

Fahrplankonferenzen für Mecklenburg-Vorpommern für 2003

Vorschläge zu den Fahrplänen für 2003 - Serie 2 -
mit dem Stand von der Trassenbestellung vom 15.4.2002

Rostock, den 26.05.2002

Alle Kommentare beziehen sich auf die von der VMV vorgelegten SPNV Fahrpläne für Mecklenburg-Vorpommern, die ab 15.12.2002 gelten sollen.

Darin ist der Fernverkehrsfahrplan Hamburg - Ludwigslust - Berlin nicht enthalten. Hier wird davon ausgegangen, daß

- Der IC Hamburg - Ludwigslust - Berlin in etwa zur geraden Stunde in Ludwigslust hält.

Die Kernpunkte sind:

- Einrichtung eines Taktknotens in Stralsund zur vollen Stunde.
- Kein Übergang zwischen RE1 und RB10 in Rostock
- stündliche attraktive Verbindungen Rostock - Greifswald
- Verlegung des Taktes der RE5 Berlin - Rostock um eine Stunde + Konsequenzen.
- Größere Anpassungen auf KBS 172 Neustrelitz - Hagenow wegen Anschlüssen.
- Linie Stettin - Lübeck
- kleinere Zusatzangebote entsprechend des erheblichen Bedarfs

Die zahlreichen Hinweise von Holger Viebke, David-Mathias Wolf, Horst Metzger, Dr. Hartmut Buyken, Karl-Peter Naumann haben zu den umfangreichen Vorschlägen beigetragen. Ihnen herzlichen Dank. Besonderer Dank geht an Tim Zosel für die detaillierten Diskussionsbeiträge.

Hauke Juranek, Pro Bahn e.V. M-V

KBS 100 RE1 Hamburg - Schwerin - Rostock

- 1.) RE33018 verlängern bis Hamburg und
- 2.) zugehörige Rückfahrt ab Hamburg: 23:48 oder 0:18 bis Schwerin
- 3.) Streichung weiterer Halte

Dazu zur Erläuterung Maßnahmen auf anderen Linien:

Es wird vorgeschlagen, mit der RB10 Rostock - Stralsund die Vollknoten in Rostock und Stralsund zu bedienen. Dazu würde die RB10 wenige Minuten vor der vollen Stunde in Rostock abfahren und wenige Minuten nach der vollen Stunde in Stralsund ankommen. Um weiterhin den Übergang zwischen RE1 und RB10 zu ermöglichen sind folgende Maßnahmen, je nach Notwendigkeit in genannter Reihenfolge, akzeptabel:

Für den RE1 entfallen die Halte in Ventschow (870 Einwohner (EW)) und Blankenberg (487 EW). Diese werden vom RE 6 bedient: In versetzter Stunde nach vorliegendem Fahrplan der RE 6. Eine Verbindung nach Rostock ist über Güstrow gesichert bzw. mit Umstieg in Bützow in den IC.

Das Warten des RE 1 auf den RE 2 in Bad Kleinen entfällt. Anschluß ist ggf. mit dem RE 6 gewährleistet. **Dieses ist eine fragwürdige Maßnahme. Das Warten auf den RE 2 ist jedoch nur gerechtfertigt, wenn der RE 2 äußerst zuverlässig fährt, denn aufgrund der eingleisigen Strecke Rostock-Stralsund ist ein Warten der RB 10 auf den RE 1 in Rostock besonders nachteilig. Sollte dem Warten auf den RE 2 eine höhere Priorität eingeräumt werden, so sollte der Übergang RE1/RB10 in Rostock auf keinen Fall gewährleistet werden und die RB10 sollte sich vollständig nach dem Vollknoten in Stralsund richten.**

KBS 150 RE2/RB20 Bad Kleinen - Lübeck

Auffällig sind die gleichen Fahrzeiten für die RB und den RE, obwohl die RB häufiger hält. Hier sollten weitere Halte des RE folglich möglich sein. Notwendig könnten weitere einzelne Zwischenhalte für den Schülerverkehr sein. Hier sollte der individuelle Bedarf ermittelt werden.

Der RE33048 fährt sehr spät und bietet noch Anschluß von den Zügen aus Rostock und Schwerin. Hier stellt sich die Frage: Wie hoch ist der tatsächliche Bedarf? Ist stattdessen eine RB um 21:03 von Bad Kleinen nach Lübeck sinnvoller? Hier besteht wenigstens Anschluß noch aus allen Richtungen und weitere Verbindungen ab Lübeck. Eine Umorganisation der Fahrzeugumläufe würde dieses ermöglichen.

Für diese Linie besteht der Vorschlag, eine Linie Lübeck - Stettin zu schaffen. Siehe hierzu die Diskussion bei KBS 175 RE6.

Auf der Fahrplankonferenz in Schwerin wurde vorgeschlagen RB33400 und 33402 zu vereinen mit Abfahrt um 5:03, so daß Anschluß aus Wismar besteht. Aus Umlaufgründen werden ohnehin zwei Züge benötigt. Warum nicht 5:03 Bad Kleinen - Lübeck und 5:30 Wismar - 5:38 Bad Kleinen - Lübeck? Dann gibt es gleichzeitig Anschluß an den ersten IC nach Hamburg.

KBS 152 Parchim - Schwerin -Rehna

Eventuell sind in Parchim um wenige Minuten verschobene Ankunfts- und Abfahrtszeiten notwendig, um den Übergang auf die KBS 172 Richtung Neustrelitz zu gewährleisten. Dieses kann notwendig sein, wenn dort die eine Fahrtrichtung an die Anschlüsse in Waren und Neustrelitz angepaßt wird. Dazu gäbe es leichte Fahrzeitveränderungen zwischen Parchim und Schwerin, die aber keine Auswirkungen auf die Übergänge zu den anderen Zügen haben.

KBS 158 RE8 Wismar - Rostock - Tessin

Es sollte der ganztägige Halbstundentakt zwischen Bad Doberan und Rostock eingeführt werden. Vorrangig hierzu wären folgende zusätzliche Fahrten Rostock - Bad Doberan und zurück: 7:34, 12:34, 16:34, 17:34, 18:34

Die Fahrzeiten zwischen Rostock und Bad Doberan sollten so gestaltet werden, daß die Abfahrten immer zur gleichen Minute erfolgen. Also ab Rostock zur Minute 04 und 34 (nicht 04 und 30) und ab Bad Doberan zur Minute 02 und 32 (nicht 02 und 28). Das läßt sich besser merken und die unnötigen langen Aufenthalte in Groß Schwaß sind gekürzt. Die Fahrzeiten zwischen Bad Doberan und Wismar würden sich hierfür geringfügig verschieben.

