



Am 30. Juli 1997, als die Schweriner 219 099 mit RB 16709 von Güstrow auf Gleis 4 des Bahnhofs Karow einfährt, wirken die Anlagen zwar überdimensioniert, aber nicht völlig ungepflegt.

## Eisenbahnknoten Karow (Meckl) im Wandel der letzten 20 Jahre



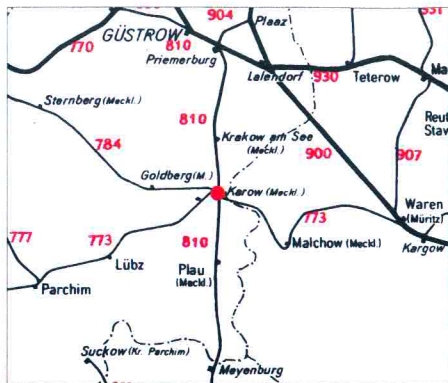
Zehn Jahre später, am 7. Juni 2007, muss man zu einer anderen Einschätzung kommen: Die links im Bild befindlichen Gleise 4 und aufwärts sind allenfalls noch zu erahnen, gleichwohl sie wenigstens teilweise noch in Betrieb sind. Über Gleis 2 wird der verbliebene Regelverkehr abgewickelt – im Bild 650.53 und 653.75 der ODEG als OE 80376 (Neustrelitz Hbf – Hagenow). Der PEG-Schienenbus T 11 wird in Kürze von Gleis 3 nach Priemerburg starten, um Mitarbeiter der Infrastruktur mit den Örtlichkeiten dieser Strecke vertraut zu machen.

Von Dr. Uwe Knoblauch

Der Blick schweift über ein riesiges Areal, üppiger Bewuchs lässt nur erahnen, wie umfangreich die Gleisanlagen sind. Das beinahe monumentale Wärterstellwerk W1 wie auch eine imposante Reihe von Formsignalen wirken wie stille Zeugen eines vormals offenbar regen Eisenbahnbetriebs. Zwei Zugfahrten in zwei Stunden unterbrechen kurzzeitig die Stille, der einteilige Triebwagen eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens dokumentiert, dass sich die Fahrgastnachfrage in engen Grenzen hält. Ein Gleis würde genügen, um diesem Regelzugverkehr gerecht zu werden. Die namensgebende Gemeinde gehört zu dieser Kategorie ländlicher Siedlungen, die es nur durch die günstige Lage im Eisenbahnstreckennetz zu einer gewissen überregionalen Bedeutung gebracht hat – sonst ist hier eher das regelmäßige wie viel zitierte abendliche Rendezvous zwischen den Meistern Reinecke und Lampe prägend.

Die Rede ist von Karow (Meckl), aktuell nicht einmal mehr 900 Einwohner zählend. Der Kundige vermutet ob der oben geschil-

## Eisenbahnknoten Karow



Die Lage des Bahnknotens Karow (roter Punkt); Ausschnitt aus der der DR-Kursbuchkarte von 1970/71.

derten Impressionen das typische Schicksal eines einst bedeutsamen regionalen Eisenbahnknotens in der Nachwendzeit: Fortfall des Schienengüterverkehrs, Abbestellung des Schienenpersonennahverkehrs durch die Aufgabenträger, Einleitung des Verfahrens nach § 11 AEG („Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen“) – das volle Programm also.

Auf den ersten Blick duldet die Situationsbeschreibung keinen Widerspruch. Nur noch die KBS 172 – die „Mecklenburgische Südbahn“ von Parchim über Karow und Malchow (Meckl.) nach Waren (Müritzt) – weist Personenverkehr und damit Züge des Regelfahrplans auf. Die übrigen Strecken nach Priemerburg, Blankenberg (Meckl.) und Meyenburg sind stillgelegt oder im ersten Abschnitt stillgelegt und anschließend als Draisinenbahn genutzt oder dem Gelegenheitsverkehr vorbehalten. Es gibt allerdings bemerkenswerte Perspektiven, die die Hoffnung nähren, dass Karow als eine Art Pilotprojekt beherzten regionalen Engagements einen zweiten Frühling erleben wird.

Doch der Reihe nach. Über die Entstehung und den weiteren Ausbau des mecklenburgischen Eisenbahnnetzes ist schon viel geschrieben worden – insofern soll an dieser Stelle der Verweis auf die Tabelle rechts mit den Streckeneröffnungsdaten genügen.

Zusammengefasst: Vor 120 Jahren war die Ausbildung des Eisenbahnknotens Karow abgeschlossen, fünf Strecken mit Nebenbahnstandard trafen hier zusammen. Es dauerte dann bis zum Ersten Weltkrieg, ehe die viele Jahrzehnte gültige Höchstgeschwindigkeit von beschaulichen 50 km/h realisiert werden konnte. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre erfolgte – mit Ausnahme der Wismar-Karower Eisenbahn – die Anhebung auf wenigstens 60 km/h.

### Fahrplanjahr 1987

Zu Reichsbahnzeiten der DDR hielt sich der Personenverkehr abseits der Ballungszentren von der Zugzahl her in Grenzen. „Strikt nachfrageorientiert“ würde man das heute nennen – die Beförderungsbedürfnisse der



Am 9. Mai 1981 kam es im Bahnhof Karow zum Treffen von drei dampflokbetriebenen Sonderzügen des Deutschen Modellbahnverbands (DMV). Der Zug aus Oranienburg wurde dabei von der Altbaulok 52 6373 des Bw Wustermark gezogen.

Arbeitsorte und Bildungsstätten ordneten die Fahrplanstruktur des beachtlich dichten Streckennetzes. Die Tabelle auf S. 42 dokumentiert beispielhaft für das Fahrplanjahr 1986/87 das Fahrplanangebot für alle fünf Strecken und weist zusätzlich den Triebfahrzeugeinsatz aus. Die entsprechenden Auswertungen für die Jahre 1997 und 2007 erlauben interessante Gegenüberstellungen.

Viele – aus heutiger Sicht – Eigentümlichkeiten zeigen sich in den 1980er Jahren – der Reichsbahnalltag war nicht frei von Kuriositäten. Da gab es einen nur freitags verkehrenden P 15341 im Wagendurchlauf von Rehna, der um 18.29 Uhr in Karow endete. An Freitagen und Sonntagen wurde P 18385 von Parchim über Karow hinaus nach Malchow verlängert, wo dann auch der Gegenzug begann. Der Pendlerverkehr zu Ausbildungszwecken liefert die Erklärung für diese Zuglagen.

Das geringste Angebot im Personenverkehr wies die Strecke nach Blankenberg auf – ganze zwei Fahrtmöglichkeiten je Richtung bestanden im Laufe eines Tages. Eine davon als Güterzug mit Personenbeförderung – eine im Zeitalter des Taktfahrplans kaum mehr vorstellbare (effektive) Bedienungsform ländlicher Regionen.

Stichwort Güterverkehr – der dominierte uneingeschränkt den Knoten Karow. Die Nord-Süd-Verbindung Priemerburg – Krakow am See – Karow – Meyenburg – Pritzwalk, deren Verlauf sehr genau der Ausrichtung der maßgeblichen Verkehrsströme der DDR entsprach, war pro Tag mit fast 40 (!) Güterzügen nach Regelfahrplan belegt. Diese Züge, wie auch eine nicht unerhebliche Zahl von Bedarfzügen, passierten den Knoten Karow und hatten dort z. T. längere Aufenthalte, die Zugumbildungen ermöglichten. Viele Züge endeten oder begannen in Ros-

