

RE1 Rostock – Hamburg

Angebotserweiterungen

Pauschal

Vorschlag:	Der Takt der RE1 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/071, 2021/116, 2021/118, 2021/125, 2021/126, 2021/184
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Richtung West - Ost

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Hamburg (ab ca. 13:20) nach Schwerin soll angeboten werden. (2021/076) Ein zusätzlicher Zug von Hamburg (ab ca. 13:20) nach Boizenburg soll angeboten werden. (2021/077)
Lfd. Nr.:	2021/076, 2021/077
Realisierung:	Nein
Begründung:	Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Richtung Ost - West

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Schwerin (ab ca. 00:00 Uhr) nach Büchen oder Aumühle soll als Verlängerung von RE4320 Rostock (ab 23:07 Uhr) – Schwerin angeboten werden. (2021/092, 2021/102). Ein zusätzlicher Zug von Schwerin (ab ca. 00:30 Uhr) nach Hamburg soll angeboten werden. (2021/166)
Lfd. Nr.:	2021/092, 2021/102, 2021/166
Realisierung:	Nein
Begründung:	Eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigende Nachfrage wird angesichts der gewünschten Zeitlage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Schwerin nach Hamburg (an 05:18 Uhr) soll sonnabends und sonntags angeboten werden (RE 4350 soll auch sonnabends und sonntags verkehren).
Lfd. Nr.:	2021/116
Realisierung:	Nein
Begründung:	Eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigende Nachfrage wird insbesondere zwischen Schwerin und Büchen sonnabends und sonntags angesichts der gewünschten Zeitlage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Vorschlag:	Während der baubedingten Umleitung der Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Berlin ab September 2021 soll ein zusätzlicher Zug von Ludwigslust nach Büchen angeboten werden, um für Pendler zwischen Ludwigslust und Hamburg ein Ersatzangebot für wegfallende Fernverkehrshalte zu schaffen (Rückverlängerung RE 13 002 ab Ludwigslust).
Lfd. Nr.:	2021/192
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag fließt in die Planung des Verkehrsangebotes für die Zeit der Baumaßnahmen ein. Da jedoch auch der SPNV von den Baumaßnahmen betroffen sein wird, werden die Möglichkeiten zur Umsetzung des Vorschlages derzeit als eher gering eingeschätzt. Ergänzend wäre zu berücksichtigen, ob seitens der DB Fernverkehr AG ggf. ein Schienenersatzverkehr angeboten wird.

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	Die Anschlüsse in Bad Kleinen zwischen RE1 und RE2 sollen mit dem Ziel, eine Reisekette Berlin <> Bad Kleinen <> Rostock (wieder-) herzustellen, verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/059
Realisierung:	Nein
Begründung:	Von der bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 praktizierten Anschlussgestaltung in Bad Kleinen musste im Zuge des mit dem Jahresfahrplan 2016 veränderten SPNV-Angebotskonzeptes (hier: ursächlich bedingt durch das deutschlandweit veränderte Angebotskonzept im SPNV im Zusammenhang mit der vollständigen Inbetriebnahme der Schnellfahrtstrecke Berlin – München) Abstand genommen werden. Das SPNV-Angebotskonzept wird sich mittelfristig nicht verändern, so dass leider kein Ausblick hinsichtlich einer Verbesserung der kritisierten Situation gegeben werden kann.

Fahrplandetails

Vorschlag:	RE 4318 Rostock (21:07 Uhr) – Hamburg soll zwischen Schwerin und Hamburg etwa 30 Minuten später fahren.
Lfd. Nr.:	2021/092
Realisierung:	Nein
Begründung:	An der Abfahrtszeit von RE 4318 in Rostock ist festzuhalten, um die Übergangszeiten von Zügen anderer Linien (hier insbesondere RE9, RB11) nicht zu verlängern. Entsprechendes gilt für Bützow und Bad Kleinen (jeweils Anschluss von RE4). Insofern müsste RE 4318 eine Standzeit von 30 Minuten in Schwerin erhalten. Hiervon wären etwa 20 Reisende täglich betroffen, für die sich die Fahrzeit jeweils um 30 Minuten verlängern würde. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Vorschlag:	Die Reisezeiten der RE1 zwischen Schwerin und Hamburg sollen durch Verzicht auf die Systemhalte in Pritzier, Brahlstorf, Schwanheide und Müssen verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/184
Realisierung:	Nein
Begründung:	Die Stationen werden von werktäglich etwa 200 (Pritzier), 250 (Brahlstorf), 100 (Schwanheide) und 350 (Müssen) Reisenden genutzt. Mangels anderer dort haltender Linien ist ein Verzicht auf Verkehrshalte der RE1 an den betreffenden Stationen daher nicht vorgesehen.

sonstiges

Vorschlag:	Alle Ankünfte der RE1 in Boizenburg sollen einen Rufbusanschluss zur Linie 500 (Stadtverkehr Boizenburg) erhalten.
Lfd. Nr.:	2021/092
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag wurde an den gemäß ÖPNVG M-V zuständigen Aufgabenträger, den Landkreis Ludwigslust-Parchim, weitergeleitet.

Vorschlag:	Die Züge der RE1 sollen künftig wieder in Friedrichsruhe halten.
Lfd. Nr.:	2021/147
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Seitens der zuständigen NAH.SH GmbH ist nicht vorgesehen, künftig Halte der RE1 in Friedrichsruhe einzurichten.

RE2 Wismar – Berlin

RB17 Wismar – Ludwigslust

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Die RB17 soll bis/ab Wittenberge verlängert werden, so dass sich durch Überlagerung mit der RE2 ein stündliches SPNV-Angebot zwischen Ludwigslust und Wittenberge ergibt.
Lfd. Nr.:	2021/082
Realisierung:	Nein
Begründung:	Eine Verlängerung der RB17 bis/ab Wittenberge ist wegen Trassenkonflikten mit den Zügen der IC-Linie 27 Hamburg – Berlin – Prag nicht möglich, wenn in Wittenberge Anschlüsse von/zur RE2 in/aus Richtung Berlin und von/zur RE6 BB in/aus Richtung Berlin über Neuruppin hergestellt werden sollen. Sofern geeignete Fahrplantrassen zur Verfügung stehen, wird voraussichtlich beginnend mit dem Jahresfahrplan 2025 fallweise eine Verlängerung der RB17 bis/ab Wittenberge angeboten.

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	Die Anschlüsse in Bad Kleinen zwischen RE2 und RE4 sollen mit dem Ziel, eine Reisekette Berlin <> Bad Kleinen <> Lübeck (wieder-) herzustellen, verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/059
Realisierung:	Nein
Begründung:	Von der bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 praktizierten Anschlussgestaltung in Bad Kleinen musste im Zuge des mit dem Jahresfahrplan 2016 veränderten SPNV-Angebotskonzeptes (hier: ursächlich bedingt durch das deutschlandweit veränderte Angebotskonzept im SPNV im Zusammenhang mit der vollständigen Inbetriebnahme der Schnellfahrtstrecke Berlin – München) Abstand genommen werden. Das SPNV-Angebotskonzept wird sich mittelfristig nicht verändern, so dass leider kein Ausblick hinsichtlich einer Verbesserung der kritisierten Situation gegeben werden kann.

Vorschlag:	In Bad Kleinen soll ein Anschluss von RE 4321 Hamburg (ab 22:54 Uhr) – Rostock auf RE 63991 Cottbus (ab 20:01 Uhr) – Wismar hergestellt werden.
Lfd. Nr.:	2021/096
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Der gewünschte Anschluss steht zur Verfügung (RE 4321 Bad Kleinen an 00:28 Uhr, RE 63991 Bad Kleinen ab 00:32 Uhr)

Vorschlag:	In Bad Kleinen soll ein Anschluss von RE 63987 aus Richtung Berlin (Bad Kleinen an 22:17 Uhr) auf RE 13096 Bad Kleinen – Lübeck (Bad Kleinen ab 22:04 Uhr) hergestellt werden.
Lfd. Nr.:	2021/106
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der Fahrplan der RE2 (hier: RE 63987) ist aufgrund seiner Einbindung in den Knoten Berlin und des Laufwegs über die hoch belastete Schnellfahrstrecke Hamburg – Berlin nicht veränderbar. Die Fahrzeiten der RE4 (hier: 13096) wiederum sind unter anderem auf den ITF-Knoten zur vollen Stunde in Lübeck ausgerichtet. In der Folge ist die Herstellung des gewünschten Anschlusses in Bad Kleinen leider nicht möglich.

Fahrplandetails

Vorschlag:	RB 13150 Ludwigslust (ab 05:06 Uhr) – Wismar soll etwa 5 Minuten früher fahren.
Lfd. Nr.:	2021/132
Realisierung:	In Prüfung.
Begründung:	Die Früherlegung des betreffenden Zuges ist im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Bahnhof Ludwigslust nicht ohne Weiteres möglich, wird jedoch geprüft.