Unverständlich ist, daß die Halte Teschow und Sandhagen weiterhin nur zweistündlich bedient werden. Eine stündliche Bedienung ist zu den vorgegebenen Fahrzeiten möglich.

KBS 163 Güstrow - Laage - Rostock

Die Vervollständigung des Stundentaktes zwischen Güstrow und Rostock wird begrüßt. Dafür war zusätzlich erforderlich 16:23 Laage - Güstrow und 17:02 Güstrow - Laage.

KBS 165 RB10 Rostock - Stralsund

Es wird versucht, zwischen Hamburg und Stralsund einen Stundentakt mit einem zweistündig verkehrenden IC26 und zweistündig verkehrenden RE1 und RB10 einzurichten. Hierbei kommt es zwangsläufig zu Engpässen bei den Anschlüssen, denn der IC ist wegen der wesentlich geringeren Zahl an Halten erheblich schneller. Sollen RE und RB in etwa die gleichen Fahrzeiten bieten, so kann man die Umstiegszeiten knapper gestalten, was aber die Zuverlässigkeit beeinträchtigt. Unter anderem hat der RE1 einige Zwangspunkte, die kritisch sind. Der schwerwiegendste ist das Warten in Bad Kleinen auf den häufig unpünktlichen RE2 aus Berlin. Läßt man die RB10 auf einen verspäteten RE1 warten, hat dieses gleichzeitig wieder Auswirkungen auf der eingleisigen Strecke Rostock - Stralsund.

Nicht nur wegen der Zuverlässigkeit des Übergangs in Rostock zwischen RE1 und RB10 wird die Umstiegsbeziehung kritisch bewertet, sondern auch weil die RB10 so den Vollknoten in Stralsund nicht bedienen kann. Mit dem Vollknoten können die Verbindungen nach Sassnitz, Binz und Grimmen gewährleistet werden. In Richtung Greifswald müssen die Verbindungen ohnehin noch auf den Vollknoten ausgerichtet werden.

Als Verbindung zwischen Vorpommern und Mecklenburg wird die Relation Greifswald - Rostock als die bedeutendste angesehen. Deshalb sollte zu jeder Stunde eine attraktive Verbindung zwischen beiden Städten gewährleistet werden. Dieses ist umso wichtiger, wenn die UBB bereits ab September 2002 bis Stralsund fährt und keine umsteigefreie Verbindung mehr besteht.

Fazit: Attraktive Umsteigebeziehungen in Stralsund werden höher gewichtet als der Übergang zwischen RE1 und RB10 in Rostock.

Daraus ergibt sich folgende attraktive Möglichkeit: Eine durchgehende Linie Warnemünde - Rostock - Stralsund - Sassnitz, also eine Entwicklung der S-Bahn zu einem zuverlässigen Umlandverkehr im 2 Stundentakt:

		RB10	Y	IC26	Z		Y	RB10	Z	IC26
Warnemünde	ab	8:23	8:38		9:38	an	13:22	13:37	14:22	
Rostock	an	8:43	8:58	9:54	9:58	ab	13:02	13:17	14:02	14:06
Rostock	ab	8:46	9:01	9:59	10:01	an	12:59	13:14	13:59	14:01
Rövershagen	an	9:00	9:18		10:18	ab	12:42	13:01	13:42	
Ribnitz-Damg.	an	9:12	9:27	10:21	10:27	ab	12:33	12:48	13:33	13:39
			UBB					UBB		
Barth	ab		10:23			an		13:35		
Velgast	ab	9:39	10:39	10:34		an	12:18	13:18	13:26	
Stralsund	an	9:55	10:55	10:48		ab	12:02	13:02	13:12	
Stralsund	ab	10:02	11:02	10:52		an	11:54	12:55	13:08	
Sassnitz	an	10:54				ab	11:02			
Ahlbeck Grenze	an		13:44			ab		10:05		

Y = Anschluß an RE1, Z = Anschluß an IC26, UBB = Barth - Ahlbeck Grenze

Gleichzeitig sind die Fahrten der RB12 dargestellt im stündlichen Verkehr nach Rövershagen, um die Anschlüsse an den RE1 und den IC26 weiterhin zu gewährleisten für alle Halte bis Rövershagen. Eine Weiterfahrt bis Ribnitz-Damgarten (kursive Zeit) ist möglich und sinnvoll für bestimmte Fahrten, z.B. im Werk- und Schülerverkehr. Die Durchbindung nach Warnemünde verfolgt das Ziel,

Rövershagen als attraktiven P+R Umsteigepunkt zu entwickeln. Zu besonderen Veranstaltungen wie „Rostocker Weihnachtsmarkt“ und die „HanseSail“ können weitere S-Bahnen bis Rövershagen verlängert werden.

Wenn die RB10 wie vorgeschlagen den geraden Taktknoten in Stralsund bedient, bietet es sich an, die UBB zwischen Barth und Velgast auf den geraden Taktknoten abzustimmen. Damit entsteht ein Stundentakt im Nahverkehr zwischen Velgast und Stralsund. Damit kann die UBB keinen direkten Umstieg in Velgast vom IC26 nach Barth anbieten. Sie bietet dafür umso mehr Umsteigemöglichkeiten in Stralsund. Damit kann die UBB ohne langen Aufenthalt in Stralsund von Barth bis Züssow durchfahren und bietet den wichtigen Anschluß vom IC26 nach Greifswald.

KBS 166 RB12 Rostock - Rövershagen

Die RB12 bietet Anschluß an den geraden Vollknoten in Rostock. Allerdings geschieht dieses völlig unwirtschaftlich und nicht immer zum Nutzen der Fahrgäste. Beispiele:

RB33423 fährt äußerst früh bereits um 4:19 nach Rövershagen, genau 7 Minuten nach dem ersten Zug nach Stralsund, und steht dort fast eine Stunde rum. Hier sollte die Abfahrt gegen 5:00 erfolgen. Dies ergänzt das Fahrtenangebot der RB10 nach Rövershagen anstatt parallel zu fahren.

RB33431 und RB33434 fahren von Montag - Freitag parallel zu zusätzlichen Fahrten auf der RB10 außerhalb des Taktes und können ohne Abstriche entfallen.

Generell haben alle Fahrtenpaare in Rövershagen eine unwirtschaftliche Standzeit von über einer Stunde. Hier stellt sich die Frage, ob die RB12 nicht weitere Aufgaben der RB10 übernehmen sollte, um deren Probleme mit den Anschlußbeziehungen in Rostock und Stralsund zu beheben. Ohnehin ist geplant, die RB12 stündlich zwischen Rostock und Graal-Müritz fahren zu lassen. Dieses könnte sie bereits zwischen Rostock und Rövershagen bzw. teilweise Ribnitz-Damgarten.