### Eröffnungsdaten der Karow berührenden Eisenbahnstrecken

Datum	Strecke	Eisenbahngesellschaft	Bemerkungen
05.12.1882	Güstrow – Priemerburg – Krakow am See (Meckl.) – Karow (Meckl.) – Plau (Meckl.) – Wendisch Priborn	Güstrow-Plauer Eisenbahn	11.12.1887: Verlängerung bis Meyenburg (Lückenschluss zur Preußischen Staatsbahn)
28.01.1885	Parchim – Karow (Meckl.) – Malchow (Meckl.) – Waren (Müritzt)	Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft	Güterverkehr bereits ab 20.01.1885; 01. bzw. 10.06.1886: Verlängerung bis Kargow (Lückenschluss zur Südbahnstrecke Kargow – Neubrandenburg); 1945: Stilllegung und Abbau Karow (Meckl.) – Malchow (Meckl.) als Reparationsleistung
14.11.1887	Hornstorf – Blankenberg (Meckl.) – Karow (Meckl.)	Wismar-Karower Eisenbahn	
22.09.1968	Karow (Meckl.) – Malchow (Meckl.)	Deutsche Reichsbahn	Veränderter Streckenverlauf bei der Ausfädelung aus dem Bahnhof Karow

## Eisenbahnknoten Karow



„Theaterbeleuchtung“ für Motorwagen 772 114 und Steuerwagen 972 714 am Abend des 29. Juli 1997 in Karow: Die Hälfte der rund dreistündigen Fahrt hat RB 17467 bereits zurückgelegt, bis zum Zielbahnhof Neustrelitz sind es noch 70 Kilometer.

tock-Seehafen und ließen durch ihre Korrespondenzbahnhöfe im Magdeburger Raum oder in den Südbezirken erkennen, dass der Laufweg über Karow dazu diente, die Hauptstrecken über Schwerin und Ludwigslust bzw. Waren – Neustrelitz zu entlasten.

Für einzelne Leistungen waren noch Dampflok der Baureihe 50<sup>35</sup> vorgesehen, allerdings war schon damit zu rechnen, dass anstelle von Maschinen des Bw Güstrow und der Wittenberger Einsatzstelle Parchim die auch sonst allgegenwärtigen Dieselloks der Baureihen 118, 120 und 132 zum Einsatz kamen. Der Dampflokbetrieb beim Bw Wit-

tenberge und seinen Einsatzstellen lag „in den letzten Zügen“, bevor zum Halbjahreswechsel 1987 endgültig Schluss war.

### Die Wende und der Güterverkehr

Die politische Wende und die damit einhergehenden Umstrukturierungen insbesondere wirtschaftlicher Art veränderten den Knoten Karow nachhaltig. Bereits im Sommer 1991 ging es hier, was auch den Güterverkehr anbelangt, eher beschaulich zu.

Der ab Juni 1991 gültige Fahrplan sah noch einige Bedarfstrassen für Durchgangsgüterzüge vor – in der Praxis irrelevant. Ver-

blieben waren zwei Naggüterzugpaare, die die Bedienung der im Umkreis von Karow noch verbliebenen Güterverkehrsstellen sicherstellten:

- **Strecke nach Parchim:** Anschlussstelle „Gut Karow“ (Landes-Saatzuchtgut Karow bzw. Mecklenburger Landgut, gut 2 km westlich von Karow);
- **Strecke nach Blankenberg:** Ausweich-Anschlussstelle Damerower Forst (Militärstandort, knapp 4 km nordwestlich von Karow);
- **Strecke nach Priemerburg:** Betriebsbahnhof Glave (ehemaliger Militärbahnhof etwa auf halbem Weg zwischen Krakow und Karow), Krakow am See;
- **Strecke nach Waren:** Anschlussstelle Malchow (Meckl) Bauhof (1 km südwestlich von Malchow), Malchow (Meckl);
- **Strecke nach Meyenburg:** Plau am See – Empfang Düngemittel, Ausweichanschlussstelle Plau-Appelburg (gut 5 km südlich von Plau), Ganzlin sowie Altenhof und Röbel entlang der in Ganzlin abzweigenden Stichbahn;

Von Güstrow kommend erreichte N 62801 morgens um kurz nach sieben Uhr Karow, abends gegen 18.30 Uhr trat die Lok der BR 120 mit dem dann 62804 heißen Zug die Rückfahrt an. Zuvor waren Wagen aus N 63890 übernommen worden. Mit einer 110/112 an der Spitze startete dieser Zug um 14.20 Uhr in Röbel (Müritz) und erreichte rund drei Stunden später, nach Bedienung der Güterverkehrsstellen Altenhof, Ganzlin, Plau-Appelburg und Plau den Knoten Ka-

