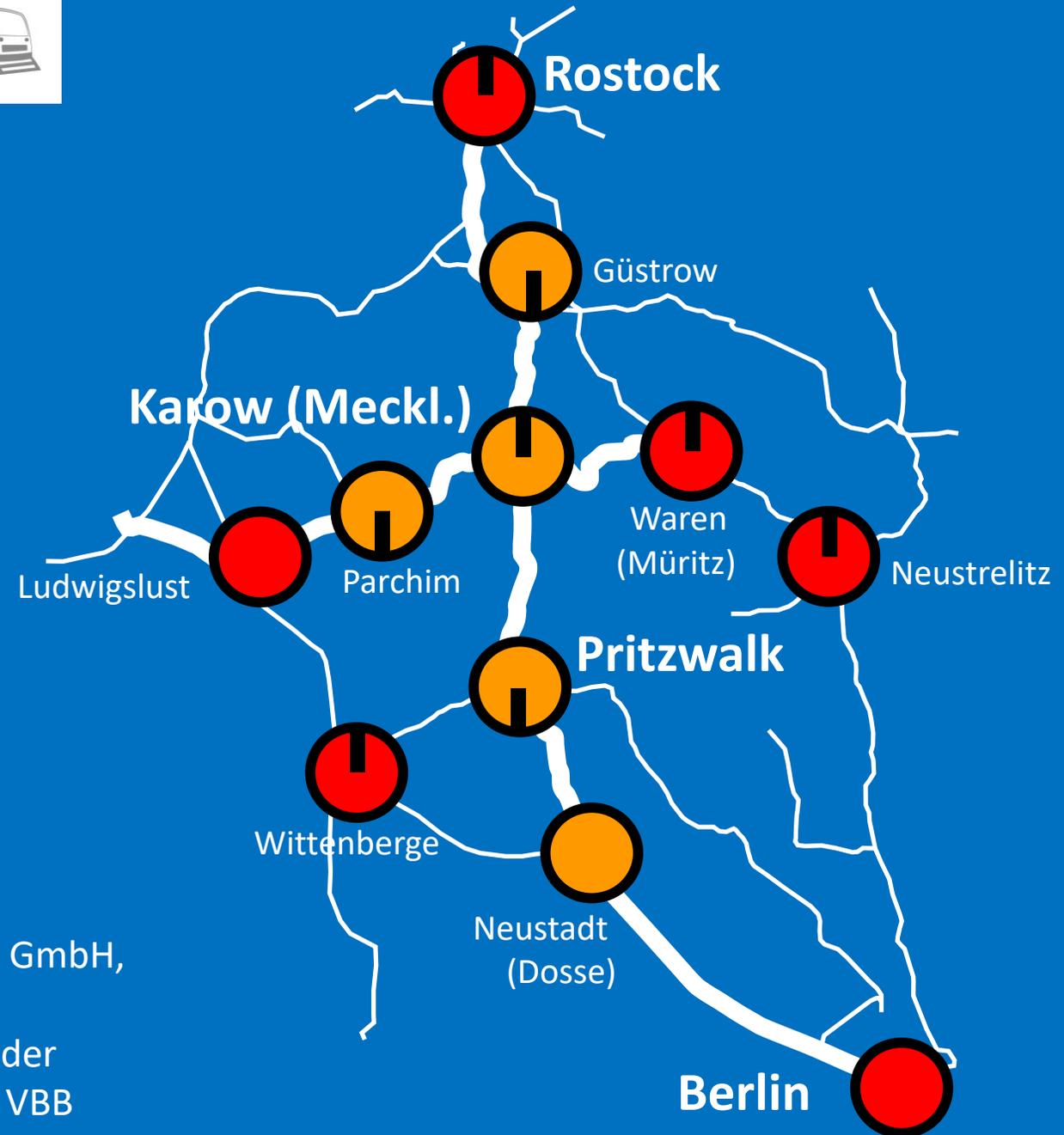


Zweiter RegionalExpress Berlin – Rostock



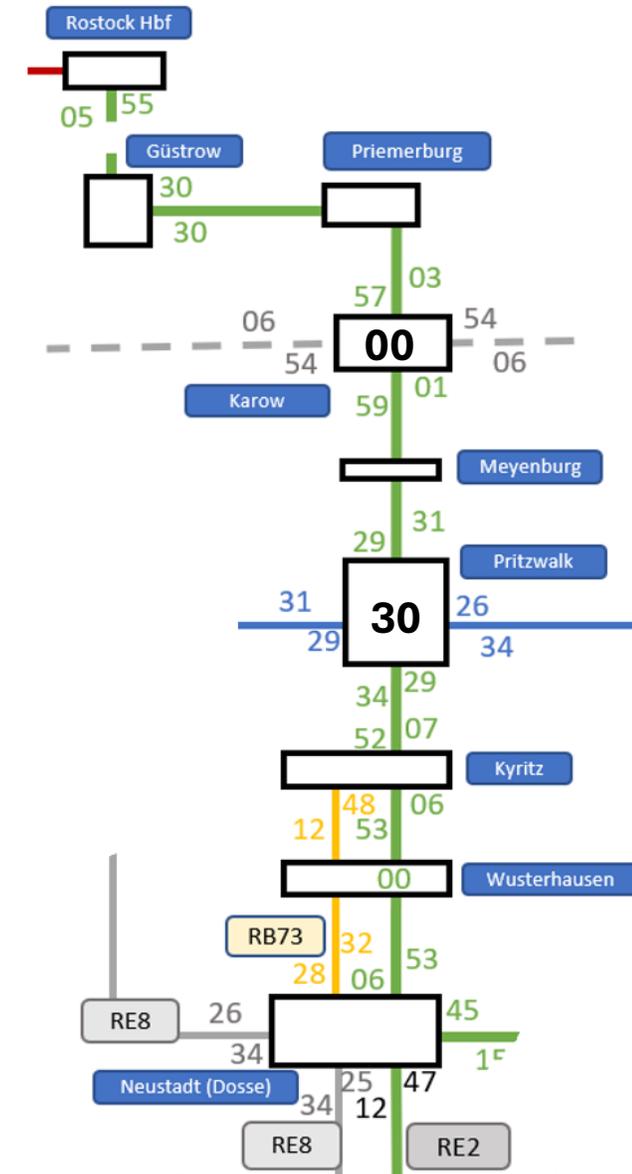
Mittwoch, 22. Mai 2024, 10:00 Uhr – 12:00 Uhr,
in den Räumen der VBB GmbH am Berliner Ostbahnhof,
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin

mit Vertretern der Gutachter (SMA und Partner (Deutschland) GmbH,
zusammen mit den Nachauftragnehmern Schüßlerplan
Ingenieurgesellschaft und Spreepan Verkehr GmbH), der Länder
Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie VMV und VBB