Der Übersichtlichkeit wegen sollte die Linie bei der RB10 mit eingetragen werden, so lassen sich Parallelfahrten und Ergänzungen besser erkennen. Deshalb verweise ich hier wegen einer weiteren Anpassung der Fahrzeiten auf die RB10

KBS 167 Barth - Velgast - Stralsund

Auswirkungen hierzu sind bei KBS 165 RB10 mit aufgeführt.

KBS 172 Hagenow - Ludwigslust - Parchim - Waren - Neustrelitz

Diese Strecke lebt von den guten Anschlüssen in den Knotenpunkten, deshalb zunächst eine Übersicht:

Auf dieser Strecke bestehen in Hagenow Land direkte Anschlüsse aus dem RE1 von/nach Hamburg. Allerdings fahren diese Züge nur bis Parchim, teilweise bis Lübz. In Ludwigslust bestehen Anschlüsse zum RE2 nach Berlin, allerdings mit einer Übergangszeit von einer halben Stunde und nur bis Parchim, teilweise Lübz. Anschlüsse in Ludwigslust an den IC zwischen Hamburg und Berlin sind nicht erkenntlich, da der Fernverkehrsfahrplan hierzu nicht vorliegt. Dieses sollte aber der Fall Richtung Berlin sein.

In Parchim bestehen Anschlüsse zu KBS 152 Parchim - Schwerin - Rehna.

In Waren besteht Anschluß von dem RE5 aus Rostock Richtung Ludwigslust. In Gegenrichtung besteht kein Anschluß; dieser wird um wenige Minuten verpaßt.

In Neustrelitz besteht Anschluß von den RE 5 zwischen Berlin und Stralsund bis nach Ludwigslust. In Gegenrichtung besteht kein Anschluß; dieser wird um wenige Minuten verpaßt.

Nach den vorgegebenen Fahrzeiten muß es möglich sein, die Anschlüsse in Waren und Neustrelitz in beide Richtungen zu gewähren. Hierzu wäre die Zugkreuzung in Nossentin statt in Malchow erforderlich mit folgendem Gesamtfahrplan:

		X	Y	Z		X	Y	Z
Hagenow	ab	11:05			an	14:54		
Hagenow Land	an	11:10			ab	14:49		
Ludwigslust	ab	11:27	12:10		an	14:31	15:47	
Neustadt-Glewe		11:38	12:20			14:21	15:37	
Parchim		11:59	12:41			14:00	15:16	
Lübz	an	12:14	12:56		ab	13:44	15:01	
Malchow	ab	12:54		14:00	an	13:04		13:52
Nossentin		12:59		14:05		12:59		13:47
Waren	an	13:20		14:26	ab	12:36		13:26
Neustrelitz	an	13:45			ab	12:11		

Anschlüsse in:

Hagenow Land	nach SN	11:19			von Schwerin	14:39		
Ludwigslust	von HH	10:39	11:58		nach Hamburg	15:19	16:06	
Ludwigslust	von B	11:13	12:04		nach Berlin	14:45	16:01	
Parchim	nach SN	12:03			von Schwerin	13:56		
Parchim	von SN	11:56			nach Schwerin	14:03		
Waren	nach HRO	13:22			von Rostock	12:33		
Waren	nach B			14:33	von Berlin			13:22
Neustrelitz	nach B	13:53			von Berlin	11:58		
Neustrelitz	nach HST	14:00			von Stralsund	11:52		
Neustrelitz	nach Mirow	14:15			von Mirow	11:44		

Hierbei wurde schon eine Verlegung der Linie um eine Stunde berücksichtigt aufgrund der vorgeschlagenen Verlegung der Anschlußlinie RE5 und der KBS186 nach Mirow sowie deren zeitliche Anpassung an die Anschlußzüge in Neustrelitz. Die Fahrzeiten wiederholen sich tagsüber alle 2 Stunden.

Zu den mit X gekennzeichneten Fahrten:

Die knappe Umstiegszeit in Parchim und Waren ist möglich. Die Linie hat großzügige Übergangszeiten von den Fernzügen in Ludwigslust, Waren und Neustrelitz. So gesehen sollten keine Verspätungen übernommen werden. Der ungewöhnlich knappe Übergang in Waren sollte sehr zuverlässig sein. Der RE5 aus Rostock hat in Rostock eine Wendezeit von einer Stunde und sollte deshalb pünktlich in Waren ankommen. In umgekehrter Richtung, die anfälliger für Verspätungen des RE5 ist, muß auf den RE5 nicht gewartet werden.

Zu den mit Y gekennzeichneten Fahrten:

Durch die Verlegung der Hauptlinie Hagenow Land -Neustrelitz (Fahrten mit X) um eine Stunde fährt diese zu den vorgesehenen Zusatzfahrten zwischen Hagenow und Lübz nahezu parallel. Diese (Fahrten mit Y) sind demzufolge so verlegt worden, daß zwischen Ludwigslust und Lübz wieder ein Stundentakt entsteht. **Die Fahrzeiten sind günstiger geworden und ein Triebfahrzeug wird eingespart. Nachteilig ist jedoch, daß sich in Hagenow Land keinen Anschluß mehr an den RE1 von und nach Hamburg realisieren läßt. Dieses wird dadurch behoben, daß die Y-Fahrten in Ludwigslust günstige Anschlüsse an den IC von und nach Hamburg herstellen. Das überzählige Triebfahrzeug kann dann die Y-Fahrten bei Bedarf bis Hagenow wieder verlängern, so daß Hagenow von Mo-Fr wieder stündlich an Ludwigslust, Parchim und Lübz angeschlossen ist.**

Zu den mit Z gekennzeichneten Fahrten:

Es sollten zur Saison weitere Fahrten am Wochenende zwischen Malchow und Waren angeboten werden, die in Waren einen Anschluß an den RE5 von und nach Berlin herstellen. Das Triebfahrzeug hierfür wurde durch die jetzt günstigeren Umläufe der Y-Fahrten eingespart.

Entscheidend ist die Verlegung der Linie Ludwigslust - Neustrelitz mit der Verlegung des RE5 um eine Stunde. Damit können in Waren die Anschlüsse Richtung Rostock gewährleistet werden und Waren behält die stündliche Anbindung nach Neustrelitz, wo Anschlüsse in alle Richtungen bestehen.

Unter allen Lösungsvarianten muß auf jeden Fall gewährleistet sein, daß in Neustrelitz die Züge von und nach Berlin mit akzeptablen Übergangszeiten erreicht werden. Gegebenenfalls sind sofortige kleinere Infrastrukturmaßnahmen zu ergreifen, z.B. Kreuzungsstelle in Nossentin oder entsprechende Beseitigung von Langsamfahrstellen zur Kürzung von Fahrzeiten. Gleiches gilt auch für den Übergang zum RE5 nach und von Rostock.