### Bedienungsangebote auf den Strecken des Knotens Karow 1987-2007

	Strecke	Anz. Personenzüge Mo-Fr/Sa/So <sup>1)</sup>	Durchbindungen (in Klammern: Anz. Züge Mo-Fr)	Traktion mit Baureihe (in Klammern: Anz. Züge Mo-Fr)
1986/87	KBS 773 Karow – Parchim	6 <sup>2)</sup> /6/7	Waren (Müritz) – Ludwigslust (4 <sup>3)</sup> )	110 (2 <sup>2)</sup> ), 112 (4)
	KBS 784 Karow – Blankenberg (Meckl)	4/4/4	Wismar (4)	110/112 (4)
	KBS 810 Karow – Priemerburg	8 <sup>4)</sup> /8/8	Wittenberge – Güstrow (6 <sup>5)</sup> ), Pritzwalk – Güstrow (2)	110(7), 112 (2)
	KBS 773 Karow – Waren (Müritz)	10 <sup>6)</sup> /8/8 <sup>6)</sup>	Ludwigslust (4), Neustrelitz (1)	110 (8), 112 (2)
	KBS 810 Karow – Meyenburg	8/8/8	Güstrow – Wittenberge (6 <sup>5)</sup> ), Güstrow – Pritzwalk (2)	110 (7), 112 (1)
1997	KBS 172 Karow – Parchim	16/16/16	Neustrelitz – Ludwigslust (12 <sup>7)</sup> ), Waren (Müritz) – Ludwigslust (2), Neustrelitz bzw. Waren (2)	219 (5), 628 <sup>4)</sup> (4), 772/972 (7)
	KBS 174 Karow – Priemerburg	16/16/16	Kyritz – Güstrow (13 <sup>8)</sup> ), Pritzwalk – Güstrow (3)	219 (16)
	KBS 172 Karow – Waren (Müritz)	16/16/16	Ludwigslust – Neustrelitz (12 <sup>7)</sup> ), Ludwigslust (2), Neustrelitz (1)	219 (5), 628 <sup>4)</sup> (4), 772/972 (7)
	KBS 174 Karow – Meyenburg	16/16/16	Güstrow – Kyritz (13 <sup>8)</sup> ), Güstrow – Pritzwalk (3)	219 (16)
2007	KBS 172 Karow – Parchim	16 <sup>9)</sup> /16/16	Neustrelitz – Hagenow (16)	650 ODEG
	KBS 172 Karow – Waren (Müritz)	16/16/16	Hagenow – Neustrelitz (15), Parchim – Neustrelitz (1)	650 ODEG

1) = Summe aus Richtung und Gegenrichtung, 2) = zusätzlich an Freitagen P 15341 Rehna – Karow, zurück als Lrv, 3) = täglich P 4115 über Waren hinaus nach Neustrelitz, 4) = zusätzlich Mo-Fr zwei Zugpaare Krakow am See – Güstrow, 5) = je ein Zug von Glöwen bzw. Bützow, 6) = zusätzlich Fr + So ein Zugp. Karow – Malchow, 7) = ein Zug von Wittenburg, 8) = ein Zug von Neustadt (Dosse), 9) = zusätzlich fünf Zugpaare Parchim – Lübz

219 155 erreicht mit RB 16706 (Neustadt/Dosse – Güstrow) in Kürze den Bahnhof Karow (Meckl), im Vordergrund der Aufnahme vom 30. Juli 1997 sind die Gleise der Strecke nach/von Waren (Müritz) zu erkennen.



row. Zurück nach Röbel ging es als 63891 praktisch zeitgleich mit dem „Güstrower Nahgüterzug“.

### Fahrplanjahr 1997

Wenden wir uns wieder dem Personenverkehr zu, der erst in Zusammenhang mit der Regionalisierung dieser Verkehrsform, der Übertragung der auf die Länder ab Anfang 1996, Veränderungen unterworfen war.

