

WOLF-DIETGER MACHEL, Berlin; DR. HANS-JOACHIM POHL, Berlin

# Neuruppin und seine Bahnhöfe (Teil 1)

Neuruppin, einst Hauptstadt der Herrschaft Ruppin (im Volksmund und bei Fontane als Grafschaft bezeichnet), ist heute Kreisstadt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, zählt mit eingemeindeten Ortsteilen knapp 30 000 Einwohner und ist als Geburtsort des Dichters und Schriftstellers Theodor Fontane weit über die Grenzen Deutschlands hinweg bekannt. Als das Eisenbahnzeitalter in Preußen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vielen Klein- und Mittelstädten eine zeitgemäße Verkehrserschließung bescherte, blieb Neuruppin trotz intensiver Bemühungen unberücksichtigt. Erst im Jahre 1880 änderte sich das mit der Inbetriebnahme der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn: *„Abzweigend von einer zwischen Nauen und Friesack gelegenen Mittelstation der Hamburger Linie (Paulinenaue) dringt jetzt, über Linum-Fehrbellin und ihnen verwandte Lagunendistrikte hinaus, eine kleine, nur mit drei Lokomotiven befahrene strada ferrata [ital.: Schienstrang, Eisenbahn; Anm.] bis ins Herz der Grafschaft [Ruppin; Anm.] vor, ein eingleisiger fast wie mit dem Lineal gezogener Schienenweg, der, als Schößling oder Sprößling oben erwähnter Station Paulinenaue, den eigentümlichen und in der Folgerichtigkeit seiner Etymologie vielleicht anfechtbaren Namen der ‚stillen Pauline‘ führt.“*

[Fontane, Theodor: Wanderungen durch die Mark Brandenburg. Bd. 1: Die Grafschaft Ruppin. – Berlin: Aufbau Taschenbuch Verl., 2001. – S. 602 (Vorwort zur 4. Auflage im Jahre 1882)]

Bis 1902 entwickelte sich Neuruppin zu einem Eisenbahnknoten, allerdings mit einem für die Stadtväter und ihre Einwohner häufig hervorgehobenen Nachteil: Bei allen Strecken handelte es sich um Nebenbahnen, zu gerne wollte man Station einer Hauptbahn mit attraktiven Fernzugverbindungen werden. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts erfüllte sich wenigstens ein Wunsch: Nach der Sanierung wurde die Strecke (Velten [Mark]–)Kremmen–Neuruppin als Hauptbahn wiedereröffnet, auf Fernzugverbindungen müssen die Neuruppiner wohl auch künftig verzichten. Aber immerhin: Neuruppin erhielt im Laufe der Zeit elf Zugangsstellen, also Bahnanlagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen bzw. noch dienen.

In Folgenden wird versucht, die Geschichte dieser Betriebsstellen mit deren Anschlussbahnen näher zu beschreiben, wobei einige Fragen offen bleiben müssen. Berücksichtigt werden in dieser Darstellung jene Zugangsstellen, die schon vor der Gemeindegebietsreform vom 6. Dezember 1993 zum Neuruppiner Stadtgebiet gehörten.

## 1. Eisenbahnen in und um Neuruppin

### Auf dem Weg zum Nebenbahnknoten

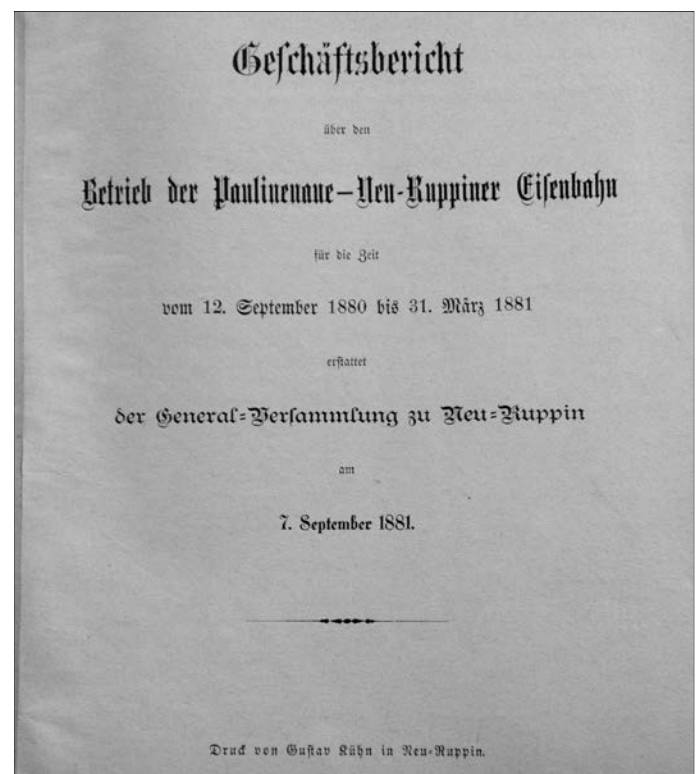
Aus dem Jahr 1840 sind erste Bestrebungen überliefert, die Stadt Neuruppin (Schreibweise bis etwa 1906: Neu-Ruppin<sup>1)</sup>) an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Damals plante die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, ihre Fernbahnstrecke über Hennigsdorf und Neuruppin zu führen, entschied sich dann aber für den geradlinigen Verlauf über Nauen und Neustadt (Dosse). Als die Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft 1868 ihre Strecke von Berlin über Neustrelitz und Neubrandenburg nach Stralsund plante,