Zusätzliche Fahrtenangebote:

Die letzte Fahrt (Y-Fahrt 22:10 ab Ludwigslust) sollte nicht nur bis Parchim, sondern an Fr+Sa bis Lübz erfolgen. Auf Wunsch von Jugendlichen wäre damit eine späte Verbindung von Parchim nach Lübz geboten, um nach dem Kinobesuch in Parchim wieder nach Hause zu kommen. Dieser Zug fährt dann um 23:00 von Lübz nicht nur bis Parchim sondern bis Spornitz zurück wegen der dortigen Großraumdisco. Die ersten Fahrten an Sa+So ab Parchim Richtung Neustrelitz sollten dann ab Spornitz fahren (Y-Fahrt 4:31 und X-Fahrt 5:49, Zeit ab Spornitz)

Auf der Fahrplankonferenz in Schwerin wurde die Verknüpfung Hagenows an

Hagenow Land bemängelt. Es bestehen nur Umstiegsverbindungen nach Schwerin. Für Verbindungen nach Hamburg ist weiterhin ein Buszubringer nötig. Das bei den oben aufgeführten Y-Fahrten eingesparte Fahrzeug könnte diese Zubringerfunktion übernehmen und gleichzeitig noch einmal innerhalb von zwei Stunden nach Ludwigslust fahren, um dort einen Anschluß an den IC Richtung Hamburg und Berlin herzustellen:

Hagenow	ab	11:33	12:31	13:11	an	12:28	12:47	13:27
Hagenow Land	an	11:38	12:36	13:16	ab	12:23	12:42	13:22
Ludwigslust	an	11:53			ab	12:08		

Anschluß in:

Hagenow Land	nach HH ab		12:39	von HH an			13:19
	nach SN ab			13:19	von SN an	12:39	
Ludwigslust	nach B ab	12:01		von B an	12:04		
	nach HH ab	12:06		von HH an	11:58		
	nach Lübz ab	12:10		von Lübz an	11:47		
	nach Wismar ab	12:12		von Wismar an	11:46		

Zwischen Hagenow und Ludwigslust läßt sich so zwar kein perfekter Stundentakt einrichten. Dafür können aber die Anschlüsse hergestellt werden. Teilweise ist die Übergangszeit sehr knapp. Insgesamt hat der Umlauf zwar viel Toleranz, aber das Abwarten eines verspäteten RE1 in Hagenow oder IC in Ludwigslust schafft Probleme bei der nächsten Zubringerfahrt nach Ludwigslust zum IC bzw. nach Hagenow zum RE1. Fraglich ist also, ob diese Zubringerfunktion zuverlässig wahrgenommen werden kann. Eventuell dürfte die Zubringerfunktion von den IC von Berlin nicht wahrgenommen werden.

KBS 175/(100) RE 6 Pasewalk - Bützow - Schwerin - Hagenow

Betriebliche Anmerkungen:

Die Verlängerung des RE6 von Pasewalk über Bützow hinaus nur alle 2 Stunden hat zur Folge, daß die in Bützow endenden Bahnen eine völlig unwirtschaftliche Standzeit von etwa eineinhalb Stunden haben. Abhilfe schaffen zwei Lösungen: 1.)

Verlängerung bis Bad Kleinen oder 2.) alle Bahnen enden in Bützow.

Die Strecke wird im Wechsel sowohl mit der DBAG und der OME betrieben. Dadurch entsteht im Endbahnhof Pasewalk eine Wendezeit von ebenfalls eineinhalb Stunden. Abhilfe schaffen zwei Lösungen: 1.) Verknüpfung der RE6 mit der KBS 192 nach Ueckermünde und der KBS 191 RB21 nach Stettin oder 2.) Ein Wechselbetrieb 2 mal DBAG und 2 mal OME. (Eventuell Wechselbetrieb 1 mal DBAG und 3 mal OME wegen Kilometerausgleich.)

Bemerkungen zur Verlängerung bis Hagenow:

Die Lage der Fahrzeiten zwischen Bützow und Bad Kleinen sind so gewählt, daß Blankenberg und Ventschow im Stundentakt angefahren werden im Wechsel mit dem RE1. Dieses ist für diese beiden Orte ein Vorteil mit zusammen 1357 EW.

Die Orte Holthusen (849 EW), Zachun (391 EW) und Kirch-Jesar (676 EW) erhalten keine akzeptable Verbindung nach Hamburg, da der Übergang vom RE6 zum RE1 fast eine Stunde beträgt. Insgesamt betrifft dieses 1916 EW.

Hagenow (12272 EW) verbindet die RE6 direkt mit Schwerin. Um eine Stunde versetzt besteht eine Verbindung mit dem RE1 und der KBS 172.

Fazit: Gemessen an der Einwohnerzahl ist die stündliche statt zweistündliche Anbindung Hagenows an Schwerin wichtiger als die Anbindung der Orte Holthusen, Zachun und Kirch-Jesar an Hamburg.

Um eine durchgehende Verbindung (Stettin-)Pasewalk - Lübeck zu schaffen und um die überlangen Standzeiten in Bützow zu vermeiden, empfiehlt sich eine Weiterführung bis nach Bad Kleinen. In Bad Kleinen können die dort endenden Züge der RE6 als RE2 nach Lübeck weitergeführt werden. Damit entstehen an umsteigefreien Verbindungen insgesamt, jeweils im 2-Stundentakt:

Ueckermünde - Pasewalk - Bützow - Bad Kleinen - Hagenow und
Szczecin - Pasewalk - Bützow - Bad Kleinen - Lübeck.

Beide Linien sind nach vorliegendem Fahrplan trotz eingleisiger Streckenabschnitte stabil. Es bestehen häufige Knotenbahnhöfe mit längeren Aufenthalten, die im Falle von Verspätungen diese erheblich reduzieren können.

Sollte aufgrund mangelnder finanzieller Mittel ein Durchbindung bis Lübeck nicht möglich sein, so kann auf jeden Fall der Abschnitt Szczecin - Bützow durchgängig im 2-Stundentakt befahren werden, siehe hierzu KBS 191 mit RB21.

KBS 180 RE5 Rostock - Berlin

Bei dieser Linie stellt die Abstimmung auf den Halbtaktknoten in Rostock erheblich bessere Umstiegsbeziehungen in Güstrow her. Indirekt profitieren auch andere Linien wie z.B. Stralsund - Neustrelitz. Beide Linien bedienen abwechselnd den Vollknoten in Neustrelitz und es entstehen wieder die Halbknoten in Neubrandenburg und ein Vollknoten in Stralsund.