RE3 Stralsund – Pasewalk – Berlin

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der RE3 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/117, 2021/127, 2021/167, 2021/169, 2021/173, 2021/174
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	Es sollen Anschlüsse in Pasewalk zwischen der RE3 aus Richtung Berlin und der RE4 in Richtung Stettin hergestellt werden.
Lfd. Nr.:	2021/001, 2021/103, 2021/104, 2021/107, 2021/110, 2021/127, 2021/129, 2021/151, 2021/152, 2021/153, 2021/154, 2021/155, 2021/156, 2021/157, 2021/158, 2021/162, 2021/163, 2021/165, 2021/179, 2021/194
Realisierung:	Nein
Begründung:	<p>Die Fahrzeiten der RE3 sind insbesondere aufgrund der Einbindung in den Knoten Berlin sowie des Wunsches des Landes Brandenburg zur Herstellung von Anschlüssen in Angermünde nur in engen Grenzen variabel. Die Fahrzeiten der RE4 wiederum sind aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung ebenfalls nur in engen Grenzen variabel.</p> <p>Der gewünschte Anschluss könnte unter den gegebenen Randbedingungen zwar hergestellt werden. Dies würde jedoch parallel die Aufgabe des Anschlusses in der Gegenrichtung bedingen. Es stünde dann in Pasewalk kein Anschluss zwischen der RE4 aus Richtung Stettin und der RE3 in Richtung Berlin zur Verfügung.</p> <p>Eine wechselseitige (vierstündliche) Herstellung der Anschlüsse in beiden Richtungen ist mit Blick auf die eingangs der Begründung genannten betrieblichen und verkehrlichen Randbedingungen wiederum ebenfalls nicht möglich.</p> <p>Die Herstellung des gewünschten Anschlusses ist gemäß ITF-Gutachten des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Jahresfahrplan 2025 vorgesehen. Voraussetzung hierfür sind die Realisierung (wenigstens) einzelner Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Berlin – Pasewalk – Stralsund sowie die Umsetzung des von der DB Fernverkehr AG avisierten veränderten Angebotskonzeptes auf der genannten Strecke.</p>

RE4 Lübeck – Ueckermünde / Stettin

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Es soll freitags und sonnabends während der Saison ein zusätzliches Zugpaar wie folgt angeboten werden: <ul style="list-style-type: none">• von Pasewalk (etwa 22:20 Uhr) nach Ueckermünde• von Ueckermünde nach Pasewalk (etwa 23:30) mit Anschluss an die RE3 in Richtung Berlin.
Lfd. Nr.:	2021/009
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Eine die Bestellung eines zusätzlichen Zugpaares zwischen Pasewalk und Ueckermünde rechtfertigende Nachfrage wird unter anderem unter Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Vorschlag:	Es soll ein zusätzlicher Zug von Neubrandenburg (etwa 22:30 Uhr) nach Güstrow als Verlängerung von RE 5366 Stettin (ab 21:00 Uhr) - Neubrandenburg angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/094
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Bislang wird die im Tagesverlauf letzte Verbindung von Neubrandenburg nach Güstrow um 21:36 Uhr angeboten (RE 13 218). Diese Verbindung wird von täglich etwa fünf Reisenden genutzt. Angesichts der augenscheinlich sehr schwachen Nachfrage in Tagesrandlage sowie unter Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage wird eine die Bestellung eines zusätzlichen Zugpaares zwischen Neubrandenburg und Güstrow rechtfertigende Nachfrage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Fahrplandetails

Vorschlag:	RE 5368 So Stettin – Bützow soll sonntags etwa 30 Minuten von Stettin nach Pasewalk fahren. (Verlegung in die Taktlage Mo-Sa)
Lfd. Nr.:	2021/195
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Die Verbindung wurde sonntags in einer taktabweichenden Lage angeboten, um für Wochenendpendler eine zusätzliche spätere Fahrmöglichkeit von Stettin in Richtung Hamburg bzw. Lübeck zu schaffen. Offenbar wurde der Bedarf für eine derartige Verbindung falsch eingeschätzt. Die gewünschte Verlegung von RE 5368 So wird in den Fahrplan 2021 eingearbeitet.

sonstiges

Vorschlag:	Die Reisezeiten zwischen Neubrandenburg und Schwerin sollen auf zwei Stunden verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/013
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Die RE4 ist im Rahmen des Integralen Taktfahrplanes in verschiedene Taktknoten eingebunden. Sie bedient unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none">- den Taktknoten zur Minute 30 in Neubrandenburg,- den Taktknoten zur Minute 00 in Güstrow und- den Taktknoten zur Minute 00 in Bad Kleinen. <p>Eine Beschleunigung der RE4 würde zur vollständigen oder teilweisen Aufgabe der vorstehend genannten Taktknoten führen. Eine Vielzahl von Anschlüssen könnte in der Folge nicht mehr gewährleistet werden. Bei der Entscheidung ist daher abzuwägen zwischen der Anschlussgewährung einerseits und dem Interesse an der Herstellung einzelner schneller Punkt-Punkt-Verbindungen wie beispielsweise zwischen Schwerin und Neubrandenburg andererseits.</p> <p>Im Ergebnis der Abwägung wurde zugunsten der Anschlussgewährung entschieden. Eine Verkürzung der Reisezeit im SPNV zwischen Neubrandenburg und Schwerin auf zwei Stunden wie vorgeschlagen wird insofern nicht umgesetzt.</p>

Vorschlag:	Die Reisezeiten zwischen Güstrow und Schwerin sollen auf unter eine Stunde verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/131
Realisierung:	Wird für Jahresfahrplan 2022 geprüft.
Begründung:	<p>Verbindungen zwischen Güstrow und Schwerin stehen grundsätzlich alternierend</p> <ul style="list-style-type: none">- als Umsteigeverbindung mit RE4 und RB17 (Umstieg in Bad Kleinen) und- als Umsteigeverbindung mit RE4 und RE1 (Umstieg in Bützow) <p>zur Verfügung. Sowohl die RE4 als auch die RE1 sind im Rahmen des Integralen Taktfahrplanes in den Taktknoten zur vollen Stunde in Bad Kleinen eingebunden. Eine signifikante Verkürzung der Reisezeiten ist insofern nicht realisierbar. Für den Jahresfahrplan 2022 wird jedoch geprüft, ob durch eine Verkürzung von Übergangszeiten in Bützow und/oder Bad Kleinen eine Reisezeitverkürzung wie gewünscht realisiert werden kann.</p>

Vorschlag:	Die Aufenthaltszeiten der RE4 in Güstrow wollen verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/191
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Die RE4 ist im Rahmen des Integralen Taktfahrplanes in verschiedene Taktknoten eingebunden. Sie bedient unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none">- den Taktknoten zur Minute 30 in Neubrandenburg,- den Taktknoten zur Minute 00 in Güstrow und- den Taktknoten zur Minute 00 in Bad Kleinen. <p>Ein weiterer wichtiger Anschluss ist der in Bützow zweistündlich angebotene Richtungsanschluss zwischen der RE4 und der RE1.</p> <p>In den Taktknoten – so auch in Güstrow – erhält die Linie teils recht lange Standzeiten, um alle gewünschten Anschlüsse vermitteln zu können. Bei der Gestaltung des Fahrplanes ist weiterhin die weitgehend eingleisige Streckenführung mit einer begrenzten Zahl von Kreuzungsbahnhöfen zu berücksichtigen.</p> <p>Eine Verkürzung der Aufenthaltszeiten in Güstrow würde zur vollständigen oder teilweisen Aufgabe der vorstehend genannten Taktknoten führen. Eine Vielzahl von Anschlüssen könnte in der Folge nicht mehr gewährleistet werden. Bei der Entscheidung ist daher abzuwägen zwischen der Anschlussgewährung einerseits und dem Interesse an der Herstellung einzelner schneller Punkt-Punkt-Verbindungen wie beispielsweise zwischen Schwerin und Priemerburg andererseits.</p>

RE5 Rostock / Stralsund – Neustrelitz – Berlin

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der RE5 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden
Lfd. Nr.:	2021/111, 2021/170
Realisierung:	Nein.
Begründung:	In Verbindung der RE5 mit der seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zweistündlich verkehrenden IC17 steht zwischen Rostock und Berlin ein als angemessen und ausreichen anzusehendes Verkehrsangebot zur Verfügung. Auch das grundsätzlich stündliche Verkehrsangebot der RE5 zwischen Stralsund und Berlin wird als angemessen und ausreichend angesehen. Eine Ausweitung dieser Verkehrsangebote erscheint nicht erforderlich.

Vorschlag:	Die RE5 soll zwischen Stralsund und Neustrelitz im Halbstundentakt fahren.
Lfd. Nr.:	2021/035
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zwischen Stralsund und Neustrelitz vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentiale rechtfertigen keinen Halbstundentakt. Unabhängig davon stehen weder die für die Umsetzung eines Halbstundentaktes erforderliche Infrastruktur (hier: Kreuzungsbahnhöfe für Züge auf der eingleisigen Strecke) noch die hierfür erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung.