sollte diese entweder über Neuruppin geführt oder von Gransee aus eine Stichbahn nach Neuruppin gebaut werden. Ebenso scheiterten die Bemühungen verschiedener Interessenten, eine Fernbahn Berlin–Kiel über Neuruppin, Wittstock, Schwerin und Lübeck herzustellen. Zwar genehmigte die preußische Regierung dem „Gründungskomitee für die Berlin-Kieler Eisenbahn in Berlin“ im Februar 1871 Vorarbeiten für diese Fernbahnlinie, doch wurde das Projekt ein Opfer des Gründerkrachs nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Erst ab 1877 bemühte sich das noch immer bestehende Komitee erneut um den Bau dieser Strecke, nunmehr von einem Bahnhof an der 1877/78 eröffneten Nordbahn über Neuruppin bis Schwerin. Inzwischen hatte aber Preußen damit begonnen, die großen Privatbahngesellschaften Schritt für Schritt zu verstaatlichen. Damit befand sich das preußische Eisenbahnenwesen in einem großen Umbruch, und eine Privatbahn dieses Ausmaßes passte nicht mehr in das Konzept der Verkehrspolitik. [1]

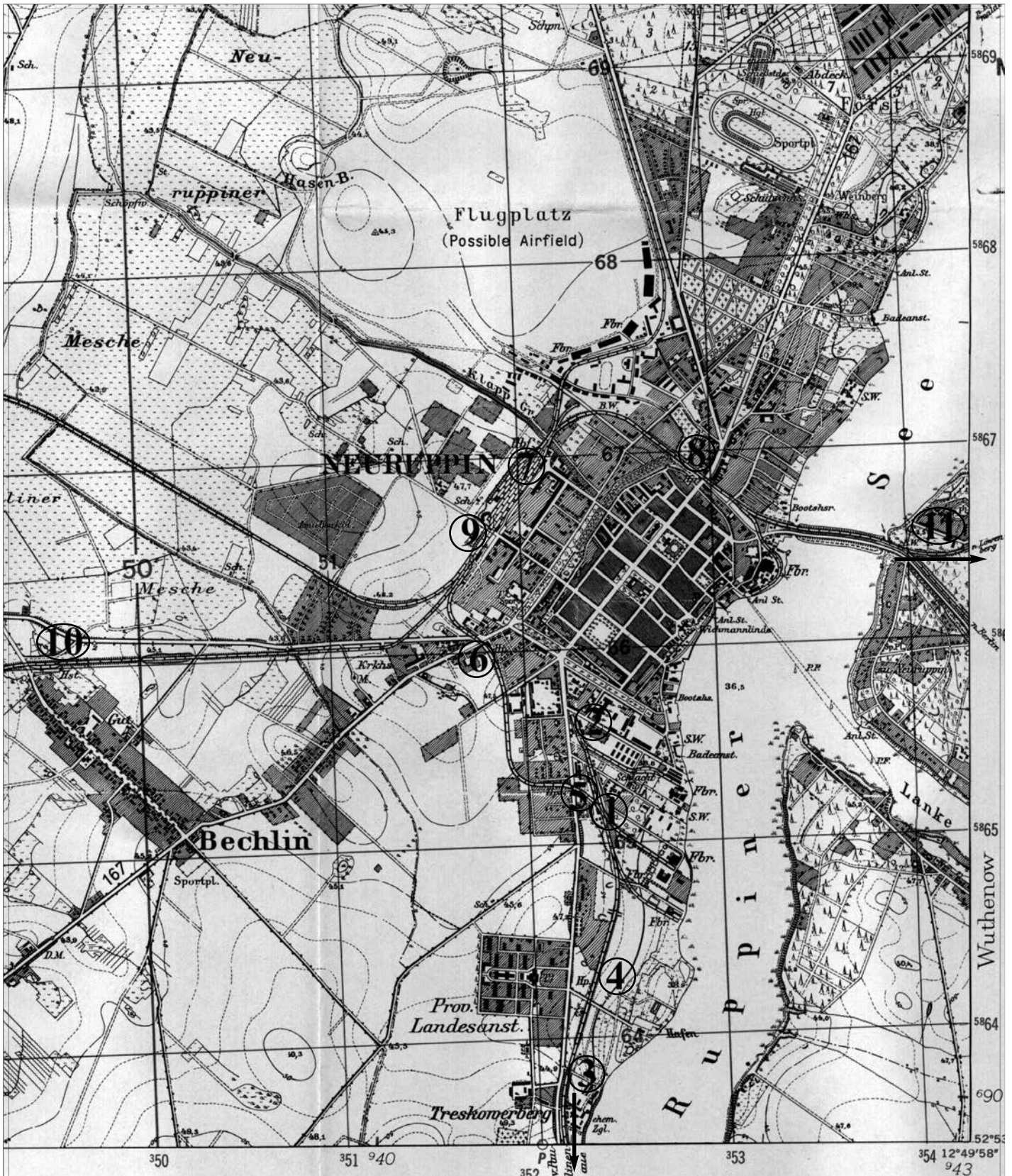
Obwohl Preußen bis Mitte der 1880er Jahre die größten Privateisenbahn-Gesellschaften gekauft und ihren eigenen Staatseisenbahnen einverleibt hatten, förderte das Königreich den Bau von Privateisenbahnen für den Flächenverkehr. Grundlage hierfür bildete die am 1. Juni 1878 reichsweit in Kraft gesetzte „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“, die damals vielfach als „Secundairbahnen“ (Sekundärbahnen) bezeichnet wurden.

