

Musealer Eindruck

ENDSTATION (39) In der Endstation Rheinsberg (Mark), die nur von Ostern bis Ende Oktober von Zügen erreicht wird, scheint die Zeit stehengeblieben zu sein.

In der brandenburgischen Kleinstadt Rheinsberg (Mark) dominiert das Kopfsteinpflaster. Nicht nur in den schmalen Gassen der historischen Altstadt, sondern auch rund um den Bahnhof. Der Platz vor dem Empfangsgebäude ist eine einzige Stolperfalle, und der mit den kleineren Katzenkopfsteinen gepflasterte Hausbahnsteig erfordert festes Schuhwerk. Der 8000-Einwohner-Ort inmitten des Rheinsberger Seengebiets ist Endstation der 38 Kilometer langen Nebenstrecke aus Löwenberg (Mark). In Löwenberg besteht Anschluss an die Hauptstrecke Berlin – Rostock, und von Frühjahr bis Herbst ist die Bahnlinie eine schnelle Verbindung für Ausflügler, Wanderer und Radfahrer aus der Hauptstadt, die einen oder mehrere Tage in der romantischen Abgeschiedenheit Nordbrandenburgs verbringen möchten. In den Wintermonaten ruht der Zugverkehr, dann übernimmt der Bus die Beförderung. Seit 2008 wird die Strecke nur noch von Ostern bis Ende Oktober im Personenverkehr bedient.

Nicht nur aus diesem Grund hinterlässt die Endstation Rheinsberg einen leicht musealen Eindruck: Direkt gegenüber des Empfangsgebäudes residiert im alten Lokschuppen sogar ein Eisenbahnmuseum, das von der Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof betrieben wird. Die AG engagierte sich auch für die Wiederbelebung des Empfangsgebäudes, nachdem 1996 die Fahrkartenausgabe geschlossen wurde. Heute beherbergt der schlichte Bau die Geschäftsstelle des Verkehrsvereins Rheinsberger Seenkette und eine Gaststätte mit Terrasse. Am 26. und 27. August 2017 feiert die AG ihr 20-jähriges Bestehen mit einem Bahnhofsfest.

Die Bahnstrecke von Löwenberg nach Rheinsberg wurde zwischen 1896 und 1899 eröffnet. 1928 verlängerte man die Linie um zwölf Kilometer über Rheinsberg hinaus bis Flecken Zechlin. Schon kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde das Teilstück nach Zechlin wieder abgebaut, das Material ging als Reparationsleistung in die UdSSR. Heute verläuft hier

ein Radweg. Die verbliebene Strecke, bisher von Ruppiner Eisenbahn AG betrieben, ging 1950 in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über. Nach der Wende änderte sich zunächst wenig am Betrieb, allerdings gingen die Fahrgastzahlen stark zurück. Erst wurde das Angebot ausgedünnt, nun fahren die Züge nur noch saisonal.

Nach einer Ausschreibung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) übernahm 2015 die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) für zehn Jahre den Verkehr von DB Regio. Eingesetzt werden Talent-Dieseltriebzüge von Bombardier, die zweistündlich fahren. Angeboten werden sechs Zugpaare täglich, der erste und der letzte Zug jeweils bis/ab Berlin-Gesundbrunnen. An den Wochenenden gibt es in den Zügen ein Minibarangebot mit Snacks und Getränken.

In Rheinsberg halten die Talente auf Gleis 1. Der alte Bahnsteig ist zu niedrig, sodass zum Betreten der niederflurigen Triebzüge eine Stufe zu überwinden ist. Beim Aussteigen fällt der Blick auf die Stationsschilder, die nicht in DB-Dunkelblau, sondern in Weiß und Grün gehalten sind. Seit Ende 2012 werden Strecke und Bahnhöfe von der Regio Infra Gesellschaft mbH (RIG) auf Pachtbasis betrieben. Die Anlagen gehören nach wie vor der DB, waren von dieser aber zur Übernahme ausgeschrieben worden.

Eine Besonderheit ist die Anschlussbahn zum ehemaligen Kernkraftwerk Rheinsberg. Dieses wird seit 2001 demontriert, sodass die zehn Kilometer lange Strecke gelegentlich noch von Güterzügen befahren wird. Die Anschlussbahn zweigt südlich der Endstation Rheinsberg ab, sodass alle Güterzüge die Fahrtrichtung wechseln müssen. Alljährlich finden auf der Anschlussbahn die Fahrten der AG Rheinsberger Bahnhof statt, das nächste Mal zum Bahnhofsfest. (red) ■



Moderner Zug, uralter Bahnsteig – Rheinsberg (Mark) ist eine Endstation der Kontraste.