ Stunden und von Berlin nach Breslau von 5 auf 3 Stunden. Mit Reisegeschwindigkeiten von 123 bzw. 107 km/h sind die IC konkurrenzfähig zum großzügig ausgebauten Straßennetz und dank der innenstadtnahen Bahnhöfe auch zum Flugverkehr.
- Zwei zweistündliche Zugläufe von Berlin nach Warschau und Hamburg, die sich zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) zum Stundentakt überlagern. Zum Einsatz kommen 100 bis 150 Meter lange Zweisystemtriebwagen, die das deutsche und das polnische Stromsystem "vertragen".
- ➤ In Deutschland und Polen muss das Kuppeln mit Einsystemtriebwagen möglich sein, um die Züge für den stärkeren Binnenverkehr zu verlängern.
- ➤ In Deutschland werden die Züge nach Hamburg verlängert, um noch mehr Ziele umsteigefrei zu erreichen. Dabei entsteht zwischen den Millionenstädten ein Halbstundentakt und die IC fahren in Berlin abwechselnd durch den Nord-Süd-Tunnel nach Dresden oder die Ost-West-Stadtbahn nach Polen.

➤ Zwischen Frankfurt (Oder) und Glogau sind von der Trassierung her 120 km/h möglich, sie müssen aber nur abschnittsweise ausgeschöpft werden. Von Glogau bis Breslau werden 120 bis 140 km/h angestrebt, da sie auch dem polnischen Binnenverkehr erhebliche Verbesserungen bringen.

6.44 6.56 7.46			7.44 7.56 8.46			Hamburg-Altona Hamburg Hbf Berlin Hbf 200	9.16 9.04 8.14			10.16 10.04 9.14	
IC	RE	RE	IC	RE		Zug	IC	RE	RE	IC	RE
7.49 7.57	7.52 7.55 7.58 8.02	8.22 8.25 8.28 8.32	8.49 	8.52 8.22 8.22 9.02	km 1,4 3,2 5,4	Berlin Hbf B-Friedrichstr. B-Alexanderplatz Berlin-Ostbahnhof	8.11 	10.38 10.35 10.32 10.28	11.08 11.05 11.02 10.58	9.11 	11.38 11.35 11.32 11.28
	8.17 8.21 8.26	8.47 		9.17 9.21 9.26	29,7 35,9	Berlin-Karlshorst Erkner Fangschleuse Hangelsberg		 10.12 	10.42 10.38 10.33		 11.12
	8.33 8.38 8.43 8.48	59/01 9.12		9.33 9.38 9.43 9.48	60,0 67,7	Fürstenwalde (Spr) Berkenbrück Briesen (Mark) Jacobsdorf (Mark)	 - - -	59/01 I I 9.47	10.26 10.21 10.16 10.11		59/01
 	 	9.15 9.19 9.22 9.26	 	 	80,4 83,8	Pillgram Ffo-Rosengarten Frankfurt (O) Messe Frankfurt (Oder)	 	9.44 9.40 9.37 9.34	 	 	10.44 10.40 10.37 10.34
8.31 8.45 > <	an	an	9.31 9.45 11.00 12.15 13.25	an	km 21 177 346 482	Frankfurt (O) PKP Reppen (Rzepin) Posen (Poznan) Kutno Warschau (Warszawa)	9.29 9.15 > <	ab	ab	10.29 10.15 9.00 7.45 6.35	ab
9.25 10.00 10.30 10.55					90 145 204 244	Grünberg (Ziel.Gora) Glogau (Glogow) Wohlau (Wolow) Breslau (Wroclaw)	8.35 8.00 7.30 7.05				

Die Staatsgrenze liegt 4,1 km östlich vom Bahnhof Frankfurt (Oder) auf der Oderbrücke

Der *VD-T*-Regionalverkehr zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) ähnelt der Realität, da die RE im Halbstundentakt fahren und kleinere Stationen abwechselnd im Stundentakt bedienen. Sie werden jedoch so gelegt, dass in Fürstenwalde und Jacobsdorf optimale Anschlüsse für Züge und Busse in die Umgebung entstehen.



Die polnische Diesellok SU45-115 wartete am 18.8.2012 im Bahnhof Frankfurt (Oder) die Abfahrtszeit der RB 5833 nach Posen Hbf (Poznan Głowny) ab.

251 (Berlin -) Fürstenwalde - Bad Saarow - Pieskow

Der Kreis Beeskow-Storkow eröffnete 1911 die 33 km lange *Scharmützelseebahn* von Fürstenwalde nach Beeskow als Eigenbetrieb. Eine Zweigbahn führte von Petersdorf nach Saarow West am Westufer des Sees. Von dort ging es ab 1921 weiter bis *Silberberg Waldschänke*. Diese vor allem dem Tourismus dienenden 8 km wurden im Januar 1945 zerstört und nicht wieder in Betrieb genommen.

Der Personenverkehr ließ sich gut an, der Güterverkehr war hingegen relativ gering. 1914 gab es werktags 4 Zugpaare über die ganze Strecke und 4 Zugpaare zwischen Fürstenwalde und Pieskow. Nach Saarow West fuhren zusätzlich zwei Zugpaare ab Fürstenwalde. Nach dem Zweiten Weltkrieg war zunächst das Landesverkehrsamt Brandenburg und ab 1949 die *Deutsche Reichsbahn* (DR) zuständig. Diese stellte den Zugverkehr von 1959 bis 1963 wegen schlechtem Oberbauzustand ein.

Nach der "Wende" ging die Nachfrage erheblich zurück. Am 31.12.93 fuhr der letzte Güterzug und 1994 schloss die *DR* die Stationen Pfaffendorf, Wilmersdorf und Beeskow Nord. 1995 wurde der Fahrplan auf einen Zweistundentakt verdichtet. Allerdings verschlechterte sich der Streckenzustand und der Takt war nicht mehr einzuhalten. Deshalb fuhren ab 1997 zwischen Pfaffendorf und Beeskow Busse, nur der erste Zug am Tag aus und der letzte Zug nach Beeskow fuhren durch.

Ein Jahr später sperrte die *Deutsche Bahn AG* (DB) die ganze Strecke. Nach der Sanierung fuhr *DB Regio* ab Oktober 1999 Fürstenwalde - Bad Saarow im Stundentakt. Auf die geplante Sanierung des Reststücks verzichtete das Land Brandenburg 2006 als Folge der Kürzung der *Regionalisierungsmittel*. Ab 9.12.07 übernahm die *Ostdeutsche Eisenbahn* den Betrieb mit *RegioShuttle-*Dieseltriebwagen, und seit 14.12.14 ist die *Niederbarnimer Eisenbahn* zuständig.

Am 18.4.08 schrieb *DB Netz* die 18 km vom Bahnhof Bad Saarow bis Beeskow zur Übernahme aus. Die *Erlebnisbahn GmbH & Co. KG* (Betreiber der mit Draisinen befahrenen Strecke Zossen - Jüterbog) übernahmen die Infrastruktur und sanierte 1,1 km bis zum neuen Haltepunkt Bad Saarow Klinikum. Am 21.10.11 wurden die stündlichen RB bis dorthin verlängert.

Ende 2010 schrieb die *Erlebnisbahn* die Südhälfte B.Saarow-Pieskow - Beeskow erneut zur Übernahme aus, da der geplante touristische Verkehr nicht zustande kam. Parallel dazu begann sie Anfang 2011 mit dem Abbau von Schienen, obwohl die Strecke noch nicht entwidmet war. Nachdem auch das Land Brandenburg gegen den nicht genehmigten Gleisabbau protestierte, wurde er zunächst gestoppt.

Der Nordabschnitt modernisierte *DB Netz* 2016 weiter, unter anderem baute sie eine Brücke in Fürstenwalde neu. Durch die verkürzte Fahrtzeit wäre seither die Ausdehnung des Betriebs in den Bad Saarower Stadtteil Pieskow ohne ein zusätzliches Fahrzeug möglich.

Beim *VD-T* gäbe es wegen dem geringen Fahrgastpotenzial südlich der Doppelstadt Bad Saarow-Pieskow auch keinen regelmäßigen Bahnverkehr. Die Nordhälfte

7.34	8.34	9.34		Frankfurt (Oder)	9.26	10.26	11.26
7.59	8.59	9.59		Fürstenwalde 260	9.01	10.01	11.01
7.22	8.22	9.22		Berlin Hbf	9.38	10.38	11.38
7.32	8.32	9.32		Berlin Ostbahnhof	9.28	10.28	11.28
7.59	8.59	9.59		Fürstenwalde 260	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km	Fürstenwalde Bf	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	2,7	FürstBuschgarten	8.53	9.53	10.53
8.08	9.08	10.08	4,2	FürstGewerbepark	8.51	9.51	10.51
8.10	9.10	10.10	5,7	Fürstenwalde Süd	8.49	9.49	10.49
8.13 8.17 8.20 8.22 8.25	9.13 9.17 9.20 9.22 9.25	10.13 10.17 10.20 10.22 10.25	10,3 12,4 13,5	Ketschendorf Petersdorf Bad Saarow Bf Bad Saarow Klinikum B.Saarow-Pieskow	8.46 8.42 8.39 8.37 8.35	9.46 9.42 9.39 9.37 9.35	10.46 10.42 10.39 10.37 10.35

hätte er aber schon bis zur Jahrtausendwende bis km 15,2 modernisiert und im Stundentakt bedient. In Fürstenwalde würden die Triebwagen an den RE aus Frankfurt (O) gekuppelt und dadurch umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum von Berlin bieten.

252 Königs Wusterhausen - Storkow - Beeskow - Grunow

Nach Inbetriebnahme der Eisenbahn von Cottbus nach Frankfurt (Oder) bemühte sich der Landkreis Beeskow-Storkow um einen Anschluss an das Bahnnetz. Mit den 8,5 km nach Grunow war die Kreisstadt Beeskow ab 15.5.1888 endlich mit der "großen weiten Welt" verbunden. Erst rund zehn Jahre später kam die Konzession für die fast 50 km von Beeskow über Storkow nach Königs Wusterhausen. Nach rund zweijähriger Bauzeit ging sie am 1.10.1898 in Betrieb. In den Anfangsjahren fuhren vier Personenzugpaare pro Tag. Die Güterzüge beförderten neben landwirtschaftlichen Erzeugnissen vor allem Produkte der Ziegeleien bei Königs Wusterhausen.

1901 wurde der Bahnhof Beeskow West als Endpunkt der *Niederlausitzer Eisenbahn* nach Lübben eröffnet. Erst 1960 erhielten sie mit dem *Staatsbahnhof Beeskow* eine gemeinsame Station. 1911 kam die Kreisbahn Fürstenwalde - Beeskow hinzu, die vor allem dem Ausflugsverkehr in der Region diente. (→ KBS 241).

Im Zweiten Weltkrieg nahm der Verkehr zur Garnisonsstadt Beeskow erheblich zu. Gegen Kriegsende erlitt sie erhebliche Zerstörungen. Neben den Bahnhöfen und einigen Brücken wurde auch der *Lindenberger Viadukt* beim Rückzug der Wehrmacht in den letzten Kriegstagen gesprengt. Erst ab 1949 war die Strecke wieder durchgehend befahrbar.

Wie in der Vorkriegszeit spielte auch in der DDR der Güterverkehr die tragende Rolle. Die Verbindung von Königs Wusterhausen über Grunow nach Frankfurt (O) diente zudem als Alternative zur direkten KBS 240. Neue militärische Objekte wie die heutige Bundeswehrkaserne bei Storkow sorgten für zusätzliches Aufkommen.

Nach der "Wende" ging die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr erheblich zurück, zeitweise war die Strecke stilllegungsgefährdet. Erst durch die Ausschreibung und den Betrieb durch die *Ostdeutsche Eisenbahn* ab Ende 2004 konnte der Schienenverkehr zumindest vorerst gesichert werden.

Seitdem verkehren die Dieseltriebwagen im Stundentakt und sind von Berlin-Lichtenberg bis Frankfurt (Oder) durchgebunden. Nach der Kürzung der *Regionalisierungsmittel* reduzierte das Land das Angebot von Beeskow bis Frankfurt an Wochenenden im Winter auf einen Zweistundentakt. In den folgenden Jahren wurde die Strecke ausgebaut, z.B. Gleise neu verlegt und Schrankenanlagen errichtet. Zum Fahrplanwechsel Ende 2011 wurden die RB etwas beschleunigt; die Zugkreuzungen finden seither in Zernsdorf (vorher in Friedersdorf), Wendisch

Rietz, Beeskow und Müllrose statt. Güterverkehr gibt es noch in geringem Ausmaß, vor allem zum Spanplattenwerk in Beeskow.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung an der Strecke selbst ähnlich verlaufen. Die drei grün dargestellten neuen Stationen erschließen zusätzliches Fahrgastpotenzial und die planmäßigen Zugkreuzungen im Stundentakt finden in Friedersdorf und Lindenberg statt. In Königs Wusterhausen würden die Triebwagen allerdings an die RB aus Cottbus gekuppelt und dadurch umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum von Berlin bieten. Im Osten fahren die Triebwagen zwar nur bis Grunow, haben dafür aber im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 nicht nur Zuganschlüsse nach Frankfurt (Oder), sondern auch nach Cottbus (→ KBS 244).

7.39 8.19	8.25 8.52	8.39 9.19	9.25 9.52	9.39 10.19		Lübben 270 Königs Wusterhausen	10.20 9.41	10.34 10.07	11.20 10.41	11.34 11.07	-
8.08 8.18 8.39	8.42 8.52 9.07	9.08 9.18 9.39	9.42 9.52 10.07	10.08 10.18 10.39		Berlin Hbf 270 Berlin Ostbahnhof Königs Wusterhausen	9.52 9.42 9.21	10.18 10.08 9.52	10.52 10.42 10.21	11.18 11.08 10.52	11.52 11.42 11.21
RB		RB		RB		Zug	RB		RB		RB
8.43 8.46 8.49 8.52	9.12 > (b) <	9.43 9.46 9.49 9.52	10.12 > (b) <	10.43 10.46 10.49 10.52	km 2,0 4,9 6,8	Königs Wusterhausen Niederlehne Zernsdorf Kablow	9.17 9.13 9.10 9.07	9.47 > (b) <	10.17 10.13 10.10 10.07	10.47 > (b) <	11.17 11.13 11.10 11.07
58/01 9.07 9.12 >	9.28 9.38 45/50 10.20	58/01 10.07 10.12 >	10.28 10.38 46/51 11.20	58/01 11.07 11.12 >	17,7	Friedersdorf Kummersdorf Storkow (Mark) Fürstenwalde	58/01 8.52 8.47 >	9.31 9.21 09/14 8.39	58/01 9.52 9.47 >	10.31 10.21 09/14 9.39	58/01 10.52 10.47
9.14 9.17 9.22 9.28	an	10.14 10.17 10.22 10.28	an	11.14 11.17 11.22 11.28	25,5 29,9	Storkow-Heideweg Hubertushöhe Wendisch Riez	8.45 8.42 8.37 9.31	ab	9.45 9.42 9.37 10.31	ab	10.45 10.42 10.37 11.31
9.31 9.36 9.39 9.42		10.31 10.36 10.39 10.42		11.31 11.36 11.39 11.42	42,1 44,7	Lindenberg (Mark) Buckow (b.Beeskow) Bornow (b.Beeskow) Beeskow-Vorheide	9.28 8.23 8.20 8.17		10.28 9.23 9.20 9.17		11.28 10.23 10.20 10.17
44/45 9.48 9.52 9.57		44/45 10.48 10.52 10.57		44/45 11.48 11.52 11.57	50,3 54,5	Beeskow Beeskow-Oegeln Schneeberg (Mark) Grunow (Niederlausitz)	14/15 8.11 8.07 8.03		14/15 9.11 9.07 9.03		14/15 10.11 10.07 10.03
10.01 10.25	10.02 > 10.52	11.25	11.02 > 11.52	12.01 12.25		Grunow 264 Frankfurt (Oder) Cottbus Hbf	7.59 7.35	8.58 > 8.08	8.59 8.35	9.58 > 9.08	9.59 9.35

(b) Bus fährt über Senzig und Bindow nach Friedersdorf

Der dicht besiedelte Bereich Königs Wusterhausen - Storkow wird zusätzlich von Bussen bedient, die auch Gebiete abseits der Schiene erschließen. Sie nehmen in Storkow Anschluss von den RB der Gegenrichtung auf und fahren dann direkt nach Fürstenwalde. Dort erreichen sie RE-Anschlüsse nach Berlin und Frankfurt (O).

253 Fürstenwalde - Beeskow - Mittweide - Lübben

Nach Inbetriebnahme der Eisenbahn von Cottbus nach Frankfurt (Oder) bemühte sich der Landkreis Beeskow-Storkow um einen Anschluss an das Bahnnetz. Mit den 8,5 km nach Grunow war die Kreisstadt Beeskow ab 15.5.1888 endlich mit der "großen weiten Welt" verbunden. Erst rund zehn Jahre später kam die Konzession für die fast 50 km von Beeskow über Storkow nach Königs Wusterhausen. Nach rund zweijähriger Bauzeit ging sie am 1.10.1898 in Betrieb. In den Anfangsjahren fuhren vier Personenzugpaare pro Tag. Die Güterzüge beförderten neben landwirtschaftlichen Erzeugnissen vor allem Produkte der Ziegeleien bei Königs Wusterhausen.

7.52	8.52	9.52	Berlin Hbf	10.08	11.08	12.08
8.02	9.02	10.02	Berlin Ostbahnhof	9.58	10.58	11.58
8.33	9.33	10.33	Fürstenwalde 260	9.26	10.26	11.26
			Bus			
8.37	9.37	10.37	km Fürstenwalde 9 Alt Golm 15 Lamitsch 21 Klein Rietz 27 Beeskow Bf	10.22	11.22	12.22
8.51	9.51	10.51		10.07	11.07	12.07
8.59	9.59	10.59		9.59	10.59	11.59
9.07	10.07	11.07		9.51	10.51	11.51
9.17	10.17	11.17		9.42	10.42	11.42
8.35	9.35	10.35	Frankfurt (Oder) (z)	10.25	11.25	12.25
9.04	10.04	11.04	Grunow	9.56	10.56	11.56
9.14	10.14	11.14	Beeskow 262	9.45	10.45	11.45
9.18 9.32 9.42 >	10.18 10.32 10.42 10.58	11.18 11.32 11.42 >	27 Beeskow Bf36 Ranzig43 Mittweide53 Groß Leuthen	9.41 9.26 9.16 9.00	10.41 10.26 10.16	11.41 11.26 11.16 11.00
9.54 10.06 10.14 10.29	< > 11.14 11.29	11.54 12.06 12.14 12.29	51 < Wittmannsdorf 59 > Krugau 64 63 Biebersdorf 74 73 Lübben Bf	< > 8.44 8.30	10.04 9.52 9.44 9.30	< > 10.44 10.30
10.34	11.34	12.34	Lübben 270	8.25	9.25	10.25
10.42	11.42	12.42	Lübbenau	8.18	9.18	10.18
10.59	11.59	12.59	Cottbus Hbf	8.01	9.01	10.01
10.38	11.38	12.38	Lübben 271	8.22	9.22	10.22
10.58	11.58	12.58	Luckau Zentrum	8.02	11.20	12.20

(z) Von und nach Frankfurt (Oder) in Grunow umsteigen.

254 Frankfurt (Oder) - Grunow - Peitz - Cottbus

Die 83 km lange Hauptbahn ging am 31.12.1876 in Betrieb und diente zunächst den Fernzügen zwischen Dresden, Cottbus und Frankfurt (Oder). Nach 1945 leitete die *Deutsche Reichsbahn* die Schnell- und Eilzüge über die etwas längere, aber besser ausgebaute KBS 265 über Guben und Eisenhüttenstadt, um diese beiden wichtigen Städte anzubinden. Grunow blieben nur noch Nahverkehrszüge.

Die KBS 264 blieb daher eingleisig und wurde nicht elektrifiziert. Wegen schlechter Auslastung der Züge stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Verkehr zwischen Grunow und Peitz zum 1.6.96 ein. Frankfurt (Oder) - Grunow bedienen seither die Züge nach Königs Wusterhausen befahren (→ KBS 263). Zwischen Cottbus und Peitz pendelten noch bis zum 30.5.00 Triebwagen im Stundentakt. Der letzte Güterzug fuhr am 1.7.96 von Grunow nach Jamlitz und am 5.11.00 von Peitz nach Jamlitz.

8.01	9.01	10.01	Fürstenwalde	9.59	10.59	11.59
8.26	9.26	10.26	Frankfurt (Oder) 260	9.34	10.34	11.34
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	km Frankfurt (Oder)	9.25	10.25	11.25
8.38	9.38	10.38	1,9 Ffo-Neuberesinchen	9.21	10.21	11.21
8.43	9.43	10.43	7,7 Ffo-Markendorf	9.16	10.16	11.16
8.49	9.49	10.49	13,9 Müllrose	9.10	10.10	11.10
8.54	9.54	10.54	19,8 Mixdorf	9.05	10.05	11.05
8.59	9.59	10.59	Grunow	9.01	10.01	11.01
9.02 9.06 9.08 9.11	10.02 10.06 10.08 10.11	11.02 11.06 11.08 11.11	27,7 Oelsen 29,0 Groß Briesen 32,0 Weichsendorf	8.58 8.53 8.51 8.48	9.58 9.53 9.51 9.48	10.58 10.53 10.51 10.48
9.17	10.17	11.17	38,1 Ullersdorf (Schwans)	8.42	9.42	10.42
9.22	10.22	11.22	43,1 Jamlitz	8.37	9.37	10.37
28/31	28/31	28/31	50,3 Tauer	28/31	28/31	28/31
9.37	10.37	11.37	58,5 Peitz West	8.22	9.22	10.22
9.42	10.42	11.42	65,0 Willmersdorf	8.17	9.17	10.17
9.46	10.46	11.46	69,6 Cottb-Merzdorf	8.13	9.13	10.13
9.49	10.49	11.49	71,5 Cottbus-Sandow	8.10	9.10	10.10
9.52	10.52	11.52	73,6 Cottbus Hbf	8.08	9.08	10.08
10.01	11.01	12.01	Cottbus Hbf 515	7.59	8.59	9.59
10.19	11.19	12.19	Senftenberg	7.41	8.41	9.41
11.25	12.25	13.25	Dresden Hbf	6.35	7.35	8.35

Gesamtverkehr Peitz - Cottbus → KBS 245

Im August 2002 wurde der Abschnitt Cottbus - Willmersdorf reaktiviert, da in diesem Bereich die KBS 265 nach Guben dem Tagebau Cottbus-Nord weichen musste. Bis Willmersdorf verläuft die verlegte Strecke neben der alten Trasse in Richtung Peitz. Damit verbunden war auch der Neubau mehrerer Haltepunkte.