Nun bemühten sich verschiedene Bahninteressenten um den Bau einer normalspurigen Sekundärbahn nach Neuruppin. Eine direkte

**Bild 1 Titelblatt des ersten Geschäftsberichtes der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn, gedruckt bei Gustav Kühn, der auch die weltbekannten Neuruppiner Bilderbögen herausgegeben hat.** (Quelle [2])



1) In diesem Beitrag wird mit Ausnahme von Zitaten ausschließlich die Schreibweise „Neuruppin“ verwendet.



**Bild 2** Von den Alliierten genutztes Messtischblatt 3402 („Possible Airfield“) von 1941, ergänzt um die elf im Laufe der Jahre in Neuruppin bestehenden Zugangsstellen („Bahnhöfe“): 1 alter Paulinenaue Bahnhof, 2 neuer Paulinenaue Bahnhof, 3 Treskow, 4 Neuruppin Süd, 5 Fehrbelliner Straße, 6 Neustädter Straße, 7 Hauptbahnhof, 8 Rheinsberger Tor, 9 Neuruppin West, 10 Bechlin, 11 Gildenhall. Zu erkennen sind die Anschlussbahnen im Bereich des Paulinenaue Bahnhofs, zum Flugplatz (abzweigend vom Hauptbahnhof) und zum MINIMAX-Werk (rechts, vor dem Seedamm abzweigend). (Sammlung Dr. Wolfgang Pagel)

Trassenführung, ausgehend von der Nordbahn, schied damals aus, weil die dann unumgängliche Querung des Ruppiner Sees zu hohe Kosten erfordert hätte.

Daher fiel die Entscheidung für den Bau einer vom Bahnhof Paulinenaue der Berlin-Hamburger Eisenbahn ausgehenden Stichbahn nach Neuruppin. Nachdem die in Berlin ansässige