1997 präsentierte sich Karow (Meckl) als blitzsauberer Knoten aus dem Lehrbuch des Integralen Taktfahrplanes: Zu jeder geraden vollen Stunde trafen sich Züge aus allen vier verbliebenen Richtungen und ermöglichten alle nur denkbaren Umsteigebeziehungen. Durch den lückenlosen Zwei-Stunden-Takt über einen Zeitraum von 14 Stunden ergab sich ein Zugangebot nie da gewesener Dichte. Wermutstropfen: Die Strecke der Wismar-Karower Eisenbahn hatte zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1996 ihren mit zwei Zugpaaren äußerst bescheidenen, aus DDR-Zeiten tradierten, aber real nicht konkurrenzfähigen Personenverkehr verloren.

Des einen Freud, des anderen Leid: Auf der KBS 174 Güstrow – Pritzwalk herrschte 1997 uneingeschränkt die Baureihe 219 des Bh Schwerin, sehr häufig noch in der traditionellen Farbgebung mit dem charakteristischen „V“ auf den Stirnseiten, als Zuglok originaler, z. T. noch grüner DR-Wagen. Auch auf der Mecklenburgischen Südbahn wurden einzelne Leistungen von den „U-Booten“ erbracht, allerdings vor modernisierten Wagen. Härter traf es die Fahrgäste im wahrsten Sinne des Wortes, wenn sie Züge wählten, die in der Kursbuchtafel durch den Hinweis auf die ausschließliche zweite Klasse gekennzeichnet waren – mehr als 130 km konnten innerhalb von drei Stunden im 772/972-Durchlauf zwischen Ludwigslust und Neustrelitz genossen werden.

Zwar gab es auf der KBS 172 auch noch einzelne 628<sup>4</sup>-Kurse, jedoch war insgesamt von den Innovationen des Jahresfahrplanes 1995/96 – „Zwischen Ludwigslust und Waren bzw. Güstrow und Pritzwalk werden moderne Dieseltriebwagen VT 628 eingesetzt“ (so ein Hinweis unter den Fahrplantabellen) kaum noch etwas übrig geblieben – Vorboden der Abbestellung auf der KBS 174?

Leider ja. Die Prignitzer Eisenbahn (PEG) konnte 1998 die 219-Garnituren ablösen und den Zugverkehr Güstrow – Karow – Meyenburg durch ihren kostengünstigen Betrieb mit Schienenbussen der BR 798 noch bis in das Jahr 2000 retten, am 23. September 2000 war allerdings trotzdem Schluss. Das Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern hielt den ökologisch vernünftigen Zugverkehr auf dieser Relation für verzichtbar, bestellte stattdessen einen streckenparallelen Bus-Ersatzverkehr und erlebte ein Lehrstück zum Thema „Akzeptanz von Angeboten auf Schiene und Straße“. Waren nicht wenige PEG-Züge mit Fahrgästen in deutlich zweistelliger Zahl besetzt, erreichte der Standard-Bus mit seinen ebenfalls 50 Plätzen Meyenburg nicht selten mit keinem einzigen Kunden – und fährt ebenso zurück.

### Niedergang des Güterverkehrs

Die Jahrtausendwende markierte auch den Endpunkt des stetigen Rückgangs des Güterverkehrs „rund um Karow“. Beginnen wir unsere Betrachtung wieder vor zehn Jahren, als es schon eher beschaulich zuging, was den Transport von Gütern auf der Schiene anbelangte. Dreimal pro Woche, montags, dienstags und donnerstags ging es von Karow aus nordwärts nach Krakow am See, die übrigen Werktagen der Woche (außer Samstags) wurden Plau am See und Ganzlin bedient. Die Aufenthaltszeiten in Karow nutzte die planmäßige 201, um bedarfsweise die

Anschlussstelle „Gut Karow“, gelegen am km 58,7 der Strecke nach Parchim, sowie auch die Anschlussstelle Damerower Forst (km 67,9 der Strecke nach Blankenberg) und fallweise Goldberg (km 57,4 derselben Strecke) zu bedienen.