Am 12.8.14 veröffentlichte das Eisenbahn-Bundesamt den Antrag von DB Netz auf Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung).

255 Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Guben - Cottbus

Am 1.9.1846 wurde die Bahnlinie von Frankfurt an der Oder über Guben und Sorau nach Kohlfurt eröffnet und damit die 357 km lange Verbindung zwischen den beiden größten preußischen Städten (Berlin und Breslau) fertig. Am 1.9.1871 folgte die Bahnlinie Cottbus - Guben, welche die Lücke zwischen Leipzig und Posen schloss. Diese erste südliche Umgehung des Eisenbahnknotens Berlin wurde bis Ende des 19. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut.

Ab 1945 unterbrach die neue Oder-Neiße-Grenze die durchgehenden Verkehre in Guben. Neue Bedeutung brachte die Entscheidung der DDR, Guben und vor allem Eisenhüttenstadt als neue Industriezentren zu entwickeln. Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) baute das nach dem Krieg als sowjetische Reparationsleistung abgebaute zweite Gleis zwischen 1948 und 1957 wieder auf.

Die meisten Personenzüge von Frankfurt nach Guben wurden bis Cottbus durchgebunden. In den 1980er Jahren waren ihre Ziele unter anderem Angermünde und Dresden, hinzu kamen ein *Interzonenzug* von Frankfurt (Oder) nach Frankfurt (Main) und im Sommer ein Schnellzug nach Stralsund. Am 15.12.90 nahm die *DR* die elektrische Oberleitung in Betrieb.

Am 18.9.02 wurden 10 km zwischen Cottbus und Peitz Ost stillgelegt, da sie dem *Braunkohletagebau Cottbus-Nord* im Weg waren. Die neue Trasse führt nordwestlich an ihm vorbei und nutzt dabei teilweise die Trasse der im Jahr 2000 stillgelegten KBS 264. Die geplante Erweiterung des *Tagebaus Jänschwalde* würde die Bahnstrecke zwischen Jänschwalde Ost und Güben Süd durchschneiden und auch dort eine neue Bahntrasse erfordern.

Im Fahrplan 2010 gab es täglich stündliche RB, die für die 88 km von Frankfurt (Oder) nach Cottbus durchschnittlich 80 Minuten brauchten. Montag bis Freitag nachmittags kamen RE im Zweistundentakt hinzu, die nur in Guben und Eisenhüttenstadt hielten und es daher in 55 Minuten schafften.

6.52 7.33 7.56		7.22 8.01 8.26	7.52 8.33 8.56			Berlin Hbf Fürstenwalde 260 Frankfurt (Oder) 260	10.08 9.27 9.04	10.38 9.59 9.34		11.08 10.27 10.04	11.38 10.59 10.34
RE		RB	RE			Zug	RE	RB		RE	
8.01 		8.34 8.37 8.42 8.44	9.01		0,0 2,6 8,4 10,5	Frankfurt (Oder) Ffo-Güldendorf [reakt.] Finkenh. Kraftwerk Finkenheerd	8.59 	9.26 9.22 9.18 9.15		9.59 	10.26 10.22 10.18 10.15
 8.15		8.47 8.51 8.55 8.59	 		16,9 19,6	Wiesenau Ziltendorf EisVogelsang [reakt.]	 	9.12 9.08 9.04 9.01		 	10.12 10.08 10.04 10.01
8.16 		9.01 9.05 9.07 9.11	9.16 		30,4	Eisenhüttenstadt Lawitz [neu] Neuzelle [verlegt] Wellmitz	8.43 	8.59 8.54 8.52 8.48		9.43 	9.59 9.54 9.52 9.48
 8.32	v.li.	9.16 9.20 9.22 9.25	 9.32	v.li.	44,8 46,8	Coschen Groß Breesen [reakt.] GubGrunewald [neu]	 8.27	8.43 8.39 8.37 8.35	w.re.	 	9.43 9.39 9.37 9.35
8.33 	8.40 8.43 8.45 8.49 8.53	w.re.	9.33	9.40 9.43 9.45 9.49 9.53	51,0 53,3 57,4	Guben Süd [verlegt] GubKaltenborn [neu] Kerkwitz Grabko [reaktiviert]	8.26 	v.li.	9.20 9.16 9.14 9.10 9.06	9.26	v.li.
v -	8.56 8.59 9.03 < 9.06	Gru- now > 9.37 >	v -	9.56 9.59 10.03 < 10.06	67,4	Jänschwalde Ost Jänschwalde Peitz Ost Peitz West Teichland		Gru- now > 8.22 >	9.03 9.00 8.56 < 8.53	v -	Gru- now > 9.22 >
 	9.10 9.14 9.17 9.20	9.42 9.46 9.49 9.52	9.56	10.10 10.14 10.17 10.20	83,6 85,5	Willmersdorf Cottb-Merzdorf Cottbus-Sandow Cottbus Hbf	 	8.17 8.13 8.10 8.08	8.49 8.45 8.42 8.40	9.04	9.17 9.13 9.10 9.08
9.01 9.19 10.25	9.35 10.10		10.01 10.19 11.25	10.35 11.10		Cottbus Hbf 515 Senftenberg Dresden Hbf	7.59 7.41 6.35		8.25 7.50	8.59 8.41 7.35	

Das *VD-T*-Angebot ist wesentlich attraktiver als die Realität, weil die RE an allen Tagen ganztägig stündlich nach Berlin durchfahren und dabei die *Integralen Taktknoten* in Frankfurt (Oder) und Cottbus perfekt verknüpfen. In Guben überholen die RE die RB, wodurch gute Anschlüsse untereinander und zum regionalen Busverkehr entstehen. Die RB haben keine Aufgaben für den Durchgangsverkehr mehr und können die Region mit 4 reaktivierten und 3 neuen Stationen besser erschließen.

256 Cottbus - Forst - Sagan (- Liegnitz - Breslau)

Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete die 60 km von Cottbus nach Sorau am 1.3.1872. Das Königreich Preußen verstaatlichte 1877 die 200 km lange Gesamtstrecke und baute sie bis 1912 zweigleisig aus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die zu 100 % deutsche Bevölkerung östlich der Lausitzer Neiße vertrieben, das Gebiet Polen zugeschlagen und der Bahnhof Forst zum Grenzbahnhof. 1946 ließ die Sowjetunion das zweite Streckengleis als Reparationsleistung abbauen.

25 Jahre fuhren nur Güterzüge über die neue Grenze, denn zwischen den Staatsbürgern der DDR und der Volksrepublik Polen gab es kaum Kontakte. Erst 1971 schlossen die kommunistischen Regierungen Vereinbarungen ab, die gegenseitige Besuche ohne Visa, Mindestumtausch oder Quoten erlaubten. Doch schon bald gab es wieder Zusatzregelungen und Erschwernisse, und im Herbst 1980 schloss die DDR die Grenze.

Erst nach der "Wende" fuhren ab 1990 wieder regelmäßig Personenzüge von Cottbus über Forst nach Sagan (polnisch Zagan, rund 26.000 Einwohner). Die Nachfrage blieb aber gering und das Angebot unregelmäßig. Im Fahrplan 2010 pendelten Triebwagen der *Ostdeutschen Eisenbahn Gesellschaft* (ODEG) als RB-Linie 46 im Stundentakt zwischen Cottbus und Forst. Von dort nach Sorau (Zary, rund 40.000 Einwohner) gab es nur 2 und weiter bis Liegnitz 5 tägliche Zugpaare der polnischen RB-Linie 93.

Von 2000 bis 2014 bekam das letzte Fernverkehrszugpaar von Deutschland nach Schlesien den Laufweg Berlin - Cottbus - Breslau - Krakau. Da es zwischen Cottbus und Liegnitz (Legnica) keine Oberleitung gibt, wurden dem IC *Wawel* dort zwei Diesellokomotiven vorgespannt. Zum Teil waren auf dem schlechten Oberbau nur 40 km/h möglich, dennoch waren die Trassenpreise in Polen sehr hoch. Die Reise von Berlin nach Breslau dauerte rund fünf Stunden und lockte kaum noch Fahrgäste an. Die DB errechnete schließlich für den IC *Wawel* ein jährliches Defizit von ca. 750.000 Euro und stellte ihn im Dezember 2014 ein.

Der *VD-T* hätte versucht, das bessere Angebot in Deutschland auch über die Grenzen hinaus fortzusetzen. Der Fernverkehr von Berlin nach Schlesien würde mit ICs im 2-Stunden-Takt über Frankfurt (Oder) bedient (→ KBS 240). Zwischen

Cottbus, Sorau und Sagan gäbe es ebenfalls zweistündliche RE mit attraktiven Anschlüssen an beiden Endstationen. Um diese zu erreichen, muss die KBS 246 von Cottbus bis Forst für 120 km/h und weiter bis Sagan für 90 bis 100 km/h ausgebaut werden.

12.41 12.51 13.35 13.59		13.41 13.51 14.35 14.59	14.41 14.51 15.35 15.59			Berlin Hbf Belin-Ostbahnhof Lübben Cottbus Hbf 270	15.09	16.19 16.09 15.25 15.01		17.19 17.09 16.25 16.01	18.19 18.09 17.25 17.01
RE	RB	RB	RE	RB		Zug	RE	RB	RB	RE	RB
14.04 	14.08 14.11 14.15 14.21	15.04 15.07 15.11 15.17	15.04 	15.08 15.11 15.15 15.21	km 2,7 7,0 14,4	Cottbus Hbf Cottbus-Sandow Haasow Klinge	13.56 	15.56 15.52 15.48 15.42	16.48	14.56 	16.56 16.52 16.48 16.42
14.19 14.34 14.46 14.57	14.28 an	15.24 an	15.19 15.34 15.46 15.57	15.28 an	43,0 59,4	Forst Teuplitz (Tuplice) Sorau (Zary) Sagan (Zagan)	13.40 13.25 13.13 13.03	15.36 ab	16.32 ab	14.40 14.25 14.13 14.03	16.36 ab
15.04 15.30 15.57 16.50			16.04 16.30 16.57 17.50		km 41 87 152	Sagan (Zagan) Reisicht (Rokitki) Liegnitz (Legnica) Breslau (Wroclaw)	12.56 12.30 12.03 11.10			13.56 13.30 13.03 12.10	

Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags Weitere RE-Halte bis Liegnitz = km 26 Oberleschen (Leszno Gorne) und ?? Milkowice

- ➤ Im Jahr 2010 gäbe es auch beim VD-T noch keine Oberleitung zwischen Cottbus und Sagan. Im Fahrplan ist der einfach zu handhabende Pendelbetrieb eines Dieseltriebwagens dargestellt. Natürlich wäre es attraktiver, wenn die Züge nach Berlin oder Breslau durchfahren. Das wäre mit Speichertriebwagen möglich, die unter Fahrdraht mit deutschem oder polnischem Stromabnehmer fahren und dort auch Energie für die 72 "stromlosen Kilometer" speichern.
- ➤ In Liegnitz wird die Flügelung mit den RE nach Dresden über Görlitz angenommen (→ KBS 510). Diese fahren mit elektrischen Triebwagen, die sowohl das deutsche als auch das polnische Stromsystem "vertragen".

257 Forst - Döbern - Schleife (bei Weißwasser)

Von 1888 bis 1891 wurde die 29,9 km lange Nebenbahn von Forst über Döbern nach Weißwasser erbaut. Lange Zeit hatte sie vor allem Bedeutung für den Güterverkehr. Nach der "Wende" ging die Nachfrage aber drastisch zurück, zumal die teilweise parallele Bundesstraße B 115 großzügig aus- und neugebaut wurde.

Die *Deutsche Bahn AG* stellte den Zugverkehr am 27.9.1996 ein. Am 29.12.98 wurde die Strecke offiziell stillgelegt und danach abschnittsweise abgebaut. Die ersten 7 km ab Forst blieben als Nebengleis erhalten. Seit 2011 fahren auf den 3 km vom Bahnhof Forst ins Gewerbegebiet wieder Güterzüge.

Auch der *VD-T* hätte den Personenverkehr auf der KBS 246 nicht retten können, da das Fahrgastpotenzial für einen Stundentakt auf der Schiene zu gering ist. Der größte Ort am Gleis war Döbern mit 3.400 Einwohnern. Einige andere Siedlungen liegen dichter an der B 115 als am Gleis und werden durch eine *Regiobuslinie* besser erschlossen.

8.08	9.05	10.08		Cottbus Hbf	9.52	10.55	11.52
8.28	9.25	10.28		Forst (Lausitz) 265	9.32	10.35	11.32
				Bus			
8.33	9.33	10.33	km	Forst (Lausitz) Forst-Jerusalem Groß Schacksdorf Simmersdorf Klein Kölzig	9.27	10.27	11.27
8.36	9.36	10.36	2,0		9.23	10.23	11.23
8.42	9.42	10.42	6,0		9.17	10.17	11.17
8.45	9.45	10.45	8,0		9.14	10.14	11.14
8.52	9.52	10.52	13,0		9.07	10.07	11.07
00/01	00/01	00/01	18,0	Döbern (bei Forst) Tschernitz Groß Düben Halbendorf Schleife	58/59	58/59	58/59
9.09	10.09	11.09	23,0		8.50	9.50	10.50
9.16	10.16	11.16	27,5		8.43	9.43	10.43
9.19	10.19	11.19	29,5		8.40	9.40	10.40
9.25	10.25	11.25	33,0		8.35	9.35	10.35
9.31	10.31	11.31		Schleife 267	8.28	9.28	10.28
9.40	10.40	11.40		Spremberg	8.20	9.20	10.20
9.59	10.59	11.59		Görlitz Hbf	8.01	9.01	10.01
9.31	10.31	11.31		Schleife 267	8.28	9.28	10.28
9.37	10.37	11.37		Weißwasser	8.22	11.20	12.20
10.15	11.15	12.15		Cottbus Hbf	7.45	11.45	12.45

Ein weiterer Vorteil der Busse ist, dass sie statt Weißwasser den Bahnhof Schleife anfahren können, wo sich die Züge der KBS 247 begegnen. Dadurch entstehen attraktive Anschlüsse in beiden Richtungen.

258 Cottbus - Spremberg - Hoyerswerda / Horka - Bautzen

Die Hauptstrecke Cottbus - Spremberg - Horka - Bautzen wurde am 31.12.1867 eröffnet. Sie blieb bis heute eingleisig und wurde nicht elektrifiziert. Die erste Bahnverbindung von Cottbus nach Hoyerswerda führte zunächst auf der Hauptstrecke nach Dresden gen Westen bis Neupetershain: Ab dort fuhr die 1907 eröffnete 23,8 km lange Nebenbahn über Bluno nach Hoyerswerda. Sie fiel nach dem Zweiten Weltkrieg dem umfangreichen Braunkohletagebau in der Lausitz zum Opfer.

Ab 1955 baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) zwischen Bahnsdorf, Spreewitz und Knappenrode eine neue Hauptbahn für die vielen Kohlezüge. 1960 wurde sie fertig und die Personenzüge fuhren fortan über Bahnsdorf und Bluno nach Hoyerswerda. Ab 1962 mussten sie den 20 km langen Umweg über die "Ringbahn" Bluno - Schwarze Pumpe - Knappenrode - Hoyerswerda nehmen. 1967 stellte die *DR* den Gesamtverkehr auf den direkten 12 km von Bluno nach Hoyerswerda ein und baute das Gleis ab.

Ab 1968 fuhren nur noch von Hoyerswerda über Spreewitz Süd und Spremberg nach Cottbus Personenzüge. Die vielen Arbeiter in die Region um Schwarze Pumpe wurden nur noch mit Bussen befördert. Der Güterverkehr blieb aber umfangreich, daher elektrifizierte die *DR* 1987/88 die 36 km von Bahnsdorf bis Knappenrode.

Nach der "Wende" änderten sich die Verkehrsströme grundlegend und nach der Umstellung der Heizkraftwerke in Dresden und Pirna ging der Braunkohleverkehr stark zurück. Die *DR* konzentrierte den Umschlag auf den Bahnhof Spreewitz, legte das Gleis von dort nach Bahnsdorf still und fährt seit 2002 alle Güterzüge über Knappenrode ab.

Nach der Übertragung des Personennahverkehrs auf die Länder im Jahr 1996 bestellten die Verkehrsverbünde *Berlin-Brandenburg* (VBB) und *Oberelbe* (VVO) die RB-Linie 47 Cottbus - Spremberg - Abzw.Spreewitz Süd - Knappenrode - Hoyerswerda im Zweistundentakt. Die Nachfrage war relativ gering, da der Fahrplan nicht sehr attraktiv war und es auf der Südhälfte wenig Wohnbebauung und kaum noch Industriebetriebe gibt. Der VVO bestellte daher den Verkehr trotz erheblicher Proteste zum Fahrplanwechsel am 11.12.04 ab.

Beim *VD-T* wäre die wirtschaftliche Entwicklung der Region genau so verlaufen und das dichte Schienennetz wäre auch nicht zu retten gewesen. Man hätte aber wenigstens eine stündliche RB von Cottbus nach Hoyerswerda eingerichtet, um den zahlreichen Buslinien in der Region attraktive Anschlüsse zu bieten.

6.41 6.51 7.35 7.59		7.41 7.51 8.35 8.59		8.41 8.51 9.35 9.59		Berlin Hbf Belin-Ostbahnhof Lübben Cottbus Hbf 270	11.19 11.08 10.24 10.01		12.19 12.08 11.24 11.01		13.19 13.08 12.24 12.01
RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.01 	8.05 8.08 8.11 8.15	9.01 	9.05 9.08 9.11 9.15	10.01 10.09	km 2,0 5,1 9,5	Cottbus Hbf CottbVolkspark CottbKiekebusch Neuhausen (Cottb)	9.59 9.50	10.55 10.51 10.48 10.44	10.59 10.50	10.55 10.51 10.48 10.44	11.59 11.50
1 8.20 28/31 8.37	8.19 8.25 29/31 >	1 9.20 28/31 9.37	9.19 9.25 29/31 >	1 10.20 28/31 10.37	20,0	Bagenz Haidemühl-Gr.Luja Spremberg > Schleife < Weißwasser	I 9.39 28/31 9.22	10.40 10.34 29/31 >	I 10.39 28/31 10.22	10.40 10.34 29/31 >	 11.39 28/31 11.22
> < >	8.45 8.48 8.55	\ \ \ \	9.45 9.48 9.55	\ \ \ \	>	45,7 Weißkollm 48,9 Knappenrode 55,5 Hoyerswerda	^ ' ^	10.14 10.11 10.05	^ ^ ^	10.14 10.11 10.05	\ \ \ \
8.47 8.52 8.58 9.12	an(k)	9.47 9.52 9.58 10.12	an(k)	10.47 10.52 10.58 11.12	64,7	Rietschen Hähnichen Horka [verlegt] Görlitz Hbf	9.12 9.08 9.01 8.48	ab(k)	10.12 10.08 10.01 9.48	ab(k)	11.12 11.08 11.01 10.48
9.16 9.46 10.23 10.29		10.16 10.46 11.23 11.29		11.16 11.46 12.23 12.29		Görlitz Hbf 510 Bautzen Dresden-Neustadt Dresden Hbf	8.44 8.13 7.36 7.31		9.44 9.13 8.36 8.31		10.44 10.13 9.36 9.31

Gesamtverkehr Horka - Görlitz siehe KBS 269

(k) In Knappenrode Anschluss nach / von Bautzen und Görlitz

- ➤ Beim *VD-T* gibt es einen neuen Bahnhof Horka etwa 800 Meter südlich vom realen Bahnhof. Er kann auch von den Zügen aus Hoyerswerda angefahren werden. Vom alten Bahnhof Horka in km 72,2 bis 77,4 wird die Strecke für "fliegende Zugkreuzungen" zweigleisig ausgebaut, damit die RE in Görlitz die Anschlüsse nach Dresden erreichen.
- ➤ Zwischen Spremberg und Weißkollm fahren die RB 22 km ohne Stopp mit 120 km/h auf der 1960 erbauten "Kohlebahntrasse". Ein 10 km langer Neubauabschnitt vom Bahnhof Spremberg zum Bahnhof Spreewitz wäre 5 km kürzer und würde einen zusätzlichen Halt in der Nähe des neuen *Industrieparks Schwarze Pumpe* ermöglichen.

260 Berlin - Lübben - Lübbenau - Cottbus (-Görlitz)

Der "Eisenbahnkönig" Bethel Henry Strousberg erbaute die 208 km lange *Berlin-Görlitzer Bahn* Strecke 1866/1867 als Generalunternehmer. 1882 ging sie in das Eigentum des Staates Preußen über. Um 1906 legte sie die Bahntrasse im Berliner Stadtgebiet höher, um sie zahlreichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr zu beseitigen. Dabei bekam der starke Berliner Vorortverkehr bis Grünau eigene Gleise. Diese erhielten bis 1929 Stromschienen und gehören seitdem zum Berliner S-Bahn-Netz. 1951 wurden ihre Gleise bis Königs Wusterhausen verlängert.