Vorschlag:	Es soll ein zusätzlicher Zug von Stralsund nach Grimmen nach der derzeit im Tagesverlauf letzten Abfahrt (21:06 Uhr) angeboten werden. (2021/168) Es soll ein zusätzlicher Zug von Stralsund (ca. 23:00 Uhr) nach Berlin, mindestens aber bis Grimmen angeboten werden. (2021/080) Es soll ein zusätzlicher Zug von Stralsund (ca. 00:00 Uhr) nach Berlin, mindestens aber bis Grimmen angeboten werden. (2021/080)
Lfd. Nr.:	2021/080, 2021/168
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die derzeit (im Tagesverlauf letzte) angebotene Abfahrt der RE5 ab Stralsund in Richtung Neustrelitz über Grimmen um 21:06 Uhr wird derzeit von durchschnittlich etwa 15 Reisenden genutzt, in Grimmen werden etwa 5 Aussteiger verzeichnet. Angesichts dessen und unter Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage wird kein nennenswerter Bedarf gesehen, der die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigen würde.

Bürgerbeteiligung Jahresfahrplan 2021
 Summarische Stellungnahme der VMV

Vorschlag:	Es soll donnerstags und freitags ein zusätzlicher Zug von Rostock (ca. 23:00 Uhr) nach Berlin angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/088
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die derzeit (im Tagesverlauf letzte) angebotene letzte Abfahrt der RE5 ab Rostock in Richtung Neustrelitz um 23:34 Uhr wird derzeit von durchschnittlich etwa 5 Reisenden genutzt. Zwar verfügt diese Fahrt in Neustrelitz über keinen Anschluss nach Berlin, gleichwohl wird auch bei einer Verlängerung nach Berlin unter Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage kein nennenswerter Bedarf gesehen, der die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigen würde.

Vorschlag:	Es soll sonntags ein zusätzlicher Zug von Rostock (ca. 17:40 Uhr) nach Neustrelitz angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/095
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der derzeit um 16:34 Uhr von Rostock nach Berlin angebotene Zug der RE5 ist sonntags zwar stark besetzt, grundsätzlich steht jedoch bis Neustrelitz jedem Reisenden ein Sitzplatz zur Verfügung. Der derzeit um 18:34 Uhr von Rostock nach Berlin angebotene Zug ist sonntags im Vergleich deutlich schwächer besetzt und verfügt über ausreichende Kapazitätsreserven. Für das gewünschte zusätzliche Angebot besteht insofern keine zwingende Notwendigkeit. Bei der Entscheidung ist zu berücksichtigen, dass mit den vorhandenen Regionalisierungsmitteln nicht für jede denkbare Nachfragespitze Vorsorge getroffen werden kann. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht darüber hinaus auch und gerade in der Hauptverkehrszeit nicht. Als Ergänzung zur RE5 stehen zwischen Rostock und Berlin weiterhin die Züge der Linie IC17 zur Verfügung (Rostock Hbf ab 16:21 Uhr bzw. 18:21 Uhr).

Vorschlag:	Es soll sonnabends und sonntags ein zusätzlicher Zug von Rostock (ca. 04:30 Uhr) nach Berlin angeboten werden (RE 4353 soll auch Sa, S verkehren).
Lfd. Nr.:	2021/111
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der montags bis freitags in der betreffenden Zeitlage angebotene RE 4353 wird zwischen Rostock und Neustrelitz von durchschnittlich 25 bis 50 Fahrgästen genutzt. Angesichts der Zeitlage wird sonnabends und sonntags keine Nachfrage erwartet, die die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigen würde. Von der Umsetzung des Vorschlages wird Abstand genommen.

Vorschlag:	Es soll sonnabends und sonntags ein zusätzlicher Zug von Berlin nach Rostock (an 07:21 Uhr) angeboten werden (RE 4350 soll auch Sa, S verkehren).
Lfd. Nr.:	2021/111
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der montags bis freitags in der betreffenden Zeitlage angebotene RE 4350 wird zwischen Neustrelitz und Güstrow von durchschnittlich 25 bis 50 Fahrgästen genutzt. Zwischen Güstrow und Rostock befördert dieser Zug durchschnittlich etwa 100 Fahrgäste. Angesichts der Zeitlage wird sonnabends und sonntags zwischen Neustrelitz und Güstrow keine Nachfrage erwartet, die die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigen würde. Für Reisende von Güstrow nach Rostock hingegen steht in vergleichbarer Zeitlage die S3 zur Verfügung. Von der Umsetzung des Vorschlages wird Abstand genommen.

Vorschlag:	Es sollen morgens und nachmittags zusätzliche Züge zwischen Neubrandenburg und Berlin mit nur wenigen Zwischenhalten angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/010
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Neubrandenburg verfügt mit stündlichen Verbindungen von und nach Berlin (alternierend zweistündlich umsteigefrei bzw. mit Umstieg in Neustrelitz) über eine attraktive und angemessene Anbindung an die Bundeshauptstadt. Die Bestellung zusätzlicher beschleunigter Züge zwischen Berlin und Neubrandenburg erscheint danach nicht erforderlich. Auf die Umsetzung des Vorschlages wird verzichtet.

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	In Waren soll für die Züge der RE5 ein Anschluss mit den InterCity von/nach Berlin hergestellt werden, um die Anbindung von Güstrow und Langhagen an Berlin zu verbessern.
Lfd. Nr.:	2021/098
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der Fahrplan der jeweils zweistündlich zwischen Berlin und Rostock verkehrenden RE5 und der IC17 ist – unter anderem – so aufgebaut, dass jeweils in Berlin ein etwa stündlicher Abstand zwischen RE5 und IC17 hergestellt wird. In diesem Zusammenhang ist die Herstellung des gewünschten Anschlusses nicht möglich. Sie erscheint darüber hinaus auch nicht erforderlich, da sowohl Güstrow als auch Langhagen mit der zweistündlich verkehrenden RE5 über eine angemessene Anbindung an Berlin verfügen.

Fahrplandetails

Vorschlag:	Die Züge der RE5 in Richtung Berlin sollen in Stralsund drei bis vier Minuten später abfahren.
Lfd. Nr.:	2021/098
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Die Fahrzeiten der RE5 sind durch die Lage der Begegnungsmöglichkeiten auf der eingleisigen Strecke zwischen Stralsund und Neustrelitz weitgehend festgelegt. Zudem entsprechen Ausbauzustand und technische Einrichtung der Begegnungsmöglichkeiten nicht den Erfordernissen.</p> <p>Das Land Mecklenburg-Vorpommern bemüht sich derzeit in Gesprächen mit den Infrastrukturbetreibern (DB Netz AG, DB Station&Service AG) insbesondere um einen anforderungsgerechten Umbau des Bahnhofes Grimmen. Nach dem Umbau des Bahnhofes Grimmen wäre die gewünschte spätere Abfahrt der RE5 in Stralsund in Richtung Berlin realisierbar. Kurzfristig kann jedoch keine Problemlösung in Aussicht gestellt werden.</p>

Vorschlag:	Die Züge der RE5 sollen stündlich und nicht nur zweistündlich in Blankensee halten.
Lfd. Nr.:	2021/136
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Aufgrund des Ausbauzustandes des eingleisigen Streckenabschnittes Neustrelitz – Neubrandenburg kann derzeit nur jeder zweite Zug der RE5 in Blankensee halten. Ob die Bedienung der Station Blankensee nach etwaigen Ausbaumaßnahmen verbessert werden kann, wäre zu prüfen.

Vorschlag:	Die Züge der RE5 sollen einen zusätzlichen Systemhalt in Schwaan erhalten.
Lfd. Nr.:	2021/121, 2021/185
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der mit zusätzlichen Halten in Schwaan verbundene Fahrzeitverlust führt zur Aufgabe der Anschlüsse in Rostock von/zur RB12 in/aus Richtung Graal-Müritz und verlängert die Reisezeiten zwischen Rostock einerseits und (unter anderem) Güstrow, Waren, Neustrelitz und Berlin andererseits. Zudem verfügt Schwaan mit der RE1 und der S2 über eine attraktive Anbindung an das Oberzentrum Rostock. Im Ergebnis der Abwägung wird gegen Halte der RE5 in Schwaan entschieden.

sonstiges

Vorschlag:	Die Züge der RE5 sollen zwischen Stralsund und Berlin beschleunigt werden.
Lfd. Nr.:	2021/057
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Mit Blick auf die Struktur des Integralen Taktfahrplanes in Mecklenburg-Vorpommern mit</p> <ul style="list-style-type: none">- den Taktknoten zur jeweils vollen Stunde in Stralsund und Neustrelitz sowie- de Taktknoten zur halben Stunde in Neubrandenburg <p>ist eine signifikante Beschleunigung der RE5 zwischen Stralsund und Berlin nicht vorgesehen. Ergänzend ist dabei der Ausbauzustand der Schieneninfrastruktur (eingleisige Betriebsführung zwischen Stralsund und Neustrelitz, Lage der Begegnungsstellen, Höchstgeschwindigkeit) zu berücksichtigen.</p>

Vorschlag:	Die Fahrzeit der RE5 zwischen Stralsund und Neubrandenburg soll auf 30 Minuten verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/057
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Die Entfernung zwischen Stralsund und Neubrandenburg beträgt 89 Kilometer. Um die gewünschte Reisezeit von 30 Minuten zu erreichen, müsste eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 178 km/h erreicht werden. Selbst bei einem Verzicht auf jegliche Unterwegshalte dürfte hierfür ein Ausbau der betreffenden Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erforderlich sein; entsprechend geeignete Fahrzeuge wären ergänzend bereitzustellen. Der Vorschlag wird insofern nicht weiter verfolgt.</p>

RE9 Rostock – Binz / Bergen

RE10 Rostock – Züssow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der RE9 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden
Lfd. Nr.:	2021/099, 2021/128
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Vorschlag:	Der Takt der RE10 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden
Lfd. Nr.:	2021/178
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Stralsund (etwa 23:30 Uhr) nach Rostock soll angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/140
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das mit dem Jahresfahrplan 2020 mit der Einführung der RE10 erweiterte Angebot zwischen Rostock und Stralsund wird derzeit evaluiert. Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluierung wird über die weitere Ausgestaltung des Angebotes entschieden. In der Sommersaison wird davon unabhängig davon mit RE 76 388 Bergen (23:35 Uhr) – Stralsund (00:05 Uhr) – Rostock freitags und sonnabends eine Verbindung in der gewünschten Zeitlage angeboten. Es handelt sich hierbei um eine zur Abreise der Besucher der Störtebeker-Festspiele konzipierte Leistung.