Im Jahr 1998 stand bezüglich des Güterverkehrs eine abermalige Umstrukturierung an. Auslöser war die Verkehrseinstellung auf dem Abschnitt Blankenberg – Dabel. Folglich ergab sich die Notwendigkeit, den Bundeswehrstandort Dabel von Karow her anzubinden – bedarfsweise geschah dies mit adäquater Traktion, nämlich einer 232, die die 201 ab Januar 1998 bei den Güterverkehrsleistungen rund um Karow verdrängt hatte. Ende 2000/Anfang 2001 machte DB Cargo die Nägel mit den berühmten Köpfen. Das „Marktorientierte Angebot Cargo“ (abgekürzt als MORA C), das (vermeintliche) Sanierungsprogramm der DB-Güterverkehrstochter, warf seine Schatten voraus: Der Güterverkehr zwischen Priemerburg und Meyenburg wurde genauso eingestellt wie der zwischen Damerower Forst und Dabel.

Allerdings wurde der DB auferlegt, die schienenseitige Anbindung der Bundeswehrkaserne Dabel unverändert zu gewährleisten. Folglich kam es noch einmal zu einer Sanierung des Oberbaus zwischen Blankenberg und Dabel, in den vormaligen Bahnhöfen Brüel und Sternberg verblieb jeweils nur ein durchgehendes Hauptgleis, die Schrankenanlagen wurden auf Ortsbedienung unmittelbar an den Bahnübergängen umgebaut. Auch für den Militärstandort Damerower Forst musste die Erreichbarkeit auf der Schiene im Bedarfsfall gewährleistet sein. Das geschah von Karow her, bevor es im Spätsommer 2003 zu einer Verkehrseinstellung aus technischen Gründen kam.

Ende 2002 übernahm die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) den SPNV auf der Meck-

## Eisenbahnknoten Karow

chende Verantwortung zu übernehmen, wenn DB Netz an der Planung festhält, auch diese Schienenverbindung an Dritte abzugeben. Der derzeitige Verkehrsvertrag mit der ODEG läuft Ende 2009 aus. Man kann aber davon ausgehen, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern, ggf. als Ergebnis einer neuerlichen Ausschreibung, weiterhin SPNV bestellt.

Alles andere wäre im Übrigen das völlig falsche Signal – Schienenwege nur für einen Betriebszweck vorzuhalten, bedeutet auf Synergien zu verzichten. Bei der PEG werden deshalb momentan Überlegungen angestellt, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Form auch nördlich von Meyenburg wieder Personenzüge fahren können. Eine schwach ausgelastete Buslinie, die aufgrund ihres exakt streckenparallelen Verlaufs eine kaum bessere Erschließungswirkung als die Bahn hat, kann nicht unbedingt als Zukunftsmodell gelten.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wird als Basis ökonomischen Erfolgs wichtiger denn je. Schienenstränge müssen in diesem Zusammenhang ihre ursprüngliche Funktion als Lebensadern von Regionen wieder zurückerlangen – es sei denn, man akzeptiert die Negativwirkungen eines beständig wachsenden Lkw-Verkehrs als dem Wirtschaftswachstum zwangsläufig geschuldet. Der Eisenbahnknoten Karow (Meckl) kann als in diesem Sinne zukunftsfest gelten. □

Der Verfasser dankt ausdrücklich den Herren Dietmar Jonas und Ralf Piepenhagen, Eisenbahner von Beruf und lange Jahre ihren Dienst in Karow (Meckl) verrichtend, für die Bereitstellung vieler interessanter Detailinformationen.



Zwischen Klein Grabow und Hoppenrade (Meckl) bei Streckenkilometer 45,3 hatten dreiste Diebe auf einer Länge von etwa 50 m die Schienen entwendet. In Vorbereitung des „Lückenschlusses“ am Folgetag hat sich EGP-Lok V 60.02 am 4. September 2006 bis zu dieser Stelle herangetastet – Grund für ein Erinnerungsfoto mit den diensthabenden Eisenbahnern!