Als Reparationsleistung für die UdSSR musste die *Deutsche Reichsbahn* (DR) 1945/46 eines der beiden Streckengleise abbauen. 1952 schloss sie den *Görlitzer Bahnhof* in Berlin für den Personenverkehr, Güterzüge fuhren ihn noch bis 1986 an. Ab 1970 begann schrittweise der Wiedereinbau des zweiten Gleises bis Lübbenau, weiter bis Görlitz gibt es bis heute überwiegend nur ein Gleis. 1988 elektrifizierte die *DR* den Abschnitt Berlin Grünauer Kreuz - Lübbenau und 1989 erreichte der Fahrdraht Cottbus.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthielt den Ausbau der KBS 270 als vordringlichen Bedarf. Die knapp 30 km von Lübbenau bis Cottbus sollen zweigleisig ausgebaut und bis zu 160 km/h möglich werden. Mitsamt der Elektrifizierung der weiterhin eingleisigen 88 km von Cottbus nach Görlitz sollten knapp 240 Millionen Euro investiert werden. 2008 wurde der Abschnitt Lübbenau - Cottbus entsprechend saniert und in Vetschau ein Elektronisches Stellwerk (EStW) mit Anschluss an die EStW-Zentrale Lübbenau errichtet. Ende November 2010 folgte für rund 50 Millionen Euro ein weiteres EStW in Cottbus, das 13 alte Stellwerke ersetzte und von der Betriebszentrale in Berlin-Pankow aus fernbedient wird.

Zwischen Mai 2010 und September 2011 folgten die 60 km von Königs Wusterhausen bis Lübbenau. Die Gleis- und Oberleitungsanlagen wurden bei einer Vollsperrung grundhaft erneuert. Neue EStW entstanden in "Kö-Wu" und Lübbenau. errichtet. Zum Fahrplanwechsel Ende 2011 wurde die Geschwindigkeit zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus auf 160 km/h angehoben. Ein Zeitpunkt für die Elektrifizierung von Cottbus bis Görlitz war bis 2015 nicht absehbar.

Im Fahrplan 2010 gab es den stündlichen RE 2 (Wismar - Berlin - Cottbus, von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betrieben) und die ebenfalls stündliche RB 24 (Eberswalde - Berlin-Ostkreuz - Senftenberg von DB Regio). Nach Fertigstellung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg soll die Linie RB 24 mit eine Schleifenfahrt den neuen Flughafenbahnhof anbinden.

RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.42 7.45 7.48	8.08 8.11 8.14	8.42 8.45 8.48	9.08 9.11 9.14	9.42 9.45 9.48	km 1,4 3,2	Berlin Hbf B-Friedrichstr. B-Alexanderplatz	9.18 9.15 9.12	9.52 9.49 9.46	10.18 10.15 10.12	10.49 10.46	11.15 11.12
7.52	8.18	8.52	9.18	9.52	5,4	Belin-Ostbahnhof	9.08	9.42	10.08	10.42	11.08
l l 8.07	8.23 8.29 39/41	 	9.23 9.29 39/41	 10.07	10,5 18,5 32,0	Berlin-Karlshorst Berlin-Grünau Königs Wusterh.	 	9.36 9.30 19/21	 	10.36 10.30 19/21	 10.52
 	8.44 8.47 8.53 8.58 9.02	 	9.44 9.47 9.53 9.58 10.02	 - - -	36,0 38,6 48,6 55,2 59,5	Zeesen Bestensee Groß Köris Halbe Oederin	 - - -	9.15 9.12 9.06 9.01 8.57	 - - -	10.15 10.12 10.06 10.01 9.57	
8.24 	9.07 9.12 9.16 9.20	9.24 9.34	10.07 10.12 10.16 10.20	10.24 10.34	64,5 70,4 74,8 79,4	Brand (Niederlaus) Schönwalde Lubolz Lübben Bf	8.35 	8.52 8.47 8.43 8.39	9.35 9.25	9.52 9.47 9.43 9.39	10.35 10.25
I 42/44 I I	9.25 9.30 9.35 9.39	I 42/44 I I	10.25 10.30 10.35 10.39	I 42/44 I I	85,4 90,4 97,6 102,3	Ragow [reaktiviert] Lübbenau Raddusch Vetschau	I 16/18 I I	8.34 8.29 8.24 8.20	I 16/18 I I	9.34 9.29 9.24 9.20	I 16/18 I I
 	9.44 9.48 9.51 9.55	 	10.44 10.48 10.51 10.55	 10.59	114,4 117,0	Kunersdorf Kolkwitz CottbStröbitz [neu] Cottbus Hbf	 	8.15 8.11 8.08 8.05	 	9.15 9.11 9.08 9.05	
9.01 9.20 10.12		10.01 10.20 11.12		11.01 11.20 12.12		Cottbus Hbf 267 Spremberg Görlitz Hbf	7.59 7.39 6.48		8.59 8.39 7.48		9.59 9.39 8.48

Beim *VD-T* ist die Station Cottbus-Ströbitz neu und Ragow wird reaktiviert.

Der *VD-T* hätte für die *Berlin - Görlitzer Bahn* ähnliche Ziele wie der *Bundesverkehrswegeplan 2003* verfolgt, diese aber schneller und konsequenter verwirklicht. Spätestens zur Jahrtausendwende wäre man in 70 Minuten vom Berliner Ostbahnhof nach Cottbus gekommen.

Fahrgäste nach Senftenberg kämen schnell mit einem *Flügelzug* des RE dorthin und müssten nicht (wie in der Realität) mit der RB ab Berlin an allen Zwischenstationen halten. Auch die RB fahren ab Berlin mit zwei Triebwagen (Tw), die in Königs Wusterhausen nachfragegerecht getrennt werden: Der vordere Tw fährt nach Cottbus und der hintere Tw über Storkow nach Grunow (→ KBS 262).

261 Lübben - Luckau - Uckro

1897 wurden die 8 km von Luckau nach Uckro als erster Abschnitt der später 113 km langen *Niederlausitzer Eisenbahn* (NLE) eröffnet. Im Jahr darauf folgten die Verlängerungen nach Falkenberg und Lübben und den Abschluss bildete am 24.11.1901 der Lückenschluss nach Beeskow West. Die mehrheitlich im Besitz der Landkreise Schweinitz, Luckau und Lübben befindliche *NLE* kämpfte von Anfang an mit finanziellen Schwierigkeiten. Erst im Zweiten Weltkrieg sorgten die Munitionsfabriken in Rochau, Lübben und Krugau sowie der Flugplatz Alteno für erheblichen Nachfragezuwachs. Nach Kriegsende mussten diese Anlagen als Reparationsleistung an die UdSSR abgebaut werden.

Kurz vor Kriegsende wurde die Spreebrücke bei Briescht gesprengt und der Zugverkehr eingestellt. 1948 konnten auf beiden Seite der Brücke wieder Züge fahren, aber erst ab 1951 wieder durchgehend von Beeskow bis Lübben. Da die *NLE* drei nach Berlin führende Hauptstrecken verband und die "Hauptstadt der DDR" dabei weiträumig umging, wurde sie für das Militär als "strategische Bahn zur Hauptbahn aufgewertet und die Achslast auf 20 Tonnen erhöht.

Im Alltagsverkehr befuhren die meisten Züge nur Teilstrecken, zwischen Falkenberg und Herzberg Stadt sowie Uckro und Lübben war das Angebot am dichtesten.



Am 20.Mai 1996 herrschte noch reger Verkehr im Bahnhof Luckau. Die langen Wagenreihen versperrten allerdings den Blick auf Lokschuppen und Drehscheibe neben dem Wasserturm.

Einzelne Züge hatten auch Ziele außerhalb der *NLE*, 1986 gab es z.B. Durchläufe Lübben - Uckro - Elsterwerda. Bei Störungen auf der *Dresdner Bahn* oder dem *Berliner Außenring* wurden mitunter Fernzüge über Lübben und Uckro umgeleitet.

Von 1994 bis 1998 stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Personenverkehr schrittweise ein. Dank unterlassener Reparaturen brauchten die Züge für die 4 km von Uckro nach Zöllmersdorf zuletzt 17 Minuten. Im Februar 2016 sperrte die DB diesen Abschnitt wegen "moorigem Untergrund und schlechtem Zustand der Holzschwellen". Obwohl die Sanierung schon begonnen hatte, bestellte das Land Brandenburg die Personenzüge zwischen Beeskow und Herzberg ab. Güterzüge fuhren noch bedarfsweise von Lübben nach Krugau (Bundeswehr) und Luckau (Zement), der Abschnitt Beeskow - Krugau wurde betrieblich gesperrt.

Nach fast dreijährigen Verhandlungen übernahm die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) am 31.12.99 die Strecke Beeskow - Herzberg für 15 Jahre und rettete sie vor der geplanten Stilllegung. Die *DRE* wollte Personen- und Güterzüge geschickt kombinieren und dadurch mit geringen Zuschüssen vom Staat auskommen. Zur Landesgartenschau 2000 in Luckau bot die *DRE* Sonderzüge nach Lübben an, bekam dafür aber vom Land Brandenburg kaum Unterstützung.

Auch in den Folgejahren pendelten an Sommerwochenenden drei Zugpaare zwischen Lübben und Uckro. Wegen Problemen mit dem *DRE*-eigenen *Uerdinger Schienenbus* fuhren 2005 fuhren nur noch Züge zum *Schliebener Moienmarkt*. Nach längerer Vorbereitung (Gleissanierung, Bahnsteigbau, Abstellhalle, Modernisierung des Schienenbusses) fand am 30.6.06 die Jubiläumsfahrt Falkenberg - Schlieben des *Bürgerbahnprojektes Elbe-Elster-Express* statt. Anschließend gab es bis zum 9.12.06 wieder regelmäßige Sonderzüge. 2007 pendelten vom 29.6. bis 7.10. Züge zwischen Mühlberg, Hohenbucko-Lebusa und Falkenberg (Elster).

Während die Sonderfahrten zu besonderen Anlässen (v.a. Schliebener Moienmarkt und Rochauer Waldweihnacht) sehr gut angenommen wurden, waren die regelmäßigen Züge oft schlecht ausgelastet. Die DRE stellte sie daher Ende 2008 ein. Ab 2010 sanierte sie den Abschnitt Uckro - Lübben - Groß Leuthen-Gröditsch und stellte in Uckro mit neuen Weichen wieder eine Verbindung zum DB-Netz her. Die geplante Anbindung von Lübben über die NLE während der einjährigen Sperrung zwischen Königs Wusterhausen und Lübbenau kam aber nicht zustande.

Im März 2013 schrieb die *DRE* die Abschnitte Groß Leuthen-Gröditsch - Beeskow und Schlieben - Uckro zur Übernahme durch Dritte aus. Nachdem sich kein neuer Betreiber fand, wurden die Abschnitte stillgelegt. Im November 2013 begann die *DRE* mit dem Abbau der Schienen, da zuvor schon auf 2 km Länge Schienen

gestohlen worden waren. Bis zum Frühjahr 2016 folgte die Demontage der Gleise zwischen Herzberg und Schlieben.

8.01 8.17 8.25	9.01 9.17 9.25	10.01 10.17 10.25		Cottbus Hbf Lübbenau Lübben 270	9.59 9.42 9.34	10.59 10.42 10.34	11.42
7.42 7.52 8.07 8.34	8.42 8.52 9.07 9.34	9.42 9.52 10.07 10.34		Berlin Hbf Berlin Ostbahnhof Königs Wusterhaus. Lübben 270	10.18 10.08 9.52 9.25	11.18 11.08 10.52 10.25	12.18 12.08 11.52 11.25
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.38 8.40 8.44 8.49	9.38 9.40 9.44 9.49	10.38 10.40 10.44 10.49	km 1,3 4,7 9,0	Lübben Bf Lübben Süd Lübben-Neuendorf Duben (Niederlaus)	9.22 9.19 9.15 9.11	10.22 10.19 10.15 10.11	11.22 11.19 11.15 11.11
8.51 8.55 8.58	9.51 9.55 9.58	10.51 10.55 10.58	14,7	Freiimfelde Karche-Zaacko	9.08 9.04 9.02	10.08 10.04 10.02	11.08 11.04 11.02
9.14 9.16 9.20 9.23 9.26	10.14 10.16 10.20 10.23 10.26	11.14 11.16 11.20 11.23 11.26	17,6 20,5 22,6	Luckau-Grüner Berg Luckau-Zöllmersdorf Luckau-Paserin Luckau-Uckro	8.46 8.43 8.39 8.36 8.34	9.46 9.43 9.39 9.36 9.34	10.46 10.43 10.39 10.36 10.34
9.31 9.45 9.56	10.31 10.45 10.56	11.31 11.45 11.56		Luckau-Uckro 275 Doberlug-Kirchhain Elsterwerda	8.29 8.15 8.04	9.29 9.15 9.04	10.29 10.15 10.04

Beim *VD-T* wäre die wirtschaftliche Entwicklung der Region genau so verlaufen und die 113 km langen *Niederlausitzer Eisenbahn* nicht auf ganzer Länge für den regelmäßigen Personenverkehr erhalten geblieben. Man hätte aber wenigstens auf dem nachfragestärksten Abschnitt Lübben - Luckau - Uckro eine stündliche RB eingerichtet, die von den guten Anschlüssen an beiden Endpunkten profitiert.

In Lübben wären die Züge nicht mehr zum abseits gelegenen NLE-Bahnhof gefahren, was lange Fußwege beim Umsteigen zur Folge hatte. Der VD-T hätte eine neue Weichenverbindun geschaffen, um auf Gleis 3 direkt gegenüber vom RE aus Berlin abzufahren. Das weitläufige Stadtgebiet von Luckau hätte er durch die vier grün dargestellten neuen Stationen besser erschlossen.

Zwischen Herzberg, Schlieben und Uckro hätte der *VD-T* regionale Initiativen unterstützt, um die Trasse für regionalen Güterverkehr, Umleiterzüge sowie Sonderund Museumsfahrten zu erhalten. Auch sie würden von den guten Anschlüssen an beiden Endpunkten profitieren.

262 (Berlin -) Lübbenau - Calau - Senftenberg (- Dresden)

Die 60 km lange Strecke von Lübbenau über Großräschen und Senftenberg nach Kamenz wurde 1874 von der *Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft* eröffnet und 1882 verstaatlicht. Zu DDR-Zeiten hatte der Abschnitt Lübbenau - Senftenberg große Bedeutung für die hier ansässige Braunkohleindustrie und wurde deshalb elektrifiziert sowie ab Altdöbern zweigleisig ausgebaut.

Nach der "Wende" ging das Verkehrsaufkommen erheblich zurück. Der verantwortliche *Verkehrsverbund Oberelbe* bestellte daher die Reisezüge zwischen Senftenberg und Hosena (knapp 10 km) zum 23.5.98 ab. Im Fahrplan 2010 gab es die stündliche RB-Linie 24 (Eberswalde - Berlin-Ostkreuz - Senftenberg von *DB Regio*), die alle Stationen bediente und daher von Königs Wusterhausen nach Senftenberg über 1 ½ Stunden brauchte.

7.42 7.52 8.34 8.42	8.08 8.18 9.20 9.30	8.42 8.52 9.34 9.42	9.08 9.18 10.20 10.30	9.42 9.52 10.34 10.42		Berlin Hbf Berlin Ostbahnhof Lübben Lübbenau 270	10.18 10.08 9.25 9.18	9.52 9.42 9.39 9.29	11.18 11.08 10.25 10.18	10.52 10.42 10.39 10.29	12.18 12.08 11.25 11.18
RE		RE		RE		Zug	RE		RE		RE
8.46 > 8.58	9.35 9.45 9.52 9.56	9.46 	10.35 10.45 10.52 10.56	10.46 	km 7,6 >	Lübbenau Bischdorf Calau Marktplatz Calau (Niederlausitz)	9.14 	9.25 9.14 9.07 9.04	10.14 	10.25 10.14 10.07 10.04	11.14 > 11.01
9.01	9.05 9.14 9.20	10.01 < 	10.05 10.14 10.20	11.01 < 	24,9	Muckwar	8.58 < 	9.55 9.45 9.39	9.58 < 	10.55 10.45 10.39	10.58 <
9.12 9.20	9.30 9.37 9.45	10.12 10.20	10.30 10.37 10.45	11.12 11.20	31,8 > 43,1	Sedlitz	8.47 8.40	9.29 9.22 9.15	9.47 9.40	10.29 10.22 10.15	1
9.24 > <	9.47 10.05 10.25		10.47 11.05 11.25	11.24 > <		Senftenberg Lauta Ortsmitte Hoyerswerda Bf	8.36 > <	9.13 8.55 8.35	9.36 > <	10.13 9.55 9.35	10.36 > <
9.32 10.15 10.20		10.32 11.15 11.20		11.32 12.15 12.20		Ruhland 515 Dresden-Neustadt Dresden Hbf	8.28 7.45 7.40		9.28 8.45 8.40		10.28 9.45 9.40

Beim *VD-T* müssen die Fahrgäste nicht mit der RB ab Berlin an allen Zwischenstationen halten, sondern können den *Flügelzug* des RE nach Cottbus benutzen. Die Fahrt Königs Wusterhausen - Senftenberg dauert daher nur 73 Minuten. Bei der Zugkreuzung in Calau entsteht ein *Integraler Taktknoten* mit attraktiven Anschlüssen von und zu den Zügen der KBS 273. Davon profitieren auch die stündlichen Busse, die als Ersatz für die RB die Bedienung von Altdöbern und Sedlitz übernehmen und dabei natürlich auch noch weitere Orte anfahren.

Zwischen Senftenberg und Hosena fahren auch beim *VD-T* keine Personenzüge mehr, um den Anschlussbahnhof Ruhland nicht "abzuhängen". An der knapp 10 km langen Spange gibt es keine Zwischenstationen, die ihren Anschluss ans Schienennetz dadurch verlieren.

263 Leipzig - Eilenburg - Falkenberg - Calau - Cottbus

Am 1.5.1872 verlängerte die *Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft* ihre von Guben kommende Strecke über Falkenberg nach Eilenburg. Zwei Monate später erreichte das Gleis Halle. Wie bei vielen anderen preußischen Privatbahnen führte das Gleis oft nicht in schon bestehende Bahnhöfe, sondern kreuzungsfreie Querungen. Deshalb gibt es in Doberlug-Kirchhain und Falkenberg Turmbahnhöfe und in Delitzsch einen separaten Bahnhof. Am 1.11.1874 wurde in Eilenburg die Anschlussstrecke nach Leipzig eröffnet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste die *Deutsche Reichsbahn* (DR) auch auf der KBS 273 das zweite Gleis abreissen. Zwischen 1977 und 1980 baute sie es abschnittsweise wieder auf. Nur die 8 km von Leipzig Hbf bis Heiterblick blieben wegen nicht ausreichend profilfreier Brückenöffnungen eingleisig. Die Elektrifizierung erfolgte 1988.

Seit der Betriebsaufnahme der *S-Bahn Mitteldeutschland* im Dezember 2013 verkehrt die S4 bis Leipzig-Thekla täglich im Halbstundentakt. Stündlich fährt sie nach Eilenburg weiter und zweistündlich nach Hoyerswerda. Dabei hat man das zweifelhafte Vergnügen, 150 km in 2½ Stunden mit Nahverkehrskomfort zurückzulegen. Die RE-Linie 10 Leipzig - Cottbus fährt nur zweistündlich und bedient zwischen Eilenburg und Falkenburg alle Stationen.

Der *VD-T* hätte die KBS 273 schon bis zur Jahrtausendwende durchgehend zweigleisig ausgebaut und das Fahrplanangebot besser strukturiert und abgestimmt:

- ➤ Die S-Bahn fährt halbstündlich bis Taucha mit Triebwagen, die (z.B. mit vielen Türen) zu großem Andrang und Reisen über kurze Strecken passen.
- > Für mittlere Entfernungen fährt zusätzlich eine RB im Stundentakt. Sie bedient ab Taucha alle Stationen und wendet in Calau mit attraktiven Anschlüssen im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00.
- ➤ Für größere Entfernungen gibt es die stündliche RE-Linie Leipzig Falkenberg Cottbus mit *Flügelzügen* Eilenburg Bad Düben Lutherstadt Wittenberg. Dank *Integraler Taktknoten* in Eilenburg (Minute 00), Falkenberg (30) und Cottbus (30) gibt es zahlreiche attraktive Anschlüsse.

RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.41	9.05	9.41	10.05	10.41	km	Leipzig Hbf	9.19	9.55	10.19	10.55	11.19
I	I	I	I	I	2,7	Leipzig Nord	ı	I	- 1	I	I
I	I	I	ı	I	5,7	L-Thekla	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	8,0	L-Heiterblick	I	ı	ı	I	I
8.49	9.13	9.49	10.13	10.49	10,1	Taucha	9.10	9.46	10.10	10.46	11.10
- 1	9.16	- 1	10.16	ı	,	Pönitz	- 1	9.43	- 1	10.43	- 1
- 1	9.19	- 1	10.19	I	16,6	Jesewitz	I	9.40	- 1	10.40	1
- 1	9.23	- 1	10.23	I	21,6	Wölpern	- 1	9.35	- 1	10.35	I
8.59	9.27	9.59	10.27	10.59	24.6	Eilenburg	9.01	9.32	10.01	10.32	11.01
9.01	9.28	10.01	10.28	11.01	24,0	Elleliburg	8.59	9.31	9.59	10.31	10.59
(A)	9.31	(A)	10.31	(A)	27,0	Eilenburg Ost	(A)	9.28	(A)	10.28	(A)
- 1	9.34	- 1	10.34	- 1	30,4	Sprotta-Paschwitz	- 1	9.25	- 1	10.25	I
- 1	9.37	- 1	10.37	ı	33,4	Doberschütz	- 1	9.22	- 1	10.22	- 1
I	9.42	I	10.42	I	38,8	Mockrehna	ı	9.17	I	10.17	
1	9.47	- 1	10.47	- 1	45,0	Klitzschen [reaktiv.]	ı	9.12	- 1	10.12	1
9.17	9.53	10.17	10.53	11.17	52,3	Torgau	8.42	9.06	9.42	10.06	10.42
ı	9.58	I	10.58	ı	57,6	Beilrode	ı	9.01	ı	10.01	I
1	10.03	- 1	11.03	- 1	63,8	Rehfeld (Elster)	ı	8.56	- 1	9.56	- 1
- 1	10.07	- 1	11.07	- 1	67,8	Kölsa [neu]	ı	8.52	- 1	9.52	I
9.29	10.10	10.29	11.10	11.29	70,3	Fallsonborn (Flaton)	8.31	8.49	9.31	9.49	10.31
9.31	10.11	10.31	11.11	11.31	km	-Falkenberg (Elster)	8.29	8.48	9.29	9.48	10.29
1	10.14	I	11.14	I	3,5	Uebigau	- 1	8.45	- 1	9.45	I
9.37	10.18	10.37	11.18	11.37	8,0	Beutersitz	8.22	8.41	9.22	9.41	10.22
1	10.23	I	11.23	I	13,5	Tröbitz [reaktiviert]	- 1	8.36	- 1	9.36	I
- 1	10.26	- 1	11.26	I	17,0	Schönborn [verlegt]	- 1	8.33	I	9.33	- 1
9.48	10.31	10.48	11.31	11.48	22,6	Doberlug-Kirchhain	8.11	8.28	9.11	9.28	10.11
9.55	10.38	10.55	11.38	11.55	33,0	Finsterwalde	8.04	8.21	9.04	9.21	10.04
I	10.47	- 1	11.47	I	47,2	Gollmitz	- 1	8.12	I	9.12	I
Ι	10.52	I	11.52	I	52,9	Cabel [reaktiviert]	I	8.07	I	9.07	I
10.08	10.55	11.08	11.55	12.08	55,0	Calau (Niederlaus.)	7.51	8.05	8.51	9.05	9.51
I	an (B)	- 1	an (B)	ı		Eichow (E)	- 1	ab (B)	- 1	ab (B)	I
10.20		11.20		12.20	73,3	Kolkwitz Süd	7.39		8.39		9.39
10.26		11.26		12.26	78,9	Cottbus Hbf	7.34		8.34		9.34
10.40		11.40		12.40		Cottbus Hbf 265	7.20		8.20		9.20
11.20		12.20		13.20		Guben	6.40		7.40		8.40

(A) Flügelzug über Eilenburg nach Bad Düben \rightarrow KBS 277; (B) Anschluss zu den RE nach Lübben und Senftenberg \rightarrow KBS 272; (E) Eichow wird wie in der Realität nur von Bussen bedient.

Beim *VD-T* werden die fünf grünen Stationen neu gebaut oder reaktiviert.

Zwischen Leipzig Hbf und Taucha fährt die S-Bahn alle 30 Minuten.

(Der Fahrplan wurde noch nicht abschließend bearbeitet.)

264 Elsterwerda - Ruhland - Hoyerswerda - Görlitz

Die *Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete am 1.6.1874 die knapp 150 km lange Strecke Falkenberg - Elsterwerda-Biehla - Hoyerswerda - Horka - Kohlfurt. Von Anfang an wurde sie vor allem von Güterzügen genutzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg teilte die neue *Oder-Neiße-Grenze* die Strecke östlich von Horka, Personenzüge fuhren nicht darüber, grenzüberschreitende Güterzüge steuerten aber weiterhin den Knotenbahnhof Kohlfurt (Węgliniec) an. 1946 ließ die UdSSR abschnittsweise das zweite Streckengleis demontieren.

Anfang der 1960er Jahre wurde die KBS für den Aufschluss des Tagebaues Lohsa zwischen Uhyst und Lohsa neu trassiert. Um die vielen Kohlezüge kostengünstiger zu betreiben, wurde der Abschnitt Falkenberg - Knappenrode 1987/88 elektrifiziert.

Wegen des stetig steigenden Güteraufkommens vereinbarten Deutschland und Polen 2001 den vollständigen zweigleisigen Ausbau mitsamt Elektrifizierung. Die 13,5 km von Kohlfurt (Węgliniec) bis zur Neißebrücke waren schon im März 2006 fertig. Auf deutscher Seite begann der Ausbau erst Ende 2012 mit der Sanierung von Oberbau und Oberleitung von Knappenrode bis Spreewitz. Die Inbetriebnahme der gesamten 55 km soll im Dezember 2018 erfolgen und die Kapazität der *West-Ost-Gütermagistrale* von 50 auf 180 Züge (davon 160 Güterzüge) pro Tag erhöhen.

Der Personenverkehr spielte immer eine geringere Rolle und wurde zwischen Horka und Niesky zuletzt mit DR-Schienenbussen der Baureihe 771 abgewickelt. Am 14.12.02 endete er dort offiziell, nachdem er in den letzten Wochen schon mit Bussen im *Schienenersatzverkehr* durchgeführt worden war.

Im Fahrplan 2010 pendelten Triebwagen der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft (ODEG) im Zweistundentakt zwischen Hoyerswerda, Niesky und Görlitz. An Horka fuhren sie in Sichtweite über eine Verbindungskurve vorbei, weil der Bahnhof der KBS 268 weiter nördlich liegt.

Das *VD-T*-Angebot ist wesentlich attraktiver als die Realität, weil die RE ganztägig im Stundentakt von Elsterwerda über Hoyerswerda und Niesky nach Görlitz fahren. Horka wird mit einem neuen Bahnhof etwa 800 Meter südlich vom realen Bahnhof erschlossen. Dank einem zweigleisigen Ausbau bis Kodersdorf sind "fliegende Zugkreuzungen" möglich, wodurch die Züge in Görlitz attraktive Anschlüsse erreichen.

7.28 7.33 > 7.59	8.39 8.57	8.28 8.33 > 8.59	9.39 9.57	9.28 9.33 > 9.59	Dresden Hbf 515 Dresden-Neustadt Falkenberg 278 Elsterwerda	10.32 10.27 > 10.01	10.21 10.03	11.32 11.27 > 11.01	11.21 11.03	12.32 12.27 > 12.01
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04 8.10 8.16 8.23	ab	9.04 9.10 9.16 9.23	ab	10.04 10.10 10.16 10.23	km Elsterwerda 8,4 Plessa 17,2 Lauchhammer 27,9 Ruhland	9.56 9.49 9.43 9.36	an	10.56 10.49 10.43 10.36	an	11.56 11.49 11.43 11.36
8.24 8.31 8.36 8.39 8.45	8.35 I 8.45 I 8.53	9.24 9.31 9.36 9.39 9.45	9.35 I 9.45 I 9.53	10.24 10.31 10.36 10.39 10.45	38,3 Hosena 43,6 Lauta (Niederlaus.)	9.35 9.28 9.23 9.20 9.15	10.25 I 10.14 I 10.07	10.35 10.28 10.23 10.20 10.15	11.25 I 11.14 I 11.07	11.35 11.28 11.23 11.20 11.15
8.46 8.49 I 8.57	8.54 8.57 9.01	9.46 9.49 9.57	9.54 9.57 10.01 >	10.46 10.49 10.57	-	9.14 9.10 9.02	10.06 10.02 9.58 >	10.14 10.10 10.02	11.06 11.02 10.58 >	11.14 11.10 11.02
9.04 9.09 9.16 I 9.23	Bau- tzen RE Cottb.	10.04 10.09 10.16 10.23	Bau- tzen RE Cottb.	11.04 11.09 11.16 11.23	82,0 Klitten 90,9 Mücka 94,0 Petershain	8.55 8.50 8.43 8.36	Bau- tzen RE Cottb.	9.55 9.50 9.43 9.36	Bau- tzen RE Cottb.	10.55 10.50 10.43 10.36
9.28 9.32 9.40 9.45	9.58 [01] I 10.12	10.28 10.32 10.40 10.45	10.58 11.12	11.28 11.32 11.40 11.45	110,1 Kodersdorf 122,0 GöGewerbering	8.31 8.27 8.19 8.15	9.01 	9.31 9.27 9.19 9.15	10.01 [58] I 9.48	10.31 10.27 10.19 10.15
9.48 9.59 10.27	10.16 Dres -den	10.48 10.59 11.27	11.16 Dres -den	11.48 11.59 12.27	Hagenwerder	8.12 8.01 7.33	8.44 Dres -den	9.12 9.01 8.33	9.44 Dres -den	10.12 10.01 9.33

265 Berlin - Luckau-Uckro - Elsterwerda (- Chemnitz / Dresden)

Die zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn wurde von der *Berlin-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft* (BDEG) erbaut und betrieben. Nach 1990 sollte sie für 200 km/h ausgebaut werden. Das hat sich mehrfach verzögert, die *Deutsche Bahn* strebte 2015 einen Fertigstellungstermin bis 2025/2026 an.

Bereits 1848 entstand die erste Bahnverbindung zwischen Berlin und Dresden, als die *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft* durch die Linie Jüterbog - Röderau eine Verbindung zur Bahnstrecke Leipzig - Dresden herstellte. Als Konkurrenz dazu baute die 1872 gegründete *BDEG* die 12 km kürzere Strecke über Elsterwerda. Sie wurde am 17.6.1875 eröffnet. Beide Strecken teilten sich fortan bis 1945 den Fernverkehr zwischen Berlin und Dresden.

An beiden Endpunkten waren zur Eröffnung neue Bahnhöfe entstanden, die jedoch nur kurze Zeit genutzt wurden: Ab 1882 war in Berlin der etwas nördlicher gelegene *Anhalter Bahnhof* das Ziel. Wenig später wurde in Dresden der Bahnhof *Friedrichstadt* errichtet. 1887 schlossen Sachsen und Preußen einen Staatsvertrag, wodurch Berlin - Elsterwerda in das Eigentum von Preußen und Dresden - Elsterwerda in das Eigentum von Sachsen überging.

Ab 1875 lag von Berlin bis Zossen das Gleis der *Preußischen Militäreisenbahn* parallel. Zwischen 1901 und 1904 wurden dort mehrere Schnellfahrtversuche mit elektrischen Lokomotiven und Triebwagen durchgeführt und bis zu 210,8 km/h erreicht. Der Bau des 1905 eröffneten Teltowkanals erforderte südlich vom S-Bahnhof Mariendorf (heute Attilastraße) eine neue Bahnbrücke. Das Gleis der *Militäreisenbahn* wurde nach dem Ersten Weltkrieg 1919 demontiert.

1936 richtete die *Deutsche Reichsbahn* (DR) eine Schnellverkehrsverbindung mit dem *Henschel-Wegmann-Zug* ein, der Berlin - Dresden in 100 Minuten schaffte. Der Berliner Vorortverkehr wurde auf elektrischen Betrieb umgestellt: Ab 15.5.39 fuhr die S-Bahn zwischen Priesterweg und Mahlow, am 6.10.40 wurde sie bis Rangsdorf verlängert. Die S-Bahn nutzte die Gleise im Süden Berlins teilweise gemeinsam mit dem Fernreise- und dem Güterverkehr. Ende der 1930er Jahre begannen Arbeiten zum Neubau bzw. zur Hochlegung der Ferngleise, wurden aber im Zweiten Weltkrieg nicht abgeschlossen. Im April 1945 wurde der Betrieb wegen der Kriegshandlungen eingestellt.

Nach Kriegsende wies die Bahnstrecke schwere Schäden auf. Das zweite Gleis wurde als Reparationsleistung abgebaut. Abschnittsweise nahm die *DR* den Verkehr bis Oktober 1945 wieder auf. Zwischen den S-Bahnhöfen Mariendorf

und Marienfelde bündelte sie alle Züge auf einem zweigleisigen Gemeinschaftsabschnitt und von Rangsdorf nach Wünsdorf fuhren Vorortzüge mit Dampfloks als Anschluss zur S-Bahn.

1951 verknüpfte die *DR* die Strecke über eine Verbindungskurve nach Osten mit dem neuen *Berliner Außenring*. Die Fernzüge aus Dresden leitete sie um West-Berlin herum und schloss dort die Kopfbahnhöfe. Seit dem 18.5.52 fuhren auch die Regionalzüge über den *Außenring* zu Bahnhöfen in Ost-Berlin wie Schöneweide, Lichtenberg oder Ostbahnhof. Nur die S-Bahn passierte bei Rangsdorf noch die neue Grenze. Mit dem Mauerbau am 13.8.61 stellte die *DR* die S-Bahn von Lichtenrade nach Mahlow ein. Vorortzüge aus Wünsdorf fuhren zum Bahnhof *Berlin-Schönefeld Flughafen*, dort hatte man S-Bahn-Anschluss nach Berlin.

Die geringe Durchlässigkeit der eingleisigen Strecke und der schlechte Zustand des Oberbaus erschwerten lange Zeit den Betrieb. Die vielen Güterzüge ließen nur wenige Schnellzüge mit relativ geringem Tempo zu. Der Abschnitt Dresden-Friedrichstadt - Radebeul-Naundorf wurde bis 1969 elektrifiziert. Die Fortsetzung zum *Berliner Außenring* folgte in mehreren Abschnitten von 1979 bis 1983. Ab 1972 war die KBS 275 wieder durchgängig zweigleisig befahrbar.

Auf der Strecke fuhren viele Schnellzüge des DDR-Binnenverkehrs sowie nach CSSR, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Österreich. Zu den Starzügen gehörte ab 1957 der Schnellzug Vindobona von Berlin nach Wien. Weitere wichtige Fernzüge waren der Balt-Orient-Express nach Bukarest, der Pannonia-Express nach Sofia und der Meridian nach Belgrad, der zeitweise bis nach Bar an der Adria fuhr. Ab 1976 verbanden die Städteexpress-Züge "Elbflorenz" Berlin mit Dresden und "Fichtelberg" Berlin mit Chemnitz. Sie fuhren morgens in die "Hauptstadt der DDR) und abends zurück.

Nahverkehrszüge fuhren etwa stündlich Züge von Schönefeld nach Wünsdorf, einige auch weiter bis Baruth. Auf den anderen Abschnitten war das Angebot gering. Zwischen Baruth und Elsterwerda gab es viele Jahre nur vier Personenzüge am Tag. Südlich von Elsterwerda war das Angebot etwas besser. Nach der Wende schloss die *DR* die Lücke zwischen Lichtenrade und Mahlow für die S-Bahn und nahm den Betrieb bis Blankenfelde am 31.8.92 eingleisig wieder auf.

Am 15.7.91 beschloss der *DR*-Vorstand, die Strecke für 145 Millionen DM in weniger als einem Jahr für 160 km/h zu ertüchtigen. Teilweise sollten auch schon 200 km/h vorbereitet werden. Ab Mai 1992 waren erste Abschnitte mit 160 km/h befahrbar und die Reisezeit Berlin - Dresden verringerte sich mit der neuen E-Lok-Baureihe

112 um 35 Minuten auf unter zwei Stunden. Alle Züge fuhren dabei hinter Neucoswig über Dresden-Neustadt nach Dresden Hbf.

1992 führte die *DR* die IC-Linie 7 (Dresden-Prag) im Zwei-Stunden-Takt mit einer Durchbindung nach Hamburg ein. Ab dem 25.9.94 wurde dabei täglich ein ICE-Zugpaar eingesetzt. Ab 1998 verkehrte der ICE über den Berliner Ostbahnhof, bevor die ICE-Verbindung am 27.5.00 eingestellt wurde. Die D-Züge wandelte die *DR* 1992 in *InterRegios* (IR) von Rostock nach Chemnitz um. Alle anderen Züge nach Dresden wurden gestrichen und durch Regionalbahnen (RB) mit Umsteigezwang in Elsterwerda ersetzt.

Mit Beginn des neuen Jahrtausends verschlechterte sich der Zustand der Gleise durch ungenügende Instandhaltung in den 1990er Jahren zusehends. Nur von Doberlug-Kirchhain bis Hohenleipisch war der Oberbau nachhaltig erneuert worden. Zwischen Blankenfelde und Neucoswig waren nur noch 45 % mit 160 km/h befahrbar und die Fahrt von Berlin nach Dresden dauerte wieder deutlich über zwei Stunden. Am 28.5.06 wurde mit dem letzten *IR* von Berlin über Elsterwerda nach Chemnitz diese Zuggattung abgeschafft und durch Regionalzüge ersetzt.

Von 2006 bis 2010 fuhren alle Fernzüge ohne Zwischenhalt von Berlin bis Dresden, seither gibt es wieder vereinzelte EC-Halte in Elsterwerda. Durch schlechte Anschlüsse zu anderen Zügen bieten sie aber den Reisenden nur wenige Vorteile.

Der Fahrplan 2010 enthielt ganztägig nur jeweils im 2-Tunde-Takt fahrende IC Hamburg - Berlin - Dresden - Prag, RE Stralsund - Berlin - Elsterwerda und RB Elsterwerda - Großenhain - Dresden Hbf. Wozu investiert der Bund Hunderte von Millionen Euro, wenn dann nur so wenig Züge fahren?

Das *VD-T*-Angebot ist wesentlich attraktiver als die Realität, weil alle Züge ganztägig stündlich fahren und dadurch für viele Kundenkreise attraktive Verbindungen herstellen. In Elsterwerda entsteht ein *Integraler Taktknoten* zur Minute 00, in dem sich sieben Züge treffen und optimale Anschlüsse untereinander und zum regionalen Busverkehr bieten.

Die Anpassung an die abschnittsweise unterschiedliche Nachfrage geschieht durch *Flügelungen*: IC und RE fahren jeweils mit zwei Triebwagen (Tw) ab Berlin: Beim RE werden sie schon in Zossen getrennt und der hintere Tw fährt über Jänickendorf nach Jüterbog (\rightarrow KBS 276). Die IC werden in Elsterwerda getrennt und der hintere Zugteil fährt über Riesa nach Chemnitz (\rightarrow KBS 225).

IC	RB	RE	IC	RB		Zug	IC	RE	RB	IC	RE
8.09	8.14	8.39	9.09	9.14	km	Berlin Hbf	8.51	9.21	9.46	9.51	10.21
- 1	8.17	ı	1	9.17	2,0	B-Potsdamer Platz		I	9.42	- 1	I
8.16	8.23	8.46	9.16	9.23	5,8	Berlin-Südkreuz	8.43	9.13	9.36	9.43	10.13
- 1	8.28	I	I	9.28	11,7	Berlin-Marienfelde	I	- 1	9.31	- 1	- 1
I	8.34			9.34	19,1	Mahlow		Ī	9.25		Į
ı	8.37	8.56		9.37	21,7	Blankenfelde		9.03	9.22	- 1	10.03
- 1	8.40	- 1	- 1	9.40	23,1	Dahlewitz	- 1	- 1	9.19	- 1	- 1
- 1	8.44	I	- 1	9.44	26,6	Rangsdorf	- 1	I	9.15	- 1	- 1
1	8.49	ı	I	9.49	33,0	Dabendorf	I	1	9.10	I	ı
I	8.52	04/06		9.52	35,0	Zossen		53/55	9.07	- 1	53/55
- 1	8.57	ı	- 1	9.57	41,4	Wünsdorf-Waldstadt	- 1	I	9.02	- 1	- 1
- 1	9.00	- 1	- 1	10.00	44,4	Neuhof (b.Zossen)	- 1	ı	8.59	- 1	- 1
- 1	9.07	9.16	- 1	10.07	53,8	Baruth (Mark)		8.43	8.52	- 1	9.43
ı	9.11	ı		10.11	58,4	Klasdorf Glashütte		I	8.48	- 1	1
1	9.15	ı	1	10.15	64,1	Golßen (Niederlaus)	1	I	8.44	1	1
1	9.20	- 1	1	10.20	70,9	Drahnsdorf	1	1	8.39	1	1
- 1	9.26	9.29	- 1	10.26	70.0			8.31	8.34	- 1	9.31
ı	8.44	9.31	[41]	9.44	78,3	Luckau-Uckro		8.29	9.16	[19]	9.29
1	8.47	ı	1	9.47	81,3	Langengrassau	1	I	9.13	11	1
1	8.49	ı	1	9.49	83,4	Gehren (bei Luckau)	1	I	9.11	1	1
1	8.53	ı	I	9.53		Walddrehna	I	1	9.07	I	1
ı	8.56	ı		9.56	91,5	Kleinkrausnick		I	9.04	_	ı
- 1	9.00	ı	I	10.00	96,0	Brenitz-Sonnewalde		- 1	9.00	- 1	- 1
- 1	9.04	- 1	1	1	100,6	Frankena	1	- 1	8.56	- 1	- 1
- 1	9.08	9.45	- 1	10.08	405.0	Dahadaa Kisabbais		8.15	8.52	- 1	9.15
ı	9.15	9.46	[51]	10.15	105,2	Doberlug-Kirchhain		8.14	8.45	- 1	9.14
- 1	9.20	ı	i i	10.20	111,2	Rückersdorf (Niederl)		1	8.39		1
- 1	9.26	ı		10.26		Hohenleipisch		I	8.33		1
8.59	9.31	9.56	9.59	10.31	-	Elsterwerda	8.01	8.04	8.29	9.01	9.04
9.01	>		10.01	>		Elsterwerda 515	7.59		>	8.59	
9.27	<		10.27	<		Dresden-Neustadt	7.33		<	8.33	
9.32	>		10.32	>		Dresden Hbf	7.28		>	8.28	
9.03	9.32		10.03	10.32		Elsterwerda 525	7.57		8.28	8.57	
9.16	9.56		10.16	10.56		Riesa	7.30		8.04	8.30	
9.55	Döbeln		10.55	Döbeln		Chemnitz Hbf	7.05		Döbeln	8.05	

Streckengeschwindigkeiten beim VD-T:

Südkreuz - Blankenfelde 16 km durchschn.150 = 6,4 min	IC-Summe 119 km
Blankenfelde - km 120 = 98 km mit 200 km/h = 29,4 min	= 39,8 min "spitz" =
Beschleunigung und Verzögern 5 km = 4 min	+ 8 % Res.= 43 min

266 (Berlin -) Zossen - Nuthe-Schönefeld - Jüterbog

Im *Deutsch-Französischen Krieg* 1870/71 hatte die Eisenbahn große strategische Bedeutung. Daher sollte das Militär ein Übungsgelände bekommen, das ständig zu Verfügung stand. Das Kriegsministerium verpflichtete daher 1873 die *Berlin-Dresdener Eisenbahn*, westlich ihrer Gleise eine Trasse für das *Eisenbahn-Bataillon* zu bauen. Am 15.10.1875 wurden die 45,6 km vom Militärbahnhof Schöneberg zum Artillerie-Schießplatz bei Kummersdorf eröffnet. Das Gleis lag bis Zossen etwa 30 km neben der *Dresdener Bahn* und bog dann nach Südwesten ab. Am 1.5.1897 wurde es um 25 km zum Militärbahnhof Jüterbog verlängert.

Im Interesse der anliegenden Gemeinden und auf Drängen der *Berlin-Dresdener Eisenbahn* ließ das Militär ab 1888 auch öffentlichen Güter- und Personenverkehr zu. Ab 1891 galt zwischen Berlin und Zossen ein besonderer Vororttarif.

Nach dem Ersten Weltkrieg untersagte der *Versailler Vertrag* den Weiterbetrieb der Militäreisenbahn. Die Nutzung der Anlage wurde ab 1919 der *Preußischen Eisenbahndirektion* und später der *Deutschen Reichsbahn* übertragen. Das Gleis vom Militärbahnhof Schöneberg nach Zossen wurde demontiert und die parallele *Dresdener Bahn* mitgenutzt.

Zwischen Zossen und Jüterbog fuhren weiterhin Güter- und Personenzüge. Erst nach der *Wende* ging die Nachfrage deutlich zurück. Daher stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) am 2.6.96 den Güterverkehr komplett und den Personenverkehr zwischen Sperenberg und Jüterbog ein. Von Zossen nach Sperenberg fuhr am 18.4.98 der letzte planmäßige Personenzug.

Seit 2002 stehen die Bahnanlagen unter Denkmalschutz und das Empfangsgebäude von Sperenberg beherbergt eine Ausstellung zur Geschichte der Militärbahn. 2003 verkaufte die *DB* die Strecke an die *Erlebnisbahn GmbH* mit Sitz im Bahnhof Zossen, die seither von Zossen nach Jänickendorf Draisinen-Fahrten anbietet.

Auch der *VD-T* hätte nicht verhindern können, dass die Nachfrage nach der *Wende* drastisch zurückging. Er hätte aber wenigstens darauf hingewirkt, dass nicht nur das Straßennetz großzügig ausgebaut wird. Und dass vom einstmals dichten Schienennetz südlich von Berlin wenigstens die KBS 276 erhalten bleibt und für 80 km/h ausgebaut wird. Sie profitiert in Zossen und Jüterbog von vielen attraktiven Bahn- und Busanschlüssen in den *Integralen Taktknoten*.

Zudem ist durch *Flügelzüge* ein effektiver Triebwageneinsatz möglich: In der Realität fahren auf der KBS 275 lange Doppelstockzüge, die stadtauswärts immer leerer werden und Elsterwerda nur noch spärlich besetzt erreichen. Beim *VD-T* starten

hingegen zwei zusammengekuppelte Triebwagen in Berlin. Sie werden in Zossen getrennt, und nur der vordere fährt nach Uckro weiter.

Die Zahl der Sitzplätze verringert sich dadurch entsprechend der Nachfrage. Der hintere Triebwagen biegt in Zossen nach Sperenberg ab und schafft für alle Orte an der KBS 276 Direktverbindungen nach Berlin. Dadurch

7.39	8.39	9.39		Berlin Hbf	9.21	10.21	11.21
7.46	8.46	9.46		Berlin-Südkreuz	9.13	10.13	11.13
7.56	8.56	9.56		Blankenfelde	9.03	10.03	11.03
8.04	9.04	10.04		Zossen 265	8.55	9.55	10.55
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.08	9.08	10.08	km	Zossen	8.51	9.51	10.51
8.12	9.12	10.12	4,4	Mellensee-Saalow	8.47	9.47	10.47
8.15	9.15	10.15	7,1	Rehagen-Klausdorf	8.44	9.44	10.44
8.18	9.18	10.18	9,5	Sperenberg	8.41	9.41	10.41
8.20	9.20	10.20	10,8	Schmiedeenden	8.39	9.39	10.39
8.24	9.24	10.24	15,1	Kummersdorf-Gut	8.35	9.35	10.35
28/31	28/31	28/31	18,5	Nuthe-Schönefeld	28/31	28/31	28/31
8.38	9.38	10.38	25,4	Jänickendorf	8.21	9.21	10.21
8.42	9.42	10.42	29,5	Kolzenburg	8.17	9.17	10.17
8.47	9.47	10.47	34,1	Werder-Zinna	8.12	9.12	10.12
8.51	9.51	10.51	37,6	Jüterbog Nord	8.08	9.08	10.08
8.55	9.55	10.55	39,9	Jüterbog	8.05	9.05	10.05
9.01	10.01	11.01		Jüterbog 270	7.59	8.59	9.59
9.26	10.26	11.26		Lutherst.Wittenberg	7.34	8.34	9.34
9.57	10.57	11.57		Leipzig Hbf (a)	7.03	8.03	9.03

werden sie auch für Park + Ride interessant und kommen für die Südbrandenburger als Alternative zu den Parkplätzen an den KBS 275 und 280 in Frage.

267 Herzberg - Schlieben - Doberl.-Kirchh./ Luckau-Uckro

Die Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (NLE) eröffnete am 15.3.1898 die 50 km von Falkenberg über Herzberg und Schlieben nach Uckro als Teil ihrer 113 km langen Verbindung nach Beeskow (→ KBS 271). Bis Herzberg verlief das Gleis in 2 bis 3 km Abstand parallel zur 50 Jahre früher eröffneten Staatsbahn nach Jüterbog (→ KBS 278). Der Bahnhof *Herzberg Stadt* lag günstig zum Zentrum, bot aber keine Anschlüsse zu anderen Zügen.

Auf der *NLE* gab es nur wenige durchgehenden Züge, meist fuhren sie von Falkenberg nach Luckau oder Lübben und von Luckau oder Lübben nach Beeskow. Das Zugangebot war zwischen Falkenberg und Herzberg Stadt am dichtesten: 1993 fuhren dort an Werktagen zehn Zugpaare, weiter nach Luckau waren es nur fünf.

Von 1994 bis 1998 stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Betrieb schrittweise ein. Am 27.5.95 fuhr der letzte Personenzug zwischen Uckro und Herzberg und am 18.4.98 legte die DB die letzten 12 km nach Falkenberg still. Nach fast dreijährigen Verhandlungen übernahm die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) am 31.12.99 die *NLE* und rettete sie vor dem geplanten Abbau.

Während die Sonderfahrten zu besonderen Anlässen (v.a. Schliebener Moienmarkt und Rochauer Waldweihnacht) sehr gut angenommen wurden, waren die regelmäßigen Züge am Wochenende oft schlecht ausgelastet. Die DRE stellte sie daher Ende 2008 ein. Nachdem auch kein "Dritter" Interesse an der Übernahme zeigte, legte sie 2013 den Abschnitt Schlieben - Uckro still und baute im Folgejahr die Gleise ab. Bis zum Frühjahr 2016 folgten Stilllegung und Demontage bis Herzberg.

Beim *VD-T* wäre die wirtschaftliche Entwicklung der Region genau so verlaufen und die 113 km lange *NLE* nicht auf ganzer Länge für den regelmäßigen Personenverkehr erhalten geblieben: Zwischen Herzberg und Uckro war das Fahrgastgastpotenzial besonders gering, nicht einmal 5.000 Einwohner lebten im

7.18 8.03 8.29	Luth. Witt. 9.14	8.18 9.03 9.29	9.18 10.03 10.29	Luth. Witt. 11.14			Berlin Hbf Jüterbog Herzberg 265	10.42 9.57 9.31	Luth. Witt. 9.46	11.42 10.57 10.31	12.42 11.57 11.31	Luth. Witt. 11.46
8.21 8.29		9.21 9.29	10.21 10.29				Falkenberg (E) Herzberg 268	9.39 9.31		10.39 10.31	11.39 11.31	
524	522	534	524	522			Buslinie	534	522	524	534	522
8.34 8.40 8.49 8.52	9.18 9.24 (a) 9.34	9.34 9.40 <	10.34 10.40 10.49 10.52	11.18 11.24 (a) 11.34	km 3 9 11	3 I	Herzberg Bf Herzb. Mönchstr. Polzen Kolochau	9.26 9.20 <	9.42 9.36 (a) 9.26	10.26 10.20 10.11 10.08	11.26 11.20 <	11.42 11.36 (a) 11.26
> (c) 9.01	> < 43/44	9.48 9.56 10.04	> (c) 11.01	> < 43/44	> < 17	<	Osteroda Oelsig Schlieben	9.12 9.04 8.56	> < 16/17	> (c) 9.59	11.12 11.04 10.56	> < 43/44
9.06 9.11 >	(a) > 9.52 9.58	> Dah -me	11.06 11.11 > <	(a) > 11.52 11.58	20 23 > <		Wehrhain Frankenhain Naundorf Proßmarke (b)	> Dah -me	(a) > 9.07 9.01	9.54 9.49 > <	> Dah -me	(a) > 11.07 11.01
9.19 9.25 9.32 9.40	^ ^ V		11.19 > 11.32 11.40	^ ^ V	28 32 37 42	>	Stechau Trebbus Werenzhain DoberlKirchh.		^ ^ V	9.41 9.35 9.27 9.20		^ ^ V
an (d)	10.03 10.15 10.21 10.26		an (d)	12.03 12.15 12.21 12.26		38 42	Hohenbucko Wüstermarke Langengrassau Luckau-Uckro		8.56 8.44 8.38 8.34	ab (d)		10.56 10.44 10.38 10.34
	10.31 11.03 11.20			8.55 8.55 9.48			Luckau-Uckro Blankenfelde Berlin Hbf 265		8.29 7.57 7.40			8.55 8.55 9.48

⁽a) Bus hält nur am Abzweig zum Ort; (b) Bus fährt den Ort nur bei Bedarf an; (c) In Schlieben Anschluss v.Bus aus Dahme (an Min.56) z.Bus nach Doberl.-Kirchh. (ab Min.01); (d) In Doberl.-Kirchh. Anschluss zum RE nach Elsterwerda (ab Min.45) und zum IR nach Cottbus (ab Min.48).

Einzugsbereich der Stationen. Die letzten 12 km nach Falkenberg litten vor allem darunter, dass man am Bahnhof *Herzberg Stadt* nicht in die nur 2 km entfernte KBS 278 nach Jüterbog umsteigen konnte.

Der *VD-T* hätte nach der *Wende* den Bahnhof *Herzberg West* an der KBS 278 als *Integralen Taktknoten* für die Region ausgebaut. Eine Gleisverbindung von *Herzberg Stadt* dorthin hätte den Abbruch mehrerer Gebäude erfordert und wäre für den geringen Nutzen zu teuer gewesen. Daher gibt es im folgenden Fahrplan wie in der Realität nur noch Busse östlich von Herzberg, die allerdings vertaktet sind und nicht an den Landkreisgrenzen wenden. In der *Normalverkehrszeit* sind drei Linien im Zweistundentakt nach Schlieben unterwegs. Die Nummern beziehen sich auf reale Buslinien im *Elbe-Elster-Landkreis* mit teilweise gleichen Routen.

268 (Berlin -) Jüterbog - Herzberg (E) - Falkenberg - Elsterwerda

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) war im 19. Jahrhundert eines der bedeutendsten Eisenbahnunternehmen Deutschlands. Neben der eigentlichen *Anhalter Stammbahn* schuf sie ein 430 km langes Netz wichtiger Verbindungen zwischen Berlin und dem nördlichen Teil des Königreichs Sachsen, der preußischen Provinz Sachsen sowie dem Herzogtum Anhalt. Die 80 km von Jüterbog zum Bogendreieck bei Riesa nahm sie 1848 in Betrieb. Seit 1871 überqueren die Gleise der *Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn* die KBS 278 in Falkenberg rechtwinklig. Die Station wurde dabei zu einem *Turmbahnhof* erweitert.

Zunächst fuhren alle Züge von Berlin nach Dresden über Jüterbog und Falkenberg. 1875 kam die 12 km kürzere Konkurrenz über Doberlug-Kirchhain dazu (→ KBS 275). Bis 1945 teilten sich beide Strecken den Fernverkehr: Die meisten über Falkenberg fahrenden Züge wurden in Röderau geteilt, eine Wagengruppe fuhr nach Chemnitz weiter und die andere nach Dresden.

1882 übernahm die preußische Staatsbahn die Strecke Jüterbog - Riesa und erweiterte sie von 1909 bis 1911 auf zwei Gleise. 1947 musste die *Deutsche Reichsbahn* (DR) das zweite Gleis als Reparationsleistung für die UdSSR abbauen.

Nach der deutschen Teilung fuhren die Züge in Berlin nicht mehr zum *Anhalter Bahnhof*, sondern über den Außenring zum *Ostbahnhof*. Das machte den Weg von Dresden über Falkenberg noch länger, daher fuhren alle Schnell- und Eilzüge über Doberlug-Kirchhain. Nach dem Ausbau der Strecke Riesa - Elsterwerda wurden Anfang der 70er Jahre auch die Fernzüge nach Chemnitz dorthin verlagert. Über Falkenberg blieben nur noch Nahverkehrs- und Güterzüge. Letztere aber in so großer Menge, dass die *DR* sich zur Elektrifizierung entschloss: 1986 fuhr die erste E-Lok von Falkenberg nach Riesa und 1989 nach Jüterbog.

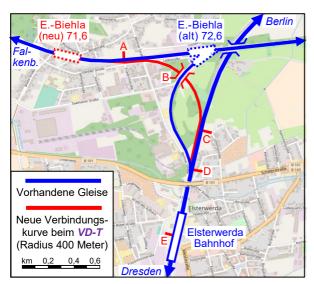
Nach der *Wende* verbesserte die *Deutsche Bahn AG* das Angebot zwischen Falkenberg und Jüterbog, die Züge wurden vertaktet und nach Berlin durchgebunden. Im Fahrplan 2010 gab es tagsüber RE Stralsund - Berlin - Jüterbog - Falkenberg im Zweistundentakt. Sie hielten zwischen Falkenberg und Jüterbog vier mal und brauchten 43 Minuten, die Reise nach Berlin Hbf dauerte 1 ½ Stunden.

Die Nachfrage über die Landesgrenze nach Riesa nahm hingegen stetig ab. Ende 2004 bestellte der *Verkehrsverbund Oberelbe* die Personenzüge ab. Seither fahren dort planmäßig nur noch Güterzüge. Hinzu kommen aber immer wieder umgeleitete Personenzüge, wenn die KBS 275 über Doberlug-Kirchhain gesperrt wird. Die IC halten die planmäßigen Fahrzeiten trotz des 16 km längeren Wegs ein, weil sie zwischen Flughafen Schönefeld und Dresden nicht halten.

Der *VD-T* hätte nach der *Wende* das dichte Schienennetz rund um Falkenberg genau analysiert und ein stimmiges Gesamtkonzept entwickelt:

Drei Strecken führten nach Norden und hielten bei Herzberg an drei verschiedenen Stationen. Beim *VD-T* gäbe es nur noch den Bahnhof 2 km westlich vom Zentrum. Nach *Herzberg Stadt* an der Strecke nach Uckro gibt es wie in der Realität wegen zu geringem Fahrgastpotenzial keinen regelmäßigen Personenverkehr mehr (→ KBS 277). Und Züge nach Lutherstadt Wittenberg erreichen den Bahnhof über eine 7 km lange Neubaustrecke (→ KBS 279).

Zwischen Herzberg und Falkenberg wird das auf 8 km fehlende zweite Streckengleis wieder aufgebaut, weil dort auch alle Züge der KBS 279 fahren. In Falken-



Alle km-Angaben sind für den **VD-T** ab Lutherst.Wittenberg:

A = 72,0 = Abzw.Friedrichstr.: Neue Verbindungskurve (NV) fällt mit 20 ‰ Richtung Süden

B = 72,4 = Neue Bahnbrücke, NV liegt 6 Meter tiefer

C = 72,8 = NV liegt neben dem Gleispaar von/nach Berlin

D = 73,1 = Beginn vom Wiechenbereich des Bahnhofs

E = 73,6 = Mitte der 400 Meter langen Bahnsteige im Bahnhof Elsterwerda

berg tauschen die Züge aus Jüterbog und Lutherstadt Wittenberg ihre Ziele für einen effektiveren Triebwageneinsatz. Da sie etwa eine Viertelstunde versetzt halten, gibt es nur von Jüterbog nach Riesa keine akzeptablen Anschlüsse. Besser kommt man voran, wenn man in Elsterwerda in den IR umsteigt.

In der Realität steuern die RE Elsterwerda-Biehla an, wo es keine Anschlüsse zu den Zügen auf der Nord-Süd-Strecke gibt. Der *VD-T* baut eine 1 km lange neue Verbindungskurve, um das zu ändern und den *Integralen Taktknoten* im Bahnhof Elsterwerda zu erreichen.

7.18 7.38 7.59			8.18 8.38 8.59			Berlin Hbf Ludwigsfelde Jüterbog 270	9.42 9.21 9.01			10.42 10.21 10.01	
RE	BUS	RB	RE	BUS		Zug	RE	RB	BUS	RE	RB
8.03 	8.04 8.15 8.22 8.29		9.03 9.14	9.04 9.15 9.22 9.29	,	Jüterbog Oehna Zellendorf Linda (Elster)	8.57 		9.56 9.44 9.37 9.30	9.57 9.45	
8.20 > 8.29	an	ab 8.34 9.14	9.20 > 9.29	an	>	Holzdorf (Elster) Lutherst.Wittenb.	8.39 > 8.30	an 9.26 8.45	ab	9.39 > 9.30	an 10.26 9.45
8.30 8.38		9.15 9.20 9.26	9.30 9.38	an	43,1 49.1	Herzberg (Elster) Großrössen Falkenberg	8.29 8.21	8.44 8.39 8.34		9.29 9.21	9.44 9.39 9.34
8.39 8.48 8.57		^ ' '	9.39 9.48 9.57		62,7	(Elster) Bad Liebenwerda Elsterwerda	8.20 8.11 8.03	> ' '		9.20 9.11 9.03	^ ' '
9.01 > <	9.03 9.15 9.55	> 9.56 (R)	10.01 > <	10.03 10.15 10.55		Elsterwerda 515 Riesa Chemnitz Hbf	7.59 > <	> 8.04 (R)	8.57 8.45 8.05	8.59	> 9.04 (R)
9.27 9.32		10.23 10.28	10.27 10.32			Dresden-Neustadt Dresden Hbf	7.33 7.28	7.37 7.32		8.33 8.28	8.37 8.32

(R) In Riesa in den IC aus bzw. nach Leipzig umsteigen

Das *VD-T*-Angebot ist wesentlich attraktiver als die Realität, weil die RE ganztägig stündlich fahren und von Falkenberg nach Jüterbog nur 36 Minuten und nach Berlin Hbf 81 Minuten brauchen. Ein kleiner Wermutstropfen dabei ist, dass sie nicht in Oehna halten können.

Der *VD-T* macht aus der Not eine Tugend und richtet eine zusätzliche Buslinie ein, die bei Bedarf neben Oehna weitere Orte südlich von Jüterbog bedient. Um lange Wartezeiten zu vermeiden, dürfte man von Falkenberg über Jüterbog nach Oehna und Zellendorf fahren, ohne den Umweg zu bezahlen.

269 Luth.Wittenberg - Herzberg (Elster) - Falkenberg - Riesa

Die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft stellte 1875 ihre 202 km lange Hauptstrecke Kohlfurt - Hoyerswerda - Falkenberg - Wittenberg fertig. 1882 übernahm die Preußische Staatsbahn den Betrieb und baute die Gesamtstrecke bis 1911 zweigleisig aus, da sie sich vor allem im Güterverkehr zu einer wichtigen Ost-West-Achse entwickelte.

Das blieb auch in beiden Weltkriegen und zu DDR-Zeiten so. Daher elektrifizierte die *Deutsche Reichsbahn* 1985 den Abschnitt Wittenberg - Falkenberg. Im Fahrplan 2010 gab es tagsüber stündliche RB, die für die 91 km von Dessau nach Falkenberg rund 80 Minuten brauchten. DB Regio setzte dafür Wendezüge mit mindestens zwei Doppelstockwagen und E-Loks der Baureihe 143 ein.

Ein wesentliches Manko der Strecke ist, dass sie "fast in Sichtweite" an der Kreisstadt Herzberg (Elster) vorbeifährt. Der Haltepunkt Fermerswalde liegt etwa 7 km

8.03 8.29	9.03 9.29	10.03 10.29		Leipzig Hbf 270 Lutherst.Wittenberg	9.57 9.31	10.57 10.31	11.57 11.31
7.46	8.46	9.46			10.14	11.14	12.14
8.30	9.30	10.30		Berlin Hbf 270 Lutherst.Wittenberg	9.30	10.30	11.30
				Lutilerst. witheriberg			
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km	Luth. Wittenberg	9.26	10.26	11.26
8.37	9.37	10.37	2,7	Luth.WittLabetz	9.22	10.22	11.22
8.41	9.41	10.41	6,8	Mühlanger	9.18	10.18	11.18
8.46	9.46	10.46	12,9	Elster (Elbe)	9.13	10.13	11.13
8.51	9.51	10.51	18,6	Jessen-Ruhlsdorf	9.08	10.08	11.08
8.56	9.56	10.56	22,8	Jessen (Elster)	9.03	10.03	11.03
9.03	10.03	11.03	31,8	Annaburg	8.56	9.56	10.56
9.11	10.11	11.11	43,5	Mahdel-Ranisdorf	9.08	10.08	11.08
14/15	14/15	14/15	46,0	Herzberg (Elster)	44/45	44/45	44/45
9.20	10.20	11.20	50,8	Großrössen	8.39	9.39	10.39
9.26	10.26	11.26	56.8	Falkenberg (Elster)	8.34	9.34	10.34
9.33	10.33	11.33	30,0	raineliberg (Lister)	8.27	9.27	10.27
9.42	10.42	11.42	70,6	Neuburxdorf (bis 200	8.17	9.17	10.17
9.52	10.52	11.52	85,8	Röderau (bis 2004)	8.07	9.07	10.07
9.56	10.56	11.56	89,4	Riesa	8.04	9.04	10.04
10.01	11.01	12.01		Riesa 520	7.59	8.59	9.59
10.28	11.28	12.28		Dresden Hbf	7.32	8.32	9.32
10.17	11.17	12.17		Riesa 525	7.43	8.43	9.43
10.55	11.55	12.55		Chemnitz Hbf	7.05	8.05	9.05

Gesamtverkehr Herzberg - Falkenberg siehe KBS 278

westlich davon. Busanschlüsse klappen dort leider nur selten, so dass man oft den Umweg über Falkenberg nehmen muss.

Der VD-T hätte daher die KBS 279 ab km 39 (südlich von Annaburg) über eine 7 km lange zweigleisige Neubaustrecke zum Bahnhof Herzbera West an der KBS 278 umgeleitet. Sie würde bis Falkenberg zweigleisig ausgebaut, um den zusätzlichen Verkehr zu verkraften. Die direkt trassierten 15 km der KBS 279 nach Falkenberg würden dafür stillgelegt.

In Herzberg entsteht ein zentraler Umsteigebahnhof mit Anschluss zu Stadt- und Regionalbussen und zu den Zügen der KBS 279 nach Jüterbog. Die 3 km längere Fahrtroute nimmt der *VD-T* dafür in Kauf. In Falkenberg tauschen die Züge aus Jüterbog und Lutherstadt Wittenberg im Vergleich zur Realität ihre Ziele für einen effektiveren Triebwageneinsatz.



Auf vielen RE-Linien in Berlin und Brandenburg setzt DB Regio Doppelstock-Wendezüge ein. Am 25.8.15 fotografierte Stephan Kemnitz eine Garnitur der Linie 5 von Lutherstadt Wittenberg nach Rostock im Bahnhof Berlin Südkreuz.

270 Berlin - Lutherstadt Wittenberg - Bitterfeld (- Halle / Leipzig)

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) war im 19. Jahrhundert eines der bedeutendsten Eisenbahnunternehmen Deutschlands. Neben der eigentlichen Anhalter Stammbahn schuf sie ein 430 km langes Netz wichtiger Verbindungen zwischen Berlin und dem nördlichen Teil des Königreichs Sachsen, der preußischen Provinz Sachsen sowie dem Herzogtum Anhalt.

1840/1841 eröffnete die *BAE* in mehreren Etappen ihre Stammstrecke von Berlin über Jüterbog, Wittenberg und Dessau nach Köthen. Dort bestand mit der *Magdeburg-Leipziger Eisenbahn* Anschluss nach Halle und Leipzig. Den Weg von Berlin in diese Städte verkürzte 1859 die Strecke Wittenberg - Bitterfeld deutlich.

Der elektrische Betrieb begann auf der *Anhalter Bahn* schon früh. Der Abschnitt Bitterfeld - Dessau wurde als Versuchsstrecke 1911 elektrifiziert. Am 5.6.14 wurde die Oberleitung bis Leipzig verlängert, der elektrische Betrieb dann aber am 1.8.14 komplett eingestellt. 1922 nahm ihn die *Deutsche Reichsbahn* (DR) brach den geplanten Weiterbau nach Berlin aber wegen des Zweiten Weltkriegs ab. Im März 1946 musste die DR die Fahrleitungsanlagen als Reparationsleistung für die UdSSR abbauen.

Ab 1923 fuhr einer der ersten *Fernschnellzüge* von Berlin über Halle und Erfurt nach Frankfurt am Main. 1935 folgten in der gleichen Relation Schnelltriebwagen. Im Fernzugnetz von 1939 wies Berlin - Bitterfeld durch die Bündelung der Verbindungen Richtung Rhein-Main und Süddeutschland mit 33 Zugpaaren je Tag das höchste Verkehrsaufkommen in Deutschland auf.

Die Anlagen der Anhalter Bahn wurden im Raum Berlin durch die Kampfhandlungen im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und ab 1945 nur notdürftig repariert. Als Folge der Teilung Berlins dirigierte die DDR viele Schnellzüge zu Bahnhöfen in Ost-Berlin um. Aus Halle/Leipzig war das ab 1951 durch die Fertigstellung der ersten Abschnitte des Berliner Außenrings möglich. Die Verbindung zum Anhalter Bahnhof in Berlin-Kreuzberg wurde am 18.5.52 geschlossen. Die meisten Regionalzüge endeten bis zum Mauerbau in Teltow, wo (nach Personenkontrolle) Anschluss zur S-Bahn nach Berlin bestand.

1952 gab die UdSSR die beschlagnahmten E-Loks, Kraftwerks- und Fahrleitungsanlagen gegen 300 neugebaute Reisezugwagen an die DDR zurück. Ab 1958 konnte zwischen Dessau und Leipzig wieder elektrisch gefahren werden. Doch erst ab 1976 wurde die Oberleitung verlängert und 1984 die Gesamtstrecke elektrifiziert.

Nach dem Mauerbau wurde der Abschnitt nach Teltow zur Stichstrecke. Einige Regionalzüge wurden von Ludwigsfelde kommend über den Außenring weiter nach Schönefeld und Schöneweide geführt, allerdings blieb das Angebot mäßig. Im Fernverkehr gehörte die Strecke dagegen zu den am meisten frequentierten der DDR. Berlin - Bitterfeld befuhren z. B. 1989 mehr als 30 D- und Expresszugpaare, hinzu kamen nur im Sommer verkehrende Züge und Wochenendverstärker. Die meisten Transitzüge von Berlin in die BRD fuhren über Dessau und erreichten erst in Bitterfeld die *Anhalter Bahn*.

Durch die deutsche Wiedervereinigung verlor die *Anhalter Bahn* zunächst an Bedeutung. Die Transitzüge verloren mit dem Entfall der Grenzkontrollen ihren Sonderstatus und die Städteexpress-Züge wurden am 31.5.91 eingestellt. Die planmäßige Fahrt von Berlin nach Leipzig dauerte 1990 rund 2 ½ Stunden.

1991 begann die Planung als *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit* (VDE) Nr. 8.3. Im Frühjahr 1993 wurden für den Ausbau von Berlin bis Bitterfeld auf 160 km/h 2,3 Milliarden DM veranschlagt. Die spätere Erhöhung auf 200 km/h war vorgesehen, damit die Fahrt nach Halle und Leipzig weniger als eine Stunde dauert. Mitte 1994 konnte auf rund 30 km zwischen dem Berliner Außenring und Bitterfeld 160 km/h gefahren werden. Nach elfmonatiger Vollsperrung ging am 28.5.95 der rundum modernisierte Abschnitt Halle - Bitterfeld wieder in Betrieb.

Am 30.4.00 schloss die *Deutsche Bahn AG* (DB) die *Elektronischen Stellwerke* (EStW) in Luckenwalde und Trebbin an das schon arbeitende ESTW Jüterbog an. Ab Ende 2002 fuhr die IC-Linie 8 Berlin - München mit ICE-Neigetechniktriebwagen. Der Ausbau auf 200 km/h zog sich bis 2006 hin.

Nach der Entscheidung für das so genannte "Pilzkonzept" nahm die *DB* die Planungen und Baumaßnahmen zur Wiederherstellung der *Anhalter Bahn* in Berlin auf. Über die neue *Nord-Süd-Fernbahn* sollte der neue Hauptbahnhof angebunden werden. 16,9 km vom Bahnhof Südkreuz bis Ludwigsfelde baute die *DB* für 160 km/h wieder auf. Neben 18 Brücken wurden unter anderem auch die Regionalbahnhöfe Großbeeren, Teltow und Lichterfelde Ost erneuert. Ein späterer viergleisiger Ausbau wurde dabei berücksichtigt.

Zwischen Teltow (km 12,4) und Bitterfeld (km 132,1) können die Züge seit 2006 mit 200 km/h fahren. Nur in Lutherstadt Wittenberg (von km 92,9 bis 97,5) müssen sie auf 160 km/h bremsen. Durch die am 28.5.06 in Betrieb genommenen Fernbahngleise ging die Fahrzeit von Berlin nach Leipzig von 108 Minuten (ab Bahnhof Zoo) auf 73 Minuten (ab Hauptbahnhof) zurück. Laut *DB* nahm die Zahl der ICE-Fahrgäste von 2005 bis 2007 um 45 % zu.

Der Nahverkehr muss sich in der *Normalverkehrszeit* mit einem stündlichen RE begnügen, der von Berlin Hbf bis Jüterbog 9 mal hält und 47 bis 51 Minuten braucht. Ab Jüterbog fahren die langen Doppelstockzüge abwechselnd nach Lutherstadt Wittenberg und Jüterbog weiter, wodurch es dort nur Zwei-Stunden-Takte gibt.

Der *VD-T* hätte die *Anhalter Bahn* wie in der Realität für 200 km/h ausgebaut, damit ICE in 71 Minuten von Berlin Hbf nach Leipzig Hbf kommen. Sie fahren auch stündlich, begegnen sich aber beim Halt in Lutherstadt Wittenberg zur Minute 30. Dadurch entsteht ein *Integraler Taktknoten*, der optimale Anschlüsse zu Regionalzügen und Bussen ermöglicht.

Den Nahverkehr verdoppelt der *VD-T* im Vergleich zur Realität: Von Berlin nach Jüterbog fahren zwei Züge pro Stunde und weiter nach Lutherstadt Wittenberg

und Jüterbog gibt es jeweils Stundentakte. Statt langer Doppelstockzüge fahren einstöckige Triebwagen, die nachfragegerecht *geflügelt* werden.

IC	RB	RE	IC	RB		Zug	IC	RE	RB	IC	RE
8.46	8.52 8.55	9.18 I	9.46	9.52 9.55	km 2,0	Berlin Hbf B-Potsdamer Platz	9.14	9.42	10.08 10.04	10.14	10.42
8.53	9.01	9.25	9.53	9.55	2,0 5.8	Berlin-Südkreuz	9.06	9.34	9.58	10.06	10.34
0.55	9.06	9.30	9.55	10.01	11.4	B-Lichterfelde Ost	9.00	9.29	9.53	10.00	10.34
							•				
	9.10			10.10	16,4	Teltow			9.49		
	9.14 9.18	 	l	10.14 10.18	,	Großbeeren Birkengrund		 	9.45 9.41		
	9.16	9.38		10.16		Ludwigsfelde		9.21	9.41		10.21
-								J.21			
	9.26	l I I		10.26 10.30	32,5	Thyrow Trebbin	I	 	9.33	I	
	9.30 9.35			10.30	36,5 42,0	Wiesenhagen		l	9.29 9.24		l
	9.40			10.33		Woltersdorf			9.24		
[40]		-	-				•	'		•	_ '
[12]	9.43 9.47	9.51 I		10.43 10.47	52,0 57.0	Luckenwalde Forst-Zinna		9.08	9.16 9.12	[48]	10.08
	9.51			10.47	60,8	Grüna-Kl.Zinna		i	9.08		
li	9.55	9.59		10.55	00,0	Oruna-M.Ziiilia		9.01	9.05		10.01
Ė		10.01	[16]		65,0	Jüterbog	[44]	8.59	ab	<u> </u>	9.59
	an	10.01	[10]	an	71.4	Niedergörsdorf	[44] 	8.59 8.54	ab		9.59 9.54
		10.05			77,3	Blönsdorf		8.49			9.49
i					-						
		10.16				Zahna Zärnigall		8.43			9.43
Ī	ah	10.21	Ì	ah		Zörnigall	Ī	8.38	an	Ī	9.38
9.30	ab	10.21 10.26	10.30	ab		Zörnigall Lutherstadt	8.30	8.38 8.34	an	9.30	9.38 9.34
9.30 9.31	9.34	10.21	Ì	10.34	91,6 97,0	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg	Ī	8.38	9.26	Ī	9.38
9.30	9.34 9.37	10.21 10.26	10.30	10.34 10.37	91,6 97,0 100,5	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau	8.30	8.38 8.34	9.26 9.22	9.30	9.38 9.34
9.30 9.31	9.34 9.37 9.41	10.21 10.26	10.30 10.31	10.34 10.37 10.41	91,6 97,0 100,5 106,4	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz	8.30 8.29	8.38 8.34	9.26 9.22 9.18	9.30 9.29 	9.38 9.34
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46	10.21 10.26	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis	8.30 8.29 	8.38 8.34	9.26 9.22 9.18 9.13	9.30 9.29 	9.38 9.34
9.30 9.31	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50	10.21 10.26	10.30 10.31	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen	8.30 8.29 	8.38 8.34	9.26 9.22 9.18 9.13	9.30 9.29 	9.38 9.34
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54	10.21 10.26	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz	8.30 8.29 	8.38 8.34	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05	9.30 9.29 	9.38 9.34
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58	10.21 10.26 an	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03	10.21 10.26 an	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03	10.21 10.26 an RB	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15	10.21 10.26 an	 10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15 10.25	10.21 10.26 an RB Des-sau	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.25	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 1 1 1 1 1 1 9.57	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15 10.25	RB Des-sau < 10.36	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.25	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf Bitterfeld	8.30 8.29 	RB Des-sau < 8.24	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab RB Des-sau < 9.24
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15 10.25	10.21 10.26 an RB Des-sau	10.30 10.31 	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.25	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8 141,0	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf	8.30 8.29 	8.38 8.34 ab	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15 10.04 10.09 10.12	RB Dessau < 10.36	10.30 10.31	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.04 11.09 11.12	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8 141,0 144,2	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf Bitterfeld Roitzsch Brehna	8.30 8.29 	RB Des- sau < 8.24	9.26 9.22 9.18 9.13 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25 8.56 8.50 8.47	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab RB Des- sau < 9.24
9.30 9.31 1 1 1 1 1 1 9.57 > Zwi-	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.25 10.04 10.09	RB Dessau < 10.36 1 10.45	10.30 10.31	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.25	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8 141,0 144,2 148,9	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf Bitterfeld Roitzsch Brehna Landsberg (b.Halle)	8.30 8.29 	RB Dessau < 8.24 8.14	9.26 9.22 9.18 9.13 9.09 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25 8.56 8.50	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab RB Des-sau < 9.24
9.30 9.31 	9.34 9.37 9.41 9.46 9.50 9.54 9.58 10.03 10.07 10.15 10.04 10.09 10.12	RB Dessau < 10.36	10.30 10.31	10.34 10.37 10.41 10.46 10.50 10.54 10.58 11.03 11.07 11.15 11.04 11.09 11.12	91,6 97,0 100,5 106,4 113,8 118,3 123,7 128,4 133,8 141,0 144,2 148,9 154,2	Zörnigall Lutherstadt Wittenberg Pratau Bergwitz Radis Gräfenhainichen Burgkemnitz Muldenstein Bitterfeld Bitterfeld 301 Delitzsch unter. Bf Leipzig Hbf Bitterfeld Roitzsch Brehna	8.30 8.29 	RB Des- sau < 8.24	9.26 9.22 9.18 9.13 9.05 9.01 8.57 8.53 8.45 8.25 8.56 8.50 8.47	9.30 9.29 	9.38 9.34 ab RB Des- sau < 9.24

Streckengeschwindigkeiten beim VD-T:

Südkreuz - Teltow 11 km durchschn.150 = 8,1 min Teltow - km 92 = 75 km mit 200 km/h = 22,5 min Beschleunigung und Verzögern 5 km = 4 min IC-Summe 91 km = 34,6 min "spitz" = + 7 % Res.= 37 min

Zwischen Berlin und Jüterbog wird das Angebot differenziert: Der stündliche RE hält nur 5 mal und braucht 41 Minuten, die ebenfalls stündliche RB hält 15 mal und braucht 63 Minuten. RB und RE begegnen sich in Ludwigsfelde und ermöglichen attraktive Anschlüsse für Busse ins Umland.

271 (Berlin -) Michendorf - Treuenbriezen - Jüterbog

Um die Wende zum 20. Jahrhundert wurde das Streckennetz in Berlin für den wachsenden Güterverkehr zunehmend zum Engpass. Auch das Militär wünschte Möglichkeiten, die Hauptstadt zu umfahren. Die *Preußische Staatsbahn* verlängerte daher die am 1.12.1894 eröffnete Strecke Jüterbog - Treuenbrietzen zwischen 1902 und 1908 über Beelitz, Potsdam und Marquardt nach Nauen an der *Hamburger Bahn*. Dabei wurde die *Kanonenahn* nördlich von Beelitz, die Strecke nach Magdeburg im Bahnhof Wildpark und die *Berlin-Lehrter Eisenbahn* im Bahnhof Wustermark und mit Brücken niveaufrei überquert.



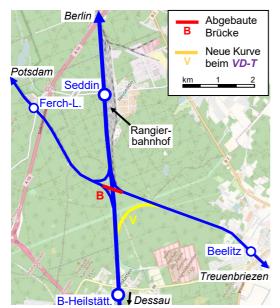
- (A) nach Wustermark
- (B) nach Brandenburg
- (D) "Kanonenbahn" nach Dessau
- (E) über Treuenbriezen nach Jüterbog
- (G) "Anhalter Bahn" nach Jüterbog
- (P) Stadtnaher Bahnhof, ab 1838 Bahnhof Potsd., ab 1960 Potsdam Stadt, ab 1999 Potsdam Hbf.
- (R) Turmbf.a.d.Ringbahn, ab 1958 Potsdam Süd, ab 1961 Potsdam Hbf, ab 1993 P.-Pirschheide

Diese leistungsfähige Gleisverbindung gab den Ausschlag bei der Standortwahl für einen neuen Rangierbahnhof außerhalb Berlins. Er entstand zwischen 1912 und 1919 an der Kreuzung der *Kanonenbahn* (→ KBS 285) mit der Umgehungsbahn bei Seddin. Die Fertigstellung verzögerte sich durch den Ersten Weltkrieg bis 1924. Es folgte ein weiterer neuer Streckenabschnitt der Umgehungsbahn von Michendorf zur *Anhalter Bahn* bei Großbeeren.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der deutschen Teilung wurde für die DDR die Umfahrung West-Berliner Gebietes immer wichtiger. Mit dem *Berliner Außenring* baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre eine leistungsfähige Umfahrung. Am Schnittpunkt mit der KBS 280 legte sie in den Wäldern südwestlich von Potsdam den Turmbahnhof *Potsdam Süd* an, der 1961 in *Potsdam Hbf* umbenannt wurde. (Heute heißt er *Pirschheide*).

Ab 1990 konnten die Züge wieder direkt nach Berlin fahren und die *DR* brauch- te die vielen Umgehungsstrecken nicht mehr. 1998 sperrte sie die Brücke der KBS 281 über die *Wetzlarer Bahn* nördlich von Beelitz. Statt durchgehender Züge Potsdam - Jüterbog fährt seitdem die RB-Linie 22 von Potsdam über Caputh und Michendorf nach Berlin-Schönefeld.

Beelitz Stadt, Treuenbrietzen und Jüterbog werden seitdem mit der RB-Linie 33 von Berlin-Wannsee über Michendorf bedient. Um die Jahrtausendwende war



der relativ schwach nachgefragte Abschnitt Beelitz Stadt - Jüterbog von der Stilllegung bedroht. Zum Glück entschieden sich die Verantwortlichen anders und bauten ihn 2006/07 für 100 km/h aus. Die Nachfrage nahm danach dank kürzerer Fahrzeiten und günstiger Anschlüsse in Wannsee und Jüterbog deutlich zu.

Ab Dezember 2007 betrieb die Ostseeland-Verkehr die RB 33 mit Desiro-Dieseltriebwagen unter dem Markennamen Märkische Regiobahn. Montags bis freitags gab es von Beelitz Stadt bis Wannsee

einen ungefähren Stundentakt. Ende 2011 übernahm die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mit Stadler-Triebwagen der Baureihe 646. Sie fahren montags bis freitags stündlich mit Kreuzung in Treuenbrietzen und am Wochenende im Zwei-Stunden-Takt.

Auch der *VD-T* hätte nach der "Wende" nicht mehr alle Umgehungsstrecken für Westberlin gebraucht. Auf die Brücke der KBS 281 über die *Kanonenbahn* bei Beelitz hätte er wie in der Realität verzichtet. Dafür hätte er allerdings eine neue Verbindungskurve von *Beelitz Stadt* nach *Heilstätten* gebaut: Dort träfen sich Züge und Busse zur Minute 00 im *Integralen Taktknoten* für zahlreiche attraktive Anschlüsse. Auch in Treuenbriezen und Jüterbog entstehen durch die Begegnungen der Züge *Integrale Taktknoten*.

Ab Beelitz Heilstätten fahren die RB (wie in der Realität bis 1998) nach Potsdam weiter. Nach Michendorf und Wannsee muss man in Beelitz Heilstätten in den RE umsteigen. Das klappt schnell und bequem am gleichen Bahnsteig gegenüber, daher dauert die Reise beim *VD-T* nicht länger. Da der RE über Berlin Hbf zum Ostbahnhof weiter fährt, erreicht man die *Berliner Stadtbahn* wesentlich schneller und bequemer als in der Realität.

7.24	8.24	9.24		Berlin Hbf 275	9.36	10.36	11.36
7.52	8.52	9.52		Michendorf	9.07	10.07	11.07
7.59	8.59	9.59		Beelitz-Heilstätten	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km	Beelitz-Heilstätten	9.25	10.25	11.25
8.09	9.09	10.09	5,5	Beelitz Stadt	9.21	10.21	11.21
8.14	9.14	10.14	9,5	Eisholz	9.18	10.18	11.18
8.20	9.20	10.20	14,3	Buchholz (Zause) Brachwitz Treuenbriezen	9.15	10.15	11.15
8.24	9.24	10.24	17,5		9.15	10.15	11.15
8.28	9.28	10.28	20.0		8.32	9.32	10.32
8.31 8.34 8.40	9.31 9.34 9.40	10.31 10.34 10.40	-,-	Treuenbriezen Süd Frohnsdorf	8.29 8.25 8.19	9.29 9.25 9.19	10.29 10.25 10.19
8.44	9.44	10.44	34,0	Tiefenbrunnen	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	38,4	Altes Lager	8.10	9.10	10.10
8.56	9.56	10.56	45,5	Jüterbog	8.04	9.04	10.04
9.01	10.01	11.01		Jüterbog 270	8.59	9.59	10.59
9.21	10.21	11.21		Ludwigsfelde	8.40	9.40	10.40
9.42	10.42	11.42		Berlin Hbf	8.09	9.09	10.09
9.01	10.01	11.01		Jüterbog 270	8.59	9.59	10.59
9.26	10.26	11.26		Lutherst.Wittenberg	8.40	9.40	10.40

272 Lutherstadt Wittenberg - Bad Düben - Eilenburg

Die *Preußische Staatsbahn* eröffnete am 15.7.1890 die Strecke Pratau - Pretzsch - Torgau. Am 1.10.1895 folgte die in Pretzsch nach Westen abzweigende Strecke über Schmiedeberg und Düben nach Eilenburg, auf der fortan die meisten Züge nach Wittenberg durchfuhren.

1924 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* (DR) beide Strecken. Zwischen Wittenberg, Bad Düben und Eilenburg war stets mehr los, 1938 fuhren z.B. täglich 6 bis 9 Zugpaare Wittenberg - Schmiedeberg und 4 Zugpaare Schmiedeberg - Eilenburg. 1980 waren es 9 x Wittenberg - Pretzsch und 7 x Pretzsch - Eilenburg. 1988 elektrifizierte die *DR* für die vielen Güterzüge zum Kieswerk 2 km von Eilenburg Ost bis zur *Ausweichanschlussstelle* im Industriegelände Nordost.

1997 fuhr der letzte Personenzug und 2000 der letzte Güterzug zwischen Pretzsch und Torgau (→ KBS 283). Zum 18.4.98 bestellte die Landesverkehrsgesellschaft Sachsen auch den Reiseverkehr von Bad Düben bis Eilenburg ab. Am 28.9.02 folgte Bad Schmiedeberg - Bad Düben, so dass nur noch zwischen Wittenberg und Bad Schmiedeberg Triebwagen pendelten. Der Güterverkehr zwischen Bad Schmiedeberg und Laußig endete am 31.12.01.

2004 entstand das Projekt *Dübener-Heide-Bahn* für saisonale touristische Züge von Lutherstadt Wittenberg über Eilenburg nach Leipzig. Im April 2005 pachtete die *Deutsche Regional-Eisenbahn* (DRE) die KBS 282 (bis Bad Schmiedeberg) und 283 von *DB Netz*. Der Abzweigbahnhof Pretzsch wurde Sitz des DRE-Bezirksbetriebes und *Zentrale Zugleitstelle*. Regelmäßigen Güterverkehr gibt es seither nur noch zwischen Eilenburg und Laußig. Wichtigster Kunde ist das *Kieswerk Sprotta* in km 2, das täglich mehrere Ganzzüge belädt. In Laußig werden ein Betonschwellenwerk und ein weiteres Kieswerk bedarfsweise bedient.

Im Mai 2007 gab Sachsen-Anhalt bekannt, die verbliebenen RB von Lutherstadt Wittenberg nach Bad Schmiedeberg zum Jahresende abzubestellen. *DB Netz* führte bereits geplante Erneuerungsarbeiten zur Beschleunigung auf 80 km/h nicht mehr durch. Ab 10.12.07 übernahm der *DBV-Förderverein Niederlausitzer Eisenbahn eV* werktäglich fünf Zugpaare. Dieser Probebetrieb verlief erfolgreich, deshalb bestellte Sachsen-Anhalt den bedarfsorientierten Verkehr bis 2010.

Mit Hilfe vom Landkreis wurden die Schüler nach Lutherstadt Wittenberg und Bad Schmiedeberg wieder verstärkt mit Zügen befördert. Am 19.7.10 wurde der neue Haltepunkt *B.Schmiedeb.-Kurzentrum* eröffnet und am 5.8.10 der Wochenendverkehr wieder eingeführt. Im Juni 2011 bekam die (zwischenzeitlich abgeschaltete) Oberleitung von Eilenburg Ost bis zum Kieswerk Sprotta wieder Strom.

Einen Rückschlag gab es 2014, als Sachsen-Anhalt die Züge wegen knapper Regionalisierungsmittel und zu geringer Nachfrage in den Ferien und an Wochenenden abbestellte. Im Folgejahr schrieb das Land aber erneut touristischen Gelegenheitsverkehr 2016 und 2017 aus. Diese wurden freihändig an den *Berlin-Anhaltische Bahn e.V.* vergeben, der *DB Regio* als Subunternehmer beauftragte.

Die Stadt Bad Düben strebt über Eilenburg einen Anschluss an die *S-Bahn Mitteldeutschland* an. Der Freistaat Sachsen nahm Die Reaktivierung des südlichen Streckenabschnitts im Oktober 2015 in den aktuellen Regionalplan auf.

Der *VD-T* hätte die KBS 282 schon bis zur Jahrtausendwende so ausgebaut, dass moderne Triebwagen die 87 km von Leipzig nach Wittenberg in deutlich unter zwei Stunden schaffen. Dadurch können sie die *Integralen Taktknoten* in

Leipzig, Eilenburg, Bad Düben und Wittenberg verbinden und zahlreiche attraktive Verbindungen in die Dübener Heide herstellen.

Stündlich starten in Leipzig zwei elektrische Triebwagen (Tw) als RE nach Eilenburg. Dort werden sie getrennt und der vordere Tw fährt über Falkenberg nach Cottbus (→ KBS 273).

Der hintere Tw biegt in Eilenburg Ost auf die KBS 282 ab, die bis zum neuen Haltepunkt *Eilenburg Nord* einen Fahrdraht besitzt. Die 55 km bis zum Abzweigbahnhof Pratau an der

RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.38	9.38	10.38	km	Luth. Wittenberg	9.22	10.22	11.22
8.41	9.41	10.41	3,5	Pratau	9.18	10.18	11.18
8.44	9.44	10.44	5,6	Eutzsch	9.15	10.15	11.15
8.49	9.49	10.49	9,7	Rackith (Elbe)	9.10	10.10	11.10
8.52	9.52	10.52	12,1	x Bietegast	9.07	10.07	11.07
8.55	9.55	10.55	14,0	x Globig	9.04	10.04	11.04
59/01	59/01	59/01	17,4	Trebitz (Elbe)	59/01	59/01	59/01
9.05	10.05	11.05	20,7	x Merschwitz	8.54	9.54	10.54
9.07	10.07	11.07	22,0	Pretzsch	8.52	9.52	10.52
9.10	10.10	11.10	24,9	x B.SchmiedSplau	8.49	9.49	10.49
9.13	10.13	11.13	26,8	Bad Schmiedeberg	8.46	9.46	10.46
9.15	10.15	11.15	27,8	B.SchmKurzentrum	8.44	9.44	10.44
9.17	10.17	11.17	29,3	x Moschwig	8.42	9.42	10.42
9.23	10.23	11.23	36,2	Söllichau	8.36	9.36	10.36
9.29	10.29	11.29	427	Bad Düben	8.31	9.31	10.31
9.32	10.32	11.32	72,1	Dad Dabell	8.28	9.28	10.28
9.35	10.35	11.35	44,6	x Pristäblich	8.24	9.24	10.24
9.40	10.40	11.40	48,7	Laußig (b.Düben)	8.19	9.19	10.19
9.43	10.43	11.43	51,2	x Rotes Haus	8.16	9.16	10.16
9.47	10.47	11.47	53,6	Mörtitz	8.12	9.12	10.12
9.51	10.51	11.51	56,5	Eilenburg Nord	8.08	9.08	10.08
9.53	10.53	11.53	58,0	Eilenburg Ost	8.06	9.06	10.06
9.57	10.57	11.57	60,4	Eilenburg Bf	8.03	9.03	10.03
10.01	11.01	12.01		Eilenburg 263	7.59	8.59	9.59
10.19	11.19	12.19		Leipzig Hbf	7.41	8.41	9.41
10.04	11.04	12.04		Eilenburg 274	7.56	8.56	9.56
10.49	11.49	12.49		Halle (Saale) Hbf	7.11	8.11	9.11

KBS 280 versorgt sich der Tw mit Strom aus Akkumulatoren an Bord und verbraucht etwa die Hälfte ihrer Kapazität. Von Pratau nach Lutherst. Wittenberg und zurück hat er dann 23 Minuten Zeit, seine Akkumulatoren wieder aufzuladen.

273 开 Pretzsch / Bad Düben - Dommitzsch - Torgau

Die 23,4 Gleis-km von Torgau nach Pretzsch gingen 1890 als Teilstück der Bahnlinie nach Wittenberg in Betrieb. Fünf Jahre später wurde die Verbindung von Eilenburg über Düben nach Pretsch eröffnet, auf der fortan die meisten Züge nach Wittenberg weiter fuhren (→ KBS 282).

1924 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* beide Strecken. Zwischen Torgau und Pretzsch war stets weniger los, 1938 fuhren z.B. täglich 5 Zugpaare. 1980 waren es auch 5 Zugpaare, allerdings nur Montag bis Freitag. An Samstagen ging es nur vier mal von Torgau nach Pretzsch und zurück, an Sonn- und Feiertagen fuhren überhaupt keine Züge.

Nach der Wende ging die Nachfrage noch weiter zurück und am 6.6.97 fuhr schließlich der letzte Personenzug. Der letzte Güterzug folgte am 30.11.00, und schon am 15.12.00 genehmigte das *Eisenbahnbundesamt* die Entwidmung. Im April 2005 übernahm die *Deutsche Regional-Eisenbahn* die Gleisanlagen und verhinderte deren Abbau. Die geplante Wiederaufnahme des Güterverkehrs scheiterte aber mangels Nachfrage. Seither wucherte die Strecke fast komplett zu, Signalanlagen verschwanden und in Torgau wurde der Straßenübergang zurückgebaut.

8.31	9.31	Bad Düben	10.29	11.29
8.52	9.52	Pretzsch 282	10.07	11.07
8.38	9.38	Luth.Wittenberg	10.22	11.22
9.07	10.07	Pretzsch 282	9.52	10.52
		VD-T mindestens		-
9.10	10.10	km Pretzsch Bf 3 Priesitz 7 Greudnitz 12 Dommitzsch	9.49	10.49
9.15	10.15		9.44	10.44
9.21	10.21		9.38	10.38
9.29	10.29		9.30	10.30
9.34	10.34	15 Drebligar19 Neiden22 Welsau25 Torgau Bf	9.25	10.25
9.40	10.40		9.19	10.19
9.45	10.45		9.14	10.14
9.50	10.50		9.09	10.09
10.06	11.06	Torgau 273	8.53	9.53
10.31	11.31	Eilenburg	8.28	9.28
10.55	11.55	Leipzig Hbf	8.05	9.05
9.53	10.53	Torgau 273	9.06	10.06
10.11	11.11	Falkenberg (E)	8.50	9.50

Für den ersatzweise eingerichteten Busverkehr sind die Landkreise zuständig, und leider enden die meisten Fahrten deshalb vor den Kreisgrenzen. Direkte Verbindungen von Pretzsch nach Dommitzsch gibt es nicht mehr: Die MDV-Linie 759 pendelt z.B. montags bis freitags 10 bis 14 mal zwischen Torgau und Greudnitz, samstags 4 mal und sonntags nur 2 mal. Da ist es kein Wunder, dass sie kaum im Freizeitverkehr genutzt wird!

Angesichts des geringen Fahrgastpotenzials hätte auch der *VD-T* die Personenzüge zwischen Torgau und Pretzsch nicht "retten" können. Er hätte aber wenigstens dafür gesorgt, dass eine vertaktete *Regiobuslinie* für guten Ersatz sorgt. Der Fahrplan auf Seite 52 zeigt das beim *VD-T* übliche Mindestangebot.

Leider bieten die Fahrpläne der KBS 273 und 282 in Torgau und Pretzsch nur jeweils in einer Richtung gute Anschlüsse. Der *VD-T* würde daher versuchen, in Abstimmung mit den Landkreisen auch die Buslinien 782 und 784 zu integrieren, die in der Realität nur von Torgau bis Falkenberg an der Landkreisgrenze fahren. Ziel sind vier zweistündliche Buskurse, die sich auf den wichtigsten Achsen zum ungefähren Stundentakt überlagern:

B.Schmiedeberg Luth.Wittenberg	7.38	8.46			9.38	10.46			11.38	12.46
Pretzsch 282 Linie	8.07 759	8.52 759	782	784	10.07 759	10.52 759	782	784	12.07 759	12.52 759
Pretzsch Bf Priesitz Greudnitz Proschwitz	8.11 8.15 8.21 8.24	8.55 8.59 9.05 9.08	702		10.11 10.15 10.21 10.24	10.55 10.59 11.05 11.08	7.01		12.11 12.15 12.21 12.24	12.55 12.59 13.05 13.08
Leipzig Hbf Eilenburg Bad Düben 282	>	^ v ^	7.41 8.03 8.28	8.41 9.03 9.28	\ \ \ \	\ \ \ \	9.41 10.03 10.28	10.41 11.03 11.28	^ ^ V	> > >
km Bad Düben Bf 4 Görschlitz 10 Kossa < Pressel 16 Falkenberg	<td>v</td> <td>8.34 8.40 8.49 > 8.57</td> <td>9.34 9.40 < 9.45 9.59</td> <td>v</td> <td>v</td> <td>10.34 10.40 10.49 > 10.57</td> <td>11.34 11.40 < 11.45 11.59</td> <td>v</td> <td></td>	v	8.34 8.40 8.49 > 8.57	9.34 9.40 < 9.45 9.59	v	v	10.34 10.40 10.49 > 10.57	11.34 11.40 < 11.45 11.59	v	
20 Dahlenberg < Roitzsch 24 Trossin 29 Dommitzsch	> < > 8.29	> < > 13/19	9.02 < 9.08 16/17	> 10.03 10.08 10.16	> < > 10.29	> < > 13/19	11.02 < 11.08 16/17	> 12.03 12.08 12.16	> < > 12.29	> < > 13/19
32 Drebligar36 Neiden39 Welsau> Döbern42 Torgau Bf	8.34 8.40 8.45 < 8.50	(H)	9.22 9.28 9.33 > 9.38	I 10.25 > 10.30 10.38	10.34 10.40 10.45 < 10.50	(H)	11.22 11.28 11.33 > 11.38	l 12.25 > 12.30 12.38	12.34 12.40 12.45 < 12.50	(H)
Torgau 273 Eilenburg Leipzig Hbf Falkenberg (E)	8.53 > < 9.10	9.06 9.31 9.55 (T)	9.42 9.59 10.19	10.42 10.59 11.19	10.53 > < 11.10	11.06 11.31 11.55 (T)	11.42 11.59 12.19 12.10	12.42 12.59 13.19	12.53 > < 13.10	13.06 13.31 13.55

➤ Die ungefähr 3 Minuten dauernden Bedarfsfahrten zur Elbfähre Dommitzsch müsste das Landratsamt oder die Taxizentrale koordinieren. Wenn die Fahrgäste über die Elbe wollen, sollte das auch der Fähre vorgemeldet werden,

(H) Bei Bedarf weiter zur Elbfähre Dommitzsch, an Min.22; (T) ab Torgau 17 Min.früher

damit sie zeitnah abfährt. Am anderen Elbufer könnte ein anderer Linienbus warten, der bei Bedarf zur Minute 34 abfährt und im Bahnhof Annaburg (Elster) die Züge zur Minute 56 und 03 erreicht (→ KBS 279).

Zwischen Torgau und Dommitzsch fahren in zwei Stunden drei Buspaare. Das ist mehr als der VD-T eigentlich anstrebt und soll möglichst viele Anschlüsse sichern. Um Kosten zu sparen und nur den üblichen Stundentakt zu bieten, könnte man auf die blau markierten Abschnitte verzichten und den Bus in Dommitzsch wenden lassen. Er hätte dann allerdings nur Anschluss nach Bad Düben (→ Fahrplan der Gegenrichtung). Zudem gäbe es keine guten Verbindungen von Lutherstadt Wittenberg über Dommitzsch hinaus, von Torgau über Pretzsch hinaus und zu vielen RB-Stationen der KBS 273.

Falkenberg (E) Leipzig Hbf Eilenburg Torgau 273	7.49 < > 8.06	7.41 8.01 8.17	7) 8.50 8.41 9.01 9.17	9.05 9.28 9.53	9.49 < > 10.06	9.41 10.01 10.17	10.50 10.41 11.01 11.17	11.05 11.28 11.53	11.49 < > 12.06	11.41 12.01 12.17
Linie Linie	759	784	782	759	759	784	782	759	759	784
km Torgau Bf 5 Döbern < Welsau 8 Neiden > Drebligar	8.10 < 8.14 8.19 8.24	8.22 8.29 > 8.34	9.22 > 9.26 9.31 9.36	(H)	10.10 < 10.14 10.19 10.24	10.22 10.29 > 10.34 I	11.22 > 11.26 11.31 11.36	(H)	12.10 < 12.14 12.19 12.24	12.22 12.29 > 12.34 I
14 Dommitzsch > Trossin < Roitzsch > Dahlenberg	8.30	8.43 8.51 8.56	42/43 9.51 < 9.57	40/45 > < >	10.30 > < >	10.43 10.51 10.56	16/17 11.51 < 11.57	40/45 > < >	12.30 > < >	12.43 12.51 12.56 >
FalkenbergPresselKossaGörschlitzBad Düben Bf	·	9.00 9.14 < 9.19 9.26	10.02 > 10.10 10.19 10.26	v	v	11.00 11.14 < 11.19 11.26	12.02 > 12.10 12.19 12.26	v	v	13.00 13.14 < 13.19 13.26
Bad Düben 282 Eilenburg Leipzig Hbf	^ ^ ^	9.32 9.57 10.19	10.32 10.57 11.19	> v	^ V	11.32 11.57 12.19	12.32 12.57 13.19	^ ^ ^	^	13.32 13.57 14.19
17 Proschwitz 19 Greudnitz 23 Priesitz 26 Pretzsch Bf	8.35 8.38 8.44 8.49			9.50 9.53 9.59 10.04	10.35 10.38 10.44 10.49			11.50 11.53 11.59 12.04	12.35 12.38 12.44 12.49	
Pretzsch 282 Luth.Wittenberg B.Schmiedeberg	8.52 9.22			10.07 > 10.13	10.52 11.22			12.07 > 12.13	12.52 13.22	

(H) Bei Bedarf von der Elbfähre Dommitzsch, ab Min.37; (T) an Torgau 17 Min.später

274 Halle - Delitzsch - Eilenburg

Am 1.7.1872 verlängerte die *Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft* ihre von Guben kommende Strecke über Eilenburg nach Halle. Wie bei vielen anderen preußischen Privatbahnen führte das Gleis oft nicht in schon bestehende Bahnhöfe, sondern man baute kreuzungsfreie Querungen. Deshalb gibt es in Falkenberg einen Turmbahnhof und in Delitzsch einen separaten Bahnhof. Bis 1911 erfolgte der zweigleisige Ausbau.

Die Strecke war bis Ende des Zweiten Weltkrieges eine wichtige Verbindung aus Mitteldeutschland nach Schlesien, auch Leipzig wurde mit Kurswagen über Eilenburg bedient. Nach 1945 änderte sich die Rolle der Strecke: Durch die Oder-Neiße-Grenze nahm die Bedeutung für den Verkehr in Richtung Osten ab, und für den Personen- und Güterverkehr fuhren immer mehr Fernzüge von und nach Leipzig. Zwischen Halle und Eilenburg fuhren vor allem Nahverkehrszüge. Seit der Jahrtausendwende fahren Regionalbahnen im 1- bis 2-Stundentakt.

Immer größere Bedeutung bekommt das Güterzentrum in Halle, vor allem für Züge von und nach Osteuropa. Das zweite Gleis, das nach 1945 als Reparationsleistung abgebaut worden war, wurde bereits vor 1970 wiederaufgebaut. Zwischen 1984 und 1989 erfolgte in mehreren Abschnitten die Elektrifizierung.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zwischen Horka und Hoyerswerda erwartet die *Deutsche Bahn AG* ab 2020 einen Zuwachs von heute 40 auf bis zu 160 Güterzüge

RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.11	9.11	10.11	km	Halle (Saale) Hbf	9.49	10.49	11.49
8.17	9.17	10.17	7,2	Peißen	9.43	10.43	11.43
8.20	9.20	10.20	9,7	Zwebendorf	9.40	10.40	11.40
8.23	9.23	10.23	12,1	Reußen	9.37	10.37	11.37
8.26	9.26	10.26	14,7	Gollma-Lohnsdorf	9.34	10.34	11.34
8.29	9.29	10.29	18,7	Klitschmar	9.31	10.31	11.31
8.32	9.32	10.32	21,3	Kyhna	9.28	10.28	11.28
8.37	9.37	10.37	27,1	Delitzsch oberer Bf	9.23	10.23	11.23
8.42	9.42	10.42	33,0	Hohenroda	9.18	10.18	11.18
8.45	9.45	10.45	35,9	Krensitz	9.15	10.15	11.15
8.50	9.50	10.50	41,7	Kämmereiforst	9.10	10.10	11.10
8.56	9.56	10.56	49,6	Eilenburg	9.04	10.04	11.04
9.01	10.01	11.01		Eilenburg 263	8.59	9.59	10.59
9.29	10.29	11.29		Falkenberg (Elster)	8.31	9.31	10.31
10.26	11.26	12.26		Cottbus Hbf	7.34	8.34	9.34
9.33	10.33	11.33		Eilenburg 272	8.57	9.57	10.57
9.58	10.58	11.58		Bad Düben	8.32	9.32	10.32

täglich. Die Strecke soll damit zu einer wichtigen internationalen Gütermagistrale werden

Beim VD-T fahren die RB von Halle nach Eilenburg an allen Tagen der Woche mindestens im Stundentakt. An beiden Endstationen profitieren sie von vielen attraktiven Anschlüssen in den Integralen Taktknoten.