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Rostock (etwa 18:00 Uhr) nach Stralsund soll montags bis donnerstags angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/061
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das mit dem Jahresfahrplan 2020 mit der Einführung der RE10 erweiterte Angebot zwischen Rostock und Stralsund wird derzeit evaluiert. Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluierung wird über die weitere Ausgestaltung des Angebotes entschieden.

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	In Stralsund und Rostock sollen die Anschlüsse zwischen der RE9 und den InterCity in/aus Richtung Berlin verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/113
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Verbesserung der Verknüpfung der RE9 mit dem Fernverkehr in Stralsund und Rostock wäre wünschenswert. Leider erlaubt die insbesondere die Einbindung der RE9 in die Taktknoten Rostock und Stralsund, wo sie verschiedene Anschlüsse in den jeweiligen Knoten herstellt, einerseits und die Einbindung des Fernverkehrs in andere Taktknoten im Bundesgebiet derzeit keine Herstellung der gewünschten Anschlüsse. Die Landesregierung bemüht sich in regelmäßigen Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG um eine Verbesserung der Situation. Im Ergebnis dieser Gespräche ist eine verbesserte Einbindung des Fernverkehrsangebotes in den Nahverkehrstakt jedoch nicht vor Dezember 2025 zu erwarten.

Vorschlag:	In Rövershagen sollen Anschlüsse zwischen der RE9 in/aus Richtung Stralsund und der RB12 in/aus Richtung Graal-Müritz hergestellt werden.
Lfd. Nr.:	2021/039
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung und der Lage der Bahnhöfe, an denen die Züge sich begegnen können, könnten die gewünschten Anschlüsse nicht für alle Züge hergestellt werden, darüber hinaus wären bei der RB12 Fahrzeitverlängerungen zwischen Rostock und Graal-Müritz in Höhe von jeweils etwa fünf Minuten die Folge. Mit den Fahrten der RE10 stehen die gewünschten Anschlüsse bereits seit Dezember 2019 zweimal täglich je Richtung mit einer Übergangszeit von 15 bis 35 Minuten zur Verfügung. Für Fahrten zwischen Graal-Müritz und Ribnitz-Damgarten kann zudem das Fahrtenangebot der Linie 202 der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen genutzt werden. Im Ergebnis der Abwägung wurde gegen die Herstellung der Anschlüsse in Rövershagen entschieden.

Sonstiges

Vorschlag:	In Binz soll für eine saubere Vertaktung der Abfahrts- und Ankunftszeiten der RE9 Sorge getragen werden, um eine bessere Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV zu ermöglichen.
Lfd. Nr.:	2021/036
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Zwar ist die Umsetzung einer sauberen Vertaktung der Abfahrts- und Ankunftszeiten der RE9 in Binz wünschenswert, gleichwohl kann sie langfristig nicht realisiert werden.</p> <p>Ursächlich hierfür ist insbesondere die weitgehend eingleisige Streckenführung der RE9 zwischen Rostock und Binz bzw. Sassnitz, die zu einer Fülle von Konflikten mit dem derzeit in keinem erkennbaren Taktmuster fahrenden IC/ICE führt.</p> <p>Erst nach Durchsetzung sowohl einer Vertaktung auch der IC/ICE als auch umfangreicher Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur insbesondere auf der Insel Rügen kann der SPNV auf der Insel Rügen sauber vertaktet werden.</p> <p>Das Land Mecklenburg-Vorpommern vertritt die Auffassung, dass im straßengebundenen ÖPNV eine deutlich flexiblere Gestaltung des Verkehrsangebotes möglich ist als im SPNV. Insofern spielt der straßengebundene ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Herstellung von Anschlüssen zwischen Schiene und Straße. Der in diesem Zusammenhang um Stellungnahme gebetene Landkreis Vorpommer-Rügen teilt hierzu folgendes mit:</p> <p><i>„Der Busverkehr und die -linien auf der Insel Rügen sind, wie im gesamten Landkreis, miteinander vertaktet. Maßgeblich für die Taktung am Morgen und frühen Nachmittag ist die Schülerbeförderung. Die weitere Taktung ergibt sich dann auch auf Grund der Entfernungen im ländlichen Raum. Die Anschlüsse des Busverkehrs an Bahn und Fähren sind bereits jetzt ein wichtiger Bestandteil unserer Planung, sowohl für die Daseinsvorsorge der Vor-Ort-Bevölkerung, als auch für die touristischen Verkehrsströme. Daher nehmen wir als Aufgabenträger ÖPNV die Hinweise gerne in unsere, aktuell laufende, Nahverkehrsplanung mit auf. Ob eine generelle/pauschale Verschiebung der Abfahrts- und Ankunftszeiten möglich sein kann, ist nach jetzigem Sachstand noch nicht geklärt. Ein zukünftiger Regeltakt der RE-Züge würde eine Anbindung wesentlich vereinfachen (Stichwort: Deutschlandtakt). Darüber hinaus gäbe es über Verstärkerbusse, bzw. Taktanpassungen aber weitere Möglichkeiten und Stellschrauben, die betrachtet werden können. Grundsätzlich haben die wichtigen Umsteigeknoten Bahn/Bus – Bus/Bahn vor allem in Ribnitz-Damgarten, Stralsund, Bergen auf Rügen, Sassnitz und Binz bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans einen hohen Stellenwert.“</i></p>

Vorschlag:	In Binz soll für günstige Anschlüsse zwischen RE9 und den Bussen in und aus Richtung Serams Sorge getragen werden.
Lfd. Nr.:	2021/108
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RE9 in Binz sind nur in engen Grenzen veränderbar. Ursache hierfür ist – unter anderem – die Einbindung der RE9 in die Integralen Taktknoten Rostock und Stralsund zur vollen Stunde. Auf der Insel Rügen sind Taktknoten in Bergen (zur jeweils halben Stunde) sowie in Sassnitz und Binz (zur jeweils vollen Stunde) ausgebildet.</p> <p>Das Land Mecklenburg-Vorpommern vertritt die Auffassung, dass im straßengebundenen ÖPNV eine deutlich flexiblere Gestaltung des Verkehrsangebotes möglich ist als im SPNV. Insofern spielt der straßengebundene ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Herstellung von Anschlüssen zwischen Schiene und Straße. Der in diesem Zusammenhang um Stellungnahme gebetene Landkreis Vorpommer-Rügen teilt hierzu folgendes mit:</p> <p><i>„Der Busverkehr und die -linien auf der Insel Rügen sind, wie im gesamten Landkreis, miteinander vertaktet. Maßgeblich für die Taktung am Morgen und frühen Nachmittag ist die Schülerbeförderung. Die weitere Taktung ergibt sich dann auch auf Grund der Entfernungen im ländlichen Raum. Die Anschlüsse des Busverkehrs an Bahn und Fähren sind bereits jetzt ein wichtiger Bestandteil unserer Planung, sowohl für die Daseinsvorsorge der Vor-Ort-Bevölkerung, als auch für die touristischen Verkehrsströme. Daher nehmen wir als Aufgabenträger ÖPNV die Hinweise gerne in unsere, aktuell laufende, Nahverkehrsplanung mit auf. Ob eine generelle/pauschale Verschiebung der Abfahrts- und Ankunftszeiten möglich sein kann, ist nach jetzigem Sachstand noch nicht geklärt. Ein zukünftiger Regeltakt der RE-Züge würde eine Anbindung wesentlich vereinfachen (Stichwort: Deutschlandtakt). Darüber hinaus gäbe es über Verstärkerbusse, bzw. Taktanpassungen aber weitere Möglichkeiten und Stellschrauben, die betrachtet werden können. Grundsätzlich haben die wichtigen Umsteigeknoten Bahn/Bus – Bus/Bahn vor allem in Ribnitz-Damgarten, Stralsund, Bergen auf Rügen, Sassnitz und Binz bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans einen hohen Stellenwert.“</i></p>

Vorschlag:	Alle Züge der RE9 sollen in Bentwisch halten.
Lfd. Nr.:	2021/060
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Station Bentwisch wird von etwa 150 bis 200 Reisenden je Tag genutzt. (Jahresfahrplan 2019, Summe Ein- und Aussteiger). Angesichts dessen verfügt Bentwisch mit der überwiegend stündlich verkehrenden RB12 über eine angemessene und ausreichende Anbindung insbesondere von und nach Rostock. Zudem gestattet der Ausbauzustand der Strecke Rostock – Stralsund mit weit überwiegend eingleisiger Betriebsführung grundsätzlich keine zusätzlichen Halte für die RE9.