Auch das warme Nachmittagslicht des 6. September 2007 kann nicht kaschieren, dass das stattliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Karow schon bessere Zeiten gesehen hat. Völlig leer stehend und „verriegelt und verrammelt“ ist es sich selbst überlassen. Fahrgäste, die die noch verbliebenen ODEG-Züge – im Bild 650.52 als OE 80394 – nutzen wollen, werden um das Gebäude herum geleitet, um den Bahnsteig 2 betreten zu können.

lenburgischen Südbahn mit Durchbindungen von/nach Hagenow und Neustrelitz. Die noch unter DB-Regie nach Malchow verschobene Systemkreuzung der Züge wurde beibehalten, so dass sich Karow seither wie eingangs beschrieben präsentiert – zunächst ohne erkennbare Perspektiven. Aber die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt.

### Neue Hoffnung

Mit Wirkung ab 1. Januar 2004 wechselte die Infrastruktur Pritzwalk – Meyenburg – Karow in die Zuständigkeit der PEG. Auch wenn der regelmäßige Verkehr nördlich von Meyenburg – wie oben dargestellt – seit 2000 ruht, erfreut sich die Schienenverbindung bester Gesundheit. Eine flexible Betriebsweise sorgt dafür, dass durchschnittlich wenigstens ein Zug pro Woche zu verzeichnen ist – gewissermaßen als Anfang einer Positiventwicklung.

Die Bemühungen der PEG zur Revitalisierung auch des noch fehlenden Netzelements Karow – Priemerburg haben aktuell zum Erfolg geführt. Der Eigentumsübergang von DB Netz auf einen privaten Investor ist vollzogen, die PEG mit der Betriebsführung beauftragt worden. Die Strecke wird in Kürze in eine öffentliche Infrastruktur umgewandelt, offen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihre Kunden.

Bereits im Vorjahr konnten in einer – ohne Übertreibung – spektakulären Aktion die zwischen Klein Grabow und Hoppenrade (Meckl) entwendeten Schienen wieder eingebaut werden. Das Foto zu dieser Facette in der langen Geschichte der Güstrow-Plauer Eisenbahn (siehe Bild rechts) ist sicher aussagekräftiger als viele Worte. Dem PEG-Schienenbus T 11 wurde am 7. Juni 2007 die Ehre zuteil, als erster Zug seit mehr als einem halben Jahrzehnt aus Richtung Karow in Priemerburg einzufahren. Diese Strecken-

bereitung unter Baugleisbedingungen diente der Schulung der PEG-Fahrdienstleister im Hinblick auf den künftigen Zugleitbetrieb.

In Priemerburg angekommen, ging es weiter via Güstrow und Bützow nach Blankenberg, um auch die Strecke nach Dabel zu Schulungszwecken zu befahren. Großes Interesse bei den Anrainern, als sich der schicke Triebwagen in den PEG-Hausfarben seinen Weg über die seit einem Jahr nicht mehr befahrenen Gleise bahnte. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke unter PEG-Regie vollzog sich dann mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit. Rund 5.000 t Biodiesel sind inzwischen in Sternberg auf die Schiene verladen worden – als Anfang stetiger Transporte auch in das benachbarte europäische Ausland.

### Ausblick

Die positiven Erfahrungen mit dem Reststück der einstigen Wismar-Karower Eisenbahn nähren die Hoffnung, dass es keine Fiktion bleiben muss, der vormalis – wie oben dargelegt – für den Güterverkehr so überaus bedeutsamen Achse Priemerburg – Neustadt (Dosse) diese Funktion wenigstens teilweise zurückzugeben. Die sogenannten Hinterlandverkehre der Seehäfen gehören zu den Impulsgebern einer zunehmend transeuropäischen Wirtschaft, die auch Plätze sucht, seeseitig transportierte Einzelteile zu einem fertigen Produkt zu vervollständigen.

Ganz kühne Planer setzen in diesem Zusammenhang auch auf den noch durchgehend vorhandenen Schienenstrang Dabel – Karow, der zwischen Borkow und Damerower Forst einen Fahrrad-Draisinenbetrieb aufweist. Auf jeden Fall sichert die PEG erst einmal den Bestand des Teilstücks Karow – Damerower Forst. Auch bezüglich der Strecke Karow – Waren steht die PEG bereit, um als Infrastrukturunternehmen (EIU) entspre-