Ungünstig sind die späte erste Abfahrt von Rostock nach Berlin und der tägliche letzte Zug zurück. Eine Ankunft 9:23 in Berlin Zoo ist für viele wesentliche Termine eine Stunde zu spät. Beispiele: Vortrags- und Vorlesungsbeginn an den Universitäten TU und HU um 9 Uhr, wichtige internationale Flugverbindungen von 10 Uhr an ab Schönefeld. Gleiches gilt für die letzte Abfahrt in Berlin Zoo (außer Fr+Sa) um 18:29.

Es gibt verschiedene Probleme, einen weiteren frühen Zug ab Rostock einzusetzen und einen späten zurück: Eine Abfahrt im Takt um 4:34 ab Rostock ist wiederum entschieden zu früh und eine Rückfahrt um 20:29 ab Berlin Zoo auch von So-Do schafft Zugumlaufprobleme. Am einfachsten wäre ein Zug eine Stunde früher, also um 5:34 nach Neustrelitz fahren zu lassen und um 19:29 ab Berlin Zoo bis Neustrelitz und von dort ein weiterer Zug nach Rostock. Nur diese stehen ohne weiteres nicht zur Verfügung, da sie auf der Linie Stralsund - Neustrelitz gebunden sind.

Die Lösung des Problems ist einfach der Tausch der 2 Stundentakte von Stralsund - Neustrelitz - Berlin mit Rostock - Neustrelitz - Berlin. Damit sieht der Fahrplan wie folgt aus:

Rostock	ab	5:34	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34	21:34
Güstrow	ab	6:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:04	22:04
Waren		6:33	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33	20:33	22:33
Neustrelitz	ab	6:58	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	20:58	22:58
Berlin Zoo	an	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23	0:23

		Mo-Fr								Fr+Sa	
Berlin Zoo	ab	4:29	5:29	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29
Neustrelitz	an	5:57	6:57	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57	22:57
Waren		6:24	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22	23:22
Güstrow	an	7:00	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56	21:56	23:56
Rostock	an	7:27	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23	0:23

Gewonnen ist mit einem zusätzlichen Zugpaar der Beginn des Taktverkehrs eine Stunde früher und das Ende eine Stunde später.

Abgestimmt werden muß auf den RE5 die KBS 172 Hagenow - Neustrelitz, näheres ist dort erläutert.

Die Anschlüsse in Güstrow bleiben gewahrt, da Güstrow ohnehin stündlich angebunden ist.

Geprüft werden muß die Umsetzung. Es gibt zwei Lösungsmöglichkeiten:

1.) Die Linien

Rostock - Neustrelitz - Berlin - Elsterwerda und
 Stralsund - Neustrelitz - Berlin - Senftenberg
 um jeweils eine Stunde zu verschieben oder

2.) beide Linien in Neustrelitz vertauschen, also:
 Rostock - Neustrelitz - Berlin - Senftenberg und
 Stralsund - Neustrelitz - Berlin - Elsterwerda

Dabei ist der ersten Lösung dem Vorzug zu geben.

KBS 181 S-Bahn Warnemünde - Rostock - Güstrow/-Rostock Seehafen Nord

Die bestellte Ausdehnung des Taktes von 7,5 auf 10 Minuten bei der Rostocker S-Bahn hat gravierende Auswirkungen auf den Komfort und damit den Nutzerkreis. Wissenschaftlich belegt ist die Nutzung von Fahrplänen. Bei einem 7,5 Minutentakt nutzt kaum ein Fahrgast einen Fahrplan, bei 10 Minuten sehr wohl. Ein 10 Minutentakt paßt nur auf wenige Anschlußlinien des städtischen Bus- und Straßenbahnverkehrs. Durch den sogenannten Noniuseffekt verlängert sich die Fahrzeit nicht wie vom Ministerium genannt um durchschnittlich 1,25 Minuten, sondern um 6,25 Minuten durch knapp verpaßte Anschlüsse. Die S-Bahn fährt nicht direkt in die Innenstadt und ist deshalb auf exzellente Anschlußverkehre angewiesen. Ein Verkehr der S-Bahn direkt in die Innenstadt ist durch die Aufgabe des Projektes Friedrich-Franz-Bahnhof nicht mehr gewollt. Demzufolge tragen sämtliche Maßnahmen der vergangenen Jahre zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen bei, der zur Rechtfertigung der Taktverschlechterung dient. Es wurde zwar in Gutachten hinterfragt, womit der Rückgang zusammenhängt, jedoch wurde keine empfohlene Maßnahme ergriffen, wie z.B. die S-Bahn in die Innenstadt zu führen. Hier liegt die Vermutung nahe, ein schnelles innerstädtisches Verkehrsmittel wie die Rostocker S-Bahn ist politisch nicht gewollt. Ohne diese S-Bahn verliert das Gesamtsystem mit Bus und Straßenbahn an Attraktivität. So werden noch weniger Menschen den ÖPNV dem Auto vorziehen. Weshalb also nicht die Kapazität der Züge verkleinern und öfters fahren, ähnlich wie die Straßenbahn?!
 Zudem erschwert dieses die Entwicklung der S-Bahn in das Umland: Auf verspätete S-Bahnen aus dem Umland kann nicht mehr reagiert werden, indem eine reguläre Bahn von Rostock nach Warnemünde vorgezogen fährt. Die Fahrzeiten für Züge ins Umland werden sich immer leicht ändern bei dem Übergang vom 15 auf den 10 Minutentakt auf der Stammstrecke und umgekehrt.

Unabhängig von der Kritik an der generellen Taktveränderungen gibt es noch weitere Feinabstimmungen im Fahrplan:

Unverständlich ist im 10 Minutentakt die Abweichung zur Minute 03 und 13 ab Warnemünde. Zu diesen Minuten ist die S-Bahn eine Minute früher ausgewiesen. Hier wird ein Druckfehler vermutet.

Die S-Bahn 93884 soll täglich von Güstrow nach Rostock fahren, aber nur Mo-Fr weiter nach Rostock. Hier gehe ich auch von einem Druckfehler aus. Gemeint ist wohl Güstrow (20:10) - Rostock nur Mo-Fr und Rostock (21:02) - Warnemünde täglich.

Zusätzlich benötigt werden für die Disconächte (Fr/Sa, Sa/So und X/Feiertag) folgende Fahrten:

23:32 Rostock - Warnemünde
23:38 Warnemünde - Rostock
0:32 Rostock - Warnemünde
0:08 Warnemünde - Rostock
1:32 Rostock - Warnemünde
1:08 Warnemünde - Rostock

Angepaßt werden folgende Fahrten:

0:33 Warnemünde - Rostock auf 0:38 und

0:07 Rostock - Warnemünde auf 0:02, sofern der IC26 noch Anschluß an die S-Bahn um 0:02 hat.