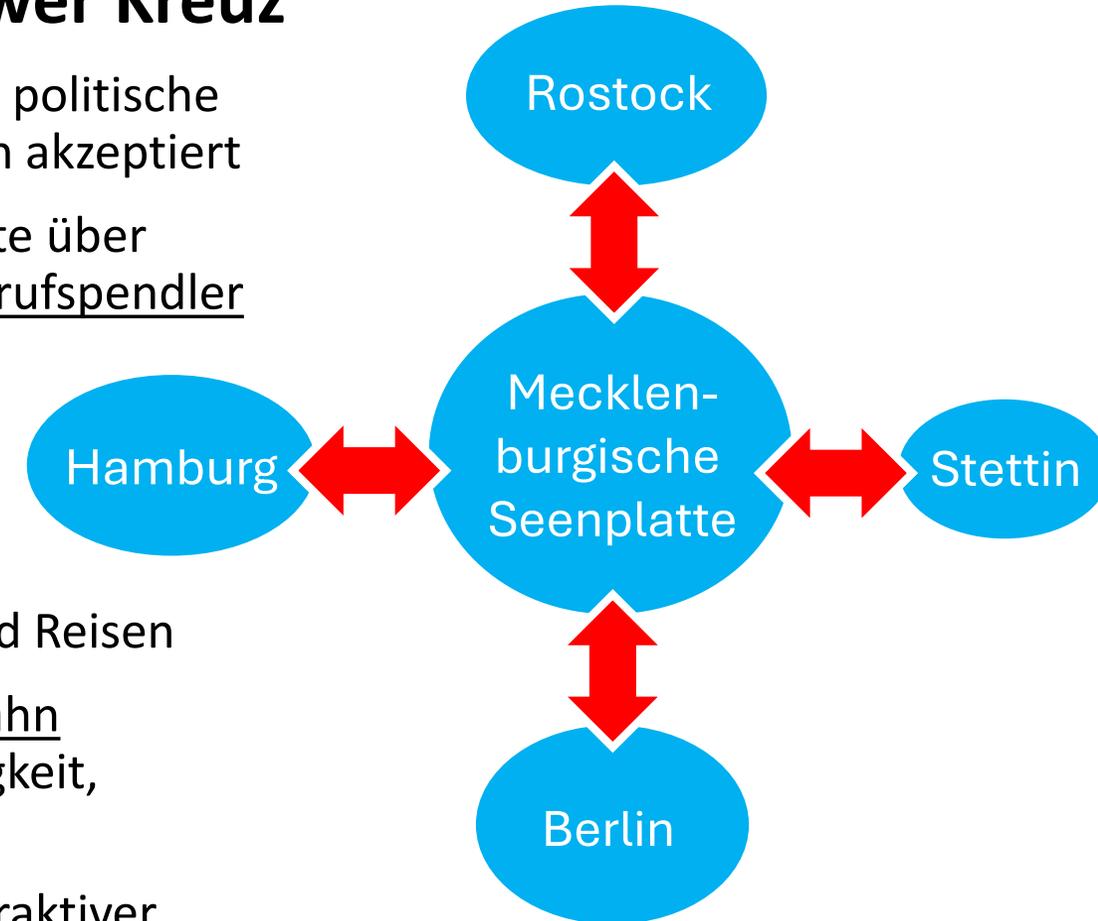
Potenzial einer neuen Nord-Süd-Verbindung Berlin – Rostock

- Zwischen Berlin und Rostock soll man künftig die Wahl haben: über Neustrelitz oder über die Prignitz.
- Eine neue zweite Achse über die Prignitz erreicht den Nullknoten Rostock (anders als der RE über Neustrelitz).
- Der neue RE Berlin – Rostock über Pritzwalk – Karow ist bei der Fahrzeit Berlin – Rostock aus dem Westteil Berlins konkurrenzfähig und wird daher eher mit zu viel als mit zu wenig Nachfrage zu kämpfen haben.



