

**Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr  
in Westmecklenburg seit Dezember 2015**

**Ursachenbetrachtung und Lösungsansätze mit Blick auf ganz M-V**

**Pendler-Dialog in Boizenburg 24.06.2016**

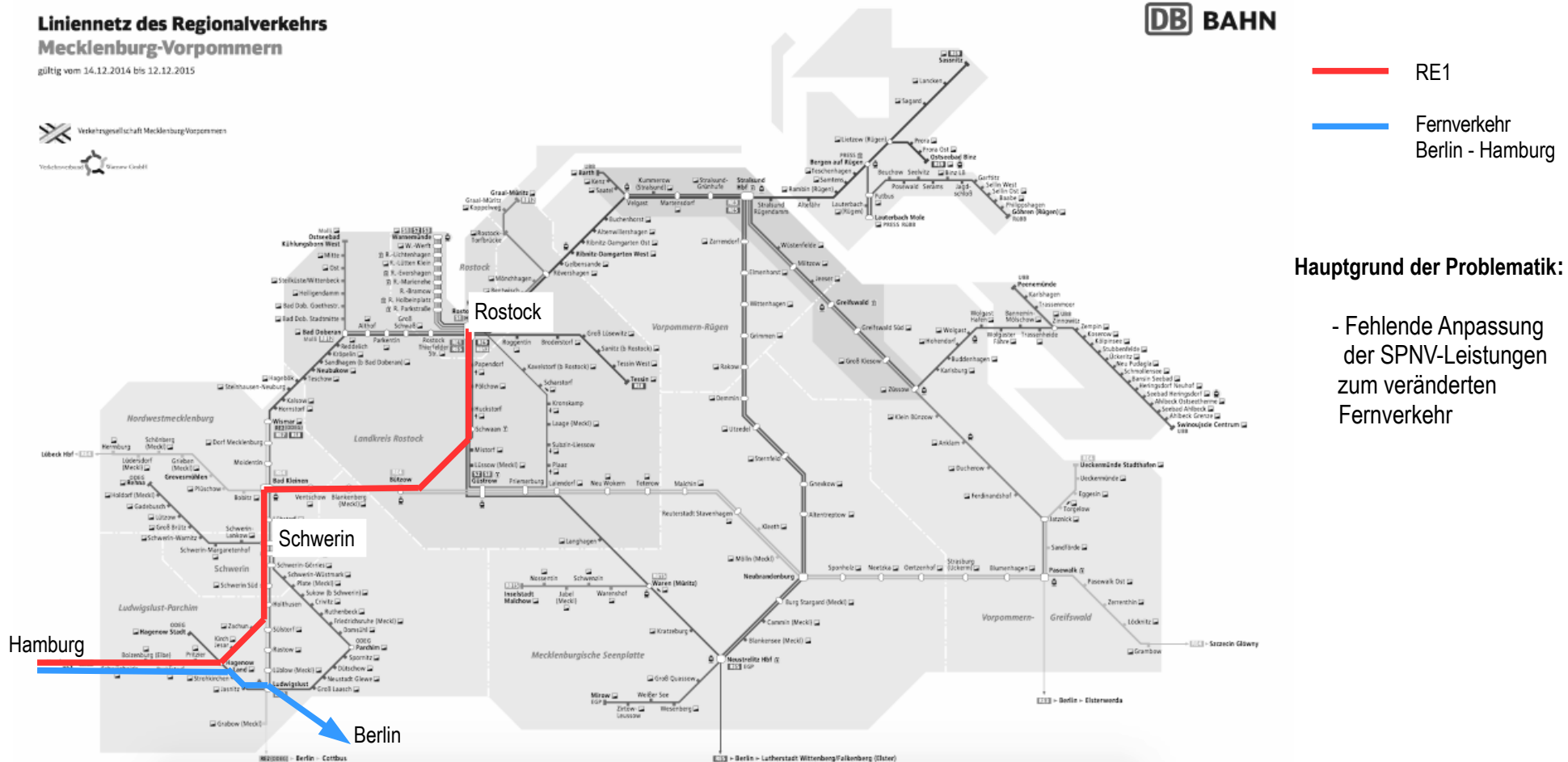
# Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Problem:

- Verlängerte Fahrzeiten zwischen 4 und 25 Minuten (Durchschnitt 15 Minuten) beim Regionalexpress (RE1) Rostock – Schwerin – Hamburg
- auf Dauer unakzeptabel für Pendler, Touristen und viele andere Fahrgäste

Ursachen / Gründe (nicht jedoch der Hauptgrund):

- Veränderte Fahrlage des Fernverkehrs Berlin – Hamburg aufgrund der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt (Fernverkehr überholt RE1 in Büchen mit längeren Standzeiten des RE1) sowie eine Baustelle im Raum Hamburg (Berliner Tor)



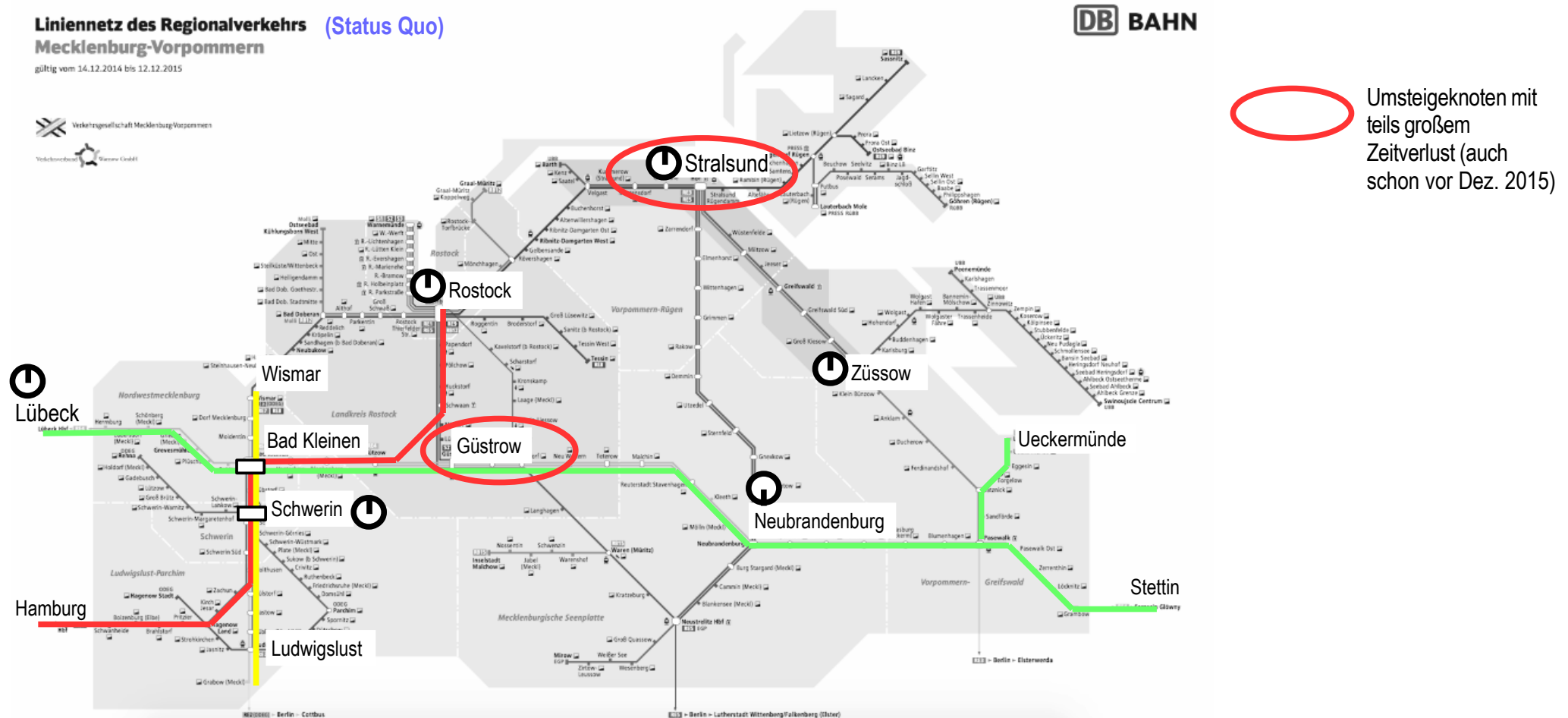
Hauptgrund der Problematik:

- Fehlende Anpassung der SPNV-Leistungen zum veränderten Fernverkehr

## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Weitere Problematiken, die sich aus den verlängerten Fahrzeiten des RE1 und des Fernverkehrs Berlin - Hamburg ergeben:

- zusätzliche Fahrzeugeinheit beim RE1 wird benötigt (finanziert vom Land M-V), jedoch vereinzelt mit Fahrzeuggarnitur bei Höchstgeschwindigkeit < 160km/h
- veränderte Fahrlagen des Fernverkehrs Hamburg – Berlin bedingen auch leicht verschobene Fahrlagen des RE2 Berlin – Wismar und der RB17 Ludwigslust – Wismar; Umsteigebeziehungen von RE2/RB17 auf RE1 werden in Schwerin verpasst sowie umgekehrt von RE1 auf RE2/RB17 mit bis zu 1 Stunde längere Fahrzeit
- RE2/RB17 verpassen auch Umsteigebeziehungen in Bad Kleinen auf RE4 nach Lübeck und Güstrow – Stettin/UEckermünde (1 Stunde längere Fahrzeit)



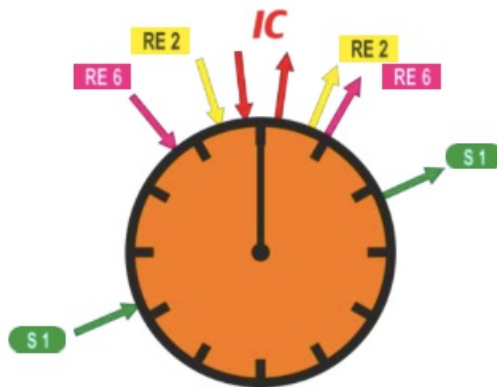
## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Macht es Sinn zum Fahrplankonzept von 2015 zwischen Hagenow und Hamburg zurück zu kehren? Nicht wirklich. Denn:

- Der komplettierte Bahnknoten Wittenberge im benachbarten Land Brandenburg müsste wieder aufgegeben werden, wovon auch Schwerin seit Dez. 2015 profitiert.
- DB Fernverkehr müsste sein langlaufendes Fernzugnetz bis nach Mitteldeutschland und Bayern wieder aufgeben und andere SPNV-Aufgabenträger, die sich bereits daran angepasst haben.
- Die seit Dez. 2015 verbesserte Pünktlichkeit des RE2 Berlin – Wismar würde sich wieder verschlechtern.

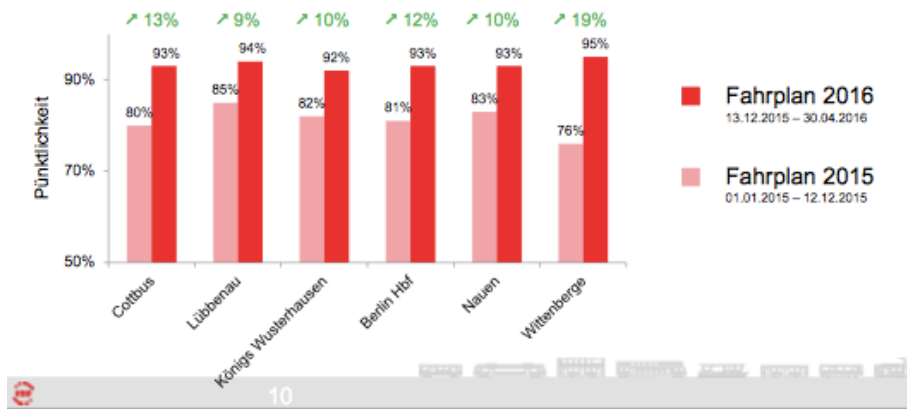
### Fahrplan 2016: Umsteigeknoten Wittenberge

- Alle Züge erreichen Wittenberge vor der vollen Stunde
- Alle Züge fahren in Wittenberge nach der vollen Stunde ab
- Optimale Umsteigemöglichkeiten von allen Richtungen in alle Richtungen



### Verbesserung der Pünktlichkeit des RE2

- Die Pünktlichkeit des RE2 hat sich in den ersten Betriebswochen nach dem Fahrplanwechsel verglichen mit dem Jahr 2015 deutlich verbessert
- Verbesserungen sowohl im Nord- als auch Südabschnitt der Linie



## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Lösungsansatz (1. Stufe) z.B. ab Dezember 2018 (Fahrplan 2019):

Es bietet sich an, die vorhandenen Unzulänglichkeiten für eine Optimierung des SPNV-Angebotes (Integralen Taktfahrplanes – ITF) zu nutzen.

- Verschiebung des RE1 in seiner Fahrlage, zur Vermeidung von Überholungen mit dem DB-Fernverkehr auf der Strecke Hagenow Land – Hamburg Hbf
- d.h. RE1 in Richtung Rostock ca. 25 bis 30 Minuten früher, in Richtung Hamburg ca. 25 bis 30 Minuten später; Bad Kleinen dann ca. 30ér-Knoten, statt 00-Knoten (Lösungsansatz bietet sich an, da der DB-Fernverkehr Berlin – Hamburg bis Dezember 2015 um ca. 30 Minuten versetzt fuhr)
- RE4 Lübeck - Bad Kleinen um 30 Minuten versetzt.
- Bützow ca. 00-Knoten, statt ca. 30.
- RE4-Bedienung Güstrow ca. Minute 11 bis 13 und 42 bis 44
- RE4-Eigenkreuzung in Lalendorf zur Minute 30 (Vorübergehend: RE4-Pendel Bützow - Pasewalk bedient Haltepunkt, RE4 Lübeck - Stettin ohne Verkehrshalt, da nur 1 Bahnsteig vorhanden)
- RE4-Fahrzeit Lalendorf - Stavenhagen 30 Minuten ( RE13202 fährt derzeit in 29 Minuten Reuterstadt Stavenhagen → Lalendorf )
- Reuterstadt Stavenhagen bleibt 00-Knoten mit RE4-Eigenkreuzung, zwischen Reuterstadt Stavenhagen und Neubrandenburg bleibt Fahrplanbedienung unverändert.
- RB11-Verschiebung (Tessin – Rostock – Wismar) um ca. 30 Minuten
- Knoten Rostock in/aus westlicher Richtung dann 30ér-Knoten; beim IC Rostock – Hamburg bereits jetzt schon, ebenso bei RB (Bad Doberan –) Rostock – Graal Müritz und RE5 Berlin – Rostock

### Resümee:

- **Reduzierung RE1-Fahrzeiten auf Niveau fast wie in 2015**
- Reduzierung RE4-Fahrzeiten Neubrandenburg <> Güstrow/Bützow - Lübeck - Hamburg / Schwerin um ca. 30 Minuten
- Einsparung einer Fahrzeugeinheit beim RE4 (Standzeit in Bützow für Bützow <> Pasewalk entfällt)
- Reduzierung der Umsteigezeit von RE2/RB17 mit RE1/RE4 in Hauptumsteigerelationen auf ca. 30 Minuten ( u.a. auch Wittenberge – Schwerin – Lübeck)
- annähernd Stundentakt von IC und RE auf Achse Rostock – Schwerin – Hamburg
- Übergänge zwischen RE1 und RE9 in Rostock würden dann zwar ca. 30 Minuten betragen, jedoch würde mit dem durchgehenden InterCity-Angebot weiterhin eine schnelle Verbindung zwischen Stralsund – Ribnitz-Dammgarten einerseits und Schwerin – Hamburg anderseits bestehen bleiben.

Allg. Anmerkung: [Das Land M-V hat vor einigen Monaten die Erstellung eines neuen Gutachten zu einer möglichen Optimierung des ITF angekündigt. Aus Fahrgastensicht ist dies grundsätzlich zu begrüßen. Hiermit möchten wir auch Anregungen dazu geben.](#)

## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

2. und ggf. weitere Stufen:

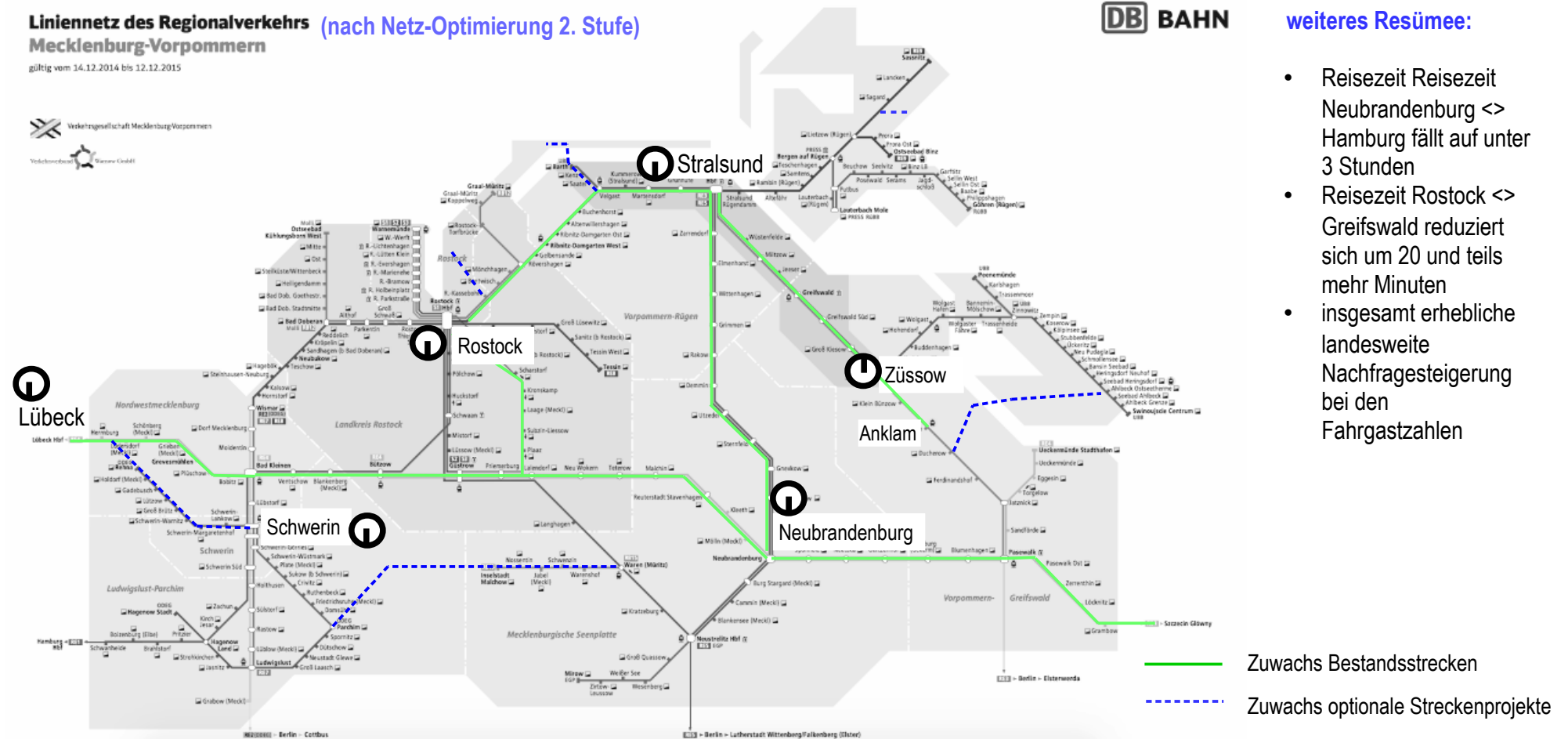
- RE4-Kreuzung von Reuterstadt Stavenhagen und Lalendorf nach Malchin und Priemerburg verlegen (Grundlage auch in ITF-Gutachten des Landes M-V aus 2001)
- RE4-Anschluss mit IC-Linie in Bützow möglich (IC-Anpassung um einige Minuten); S-Bahn-Entzerrung Güstrow – Rostock → Versatz einer Linie um 30 min.
- RE9-Verschiebung (Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz) um ca. 30 Minuten
- RE5-Beschleunigung Neubrandenburg – Stralsund um ca. 25 Minuten; RE3-Beschleunigung um ca. 10 - 15 Minuten
- Stralsund, Rostock, (Schwerin\* annähernd) wird 30er-Knoten; \*RE2/RB17 bedient 00-Knoten
- In einer 3. Stufe könnte Lübeck wieder 00-Knoten durch Ausbau und Beschleunigung Bad Kleinen – Lübeck werden.

### Liniennetz des Regionalverkehrs (nach Netz-Optimierung 2. Stufe) Mecklenburg-Vorpommern

gültig vom 14.12.2014 bis 12.12.2015



weiteres Resümee:



- Reisezeit Reisezeit  
Neubrandenburg <>  
Hamburg fällt auf unter  
3 Stunden
- Reisezeit Rostock <>  
Greifswald reduziert  
sich um 20 und teils  
mehr Minuten
- insgesamt erhebliche  
landesweite  
Nachfragesteigerung  
bei den  
Fahrgastzahlen

## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Muss Büchen „00-Knoten“ sein?: Nein! - Ist er derzeit auch nicht komplett. 49 Minuten Übergangszeit von RE1 auf RE nach Lüneburg. Mit Umsetzung der RE1-Verschiebung könnten ca. 30 Minuten Übergangszeit eingespart werden.

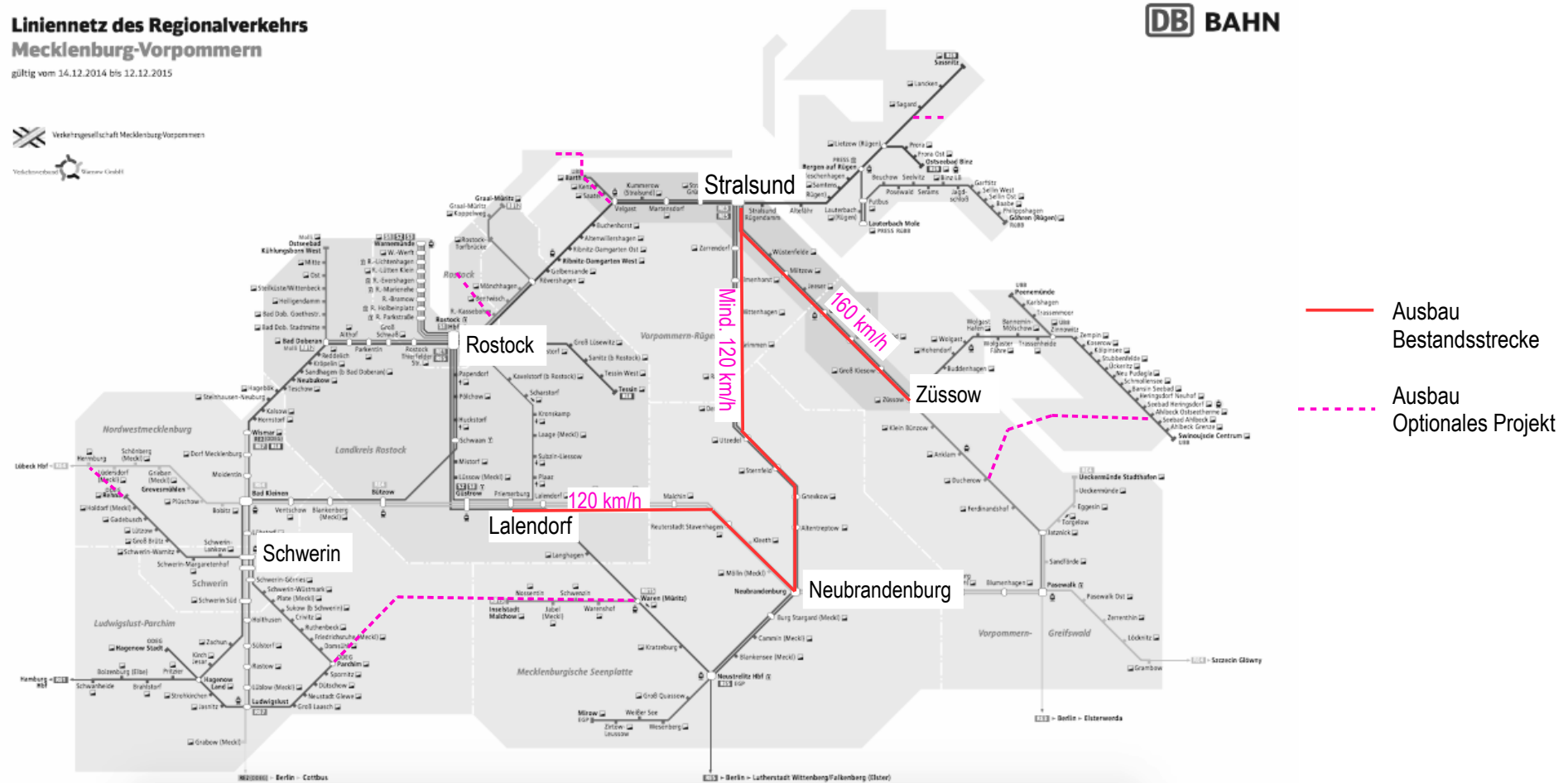
Hagenow Land	<b>06:31</b>	1:44			1	RE	<b>16,00 EUR</b>
Lüneburg	<b>08:15</b>						
Details verbergen				Rückfahrt hinzufügen	<a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>		
Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Gleis	Produkte	Weitere Informationen			
<b>Hagenow Land</b>	<b>ab 06:31</b>	3	RE 4302	Regional-Express Richtung: Hamburg Hbf Fahrradmitnahme begrenzt möglich, Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden, SnackPoint/Imbiss im Zug			
Büchen	<b>an 07:01</b>	4					
Umsteigezeit 49 Min.				Umsteigezeit anpassen			
Büchen	<b>ab 07:50</b>	140	RE 21807	Regional-Express Richtung: Lüneburg Fahrradmitnahme begrenzt möglich, Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden, Barrierefreier Zustieg an geeigneten Stationen möglich, Info www.bahn.de/sh-barrierefrei			
<b>Lüneburg</b>	<b>an 08:15</b>	5					
Zwischenhalte einblenden				Verspätungs-Alarm			
<b>Hinweise</b> fährt täglich							
Bahnhofsinformationen	Kartenansicht			Aktuelle Alternativen			
Hagenow Land	<b>07:14</b>	2:07			1	RE	<b>16,00 EUR</b>
Lüneburg	<b>09:21</b>						
Details einblenden				Rückfahrt hinzufügen	<a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>		

# Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Was ist wo prioritär im Schienennetz zu tun?

## Liniennetz des Regionalverkehrs Mecklenburg-Vorpommern

gültig vom 14.12.2014 bis 12.12.2015



Weiteres: U.a. Abstimmung mit regionalen – und lokalen ÖPNV-Angeboten, Schulämter für Schulanfangszeiten.



## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Welche Finanzen stehen zur Verfügung?

- **Regionalisierungsmittel** (gemäß § 6 (1) ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren)
- M-V finanziert bisher jedoch jährlich u.a. 22 bis 23 Mio. EUR für strassengebundenen ÖPNV (Ausbildungsverkehr) aus Reg.-Mitteln. (Landesplanung geht im ILVP von 22,5 Mio. EUR jährlich aus)
- Ziel muss zukünftig sein, diese Mittel komplett dem SPNV zu gute kommen zu lassen.
- Von **2017 bis 2031** stünden somit **337,5 Mio. EUR** zusätzlich für Verkehrsinfrastruktur / Verkehrsleistungen zur Verfügung.
- Bisher sind außerdem **66 Mio. EUR** an **Rücklagen** angespart.
- Bund stellt Ost-Ländern 200 Mio. EUR jährlich zusätzlich zur Verfügung. Wieviel entfällt auf M-V?

Welche Ziele sollen erreicht werden?

