

Ansprechende Visitenkarte

Obwohl der Streckenabschnitt Lübz – Waren (Müritz) akut einstellungsbedroht ist, hat die Inselstadt Malchow Ende 2012 einen neuen Bahnhof in Betrieb genommen.

TEXT: TIM SCHULZ FOTOS: REGIONALVERKEHR

Neue Bahnhöfe werden in Mecklenburg-Vorpommern nur selten eröffnet, an stilllegungsgefährdeten Nebenstrecken schon gar nicht. Abbruchreife Empfangsgebäude, bröckelnde Bahnsteigkanten und große Höhenunterschiede beim Ein- und Aussteigen sind Alltag für die wenigen noch verbliebenen Bahnreisenden im ländlichen Raum. So auch entlang der Relation Hagenow Stadt – Parchim – Neustrelitz, eine überwiegend eingleisige Nebenbahn, die den strukturschwachen Süden des Bundeslands und den Müritz-Nationalpark erschließt. Zum Einsatz kommen seit Ende 2004 moderne Regio-Shuttles der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG), die unterwegs auch in Hagenow Land, Ludwigslust, Lübz, Karow (Meckl) und Waren (Müritz) halten.

Die ODEG ist noch bis Ende 2014 planmäßig unterwegs. Was danach kommt, ist zurzeit höchst ungewiss: Im Frühjahr 2012 hatte die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV), die im Auftrag des Landes SPNV-Leistungen bestellt, die Vergabe des Loses »Parchim« aus der Ausschreibung des Netzes »Ost-West« zurückgezogen. Das Los Parchim enthielt ursprünglich die Strecken Schwerin – Hagenow Stadt, Rehna – Schwerin – Parchim und Hagenow Stadt – Parchim – Neustrelitz. Als Gründe für die Rücknahme wurden die angespannte finanzielle Situation des Landes und stark gestiegene Infrastrukturnutzungsgebühren genannt. So seien im Zeitraum von 2006 bis 2011 die Trassenkosten um 23,5 Prozent und die Stationsgebühren um 13 Prozent gewachsen. Strecken und Bahnhöfe gehören überwiegend der DB Netz AG.

Zusammen mit Landkreisen, Institutionen und Verbänden soll nun ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem auf einzelnen Strecken bzw. -abschnitten auch eine Umstellung auf den Bus in Betracht kommt. Zunächst wird das bestehende Nahverkehrsangebot umfassend geprüft, so das Verkehrsministerium. Die ersten Folgen der neuen Verkehrspolitik sind bereits sichtbar: Ende 2012 musste die ODEG den zwischen Lübz und Waren ohnehin spärlichen Zweistundentakt ausdünnen. Gestrichen wurde das Vormittagszugpaar, sodass jetzt eine vierstündige Lücke im Fahrplan klafft. Zwischen beiden Städten sind heute nur noch sechs Zugpaare täglich unterwegs – auf diesem Abschnitt könnte nach 2014 der Bus anstelle der Bahn verkehren.

Etwa auf halber Strecke zwischen Lübz und Waren liegt die Inselstadt Malchow, die wenige Tage vor dem Fahrplanwechsel

am 9. Dezember 2012 Schlagzeilen mit der Einweihung einer komplett neuen Verkehrsstation machte. Das Bauwerk wurde südlich des bisherigen Bahnhofs und näher an der Bebauung der 6657-Einwohner-Stadt, deren historisches Zentrum auf einer Insel im Malchower See liegt, errichtet. Damit setzt die von einem grünen Bürgermeister regierte Stadt bewusst ein Zeichen für den Erhalt der gesamten Bahnstrecke, gilt der schöne Ort am Westrand der Mecklenburgischen Seenplatte und nahe dem Müritz-Nationalpark doch als beliebtes Ausflugs- und Urlaubsziel für Fahrradtouristen. Denen mit einer Buslinie nur unzureichend gedient wäre.