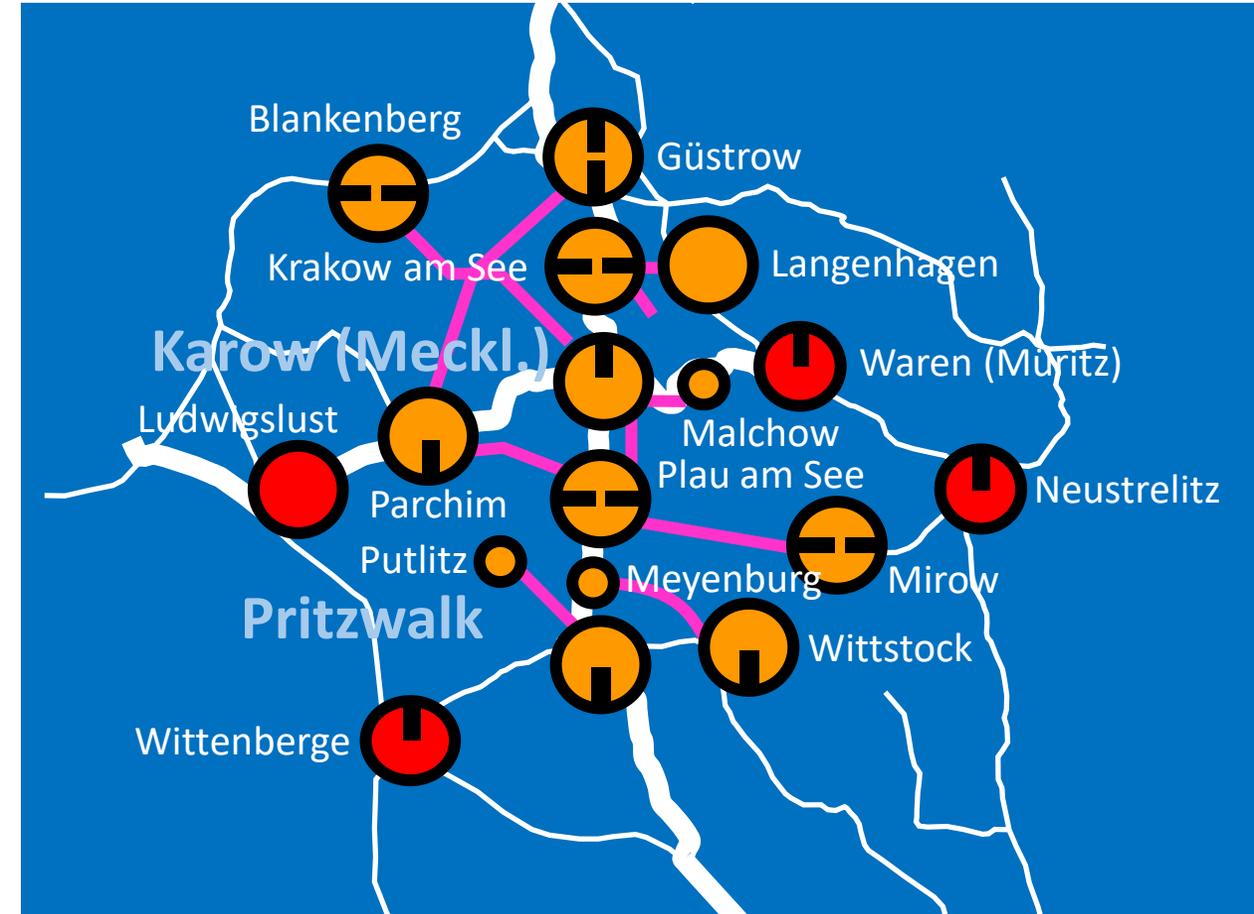
Potenziale der Nord-Süd-Verbindung durch die mecklenburgische Südbahn über das Karower Kreuz

- Selbstverständnis der BI: Seit 10 Jahren Kampf, wachsende politische Glaubwürdigkeit; Bahn als Schlagader innerhalb der Region akzeptiert
- Anbindung der ganzen Region Mecklenburgische Seenplatte über Karower Kreuz als Bahn- und Busknoten für Einwohner, Berufspendler und Touristen
 - Ri. Berlin: starke Verknüpfung, RE 5 u. RE 2 überlastet
 - Ri. Hamburg: wachsende Bedeutung
 - Ri. Rostock: wirtschaftliche Zentrum, Uni, Gesundheit
 - Ri. Stettin: Oberzentrum Stettin für Arbeitspendler und Reisen
- Verkehrswende im ländlichen Raum nicht möglich ohne Bahn aufgrund höherer Attraktivität der Bahn (Reisegeschwindigkeit, Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle)
- Busverkehr zwischen Meyenburg und Güstrow niemals attraktiver Ersatz für eine Bahnverbindung



Regionalbusse im Takt stärken zweiten RE Berlin – Rostock

- umgesetzte oder vorgesehene Regiobusse in MV:
 - Neubrandenburg – Waren – Röbel
 - in Abhängigkeit von der Bestellung der Südbahn: (Parchim –) Plau a. S. – Malchow
 - Mirow (Anschluss Südbahn) – Röbel – Plau am See (Anschluss Ri. Süden in Ganzlin möglich)
 - Blankenberg – Sternberg – Karow (0-Knoten).
- PlusBus-Linien und Taktlinien in Brandenburg in Folge der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes
 - Pritzwalk – Putlitz (Optimierung heutige Linie)
 - Wittstock – Meyenburg (Anschl. Ri. Rostock)
- Absehbare zusätzliche Linien, die sich in Folge der Umsetzung des 2. RE Berlin – HRO anbieten
- Frage: Sind alle diese vertakteten Buslinien (auch die absehbaren) im Verkehrsmodell dieses Gutachtens berücksichtigt?