Damit entsteht bis 1:30 ein durchgehender Halbstundentakt. Dieser stellt nicht nur für die prädestinierten Veranstaltungsabende für Alt und Jung gute Verbindungen dar, sondern bietet auch einen Anschluß an den nur Fr und Sa verkehrenden Spätzug aus Berlin nach Warnemünde.

Im Schülerverkehr (also nicht in den Ferien) sind zur Mittagszeit zwei zusätzliche S-Bahnen angebracht:

12:25 Rostock - Warnemünde - Rostock und
13:10 Rostock - Warnemünde - Rostock

Die genaue Zeitlage sollte noch bestimmt werden. Eventuell 15 Minuten früher oder später.

Verlängerung des 15 Minutentaktes an Freitagen, Samstagen und Tagen vor Feiertagen in den Sommermonaten Juni bis August bis 22 Uhr. Die halbstündlich verkehrenden Bahnen sind bei Strandwetter bis zu dieser späten Stunde überfüllt.

Unverständlich ist das Brechen der S-Bahn zum Seehafen am Hauptbahnhof. Solange der Fährterminal noch nicht direkt mit einem Dieseltriebwagen angefahren wird, gibt es dafür noch keinen Grund.

Nach Güstrow sollte ein halbstündiger Takt eingeführt werden. Im ersten Schritt könnte dieses zur HVZ geschehen. Dieses allerdings in Abhängigkeit des RE5 Rostock - Berlin, also versetzt zum RE5. Bei einer Verlegung des RE5 um eine Stunde kann die entsprechende S-Bahn zur geraden Stunde und Minute 46 nur dann weitergeführt werden, wenn diese nicht wie vorgeschlagen als RB10 nach Stralsund fährt. Allerdings sollten sich zur HVZ entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Im anderen Fall erfolgt die Weiterführung zur ungeraden Stunde, die von der RB10 nicht belegt würde.

Besonderheiten bei Sonderverkehren:

Der 7,5 Minutentakt bei Sonderverkehren darf nicht aufgrund von Fahrten anderer Züge nach Warnemünde unterbrochen werden. Andere Züge müssen sich dann von der Geschwindigkeit unterordnen.

Zur HanseSail und zum Rostocker Weihnachtsmarkt sollte die S-Bahn ein P+R Angebot ab Rövershagen einführen.

KBS 186 Mirow - Neustrelitz Süd

Interessant wäre eine Fahrplangestaltung, bei der zumindest bedarfsmäßig im Stundentakt gefahren werden kann, z.B. für den Schülerverkehr oder zusätzliche Saisonfahrten. Für lediglich 22 km Strecke sollte man problemlos innerhalb einer Stunde hin- und zurückfahren und die Anschlüsse in Neustrelitz gewähren können.

Nach dem vorgegebenen Fahrplan werden die Anschlüsse zwar in Neustrelitz abgewartet. Jedoch in der Gegenrichtung kommen die Züge in Neustrelitz an, wenn gerade der potentielle Anschlußzug nach Berlin ausfährt. Sämtliche Züge von Mirow nach Neustrelitz sollten daher etwa 10 Minuten früher fahren. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, weshalb dieses nicht möglich ist.

In Neustrelitz bestehen zu jeder Stunde Anschlüsse Richtung Waren, Stralsund und Berlin. Demzufolge spielt es keine Rolle, ob die Züge zur geraden oder ungeraden Stunde an- und abfahren sollten. Generell sind jedoch die geraden Stunden für den örtlichen Verkehr vorzuziehen. Beispielsweise schließen und öffnen Geschäfte vorzugsweise zu den geraden Stunden. Gleiches gilt für die Betriebszeiten in Büros. Es ist nicht attraktiv bis zu einer Stunde auf den Zug zu warten, deshalb sollte der Fahrplan um eine Stunde versetzt werden und bei Bedarf zu den ungeraden Stunden zusätzliche Fahrten geboten werden. Hinzu kommt ein betriebliches Argument: Die Strecke wird von der PEG/HHA betrieben. Um die Züge zu Wartungszwecken aus und in Richtung Parchim überführen zu können, sollten der zweistündig angefahrne Taktknoten in Neustrelitz zu den gleichen Stunden angefahren werden wie von der KBS 172 Hagenow - Neustrelitz. Bei dieser Linie existiert im Zusammenhang der Verlegung des RE5 der Zwang diese Linie auch auf die geraden Stunden in Neustrelitz abzustimmen.

Wie sieht es mit einer Weiterführung bis Wittstock aus?

KBS 191 RB21 Pasewalk - Szczecin Glowny

Die Fahrzeiten sind unsymmetrisch zu dem übrigen Taktfahrplan in M-V, d.h. bei einer Rückfahrt gibt es andere Umstiegsbeziehungen als auf der Hinfahrt bzw. teilweise überhaupt keine akzeptablen Fahrtmöglichkeiten. Zur gleichzeitigen Optimierung des Betriebes der RE6 werden folgende Fahrzeiten vorgeschlagen mit gleichzeitiger Verknüpfung mit RE6 (siehe auch die Diskussion bei RE6):

Pasewalk von Bützow	an		7:00	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17
Pasewalk	ab	5:19	7:19	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	19:19
Szczecin Glowny	an	6:00	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00
Szczecin Glowny	ab	6:00	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00
Pasewalk	an	6:41	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41
Pasewalk nach Bützow	ab	6:42	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42

Hierbei wurden die vorgegebenen Fahrzeiten nur verlegt. Eine Wendezeit von 0 Minuten in Stettin ist natürlich Utopie. Das bedeutet eine Standzeit von 2 Stunden, die das Fahrzeug in anderer Form ohnehin in Pasewalk hätte. Auf der Strecke sollten jedoch

noch etliche Reserven bestehen, die zu einer Wendezeit von etwa 10 Minuten in Stettin und einem Aufenthalt von wenigstens 2 Minuten in Pasewalk führen, z.B. weitere Optimierung der Grenzkontrolle im Zug. Probleme mit Verspätungen sollten nicht bestehen. Die Fahrzeiten auf der RE6 sind großzügig ausgelegt bzw. längere Aufenthalte in Neubrandenburg und anderen Orten ermöglichen notfalls einen Ausgleich. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die RB21 mit der Linie Stettin - Angermünde zu verknüpfen, falls sich dadurch günstige Umläufe ergeben. Eine durchgehende Verbindung Stettin - Lübeck würde mit der Kombination des M-V Tickets und des Wochenendtickets zu einem wesentlichen Fahrgastzuwachs führen. Deshalb hat die Weiterführung nach Lübeck oder Hamburg eine hohe Priorität. Bei durchgehenden Fahrten Stettin - Bützow kann es erforderlich sein, daß auch die OME nach Stettin fährt. Dazu muß angeblich ein neuer Staatsvertrag geschlossen werden. Hier besteht folglich dringender Nachholbedarf.