Der neue Bahnhof entstand in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Infrastrukturbetreiber des Abschnitts Karow – Waren, der RegioInfra Gesellschaft mbH (RIG) mit Sitz in Putlitz (die Teilstücke Hagenow Stadt – Karow und Waren – Neustrelitz werden von DB Netz unterhalten). Ab Sommer 2012 wurde in wenigen Monaten eine barrierefrei ausgebaute Verkehrsdrehscheibe zwischen Bahn, Bus, Auto und Fahrrad erstellt. »Der alte Haltepunkt der Inselstadt Malchow war weit vom Zentrum entfernt und damit unattraktiv für Urlaubsreisende. Mit dem neuen Haltepunkt werden die Reisezeiten der Fahrgäste verringert und eine höhere Attraktivität der existierenden Bahnanbindung geschaffen«, so RIG-Geschäftsführer Tino Hahn zur Eröffnung am 6. Dezember 2012.

Bis zu drei Regio-Shuttles passen an den 55 Zentimeter hohen, aus Betonfertigteilen errichteten Bahnsteig, von dem stufenlos in die modernen Triebwagen eingestiegen werden kann. Ein verglastes Warthäuschen mit Infotafeln bietet Schutz vor Regen und Wind, moderne Sitzbänke aus Edelstahl laden zum Platznehmen ein. Die Bahnsteigoberfläche ist mit dunklen Betonsteinen gepflastert, in die ein Blindenleitsystem aus taktilen Bodenplatten eingelassen wurde. Über eine mit roten Platten gepflasterte, schwach geneigte Rampe erreichen Rollstuhlfahrer die beiden extrabreiten Behindertenparkplätze. Das Blindenleitsystem führt zum ebenfalls farbig abgesetzten Bussteig, dessen Kante mit dem reifenfreundlichen Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet ist. Auf diese Weise können die Busfahrer besonders dicht an die Haltestelle heranzufahren und den Fahrgästen ein weitgehend spaltfreies und – in Niederflurbusse – stufenfreies Einsteigen ermöglichen. Auf dem Bussteig befindet sich ein weiteres Warthäuschen mit Sitzbank. Abgerundet wird der neue Bahnhof durch zahlreiche



Oben: Am 6. Mai 2013 hat VT 650.86 den neuen Haltepunkt Inselstadt Malchow erreicht. Im Hintergrund das Einfahrsignal des alten Bahnhofs.
 Unten: Ein taktiler Blindenleitsystem führt zum Bussteig, der mit dem Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet ist.

Fahrradstellplätze mit praktischen Metallbügeln, an denen die Fahrräder problemlos angeschlossen werden können, sowie durch ein knappes Dutzend Park-and-ride-Plätze für Autofahrer. Die gesamte Anlage ist videoüberwacht, um Vandalismusschäden vorzubeugen.

Bei Regenwetter dürfte das Wartehäuschen auf dem Bahnsteig eher zu knapp bemessen sein, zumal die Fahrgäste in Malchow immer auf zwei Züge gleichzeitig warten: Jeweils zu den geraden Stunden begegnen sich hier die Regio-Shuttles nach Neustrelitz und Hagenow Stadt. Gekreuzt wird wie bisher im alten Bahnhof, sodass durch den neuen Haltepunkt weder Stellwerkspersonal noch Gleise eingespart werden.

Die neue Station liegt nur wenige Hundert Meter von der Fußgängerzone entfernt und kann als ansprechende Visitenkarte der Inselstadt Malchow gelten. Wenig attraktiv für Bahnpendler wie Ausflugsreisende sind allerdings der Zweistundentakt und die vierstündige Angebotslücke am Vormittag: Aus Hamburg und Berlin trifft man frühestens um 12 Uhr mittags in Malchow ein. Zumindest im Sommer sollten zusätzliche Radlerzüge eingelegt werden, langfristig wäre der personalintensive Betrieb mit Stellwerken in Karow und Malchow zu rationalisieren. Denn ein Ende des Zugverkehrs zwischen Lübz und Waren würde die westliche Mecklenburgische Seenplatte gleich komplett vom Schienenverkehr abschneiden. |