Selbstverpflichtung kommunaler Seite: Buslinien werden angepasst bzw. kommen, wenn die Bahn kommt

- Landkreise als Aufgabenträger verpflichten sich per Vertrag mit den SPNV-Aufgabenträgern zur Anpassung ihrer Busverkehre – Bündelung auf die Haltbahnhöfe der neuen RE-Linien, Unzulässigkeit von Parallelverkehren (Bayrisches Modell)



Foto: Plau am See – Zugverkehr 19.05.2024, Nüse

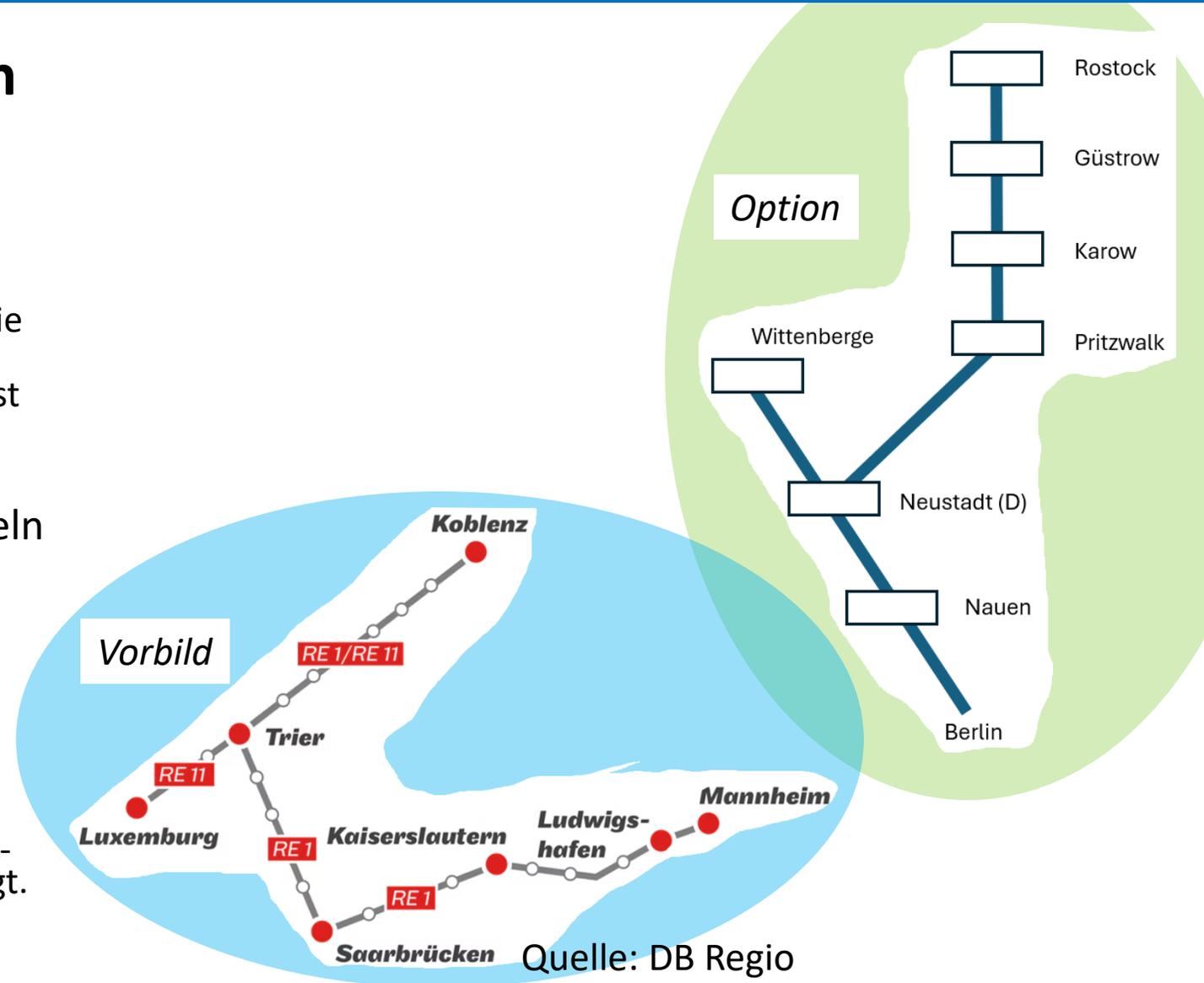
Stärken/Schwächen bzw. Flügeln

• Herausforderungen:

- Hohe Nachfrage in Berlin und der näheren Umgebung, weniger Nachfrage im weiteren Verlauf, vor allem außerhalb der Badesaison
- Im Knoten Berlin ist das Netz überlastet => die Zugzahl muss reduziert werden.
- Die Bahnsteige im ländlichen Raum sind meist kürzer.

• Die Lösung: Stärken/Schwächen bzw. Flügeln von Linien, z.B. ab Nauen

- Vorteile:
 - weniger Fahrzeuge zu beschaffen
 - weniger Investitionen in Bahnsteige
 - weniger Energiekosten
- Funktioniert woanders reibungslos.
- Auch bei zwei Betreibern und zwei Zugtypen möglich z.B. in Rheinland-Pfalz: Doppelstock-Zug wird mit einem einstöckigen Zug vereinigt.



(Umleitungs-)Fahrmöglichkeiten für (Fern- und) Güterverkehr; Kreuzungsbahnhöfe