<b>Die Eisenbahnen in und um Neuruppin auf einen Blick</b> [2], [3], [4], [7], [8], [20], [21], [22], [32], [41]	12.04.1948: Die volkseigene RE wird rückwirkend zum 1.4.1948 dem Gesamtunternehmen Landesbahnen Brandenburg angegliedert und firmiert als „Landesbahnen Brandenburg, Ruppiner Eisenbahn, Betriebsverwaltung Neuruppin“.
<b>Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn</b>	01.04.1949: Übernahme der RE durch die Deutsche Reichsbahn
28.04.1879: Gründung der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn-Gesellschaft (PNE) mit dem Sitz in Neuruppin	<b>Ruppiner Kreis-Bahn Eisenbahn-Aktiengesellschaft</b>
08.10.1879: Konzession für den Personen- und Güterverkehr, erteilt von Kaiser Wilhelm I. in seiner Eigenschaft als König von Preußen	25.06.1901: Konzession für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahn Neustadt a. D.–Neuruppin–Herzberg, erteilt von Kaiser Wilhelm II. in seiner Eigenschaft als König von Preußen
12.10.1880: Aufnahme des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs, Streckenlänge 28,10 km	13.10.1901: Eintragung der zwischenzeitlich gegründeten Ruppiner Kreis-Bahn Eisenbahn-Aktiengesellschaft (RKB) in das Handelsregister des Amtsgerichtes Neuruppin
1901: Inbetriebnahme eines neu errichteten Bahnhofs in Neuruppin PNE, Streckenlänge nunmehr 28,5 km	24.02.1902: Aufnahme des öffentlichen Güterverkehrs Neustadt a. D.–Neuruppin
21.06.1905: Aufnahme der Güterverkehrs auf der neu geschaffenen Verbindungsstrecke Neuruppin PNE–Neuruppin KWE; Länge 1,8 km	01.11.1902: Aufnahme des öffentlichen Güterverkehrs Neuruppin–Herzberg und des Reiseverkehrs auf der Gesamtstrecke; Streckenlänge 39,27 km und Mitbenutzung von 3,25 km der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn; Betriebsführung: Bau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. GmbH
01.04.1923: „Verschmelzung“ der PNE mit der 1913 gegründeten Ruppiner Eisenbahn	01.10.1906: Betriebsführungsvertrag mit der Lenz & Co. GmbH gekündigt und Übernahme der Betriebsführung in eigene Regie in Gemeinschaft mit der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn-Gesellschaft (KWE)
<b>Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft</b>	15.03.1913: „Verschmelzung“ mit der gleichzeitig in Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft (RE) umbenannten KWE
29.06.1896: Gründung der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn-Gesellschaft (KWE)	<b>Der Eisenbahnknoten Neuruppin ab 1949</b>
04.07.1897: Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin und dem Königreich Preußen zum Bau der Strecke Kremmen–Neuruppin auf mecklenburgischem Gebiet (Enklaven Netzeband und Rossow)	01.04.1949: Die Deutsche Reichsbahn betreibt das Nebenbahnnetz der ehemaligen RE ohne wesentliche Veränderungen weiter. Da zuletzt die Betriebsführung vom Bevollmächtigten für Bahnaufsicht in Berlin überwacht wurde, gehören die Strecken zunächst zum Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt Neuruppin (ausschließlich)–Wittstock (Dosse)–Meyenburg. Er wird dem Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin angegliedert. Die frühere RE-Hauptwerkstatt erhält in der Folge den Status eines Bahnbetriebswerks (Bw).
25.07.1897: Konzession für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahn Kremmen–Neuruppin–Wittstock, erteilt von Kaiser Wilhelm II. in seiner Eigenschaft als König von Preußen	01.01.1954: Um einen verbesserten Betriebsablauf zu gewährleisten, wird der Eisenbahnknoten Neuruppin der Reichsbahndirektion Schwerin ebenso angegliedert wie die Streckenabschnitte Neustadt (Dosse)–Neuruppin–km 31,8 (einschließlich Neuruppin Rheinsberger Tor), Paulinenaue–Neuruppin, km 2,0 (zwischen Kremmen und Beetz-Sommerfeld)–Neuruppin. Die Teilstrecke Löwenberg (Mark)–Herzberg (Mark)–km 42,7 (zwischen Wulkow und Herzberg [Mark]) mit der Stichbahn nach Rheinsberg (Mark) gehört fortan zum Reichsbahndirektionsbezirk Greifswald.
16.12.1898: Aufnahme des öffentlichen Güterverkehrs auf der Gesamtstrecke	30.05.1970: Einstellung des Reiseverkehrs auf der Strecke Paulinenaue–Neuruppin
01.02.1899: Aufnahme des öffentlichen Reiseverkehrs auf der Gesamtstrecke, Betriebsführung: Bau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. GmbH	30.04.1973: Einstellung des Güterverkehrs auf dem Abschnitt Fehrbellin–Neuruppin Paulinenaauer Bahnhof und
01.10.1906: Betriebsführungsvertrag mit der Lenz & Co. GmbH gekündigt und Übernahme der Betriebsführung in eigene Regie in Gemeinschaft mit der Ruppiner Kreis-Bahn	
15.03.1913: „Verschmelzung“ mit der 1901 gegründeten Ruppiner Kreis-Bahn Eisenbahn-Aktiengesellschaft und Einführung der Unternehmensbezeichnung Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft (RE)	
21.10.1920: „Verschmelzung“ der 1906 aus der Löwenberg-Lindower Kleinbahn-Aktiengesellschaft hervorgegangenen Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn mit der RE	
01.04.1923: „Verschmelzung“ der PNE mit der RE	
08.08.1930: Übernahme der Betriebsführung auf den neu eröffneten Strecken Gransee–Schulzendorf–Neuglobsow und Schulzendorf–Lindow der am 5.9.1928 gegründeten Kleinbahn-Aktiengesellschaft Gransee-Neuglobsow (Stechlinseebahn) im Auftrag der Landesverkehrsdirektion Brandenburg	
09.09.1946: entschädigungslose Enteignung der Ruppiner Eisenbahn AG auf Grundlage des Befehls 124 der Sowjetischen Militäradministration vom 30.10.1945 und Überführung in Volkseigentum	