KBS 192 Ueckermünde - Pasewalk

Hinterfragt werden muß die Fahrzeit von über 30 Minuten bei nur 30 km Strecke. Liegt die Fahrzeit unter 30 Minuten, so läßt sich bei Bedarf im Berufs- und Schülerverkehr ein Stundentakt mit einem Fahrzeug fahren.

Diese Linie sollte mit dem RE6 verknüpft werden. Es entstehen dadurch nicht nur umsteigefreie Verbindungen, sondern auch die bisherigen unwirtschaftlich langen Standzeiten in Pasewalk werden dadurch gekürzt. Von den Fahrzeiten und den eingesetzten Fahrzeugen ist dieses möglich.

Eventuell ist es dabei erforderlich, daß auch die DBAG die ein oder andere Fahrt nach Ueckermünde durchführt, da die RE6 im Wechsel von DBAG und OME betrieben wird, jedoch die Linie nach Ueckermünde bisher ausschließlich von der OME.

Bus81081 hat in Pasewalk keinen Anschluß. Entweder 25 Minuten später oder 23 Minuten früher.

RB81080 kann bis zu 18 Minuten früher fahren, alle Anschlußzüge sind bereits früher in Pasewalk. Alternativ Abfahrt im Takt um 22:16, d.h. 12 Minuten früher.

KBS 193 RB18 Ahlbeck Grenze - Zinnowitz - Züssow - Stralsund

keine Änderungen zum Fahrplanwechsel am 15.12.

Mit der Einrichtung eines Vollknotens in Stralsund und einer Fahrzeit von knapp 30 Minuten zwischen Stralsund und Züssow müßte der UBB Takt um eine halbe Stunde verschoben werden, also auf einen Halbknoten in Züssow ausgerichtet werden.

KBS 194 RB19 Zinnowitz - Peenemünde

keine Anmerkungen

KBS 195 RB13 Sassnitz - Stralsund

Bei dieser Linie besteht bisher lediglich ein attraktiver Übergang zur RE5 in Stralsund Richtung Neustrelitz. Alle anderen Linien kommen in Stralsund nicht zum Vollknoten an. Vorallem die RB10 könnte mit ihrer Fahrzeit von knapp über einer Stunde zwischen Rostock und Stralsund die Vollknoten in beiden Städten bedienen, wenn die Anschlußlinien entsprechend vor der Stunde ankommen bzw. danach abfahren. Um hier den Übergang zu ermöglichen könnte die RB13 dafür einen Beitrag leisten, indem sie 10 Minuten vor der vollen Stunde in Stralsund ankommt und 10 Minuten danach abfährt. Dieses sollte mit einer angemessenen Wendezeit in Sassnitz möglich sein, denn eine Fahrzeit von 52 Minuten für lediglich 51,18 km erscheinen für eine zweigleisige und elektrifizierte Strecke sehr lang.

In der Fahrplanauskunft ist der Endbahnhof Sassnitz als Bahnhof mit Übergang zu den Fähren nach Trelleborg angegeben, was einen angenehmen Übergang vortäuscht. Hier muß dringend geklärt werden, wie eine Verbindung zwischen Bahn und Fähre hergestellt wird. Denkbar wäre auch ein Triebwagenshuttleverkehr von Lietzow oder für IC ab Bergen zum Fährhafen ähnlich eines Flughafenterminalbusses.

KBS 197 RB14 Bergen - Binz

Für diese Strecke werden nach vorliegendem Fahrplan zwei Züge benötigt, obwohl nur einer tatsächlich gebraucht wird. Dieses erzeugt einen unnötigen Kostendruck auch für andere Linien in M-V. Eine entsprechende einfache Anpassung der Fahrzeiten kommt auch den Fahrgästen entgegen. Für diese ist es unverständlich in Bergen 10 Minuten auf die Weiterfahrt zu warten, deshalb:

Bergen RB13 von Stralsund	an	X:30	nach Stralsund	ab	X:26
Bergen RB14				an	X:24
Binz	an	X:58		ab	X:02

Hierbei sind auch die langen Fahrzeiten zwischen Bergen und Binz für die kurze Strecke zu kritisieren, die dadurch wenig Toleranz lassen. Hierdurch ändern sich für die eingleisige Strecke nach Binz geringfügig die Zeitfenster für die IC bis Binz. Diese sollten sich gezwungenermaßen der RB14 anpassen und nicht umgekehrt.

Umständlich ist für die überwiegende Zahl der Reisenden der Umstieg in Bergen. Wünschenswert wäre ein Flügelzug aus Stralsund, der in Lietzow nach Sassnitz und Binz geflügelt wird, um das Umsteigen zu vermeiden. Dies spart gleichzeitig die Hälfte der gesamten Zugkilometer zwischen Bergen und Lietzow ein, die an anderer Stelle sinnvoller verwendet werden können.

KBS 198 RB15 Bergen - Putbus - Lauterbach Mole

keine Anmerkungen

KBS 203 RE3 Stralsund - Greifswald - Pasewalk - Berlin

Auf dieser Linie verkehren nur vereinzelt IR Züge, die sich so nicht eignen, um generell Taktknoten damit zu bedienen. Hier wäre am wichtigsten der Knoten in Stralsund. Bei der RB10 wurde vorgeschlagen, die UBB nach Barth auf den ungeraden Vollknoten in Stralsund abzustimmen. Demzufolge muß der RE3 auf den geraden Vollknoten abgestimmt werden:

		RE3	IR	UBB		UBB	IR	RE3
Stralsund	ab	6:02	6:38	7:02	an	10:50	11:22	11:50
Greifswald		6:24	7:00	7:30		10:23	11:00	11:29
Züssow	an	6:43	7:13	7:50	ab	10:03	10:47	11:10
Züssow	ab	6:55	7:14		an		10:46	11:00
Pasewalk		7:36	7:54				10:02	10:15
Berlin Ostbfh	an	9:15	9:33		ab		8:21	8:27

Wenn die UBB wie hier vorgestellt den ungeraden Vollknoten in Stralsund bedient, entsteht für mit dem IC26 anreisende Touristen eine angenehme Fahrt nach Usedom; ein weiteres Umsteigen ist in Züssow nicht erforderlich.

Der längere Aufenthalt in Züssow von 10 Minuten ist dem Anschluß an die UBB geschuldet. Hier macht ein Anpassen der Anschlüsse solange keinen Sinn, bis die Strecke ausgebaut ist, denn vernünftig vertakten läßt sich Züssow erst bei einer Fahrzeit von etwa 30 Minuten zwischen Stralsund und Züssow.