Vorschlag:	Alle Züge der RE9 sollen in Rostock-Kassebohm halten.
Lfd. Nr.:	2021/097
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Station Rostock-Kassebohm wird von etwa 25 bis 50 Reisenden je Tag genutzt. (Jahresfahrplan 2019, Summe Ein- und Aussteiger). Angesichts dessen verfügt Rostock-Kassebohm mit der überwiegend stündlich verkehrenden RB12 über eine angemessene und ausreichende Anbindung. Zum Rostock Hauptbahnhof besteht weiterhin ein innerstädtisches Verkehrsangebot mit den Buslinien 22 und 23. Zudem gestattet der Ausbauzustand der Strecke Rostock – Stralsund mit weit überwiegend eingleisiger Betriebsführung grundsätzlich keine zusätzlichen Halte für die RE9.

Vorschlag:	Die RE9 soll generell bis/ab Sassnitz verkehren, Binz soll über zwischen Lietzow und Binz verkehrende Shuttlezüge angebunden werden.
Lfd. Nr.:	2021/099
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Bei Umsetzung des Vorschlages würde die Anbindung von Sassnitz, das dann generell über umsteigefreie Verbindungen unter anderem von/nach Stralsund verfügen würde, zu Lasten der Anbindung von Binz verbessern. Binz würde die bislang grundsätzlich angebotenen zweistündlichen Direktverbindungen von/nach Stralsund verlieren. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wird gegen die Umsetzung des Vorschlages entschieden.

RB11 Wismar – Tessin

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Das Verkehrsangebot der RB11 soll zwischen Rostock und Sanitz auf den Zeitraum zwischen 04 Uhr und 24 Uhr ausgeweitet werden.
Lfd. Nr.:	2021/172
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Angebot zwischen Rostock und Sanitz wird als den vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentiale angemessen angesehen. Die Ausweitung des Verkehrsangebotes in den Tagesrandzeiten über die derzeit versuchsweise für den kommenden Jahresfahrplan vorgesehenen Spätverkehre an einzelnen Wochentagen hinaus ist insofern derzeit nicht vorgesehen.

Vorschlag:	Die RB11 soll zumindest saisonal zwischen Rostock und Wismar im Halbstundentakt verkehren (2021/004) Die RB11 soll zwischen Rostock und Wismar im Halbstundentakt verkehren (2021/020). Das Angebot der RB11 soll pauschal verdichtet werden (2021/086)
Lfd. Nr.:	2021/004, 2021/020, 2021/086
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zwischen Rostock und Wismar vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentiale rechtfertigen keinen Halbstundentakt bzw. keine Angebotsverdichtung auf der Gesamtstrecke. Unabhängig davon stehen weder die für die Umsetzung eines Halbstundentaktes bzw. einer Angebotsverdichtung auf der Gesamtstrecke erforderliche Infrastruktur (hier: Kreuzungsbahnhöfe für Züge auf der eingleisigen Strecke) noch die hierfür erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung.

Vorschlag:	Die RB11 soll zwischen Rostock und Bad Doberan im 20-Minuten-Takt verkehren.
Lfd. Nr.:	2021/007, 2021/062
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Zwischen Bad Doberan und Rostock besteht ein den vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentialen nicht angemessenes Überangebot im ÖPNV. In der Hauptverkehrszeit werden zwischen den beiden Städten fünf Verbindungen je Stunde und Richtung – zwei Verbindungen im SPNV, drei Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV – angeboten. Zusätzliche Angebote im SPNV erscheinen insofern generell nicht erforderlich. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen. Unabhängig davon stehen weder die für die Umsetzung eines 20-Minuten-Takt erforderliche Infrastruktur (hier: Kreuzungsbahnhöfe für Züge auf der eingleisigen Strecke) noch die hierfür erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung.

Vorschlag:	Die RB11 soll zwischen Rostock und Bad Doberan durchgehend im Halbstundentakt verkehren. (2021/030, 2021/171) Die RBB soll zwischen Rostock und Bad Doberan öfter fahren. (2021/067)
Lfd. Nr.:	2021/030, 2021/067, 2021/171
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Zwischen Bad Doberan und Rostock besteht ein den vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentialen nicht angemessenes Überangebot im ÖPNV. In der Hauptverkehrszeit werden zwischen den beiden Städten fünf Verbindungen je Stunde und Richtung – zwei Verbindungen im SPNV, drei Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV – angeboten. Zusätzliche Angebote im SPNV erscheinen insofern generell nicht erforderlich. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Vorschlag:	Das Verkehrsangebot soll pauschal in den Abendstunden ausgeweitet werden (2021/007). Die zunächst versuchsweise Einführung zusätzlicher Fahrten in den Wochenendnächten wird begrüßt (2021/015). Es soll ein zusätzlicher Zug von Rostock (ca. 21:00 Uhr) nach Tessin fahren (2021/160) Es soll ein zusätzlicher Zug von Tessin (ca. 22:00 Uhr) nach Rostock fahren (2021/016)
Lfd. Nr.:	2021/007, 2021/015, 2021/016, 2021/160
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Im Ergebnis der Bürgerbeteiligung unter anderem für den Jahresfahrplan 2019 werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in den Wochenendnächten zunächst versuchsweise zusätzliche Fahrten auf der RB11 wie folgt angeboten: <ul style="list-style-type: none"> • von Rostock (22:09 Uhr) nach Wismar (statt Bad Doberan) • von Wismar (22:42 Uhr) nach Rostock • von Rostock (23:11 Uhr) nach Bad Doberan • von Tessin (22:40 Uhr) nach Rostock • von Rostock (23:10 Uhr) nach Tessin <p>In Abhängigkeit von der Inanspruchnahme der zusätzlichen Fahrten ist zu gegebener Zeit über die weitere Ausgestaltung des Verkehrsangebotes am späten Abend zu entscheiden.</p>

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Bad Doberan (etwa 05:00 Uhr) nach Rostock soll montags bis freitags angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/056
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>In der gewünschten Zeitlage kann ein Bus der Linie 121 genutzt werden (Bad Doberan ZOB ab 05:00 Uhr, Rostock Hbf an 05:40 Uhr). Ein zusätzliches paralleles Angebot der RB11 ist insofern nicht erforderlich. Zudem wird die bislang (im Tagesverlauf erste) angebotene Fahrt um 05:30 Uhr ab Doberan in Richtung Rostock (RB 13 105) derzeit nur von etwa 20 Reisenden genutzt. Auch unter diesem Gesichtspunkt wird eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges von Bad Doberan in der gewünschten Zeitlage rechtfertigende Nachfrage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.</p>

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Rostock (etwa 17:30 Uhr) nach Bad Doberan soll montags bis freitags angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/038
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>In der gewünschten Zeitlage können Busse der Linie 121 genutzt werden (Rostock Hbf ab 17:20 Uhr bzw. 17:50 Uhr, Bad Doberan ZOB an 18:04 Uhr bzw. 18:40 Uhr). Ein zusätzliches paralleles Angebot der RB11 ist insofern nicht erforderlich.</p> <p>Zudem werden die bislang angebotenen Fahrten ab Rostock in Richtung Bad Doberan derzeit nur von etwa 60 Reisenden (Rostock Hbf ab 17:06 Uhr) bzw. etwa 45 Reisenden (Rostock Hbf ab 18:06 Uhr) genutzt. Auch unter diesem Gesichtspunkt wird eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges von Rostock in der gewünschten Zeitlage rechtfertigende Nachfrage nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.</p>

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	In Rostock sollen die Anschlüsse zwischen der RB11 in/aus Richtung Bad Doberan und den InterCity in/aus Richtung Hamburg und Berlin sowie der RE5 in/aus Richtung Berlin verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/171
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Verbesserung der Verknüpfung der RB11 mit dem Fernverkehr in Rostock wäre wünschenswert. Priorität bei der Fahrplangestaltung für die RB11 hat jedoch deren Einbindung in die Taktknoten in Rostock und Wismar, zudem erlaubt die die Führung RB11 über die nur eingleisig ausgebaute Strecken Rostock – Wismar keine Verbesserung der gewünschten Anschlüsse. Die Landesregierung bemüht sich in regelmäßigen Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG um eine Verbesserung der Situation. Im Ergebnis dieser Gespräche ist eine verbesserte Einbindung des Fernverkehrsangebotes von/nach Hamburg in den Nahverkehrstakt zu erwarten, dies wird jedoch nicht vor Dezember 2025 der Fall sein.

Fahrplandetails

Vorschlag:	RB 13 108 Tessin (05:47 Uhr) – Rostock soll Rostock etwa 5 Minuten früher erreichen, um einen Anschluss zum IC nach Berlin herzustellen.
Lfd. Nr.:	2021/047
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Der gewünschte Anschluss wird durch eine entsprechende frühere Lage von RB 13 108 hergestellt.

sonstiges

Vorschlag:	Die Züge der RB11 und RB12 sind überbesetzt, das Platzangebot in der Hauptverkehrszeit soll allgemein ausgeweitet werden
Lfd. Nr.:	2021/002, 2021/003m 2021/038, 2021/053, 2021/086, 2021/091, 2021/100, 2021/119
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Platzangebot der Linie ist grundsätzlich in <u>allen</u> Zügen sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Fahrrädern ausreichend, auch wenn einzelne Nachfragespitzen nicht ausgeschlossen werden können. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht darüber hinaus auch und gerade in der Hauptverkehrszeit nicht. Mit den vorhandenen Regionalisierungsmitteln kann nicht für jede denkbare Nachfragespitze Vorsorge getroffen werden.

RB12 Bad Doberan – Graal-Müritz

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	In Rostock sollen die Anschlüsse zwischen der RB12 in/aus Richtung Graal-Müritz und den InterCity in/aus Richtung Hamburg verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/134
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Verbesserung der Verknüpfung der RB12 mit dem Fernverkehr in Rostock wäre wünschenswert. Leider erlaubt die insbesondere die Führung RB12 über den nur eingleisig ausgebauten und stark belegten Streckenabschnitt Rostock – Rövershagen einerseits und die Einbindung des Fernverkehrs in andere Taktknoten im Bundesgebiet derzeit keine Herstellung der gewünschten Anschlüsse. Die Landesregierung bemüht sich in regelmäßigen Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG um eine Verbesserung der Situation. Im Ergebnis dieser Gespräche ist eine verbesserte Einbindung des Fernverkehrsangebotes in den Nahverkehrstakt jedoch nicht vor Dezember 2025 zu erwarten.

sonstiges

Vorschlag:	Die RB12 soll weiterhin auch zwischen Rostock Hbf und Bad Doberan angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/002, 2021/004, 2021/005, 2021/006, 2021/007, 2021/008, 2021/012, 2021/014, 2021/015, 2021/017, 2021/019, 2021/020, 2021/021, 2021/023, 2021/024, 2021/027, 2021/029, 2021/030, 2021/033, 2021/037, 2021/038, 2021/044, 2021/045, 2021/046, 2021/048, 2021/049, 2021/053, 2021/055, 2021/056, 2021/058, 2021/062, 2021/064, 2021/065, 2021/066, 2021/067, 2021/069, 2021/070, 2021/072, 2021/073, 2021/074, 2021/075, 2021/083, 2021/084, 2021/085, 2021/089, 2021/091, 2021/100, 2021/101, 2021/112, 2021/119, 2021/138, 2021/142, 2021/149, 2021/150
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Zwischen Bad Doberan und Rostock besteht ein den vorhandenen und prognostizierten Nachfragepotentialen nicht angemessenes Überangebot im ÖPNV. In der Hauptverkehrszeit werden zwischen den beiden Städten fünf Verbindungen je Stunde und Richtung – zwei Verbindungen im SPNV, drei Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV – angeboten. Vor diesem Hintergrund wurde zunächst die Entscheidung getroffen, das Angebot im SPNV in der Hauptverkehrszeit zu halbieren. Diese Entscheidung wurde revidiert. Gleichwohl steht die Problematik des Parallelverkehrs von Bus und Bahn unverändert im Raum, die nur mit konstruktiver Mitarbeit des Landkreises Landkreis Rostock zu lösen ist.

Vorschlag:	Die Züge der RB11 und RB12 sind überbesetzt, das Platzangebot in der Hauptverkehrszeit soll allgemein ausgeweitet werden
Lfd. Nr.:	2021/002, 2021/003, 2021/038, 2021/053, 2021/086, 2021/091, 2021/100
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Platzangebot der Linie ist grundsätzlich in <u>allen</u> Zügen sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Fahrrädern ausreichend, auch wenn einzelne Nachfragespitzen nicht ausgeschlossen werden können. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht darüber hinaus auch und gerade in der Hauptverkehrszeit nicht. Mit den vorhandenen Regionalisierungsmitteln kann nicht für jede denkbare Nachfragespitze Vorsorge getroffen werden.

RB13 Rehna - Parchim

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der RB13 soll zwischen Schwerin und Rehna, mindestens jedoch zwischen Schwerin und Gadebusch, verdichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/161
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Verkehrsangebot der RB13 wird als der vorhandenen und der erwarteten Nachfrage angemessen dimensioniert betrachtet. Eine Taktverdichtung ist insofern derzeit nicht vorgesehen.

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Gadebusch (etwa 21:45 Uhr) nach Rehna soll angeboten werden. (Verlängerung RB 68 991 bis Rehna).
Lfd. Nr.:	2021/161
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Im Jahresfahrplan 2019 wurde die (im Tagesverlauf) letzte Fahrt ab Schwerin (20:40 Uhr) nach Gadebusch von weniger als zehn Reisenden genutzt. Verwertbare Nachfragedaten des aktuellen Jahresfahrplanes 2020 (letzte Abfahrt ab Schwerin nach Gadebusch 21:10 Uhr) liegen nicht vor. Angesichts der geringen vorhandenen Nachfrage sowie unter der Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage wird eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigende Nachfrage nicht gesehen.

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug von Schwerin (etwa 22:00 Uhr) nach Rehna soll angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2020/090
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Im Jahresfahrplan 2019 wurde die (im Tagesverlauf) letzte Fahrt ab Schwerin (20:40 Uhr) nach Gadebusch von weniger als zehn Reisenden genutzt. Verwertbare Nachfragedaten des aktuellen Jahresfahrplanes 2020 (letzte Abfahrt ab Schwerin nach Gadebusch 21:10 Uhr) liegen nicht vor. Angesichts der geringen vorhandenen Nachfrage sowie unter der Berücksichtigung der gewünschten Zeitlage wird eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigende Nachfrage nicht gesehen.

Fahrplandetails

Vorschlag:	Der Fahrplan soll so angepasst werden, dass ein Zug aus Richtung Parchim in Schwerin Hbf gegen 06:30 Uhr ankommt, um den Schulbeginn in Schwerin-Lankow um 07:30 Uhr erreichen zu können.
Lfd. Nr.:	2021/114
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Der Zug ab Parchim 06:14 Uhr nach Rehna wird zwischen Schwerin Hbf und Groß Brütz einige Minuten früher fahren und Schwerin Lankow gegen 07:10 Uhr erreichen, so dass der Schulbeginn in Schwerin Lankow um 07:30 Uhr erreicht werden kann. Eine weitergehende Anpassung des Fahrplanes ist unter anderem aufgrund der eingleisigen Streckenführung und der Lage der Bahnhöfe, an denen die Züge sich begegnen können, nicht möglich.

Vorschlag:	Die Standzeiten der RB13 in Schwerin sollen verkürzt werden.
Lfd. Nr.:	2021/135
Realisierung:	Nein.
	Aufgrund der eingleisigen Streckenführung und der Lage der Bahnhöfe, an denen die Züge sich begegnen können sowie der Streckenbelegung zwischen Schwerin Hbf und Schwerin Görries ist eine Verkürzung der Standzeiten der Züge in Schwerin nicht möglich.

sonstiges

Vorschlag:	Die Fahrzeiten der RB13 zwischen Warnitz und Schwerin sollen exakt vertaktet werden.
Lfd. Nr.:	2021/079
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Zwar wäre eine exakte Vertaktung der RB13 wünschenswert. Aufgrund der eingleisigen Streckenführung und der Lage der Bahnhöfe, an denen die Züge sich begegnen können, sowie Konflikten mit anderen Zügen bei der Ein- bzw. Ausfahrt in den Bahnhof Schwerin Hbf kann eine exakte Vertaktung derzeit leider nicht realisiert werden.

Vorschlag:	Die ab Parchim um 06:14 Uhr und 06:39 Uhr in Richtung Schwerin fahrenden Züge sind überfüllt und sollen in Doppeltraktion gefahren werden.
Lfd. Nr.:	2021/114
Realisierung:	Teilweise.
Begründung:	<p>Das Platzangebot der Linie ist grundsätzlich in <u>allen</u> Zügen sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Fahrrädern ausreichend, auch wenn einzelne Nachfragespitzen nicht ausgeschlossen werden können. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht darüber hinaus auch und gerade in der Hauptverkehrszeit nicht.</p> <p>Unabhängig davon wurde für den betreffenden Verkehrsvertrag zwischenzeitlich ein zusätzliches Fahrzeug vertraglich gebunden, das zur Abmilderung von Nachfragespitzen beim Zug ab Parchim um 06:39 Uhr nach Schwerin eingesetzt werden kann.</p>

RB14 Parchim – Hagenow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	RB 76 143 Hagenow Land (00:00 Uhr) – Ludwigslust soll täglich verkehren.
Lfd. Nr.:	2021/193
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die genannte Verbindung wurde im Rahmen des Angebotspaketes „Saisonverkehr Plau“ umlaufbedingt eingerichtet, da der abends von Plau über Parchim nach Hagenow Land fahrende Triebwagen nachts nicht in Hagenow Land verbleiben kann. Eine signifikante Nachfrage für diese umlaufbedingt eingerichtete Fahrt wird angesichts der Tageszeit nicht erwartet. Dessen ungeachtet wird die Nachfrage beobachtet, um ggf. über eine Ausweitung des Angebotes entscheiden zu können.