- Fehlende Resilienz ist eines der großen Probleme des deutschen Schienennetzes.
- Mit dem Ausbau ergeben sich:
 1. Ausweich- und Umleitungs-Möglichkeiten für den Fern- und Güterverkehr zwischen
 - Berlin und Rostock/Ostsee
 - (Hamburg –) Schwerin und Berlin.
 2. eine neue Hinterlandanbindung des Hafens Rostock, Richtung Stendal/Wolfsburg
- Bedingung: ausreichend Kreuzungsbahnhöfe.



Grafik 05/2024: BSBB; Grundlage: Schweers und Wall

Antrieb/Elektrifizierung: BEMU oder Fahrleitung?

- Die Elektrifizierung ist abhängig von der Zielsetzung.
 - Ziel: Resilienz-Beseitigung und als Hinterlandanbindung des Hafens Rostock
 - **Voll-Elektrifizierung**
 - **Von Vorteil: Kreuzungsfrei in Pritzwalk und Karow**
 - Ziel: Reine Regionalbahn
 - **auch BEMU möglich (Dieselbetrieb ist absehbar keine Option).**
- Beim Prignitz-Express setzt Brandenburg auf Voll-Elektrifizierung. Die Elektrifizierung des Bahnhofs Pritzwalk ist damit bereits geplant und bedarf keiner weiteren Finanzierung
- In jedem Fall "aufwärtskompatibel": Aus Inseln kann später Voll-Elektrifizierung werden, BEMU können zu EMU modifiziert werden.
- Flügeln EMU/BEMU ist möglich, aber mit Einschränkungen verbunden.

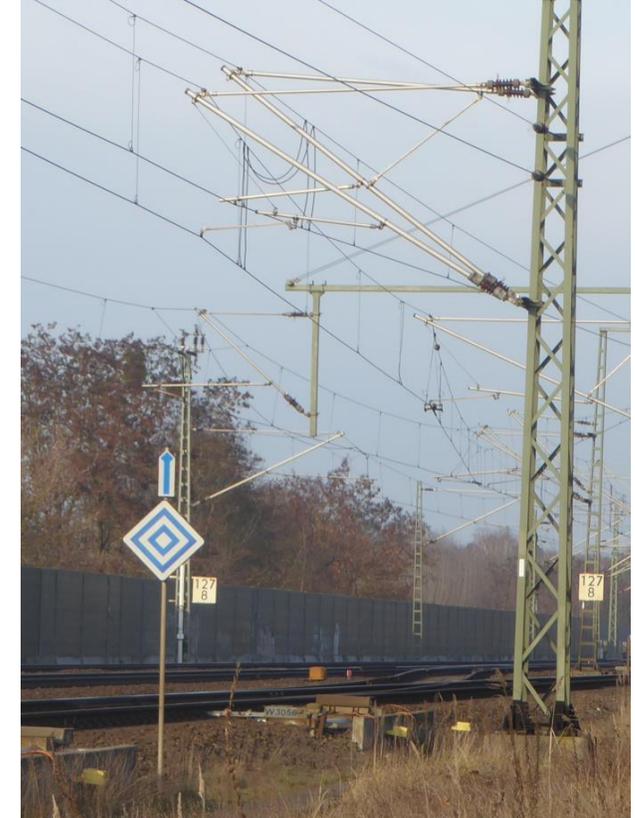
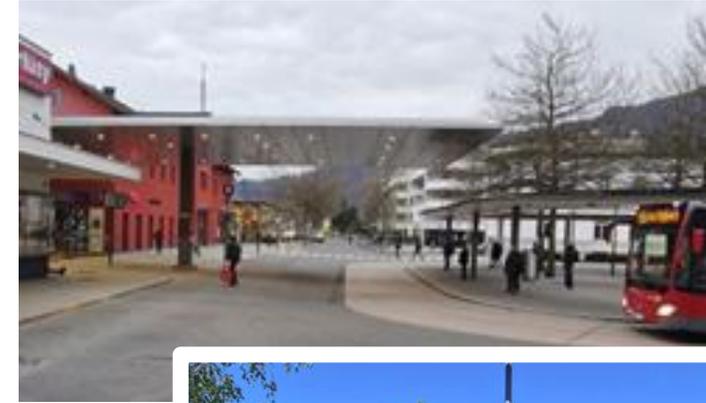


Foto: Hans Leister

Stationsausstattung

- **Die Stationsausstattung sollte vom Reisenden aus gedacht werden, d.h.**
 - Stufenfreier, überdachter Übergang zwischen Bus und Bahn
 - Gleisquerungen und Bahnsteigzugang zu 100 % stufenfrei, d.h. auch ohne Aufzug oder Bahnschranke möglich
 - Bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeit
 - An Knotenpunkten attraktive Wartemöglichkeiten
 - Überdachte Fahrradstellplätze und P&R-Plätze
 - Einsehbarkeit der Bahnsteige vom Vorplatz (nicht durch Lärmschutz verstellt)
 - Attraktive Farbgebung und Begrünung (nicht grau!).



Fotos: Martin Pogatzki

Backup – Ausblick auf weitere Entwicklungsoptionen

Bahnhofsumfeld-Entwicklung – Erschließung von Fahrgastpotenzialen in der Fläche

- **Mit der SPNV-Wiederbelebung generiertes Potenzial:**
 - Gastronomie/Imbiss
 - Beherbergung
 - Fahrradverleih
 - kleine Tagungsstätten ...
- **Entwicklung Passow (Meckl.) als Mobilitätsknoten (Bahn, Bus, Fahrrad)**
 - Anbindung von Goldberg mit einer schnellen Busanbindung, damit Anschluss an die Südbahn nach Parchim und darüber hinaus bis Hagenow, wie sie dies auch in der Vergangenheit bereits genutzt haben (per PKW / Fahrrad).
 - Als Start- und/oder Endpunkt Radweg Parchim – Passow – Plau am See – Zislow
- **Nutzung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten:**
 - Leader-Projektförderung,
 - Zuschüssen von Gemeinden
 - Förderprogrammen zur Förderung und Finanzierung des Radverkehrs.

Marketing zum neuen Angebot

- Anreisemöglichkeiten
- Kombiangebote: Anreise + Übernachtung
- Beherbergungsangebote bei Anreise mit ÖV
- Touristikverbände entlang der Strecke sollten eingebunden werden.