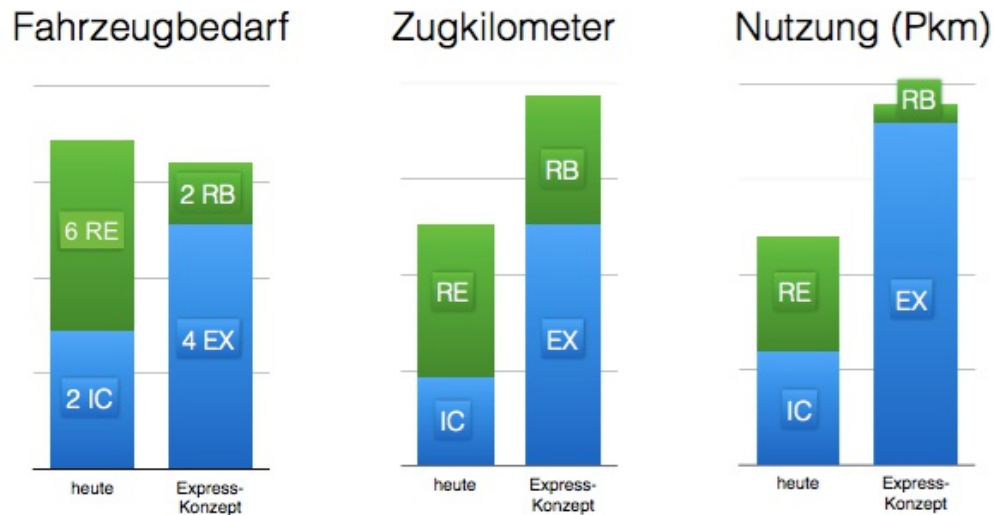
- Steigerung der Fahrgastnachfrage
- Senkung der Zuschüsse pro Zug-km
- Bspw. würde eine Senkung der SPNV-Zuschüsse von 10,88EUR pro Zug-km auf 10,38EUR jährlich ca. 8,25 Mio. EUR Ersparnis pro Jahr bei ca. 16,5 Mio. Zug-km im Jahr bringen. Bis 1,00 EUR Senkung pro Zug-km sollte realistisch sein.
- Sicherung der Finanzen u.a. auch für Ausschreibungen.

## Veränderte Angebotskonzeption beim Regionalverkehr in Westmecklenburg seit Dezember 2015 und Lösungsansätze

Wie könnte ein zukünftiges SPV-Angebot bzgl. der anstehenden Ausschreibung aussehen?

IC-Ähnliches, stündliches Angebot:

Stündlicher Express (EX)  
Hamburg - Schwerin - Rostock  
mit einer Fahrzeit unter 2 Stunden



==> Geringeres Bestellerentgelt als heute

### Vorteile:

- Trennung von Pendlern (Nahbereich um Hamburg bis Schwerin) sowie u.a. Touristen und Geschäftsreisenden (Fernziel Rostock)
- Schnelles stündliches Angebot als Alternative zum PKW, weil Schiene dann Vorteil ausspielen kann.

Bei einer derartigen Ausschreibung wären 3 Szenarios denkbar:

1. Die IC-ähnlichen Züge werden weiterhin von DB Fernverkehr betrieben, weil DB Fernverkehr (ggf. als Partner von DB Regio) Gewinner der Ausschreibung ist. Der Vorteil wäre relativ viele durchgebundene Züge Richtung Hannover oder Bremen-Ruhrgebiet.
2. Ein Konkurrent mit Fernverkehrsambitionen gewinnt den Auftrag, z.B. die Hamburg-Köln-Express GmbH. In diesem Fall würden einzelne Züge weitergeführt, wahrscheinlich Richtung Ruhrgebiet. DB Fernverkehr würde sich weitgehend zurückziehen.
3. Ein Nahverkehrsunternehmen wie DB Regio, Abellio, Netinera usw. gewinnt den Auftrag. In diesem Fall gäbe es zwar ein Inselbetrieb Hamburg - Schwerin - Rostock und ebenfalls einen weitgehenden Rückzug von DB Fernverkehr; allerdings mit dem sehr großem Vorteil stabiler Fahrzeiten, weil das System dann völlig unabhängig ist von Verspätungen südlich Hamburgs.