Fahrplandetails

Vorschlag:	Die Fahrzeiten der RB14 zwischen Parchim und Ludwigslust sollen exakt vertaktet und auf Anschlüsse von und zum Fernverkehr in Ludwigslust ausgerichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/054
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Zwar wäre eine exakte Vertaktung der RB14 zwischen Parchim und Ludwigslust wünschenswert. Der mangelhafte Ausbauzustand der Infrastruktur im betreffenden Streckenabschnitt und die hohe Belastung des Streckenabschnittes Ludwigslust – Hagenow Land als Teil der Schnellfahrstrecke Berlin – Hamburg – ein Großteil der Fahrten der RB14 verkehrt bis/ab Hagenow Stadt – stehen dem jedoch entgegen.

Sonstiges

Vorschlag:	Während der baubedingten Umleitung des Fernverkehrs zwischen Hamburg und Berlin soll die RB14 zwischen Ludwigslust und Hagenow in Doppeltraktion angeboten werden, um die zu erwartende höhere Nachfrage bewältigen zu können.
Lfd. Nr.:	2021/192
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag fließt in die Planung des Verkehrsangebotes für die Zeit der Baumaßnahmen ein. Da jedoch auch der SPNV von den Baumaßnahmen betroffen sein wird, wird die Wahrscheinlichkeit eines starken Nachfragezuwachses auf der RB14 als eher gering eingeschätzt. Ergänzend wäre zu berücksichtigen, dass der zur Verfügung stehende Fahrzeugpark signifikante Kapazitätsausweitungen nicht gestattet.

Vorschlag:	Die Fahrten der RB14 sollen bis/ab Zarrentin geführt werden (Wiederaufnahme des SPNV zwischen Hagenow Stadt und Zarrentin).
Lfd. Nr.:	2021/180
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Abbestellung des SPNV zwischen Hagenow Stadt und Zarrentin erfolgte zum 28. Mai 2000 mit Blick auf die geringe vorhandene und potentielle Nachfrage. Die seither eingetretenen Entwicklungen geben keinen Grund zu der Annahme, dass mittlerweile die Bestellung von SPNV rechtfertigende Nachfragepotentiale vorhanden wären. Die seinerzeit getroffene Entscheidung ist insofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu revidieren.

RB15 Waren – Malchow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Es sollen sowohl gegen 20:00 Uhr als auch gegen 22:00 Uhr zusätzliche Züge von Malchow nach Waren angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/181
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Das Verkehrsangebot der RB15 wird vom Landkreis Mecklenburgische Seenplatte verantwortet. Dieser teilt hierzu mit:</p> <p><i>„...Mit öffentlich-rechtlichem Vertrag hat das Land Mecklenburg-Vorpommern auf der Grundlage des § 3 ÖPNVG M-V die Aufgabe für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken Neustrelitz-Mirow und Malchow-Waren an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte übertragen. Für die Durchführung des SPNV auf den Strecken stellt das Land einen entsprechenden Finanzierungsbetrag bereit. Das zur Verfügung stehende begrenzte Finanzvolumen gibt für die Leistungserbringung auf den Strecken den Umfang des Fahrplanangebotes vor. Unter diesen Bedingungen und der Berücksichtigung verschiedenster Fahrtbedürfnisse wird angestrebt das Angebot entsprechend zu gestalten. Das derzeitige Fahrplanangebot sichert den Erhalt eines Grundangebotes. Darüber hinaus gibt es sicherlich Mobilitätsbedürfnisse auch zu anderen Zeiten, die sich mit dem verfügbaren Budget aber leider nicht darstellen lassen...“</i></p>

RB16 Neustrelitz – Mirow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Es sollen gegen 20:00 Uhr ein zusätzlicher Zug von Mirow nach Neustrelitz angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/182
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Das Verkehrsangebot der RB16 wird vom Landkreis Mecklenburgische Seenplatte verantwortet. Dieser teilt hierzu mit:</p> <p><i>„...Mit öffentlich-rechtlichem Vertrag hat das Land Mecklenburg-Vorpommern auf der Grundlage des § 3 ÖPNVG M-V die Aufgabe für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken Neustrelitz-Mirow und Malchow-Waren an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte übertragen. Für die Durchführung des SPNV auf den Strecken stellt das Land einen entsprechenden Finanzierungsbetrag bereit. Das zur Verfügung stehende begrenzte Finanzvolumen gibt für die Leistungserbringung auf den Strecken den Umfang des Fahrplanangebotes vor. Unter diesen Bedingungen und der Berücksichtigung verschiedenster Fahrtbedürfnisse wird angestrebt das Angebot entsprechend zu gestalten. Das derzeitige Fahrplanangebot sichert den Erhalt eines Grundangebotes. Darüber hinaus gibt es sicherlich Mobilitätsbedürfnisse auch zu anderen Zeiten, die sich mit dem verfügbaren Budget aber leider nicht darstellen lassen...“</i></p>

RB17 Wismar / Rostock - Ludwigslust

siehe RE2 Wismar - Berlin

RB18 Bad Kleinen - Schwerin

keine Vorschläge

RB19 Parchim – Plau am See

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Das Fahrtenprogramm der RB19 soll auch Montag bis Freitag (2021/188) bzw. Freitag (2021/081) im vollen Umfang angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/081, 2021/188
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Fahrtenprogramm der RB19 wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl für Tages- als auch Wochenendausflüge mit dem Zielort Plau am See ein SPNV-Angebot anbieten zu können. Bei der Entwicklung des Fahrtenprogramms waren die verfügbaren Ressourcen (insbesondere Fahrzeuge und Personal) zu berücksichtigen. Das komplette Fahrtenprogramm der RB19 auch freitags anzubieten, entspräche weder der Intention des Fahrtenprogramms noch wäre es mit den derzeit verfügbaren Ressourcen möglich. Vor diesem Hintergrund wird die Umsetzung des Vorschlages nicht weiter verfolgt.

Vorschlag:	Es soll eine nicht näher spezifizierte „Frühfahrt“ von Plau nach Parchim angeboten werden. (2021/081) Das Angebot soll der RB19 soll um ein viertes Fahrtenpaar ergänzt werden, die Fahrten sollen zudem zeitlich verschoben werden. (2021/180)
Lfd. Nr.:	2021/081, 2021/180
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Fahrtenprogramm der RB19 wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl für Tages- als auch Wochenendausflüge mit dem Zielort Plau am See ein SPNV-Angebot anbieten zu können. Die gewünschte „Frühfahrt“ von Plau nach Parchim entspricht nicht der Intention des Fahrtenprogramms. Für Reisende zwischen Plau und Parchim steht das umfangreiche Fahrtenangebot der Buslinie 77 zur Verfügung, in Parchim bestehen günstige Anschlüsse zu den Linien RB13 und RB14.

Vorschlag:	Es soll eine zusätzliche Fahrt der RB19 von Plau (etwa 18:00 Uhr) nach Parchim eingerichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/180
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Fahrtenprogramm der RB19 wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl für Tages- als auch Wochenendausflüge mit dem Zielort Plau am See ein SPNV-Angebot anbieten zu können. Bei der Entwicklung des Fahrtenprogramms waren die verfügbaren Ressourcen (insbesondere Fahrzeuge und Personal) zu berücksichtigen. Eine zusätzliche Fahrt wie gewünscht kann mit den derzeit verfügbaren Ressourcen nicht angeboten werden. Für Reisende zwischen Plau und Parchim steht das umfangreiche Fahrtenangebot der Buslinie 77 zur Verfügung, in Parchim bestehen günstige Anschlüsse zu den Linien RB13 und RB14.

Vorschlag:	Die RB19 soll für Pendler auch im Winter angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/188
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Fahrtenprogramm der RB19 wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl für Tages- als auch Wochenendausflüge mit dem Zielort Plau am See ein SPNV-Angebot anbieten zu können. Weder die zeitliche Lage der Züge noch mit drei Zugpaaren sehr geringe Angebotsdichte erscheinen geeignet, das Verkehrsbedürfnis von Pendler zu befriedigen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

Sonstiges

Vorschlag:	Die RB19 soll bis/ab Meyenburg verlängert werden.
Lfd. Nr.:	2021/146, 2021/180, 2021/187, 2021/189
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Fahrtenprogramm der RB19 wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl für Tages- als auch Wochenendausflüge mit dem Zielort Plau am See ein SPNV-Angebot anbieten zu können. Nach Evaluierung der Nachfrage ist zunächst 2022 erstmals über die Fortführung der RB19 und ggf. über deren künftige Ausgestaltung zu entscheiden.

RB23 Stralsund - Züssow

keine Vorschläge

RB24 Zinnowitz – Peenemünde

keine Vorschläge

RB25 Velgast – Barth

Anschlussverbesserungen

Vorschlag:	Die Anschlüsse der RB25 in Velgast sowohl in/aus Richtung Rostock als auch in/aus Richtung Stralsund sollen verbessert werden.
Lfd. Nr.:	2021/112
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Faktisch verfügt derzeit jeder der Zug der RB25 in Velgast über Anschlüsse, weit überwiegend stehen sowohl Anschlüsse von/nach Rostock als auch von/nach Stralsund zur Verfügung. Eine Verbesserung der Anschlusssituation erscheint daher weder erforderlich, noch wäre sie unter den gegebenen Randbedingungen überhaupt möglich.

RB26 Bergen – Lauterbach Mole

Angebots Erweiterungen

Vorschlag:	Ein zusätzlicher Zug soll von Bergen auf Rügen (ca. 05:40 Uhr) nach Putbus verkehren.
Lfd. Nr.:	2021/159
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Eine die Bestellung eines zusätzlichen Zuges rechtfertigende Nachfrage wird angesichts der betreffenden Uhrzeit nicht gesehen. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

RB31 Göhren- Lauterbach Mole

keine Vorschläge

RB32 Bad Doberan – Kühlungsborn

keine Vorschläge

S1 Rostock – Warnemünde

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der 15-Minuten-Takt der S1 soll bis 22:30 Uhr angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/148
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das vorhandene Angebot der S1 in den Abendstunden wird als der vorhandenen und erwarteten Nachfrage angemessen betrachtet. Von der Umsetzung des Vorschlages wird daher Abstand genommen.

S2 Rostock – Schwaan – Güstrow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der S2 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/043, 2021/093, 2021/186
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Angebot der S2 wird insgesamt als ausreichend und den vorhandenen Nachfragepotentialen entsprechend angemessen dimensioniert betrachtet. Insofern erscheint eine Angebotserweiterung derzeit nicht erforderlich.

Fahrplandetails

Vorschlag:	Die Takte der S2 und der S3 sollen zwischen Rostock und Güstrow so verschoben werden, dass beide Linien etwa halbstündlich versetzt zueinander fahren.
Lfd. Nr.:	2021/124
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Sowohl die S2 als auch die S3 sind in Güstrow und Rostock in die Taktknoten zur jeweils vollen Stunde eingebunden. Die Verschiebung einer der beiden Linien um eine halbe Stunde würde diese Linie aus den Taktknoten herauslösen und in der Folge zum Verlust einer Vielzahl von Anschlüssen führen. Unabhängig davon ist davon auszugehen, dass die überwiegende Mehrzahl der Reisenden zwischen Güstrow und Rostock unverändert die „schnellere“ S2 (Reisezeit Güstrow <> Rostock ca. 30 Minuten) und nicht die S3 (Reisezeit Güstrow <> Rostock ca. 45 Minuten) nutzen wird.

S3 Rostock – Laage – Güstrow

Angebotserweiterungen

Vorschlag:	Der Takt der S3 soll auf der gesamten Strecke, auf Teilstrecken und/oder an ausgewählten Tagen pauschal verdichtet werden.
Lfd. Nr.:	2021/043
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Das Angebot der S3 wird insgesamt als ausreichend und den vorhandenen Nachfragepotentialen entsprechend angemessen dimensioniert betrachtet. Insofern erscheint eine Angebotserweiterung derzeit nicht erforderlich.

Sonstiges

Vorschlag:	Auf der Strecke Rostock Hbf – Rostock Seehafen Nord soll SPNV in Form einer S-Bahn angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/011
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Angesichts einer vergleichsweise geringen und zudem stetig sinkenden Nachfrage wurde der SPNV zwischen Rostock Hbf und Rostock Seehafen Nord (seinerzeit Linie S3, so genannte Seehafen-S-Bahn) zum 09. Dezember 2012 abbestellt.</p> <p>Den Fahrgästen steht in der betroffenen Region mit dem Verkehrsangebot der Rostocker Straßenbahn AG ein attraktives und mindestens adäquates ÖPNV-Angebot zur Verfügung. Eine Ausdehnung des Netzes der Rostocker S-Bahn wird insofern nicht in Erwägung gezogen.</p>

Vorschlag:	Der SPNV zwischen Güstrow und Karow bzw. Meyenburg soll wieder aufgenommen werden.
Lfd. Nr.:	2021/180, 2021/188
Realisierung:	Nein.
Begründung:	<p>Angesichts einer vergleichsweise geringen und zudem stetig sinkenden Nachfrage wurde der SPNV zwischen Güstrow und Karow bzw. Meyenburg zum 24. September 2000.</p> <p>Die seither eingetretenen Entwicklungen geben keinen Grund zu der Annahme, dass mittlerweile die Bestellung von SPNV rechtfertigende Nachfragepotentiale vorhanden wären. Die seinerzeit getroffene Entscheidung ist insofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu revidieren.</p>

Vorschlag:	Auf der Strecke Rostock Hbf – Bad Doberan soll SPNV in Form einer S-Bahn angeboten werden. (2021/011) Auf der Strecke Rostock Hbf – Ribnitz-Damgarten soll SPNV in Form einer S-Bahn angeboten werden. (2021/011) Auf der Strecke Rostock Hbf –Laage - Teterow soll SPNV in Form einer S-Bahn angeboten werden. (2021/032) Auf der Strecke Rostock Hbf – Bützow soll SPNV in Form einer S-Bahn angeboten werden (2021/071)
Lfd. Nr.:	2021/011, 2021/032, 2021/070
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Eine Ausdehnung des Netzes der Rostocker S-Bahn wird derzeit nicht in Erwägung gezogen.

Vorschlag:	Die Station Hohen Mistorf soll reaktiviert werden.
Lfd. Nr.:	2021/032
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Bedienung der Station Hohen Mistorf wurde zum 02. Juni 1996 angesichts äußerst geringer Nachfrage eingestellt. Eine Reaktivierung wird angesichts unverändert äußerst geringer prognostizierter Nachfragepotentiale nicht in Erwägung gezogen.

Vorschlag:	Zur Erschließung des Industrieparkes Schwerin Sacktannen soll eine Station neu angelegt werden.
Lfd. Nr.:	2021/190
Realisierung:	Ja.
Begründung:	Die Neuanlage einer Station in Höhe des Bahnübergangs Fährweg befindet sich derzeit in Planung. Ein Termin zur Inbetriebnahme kann derzeit nicht genannt werden.

Vorschlag:	In den Fernverkehrszügen zwischen Bützow und Rostock sollen auch Tickets des Nahverkehrs anerkannt werden.
Lfd. Nr.:	2021/071
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die zur Finanzierung der Anerkennung von Tickets des Nahverkehrs in den Fernverkehrszügen zwischen Bützow und Rostock erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung.

Vorschlag:	Das Verkehrsangebot der Linien RB15 und RB16 soll miteinander verknüpft werden.
Lfd. Nr.:	2021/120
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Die Linien RB15 Waren – Malchow und RB16 Neustrelitz – Mirow besitzen keinen gemeinsamen Verknüpfungspunkt. Insofern müssten zur Verknüpfung beider Linien zusätzliche SPNV-Leistungen zwischen Neustrelitz und Waren bestellt werden. Die zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Angebote erforderlichen Mittel stehen angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln nicht zur Verfügung. Zudem wird eine nennenswerte Verkehrsnachfrage in der Relation Mirow – Malchow nicht gesehen.

Vorschlag:	Der geplante Ausbauzustand des Bahnhofes Warnemünde soll erläutert werden.
Lfd. Nr.:	2021/143
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Vorschlag:	Der geplante Ausbauzustand der Strecke Lübeck – Bad Kleinen einschließlich der geplanten Umfahringkurve Bad Kleinen soll erläutert werden.
Lfd. Nr.:	2021/144
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Vorschlag:	Angesichts einer nicht vorhandenen direkten Schienenverbindung zwischen Rehna und Schönberg sollen die Fahrmöglichkeiten zwischen Rehna und Schönberg erläutert werden.
Lfd. Nr.:	2021/145
Realisierung:	Nein.
Begründung:	Zwischen Rehna und Schönberg steht die im Zweistundentakt verkehrende Buslinie 145 der nahbus zur Verfügung.

Vorschlag:	Auf den Linien RB15 und RB16 soll das Schleswig-Holstein-Ticket anerkannt werden.
Lfd. Nr.:	2021/181
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Bürgerbeteiligung Jahresfahrplan 2021
Summarische Stellungnahme der VMV

Vorschlag:	Auf der Linie RB16 sollen das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket, das Schleswig-Holstein-Ticket und das Berlin-Brandenburg-Ticket anerkannt werden.
Lfd. Nr.:	2021/182
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Vorschlag:	Der VBB-Tarif soll für Fahrten zwischen Berlin und Stettin über Pasewalk Anwendung finden.
Lfd. Nr.:	2021/127
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Vorschlag:	Der SPNV auf der sogenannten Südbahn (hier: Streckenabschnitt Malchow – Parchim) soll wieder aufgenommen werden.
Lfd. Nr.:	2021/028, 2021/063, 2021/126
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.

Vorschlag:	Die Strecke Kargow – Neubrandenburg soll für den SPNV reaktiviert werden. Zwischen Waren und Neubrandenburg über Möllenhagen soll SPNV angeboten werden.
Lfd. Nr.:	2021/063
Realisierung:	---
Begründung:	Der Vorschlag ist für die Gestaltung des Jahresfahrplanes 2021 ohne Belang.