

BERICHT



Untersuchung zum Fahrgastpotenzial möglicher Streckenreaktivierungen in Mecklenburg-Vorpommern

Auftraggeber/-in:

VMV – Verkehrsgesellschaft
Mecklenburg-Vorpommern mbH
Schloßstraße 37
19053 Schwerin

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden

Dresden, 12.11.2024

Dokumentinformationen

Kurztitel	Fahrgastpotenzial möglicher Streckenreaktivierungen
Auftraggeber/-in	VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC5000610
Autoren	Henrik Büttcher, Susanne Rebentisch
Erstellungsdatum	17.05.2024
zuletzt gespeichert	12.11.2024

Inhalt

1	Aufgabenstellung.....	5
2	Grundlagen der Bearbeitung	6
2.1	Methodik.....	6
2.2	Planfälle	6
2.3	Planungsgebiet.....	7
2.4	Raumstruktur	8
2.5	Strukturprognosen	9
2.6	Verkehrsmodell.....	10
2.7	Prognoserechnung.....	10
3	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in der Analyse	12
3.1	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV	12
3.2	Verkehrsangebot im ÖPNV.....	12
3.3	Verkehrsnachfrage im ÖPNV	13
4	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im Nullfall	15
4.1	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV	15
4.2	Verkehrsangebot im ÖPNV.....	15
4.3	Verkehrsnachfrage im ÖPNV	18
5	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in den Planfällen.....	19
5.1	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV	19
5.2	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im ÖPNV	19
5.2.1	Anmerkung zur Strecke 6328.....	20
5.2.2	Steckbriefe zu den Reaktivierungsstrecken.....	20
	Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus.....	21
	Hagenow Stadt – Ratzeburg	25
	Neustrelitz – Feldberg	29
	Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum	31
	Blankenberg – Dabel.....	33
	Greifswald – Lubmin Kernkraftwerk.....	35
	Neubrandenburg – