



Karower Kreuz in Mecklenburg: 365-Tage-Betrieb starten, Taktfahrplan für Bus und Bahn einführen

Stellungnahme des VCD Nordost und des VCD Brandenburg: ein attraktives ÖPNV-Angebot für die Prignitz und Südmecklenburg

(AG ÖV, abgestimmte Fassung vom 25.02.2026, mit Ergänzung seitens der BI)

Auch ohne Auto mit attraktiven Reisezeiten zuverlässig mobil sein zu können: Dazu ist ein ausgebautenes Schienennetz in Mecklenburg-Vorpommern erforderlich, ebenso zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Das Karower Kreuz in Mecklenburg und der Knoten Pritzwalk sind dafür als Umsteigepunkte zur Südbahn bzw. zum Prignitz-Express von zentraler Bedeutung. Für den Ausbau der Strecke Neustadt (Dosse) – Güstrow wurden im Auftrag der betroffenen Bundesländer zwei Ausbauvarianten untersucht, die „Variante 80 km/h“ und die „Variante 160 km/h“. Für beide ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv, wobei die „Variante 160 km/h“ einen deutlich höheren Neukundenanteil und eine durchgehende Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke Neustadt (Dosse) – Güstrow aufweist.

Die positiven Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung für beide Varianten bestätigen den volkswirtschaftlichen Nutzen:

- a. Stärkung der Region und bessere Erreichbarkeit,
- b. Beitrag zum Klimaschutz,
- c. Impulse für Wirtschaft und Tourismus,
- d. Hohe Nachfrage und Fahrgastpotenzial,
- e. Nutzung vorhandener Infrastruktur,
- f. Stärkung der Daseinsvorsorge.

Wir fordern dazu:

1. Integraler Taktfahrplan und kurze Reisezeiten

Entscheidend muss sein, möglichst kurze Reisezeiten mit attraktiven Umstiegen zu ermöglichen. Hierzu bedarf es eines Integralen Taktfahrplans zwischen Bahnen und Bussen. Dieser muss sich in den Deutschlandtakt einfügen. Ausbaumaßnahmen müssen sich an den Erfordernissen des Taktfahrplans ausrichten.

2. Teilweiser Ausbau für hohe Geschwindigkeiten

Dazu muss die Strecke nur teilweise für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden, so dass Kosten und Aufwand reduziert werden können. Maßgebend

dabei sind die notwendigen Fahrzeiten zwischen den Knoten. Dies wäre ein sinnvoller Kompromiss und würde die Attraktivität der Verbindungen im Regional- und Fernverkehr und damit die Fahrgastzahlen deutlich erhöhen. So werden das Ziel der Verkehrswende und eine hohe Wirtschaftlichkeit erreicht.

Für die über das vom Karower Kreuz in Mecklenburg angebundene Landstädte braucht es eine rasche Entscheidung für die Reaktivierung ihrer Bahn-Anbindung, um eine gebotene, resiliente Stadtentwicklung in ihren teils darbenenden „Bahnhofstraßen“ investitionssicher vorantreiben zu können. Bahnhöfe mit attraktivem SPNV sind hier raumordnungspolitische Anker, als Schnittstelle ‚in die Weite Welt‘ für alle, aber auch um die Funktionsvielfalt im Kleinstadt-Leben aufrechterhalten zu können.

3. Durchgehende Elektrifizierung der Strecke Neustadt (Dosse) – Güstrow

Der VCD fordert die durchgehende Elektrifizierung der Strecke Neustadt (Dosse) – Güstrow. Dieses dient auch zur Erhöhung der Resilienz, wenn die ausgebaute Strecke und die Bahninfrastruktur rund um das Karower Kreuz und in der Prignitz als redundante Verbindung zwischen dem Raum Berlin und Rostock für umgeleitete Fernverkehrszüge wie für den Güterverkehr genutzt werden können. Der VCD erwartet daher eine Anmeldung durch die Länder für den BVWP.

4. 365-Tage-Betrieb und Taktfahrplan

Bereits vorab muss ein 365-Tage-Betrieb eingerichtet werden, um umweltfreundliche Mobilität auf der Schiene ganzjährig möglich zu machen und um die Orte der Seenplatte optimal an den Bahnverkehr anzubinden. Busse und Bahnen müssen mit einem Taktfahrplan aufeinander abgestimmt werden, um attraktive Umstiege zu ermöglichen.

Als Kurzfristmaßnahmen könnten noch im Jahr 2026 die RB 74 über Meyenburg hinaus über Plau am See bis nach Karow (Meckl.) und die RB 15 von Waren über Malchow hinaus ebenfalls bis nach Karow (Meckl.) ganzjährig verlängert werden. In Karow (Meckl.) entstehen Anschlüsse an die Regiobuslinie 735 Richtung Plau am See und Krakow. Das sind deutliche Verbesserungen, ohne dass es zusätzlicher Fahrzeuge oder zusätzlichen Personals bedarf.

5. Stufenkonzept für den Ausbau des Schienennetzes

Der VCD fordert eine rasche Umsetzung und ein Stufenkonzept, mit welchen Prioritäten in welchen Stufen das Schienennetz in Mecklenburg-Vorpommern und im Norden Brandenburgs für den öffentlichen Verkehr ausgebaut werden soll, um eine nachhaltige und zuverlässige Mobilität im Regional- und Fernverkehr für alle zu erreichen.