275 Berlin - Bad Belzig - Dessau - Bitterfeld (- Halle / Leipzig)

Die KBS 285 entstand zwischen 1877 und 1882 als Teil der *Kanonenbahn* von Berlin nach Metz über Belzig, Güsten, Sandersleben nach Blankenheim zur schon vorhandenen Strecke Halle - Hann Münden. Ziel war eine direkte und militärisch nutzbare Verbindung zur französischen Grenze, welche die Ballungsräume umging. Berlin - Blankenheim war der längste Neubauabschnitt ohne Nutzung bereits vorhandener Strecken.

Die Lage abseits der Ballungsräume war von Anfang ein Nachteil für die *Kano-nenbahn*, die nur auf wenigen Abschnitten die erwartete Bedeutung erreichte. Für den Fernverkehr von Berlin in Richtung West- und Südwestdeutschland spielten immer die Linien über Magdeburg bzw. Halle/Leipzig eine größere Rolle.

1923 eröffnete die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die Verbindung von Wiesenburg nach Roßlau, wo Anschluss über Dessau nach Süden entstand. Das wertete den Abschnitt Berlin - Wiesenburg auf, Wiesenburg - Güsten verlor hingegen an Bedeutung. 1924 wurde der große Rangierbahnhof Seddin eröffnet. Für die vielen Güterzüge dorthin baute die *DR* Verbindungskurven zur Umgehungsbahn Jüterbog - Nauen und eine neue Strecke von Michendorf nach Großbeeren. 1928 errichtete sie von Nikolassee bis Wannsee und 1937 von Grunewald bis Nikolassee separate Gleise für die S-Bahn.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die UdSSR das zweite Streckengleis als Reparationsleistung abbauen. In den Folgejahren machten sich die deutsche Teilung durch den Rückgang der Zugzahlen bemerkbar. Es verblieb aber zunächst durchgehender Verkehr nach West-Berlin auf der KBS 285.

1958 stellte die *DR* das letzte Teilstück des *Berliner Außenrings* von Potsdam bis Saarmund fertig, das die *Kanonenbahn* zwischen Rehbrücke und Wilhelmshorst kreuzte. Dort entstand die Umsteigestation *Bergholz*. Die *Kanonenbahn* bekam nach und nach von Berlin bis Wiesenburg wieder ein zweites Gleis. 1961 wurde der Abschnitt Drewitz - Berlin-Wannsee infolge des Mauerbaus für Personenzüge geschlossen. Die Transitzüge von Berlin in die BRD fuhren fortan über Potsdam.

In den 1980er Jahren war der Ausbau mit Elektrifizierung als Alternative für die überlastete KBS 280 über Bitterfeld und Naumburg geplant. Aber nur der Rangierbahnhof in Seddin wurde 1982 vom Berliner Außenring über Michendorf an das elektrische Netz angeschlossen.

Zu dieser Zeit fuhren nach Wiesenburg (und weiter Richtung Dessau) ein D-Zugpaar Rostock - Potsdam Hbf - Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), drei Eilzugpaare Berlin

- Schöneweide Dessau Güsten Aschersleben und ein Eilzugpaar Brandenburg
- Potsdam Hbf Leipzig. Hinzu kamen gelegentliche Saisonzüge an die Ostsee und für den Binnenverkehr gesperrten Transitzüge zwischen Beelitzer Kreuz und Wiesenburg. Die Personenzüge begannen und endeten in Drewitz und hatten in Bergholz Anschluss an die *Sputnik-Z*üge nach Berlin über den *Außenring*. Der verdichtete Vorortverkehr endete in Beelitz Heilstätten, weiter bis Belzig und Wiesenburg war das Angebot mit 4 bis 5 Personenzügen am Tag relativ gering.

Erst nach dem Fall der Mauer wurden die Gleise von Berlin Zoo über Seddin und Wiesenburg nach Roßlau elektrifiziert. Ab dem 31.5.92 nutzte eine Vielzahl von Schnellzügen die kürzeste Verbindung nach Südwestdeutschland. Bis zum 3.7.93 baute die *DR* das zweite Gleis von Wiesenburg bis Güterglück wieder auf und elektrifizierte es, damit IC umgeleitet werden konnten. Die Bauarbeiten auf der direkten KBS 280 Berlin - Magdeburg dauerten bis zum 14.12.95, dann erlebte der Abschnitt Wiesenburg - Güsten einen schnellen Niedergang: 1998 wurden die RB ab Güsten nach Magdeburg statt Barby geführt. Es blieb nur noch ein *IR* über Wernigerode nach Aachen und ein Wochenendausflugszug Berlin - Wernigerode. 1999 wurden diese Züge gestrichen bzw. umgeleitet und zwischen Barby und Güsten endete der planmäßige Personenverkehr.

Die Führung der RB von Wiesenburg über Güsten nach Magdeburg brachte nicht den gewünschten Erfolg. 2002 kürzte die *Deutsche Bahn AG* (DB) das Angebot auf zwei Zugpaare an Wochenenden und stellte es am 13.12.03 ganz ein. Zeitgleich verlegte sie die Güterzüge nach Brandenburg - Magdeburg. Ein Jahr lang fuhr noch der Wochenend-Ausflugszug nach Wernigerode, am 11.12.04 war dann endgültig Schluss.

Schon vorher genehmigte das *Eisenbahn-Bundesamt* die dauerhafte Einstellung der Abschnitte Calbe West - Güsten und Wiesenburg - Güterglück - Barby. Nur zwei kurze Abschnitte bei Barby und Calbe dienten noch lokalem Güterverkehr bzw. einer RB-Linie. Am 29.8.12 wurde der noch von Güterzügen befahrene Abschnitt Barby - Abzweig Tornitz zur Übernahme ausgeschrieben. Der Bahnhof Güsten mit seinem einstigen Betriebswerk wurde erheblich zurückgebaut und in Nähe wichen die Gleise bereits einer Umgehungsstraße.

Die Fernverkehrszüge fahren seit der Eröffnung des Berliner *Tiergartentunnels* im Mai 2006 über Lutherstadt Wittenberg (→ KBS 280). Den Weg über Dessau nehmen nur noch einige Nachtzüge. Im DB-Fahrplan 2010 fuhr die RE-Linie 7 im Stundentakt mit Talent-2-Triebwagen, die Fahrt von Berlin Hbf über Bad Belzig und Wiesenburg nach Dessau dauerte 97 Minuten. Zwischen Wannsee, Michendorf und Seddin fuhren zusätzlich die RB-Linien 23 und 33.

RE	RB	IC		RE		Zug	RE		IC	RB	RE
8.23	8.42	9.12		9.23	km	Berlin Hbf	9.37		9.48	10.18	10.37
8.27	8.46	- 1		9.27	3,6	B-Zoologisch. Garten	9.32		- 1	10.13	10.32
8.31	8.50	9.19		9.31	5,8	B-Charlottenburg	9.28		9.41	10.09	10.28
8.39	8.58	- 1		9.39	18,5	B-Wannsee	9.20		-1	10.01	10.20
- 1	9.03	I		- 1	24,5	Medienst.Babelsberg	I		1	9.56	I
8.46	9.06	- 1		9.46	27,5	Potsdam-Rehbrücke	9.13		- 1	9.53	10.13
- 1	9.10	I		- 1	31,3	Wilhelmshorst	I			9.49	I
8.52	9.13	I		9.52	34,3	Michendorf	9.07			9.46	10.07
- 1	9.17	I		- 1	38,4	Seddin	I		- 1	9.42	I
59/00	9.22	I	ab	59/00	43,7	Beelitz Heilstätten	59/00	an	I	9.37	59/00
- 1	9.28	[32]	9.33	I	49,8	Borkheide (b)	I	9.27	[28]	9.32	I
- 1	an	I	9.42	- 1	>	Neuheide	I	9.17	1	ab	I
9.08		- 1	9.49	10.08	57,9	Brück (Mark)	8.51	9.10	- 1		9.51
1		- 1	10.01	- 1	<	Neschholz	- 1	8.58	- 1		I
16/18		[45]	10.13	16/18	71,0	Bad Belzig	42/44	8.47	[15]		16/18
9.25		I	an	10.25	83,6	Wiesenburg-Jeserig	8.34	ab	- 1		9.34
9.30		- 1		10.30	89,1	Medewitz (Mark)	8.29		- 1		9.29
9.36		- 1		10.36	98,2	Jeber-Bergfrieden	8.23		- 1		9.23
9.45		I		10.45	112,9	Roßlau (Elbe)	8.14		- 1		9.14
9.50		10.05	RB	10.50	118,0	Dessau Hbf	8.10	RB	8.55		9.10
9.52		10.06	10.09	10.52			8.08	8.51	8.54		9.08
!			10.11	!		DeBrauereibrücke	!	8.48			
			10.14 10.16	I		Dessau Süd Haideburg [reaktiv.]	l	8.45 8.43			
			10.16			Marke		8.39			i
			10.23	ī		Raguhn	1	8.36			i
i		l i	10.26	i		Jeßnitz (Anhalt)	i	8.33	i		i
		- 1	10.29	- 1	138,3	Wolfen (b.Bitterfeld)	- 1	8.30	- 1		I
		I	10.31	ı		Greppin	- 1	8.28	- 1		I
10.06		I	10.35	11.06	143,5	Bitterfeld	7.54	8.25	I		8.54
10.07			10.36	11.07		Bitterfeld 270	7.53	8.24			8.53
>		10.29	10.56	>		Halle (Saale) Hbf	>	8.04	8.31		>
10.25				11.25		Leipzig Hbf	7.35				8.35

Streckengeschwindigkeiten beim VD-T:

Michendorf - Jeber = 64 km mit 200 km/h = 19,5 min	IC-Summe 118 km = 43 min "spitz" =
Beschleunigung und Verzögern 5 km = 4 min	+ 7 % Res.= 46 min



Der Bahnhof Nedlitz liegt 15 km westlich von Wiesenburg (Dennis Fiedler, 20.7.16): 1992 baute die DR die Kanonenbahn zwischen Wiesenburg und Güsten zweigleisig aus und elektrifizierte sie. Bis zum 14.12.95 fuhren dort alle Fernzüge von Berlin nach Hannover, dann erlebte der Abschnitt einen schnellen Niedergang: Nach dem letzten Zug am 11.12.04 rosteten die Gleise ungenutzt vor sich hin. Etwa 10 Jahre später folgte der Abbau. Der VD-T würde wenigstens einen Teil der Bahntrasse für eine direkte Bahnlinie nach Magdeburg weiter nutzen (→ KBS 288).

Der *VD-T* hätte die *Kanonenbahn* großzügiger als in der Realität für bis zu 200 km/h ausgebaut, weil dort nicht nur von 1992 bis ICE gefahren wären. Zusätzlich zur IC-Linie Berlin Hbf - Südkreuz - Wittenberg - Leipzig gibt es im *VD-T*-Fernverkehrskonzept die ICE-Linie Berlin Hbf - Charlottenburg - Dessau - Halle, um mehr Städte direkt anzufahren.

Den Nahverkehr verdoppelt der *VD-T* von Berlin bis Beelitz Heilstätten: Der stündliche RE hält nur 6 mal und braucht 36 Minuten, die ebenfalls stündliche RB hält 9 mal und braucht 40 Minuten. Der RE wird in Bad Belzig geflügelt und der hintere Zugteil fährt über Golzow nach Brandenburg weiter (→ KBS 291).

Borkheide als Endpunkt der RB mag auf den ersten Blick überraschen, da der Ort nur 300 Einwohner hat. Er liegt aber bei den Rahmenbedingungen des *VD-T*-Fahrplans sehr günstig: Die RB erreichen die Station 5 Minuten vor dem ICE, müssen von ihm nicht überholt werden und können von Min. 28 bis 32 effektiv wenden. Zudem erreicht der in Borkheide startende Anschlussbus den 25 Straßenkm entfernten Bahnhof Bad Belzig rechtzeitig für Anschlüsse zum folgenden RE.

277 Magdeburg - Gommern - Zerbst - Dessau

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete die 30 km lange Strecke von Biederitz bis zur damaligen preußisch-anhaltischen Grenze bei Trebnitz am 1.7.1874. Zeitgleich nahm die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft von der Grenze bis Zerbst in Betrieb. Dort bestand Anschluss an die schon am 1.11.1863 eröffnete Strecke von Roßlau.

Die schon früh zweigleisig ausgebaute Strecke wurde 1923 als Teil von Leipzig - Dessau - Magdeburg elektrifiziert. 1946 wurde die Anlagen elektrischen Anlagen schonungslos abgebrochen und als Reparationsleistung in die UdSSR gebracht. Gleichzeitig wurde das zweite Streckengleis abgebaut. In den 1970er Jahren verlegte die *DR* das zweite Gleis erneut und nahm am 15.4.75 auch den elektrischen Betrieb zwischen Magdeburg und Zerbst wieder auf.

Im Fahrplan 2010 fuhren die RE-Linie 13 (Magdeburg - Dessau - Leipzig) und die RB-Linie RB 42 (Magdeburg - Dessau) jeweils abwechselnd zweistündlich. Für fünf Stationen zwischen Biederitz und Roßlau hatte das einen angenäherten Stundentakt zur Folge, fünf kleinere Orte wurden allerdings nur alle zwei Stunden bedient.

7.20 7.56	7.34 8.24	8.20 8.56	8.34 9.24	9.20 9.56		Stendal 342 Magdeburg Hbf	9.40 9.04	10.26 9.36	10.40 10.04	11.26 10.36	11.40 11.04
RE	RB	RE	RB	RE		Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.04 8.07 	8.44 8.47 8.50 8.53	9.04 9.07 	9.44 9.47 9.50 9.53	10.04 10.07 	km 2,3 5,7 8,2	Magdeburg Hbf MaNeustadt MaHerrenkrug Biederitz	9.56 9.52 	9.16 9.12 9.09 9.06	10.56 10.52 	10.16 10.12 10.09 10.06	11.56 11.52
8.19	8.56 9.00 9.04 9.07	 	9.56 10.00 10.04 10.07	 10.19 	16,2	Königsborn Wahlitz Gommern [verlegt] Dannigkow [neu]	9.40	9.03 8.59 8.55 8.52	 - 	10.03 9.59 9.55 9.52	
 	9.11 9.13 9.17 9.22 9.25	 	10.11 10.13 10.17 10.22 10.25	 	30,5 35,1 42,0	Prödel Lübs (Magdeburg) Güterglück Zerbst-Springberg Zerbst (Anhalt) Bf	 	8.48 8.46 8.42 8.37 8.35	 	9.48 9.46 9.42 9.37 9.35	
8.40 8.43 8.48 8.52 9.06	8.55	9.40 9.43 9.48 9.52 10.06	9.55 >	10.40 10.43 10.48 10.52 11.06	56,4 59,0	Rodleben Roßlau (Elbe) DeWallwitzhafen Dessau Hbf Dessau Hbf Bitterfeld	9.19 9.16 9.12 8.08 7.54	9.05 >	10.19 10.16 10.12 9.08 8.54	ab 10.05	11.19 11.16 11.12 10.08 9.54
9.25	9.48	10.25	< 10.48	11.25		Leipzig Hbf Berlin Hbf	7.35	< 8.12	8.35	9.12	9.35

Beim *VD-T* wäre das Angebot mit stündlichen RE Magdeburg - Zerbst - Dessau und stündlichen RB Magdeburg - Gommern - Zerbst attraktiver und leichter verständlich. Da die RB nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen, können sie die Region mit zwei neuen Stationen besser erschließen.

278 Magdeburg - Möckern - Loburg - Medewitz (- Berlin)

Am 1.10.1892 nahmen die Preußischen Staatseisenbahnen die 26 km lange normalspurige Nebenbahn von Biederitz nach Loburg in Betrieb. Der Kreis Jerichow eröffnete bis 1902 die 27 km lange Schmalspurbahn Loburg - Altengrabow - Ziesar. Für die umfangreichen Transporte zum Truppenübungsplatz bei Altengrabow bekamen die 12 km von Loburg bis Altengrabow ein Dreischienengleis für 750 und 1435 mm Spurweite. Die Schmalspurloks zogen dort für den Militärverkehr regelspurige Wagen unter Verwendung eines Zwischenwaggons.

Bis zur Einstellung der Schmalspurbahn 1965 fuhren Normalspur-Personenzüge von Magdeburg über Biederitz nach Loburg und Schmalspurzüge von Ziesar über Altengrabow nach Loburg. Das Angebot war meist spärlich und beschränkte sich auf jeweils drei bis fünf Zugpaare am Tag. 1965 legte die *Deutschen Reichsbahn* das gesamte rund 80 km lange Schmalspurbahnnetz um Burg und Ziesar still. Die normalspurigen Personenzüge fuhren fortan von Magdeburg bis Altengrabow durch. 1968 gab es täglich 6 Personenzugpaare auf der Gesamtstrecke, zwischen Magdeburg und Loburg kamen an Werktagen zwei Zugpaare dazu.

Wie auf vielen anderen Nebenbahnen ging die Nachfrage nach der *Wende* drastisch zurück. Am 15.1.99 stellte die *Deutsche Bahn AG* (DB) daher den Personenverkehr zwischen Loburg und Altengrabow ein. In den letzten Monaten wurden nur noch 6 Reisende pro Tag gezählt. Seither fahren noch sporadisch Militärzüge für die Bundeswehr zum Truppenübungsplatz Altengrabow.

Bis zum 11.12.11 bediente *DB Regio Südost* die RB-Linie 35 Magdeburg - Loburg im Zweistundentakt mit Verstärkerzügen im morgendlichen Berufsverkehr. Dann wurden die Züge wegen schlechter Infrastruktur und zu langer Fahrzeiten durch Busse ersetzt. Die Proteste der Region Biederitz-Loburg blieben erfolglos.

Der *VD-T* hätte die Region durch eine neue Verbindung von Loburg zur *Kanonenbahn* (→ KBS 285) enorm aufgewertet. Dafür wären nur 14 km (mit dem neuem Haltepunkt Rosian) in einfachem Gelände neu zu bauen gewesen. Über eine neue Verbindungskurve fahren die Züge nicht mehr ostwärts nach Wiesenburg, sondern südwärts nach Medewitz.

_						
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.22	9.22	10.22	, 0	9.38	10.38	11.38
8.25	9.25	10.25		9.34	10.34	11.34
8.28	9.28	10.28		9.31	10.31	11.31
8.31	9.31	10.31		9.28	10.28	11.28
8.34 8.39 8.42 8.45	9.34 9.39 9.42 9.45	10.34 10.39 10.42 10.45	16,2 Büden 18,7 Ziepel	9.24 9.19 9.16 9.13	10.24 10.19 10.16 10.13	11.24 11.19 11.16 11.13
8.49	9.49	10.49	29,4 Zeppernick	9.10	10.10	11.10
8.54	9.54	10.54		9.05	10.05	11.05
58/01	58/01	58/01		58/01	58/01	58/01
9.06 9.12 9.19 9.25	10.06 10.12 10.19 10.25	11.06 11.12 11.19 11.25	46,5 Nedlitz 55,6 Reetz (Bk)	8.53 8.47 8.40 8.35	9.53 9.47 9.40 9.35	10.53 10.47 10.40 10.35
9.29	10.29	11.29	Medewitz 275	8.30	9.30	10.30
9.42	10.42	11.42	Bad Belzig	8.18	9.18	10.18
10.27	11.27	12.27	B-Charlottenburg	7.32	8.32	9.32
10.36	11.36	12.36	Berlin Hbf	7.24	8.24	9.24
9.30	10.30	11.30	Medewitz 275	8.29	9.29	10.29
9.50	10.50	11.50	Dessau Hbf	8.10	9.10	10.10

279 (Museumsbahn) Loburg - Altengrabow

Die 12 km von Loburg bis Altengrabow werden zeitweise als Museumsbahn genutzt 2010 und 2011 fuhren an jeweils drei Tagen zwei Zugpaare. Am 12.4.12 schrieb *DB Netz* mit der Besonderheit zur Übernahme aus, dass die Bundeswehr für den Anschluss des Truppenübungsplatzes in Altengrabow Zuschüsse zahlt. Als Ergebnis pachtet (mit Zustimmung des Verteidigungsministeriums) seit 1.3.15 die *RegioInfra* die Strecke. Seither wurde der Bahnhof Büden umgebaut und in Altengrabow eine neue Verladerampe für den Truppenübungsplatz errichtet.

1	11.35 11.58		Medewitz Loburg 268		11.25 12.01	
_	11.22 11.58	-	Magdeburg Hbf Loburg 268		12.38 12.01	
<u></u>	£	£	Zug	<u>£</u>	£	4
10.10 10.20	12.10 12.20	14.10 14.20	km Loburg 2,5 Bornsdorf 7,3 Lübars 12,0 Altengrabow		11.50 11.40	

Beim VD-T gäbe es dank der neuen KBS 288 attraktive Anschlüsse in Loburg. Das verbessert die Voraussetzungen für eine Museumsbahn. Denkbar sind z.B. Dampfzüge an Sonn- u. Feiertagen im 2-Stunden-Takt.