Der Abschnitt zwischen Züssow und Stralsund ist auf den Vollknoten in Stralsund abgestimmt. Dies verlängert zwar die Fahrt nach Berlin, allerdings werden die Reserven als Puffer für Verspätungen benötigt, die bei dem Streckenausbau auf 160 km/h unweigerlich entstehen. So können die Umsteigeknoten in Stralsund und Züssow wenigstens zuverlässig bedient werden.

Gleichzeitig entstehen bessere Umsteigebeziehungen mit RE6 und KBS 192 in Pasewalk:

Ueckermünde - Pasewalk - Berlin und zurück sowie
Strasburg - Pasewalk - Stralsund und zurück sowie
Strasburg - Pasewalk - Berlin und zurück.

Schnelle Verbindungen nach Berlin bieten die 5 IR Paare von Binz/Stralsund nach Berlin - Frankfurt. So gesehen ist es legitim, den RE3 auf den lokalen Verkehr abzustimmen und leichte Verzögerungen in Kauf zu nehmen.

Geklärt werden muß, wie eine Verschiebung des RE3 mit den weiteren Linien in Brandenburg und auf der Berliner Stadtbahn in Einklang zu bringen ist.

Zur Verdeutlichung ist in dem obigen Fahrplanausschnitt ein IR eingetragen. Unglücklicherweise verkehren die (wenigen 5) IR ungefähr zu den gleichen Fahrzeiten, wie die gewünschten Fahrzeiten des RE3. Da die Fahrzeiten der IR für diesen Vorschlag noch nicht vorlagen, wurde diese Lösung favorisiert. Unwahrscheinlich ist ein Verlegen der IR um eine Stunde, da die IR-Linie bis Frankfurt Verknüpfungspunkte hat, die dann alle betroffen wären. So gesehen wäre der RE3 um eine Stunde zu verschieben. Dieses entspräche einem Tausch der Abfahrten zu den geraden und ungeraden Stunden mit der UBB. Nachteil wäre ein zusätzliches Umsteigen für Fahrgäste aus dem IC26 zur Insel Usedom.

Auf der Fahrplankonferenz in Stralsund wurde teilweise die Auffassung vertreten, die RB10 solle weiterhin den Anschluß zum RE1 von und nach Hamburg herstellen. Dieses hat zwei gravierende Auswirkungen:

- 1.) Für die RB10 entsteht in Stralsund eine unwirtschaftliche Wendezeit von 1:19. Dieses führt die Verlängerung der UBB zu einer Verschwendung: Es wird ein Zug mehr benötigt als bei der heutigen Variante, bei der die RB10 bis Züssow fährt. Dieser zusätzliche Zug fände eine bessere Verwendung zur Beibehaltung des 7,5 Minutentaktes auf der S-Bahn.**
- 2.) Die UBB führe zwischen Stralsund und Züssow praktisch parallel zur IR Linie.**

Läßt sich der RE3 nicht auf den ungeraden Taktknoten in Stralsund abstimmen, so wird die Verbindung Rostock - Greifswald weiterhin unattraktiv bleiben. Diese steht jedoch in der Priorität sehr weit oben. Ein Stundentakt ist ein Muß. Es gibt dann nur zwei Lösungen:

- 1.) Die UBB wird auf die RB10 abgestimmt, so wie es im bestellten Fahrplan vom 15.4. abgedruckt ist. Und die IC26-Linie wird bis Greifswald verlängert. Dieses ist möglich, da alle IC26, die nicht von/bis Binz fahren, in Stralsund einen Aufenthalt von mindestens zwei, teilweise vier, Stunden haben.
- 2.) Die UBB wird auf die IC26 abgestimmt. Die RB10 wird bis Greifswald verlängert, im Sommer bis Züssow.

Ein nicht zu vernachlässigender Punkt ist ein Taktknoten in Pasewalk. Leider erlauben die Fahrzeiten auf den Strecken nach Pasewalk keinen ausgesprochenen Knoten, in dem in alle Richtungen umgestiegen werden kann. Dieses vorallem aufgrund der knapp über 30 Minuten Fahrzeit von Neubrandenburg. Deshalb bleibt nur die Alternative, günstige durchgehende Linien zu schaffen. Also:

1. Szczecin/Ueckermünde - Pasewalk - Bützow und
2. Stralsund - Pasewalk - Berlin

Mit der Linie Stralsund - Berlin, die gemeinsam mit den IR und RE3 im Stundentakt betrieben wird, läßt sich entweder günstige Verbindungen nach Ueckermünde und Stettin schaffen oder Richtung Strasburg. Hier wurde gefordert, Stralsund mit Stettin gut erreichen zu können. Damit muß der RE3 im Wesentlichen so bleiben, wie im bestellten Fahrplan abgedruckt und die RB21 Pasewalk - Stettin muß wie hier vorgeschlagen mit dem RE6 verknüpft werden.

Daraus resultiert folgende praktikable Lösung:

		RB10	IR	UBB	RE3		RE3	UBB	IR	RB10
Stralsund	ab	6:15	6:38	7:02	7:33	an	10:27	10:55	11:22	11:40
Greifswald		6:35	7:00	7:30	7:55		10:06	10:28	11:00	11:20
Züssow		6:51	7:14	7:50	8:13		9:49	10:08	10:47	11:03
Pasewalk			7:54		8:54		9:05		10:02	
Berlin Ostbhf	an		9:33		10:42	ab	7:08		8:21	

Ein Halbstundentakt Stralsund - Züssow sieht im Vergleich zu den anderen Angeboten in M-V wie ein Überangebot aus. Allerdings stellt ein Halbstundentakt ein attraktives Angebot dar. Es ist auch der Preis für die Unmöglichkeit das Puzzle mit den Umstiegsknoten aufzulösen und der Verweigerung des Einrichtens eines Taktknotens in Stralsund.

KBS 204 RE2 Wismar - Ludwigslust - Berlin

Der Halt in Lübstorf könnte entfallen, da dieser von der RE6 und RE1 stündlich bedient wird.

Auf der Fahrplankonferenz in Schwerin wurde bemängelt, daß es keinen Anschluß an die KBS 150 RB33400 und RB33402 und an KBS 100 IC2477. Ein Kommentar hierzu siehe bei KBS 150.

An Sa+S sollte es auch um 22:00 eine Fahrt nach Wismar geben: Verlängerung RE38196.

KBS 205 RE5 Stralsund - Neustrelitz - Berlin

Bei dieser Linie würden bei einer Verschiebung des Taktes auf der RE5 nach Rostock die durchgehenden Züge nach Berlin auch um eine Stunde versetzt fahren. Die Pendelzüge zwischen Neustrelitz und Stralsund stellen mit Umstieg in Neustrelitz weiterhin den Stundentakt Stralsund - Neustrelitz - Berlin her. Dies ist eine kleine Veränderung, die keine wesentlichen Auswirkungen haben sollte.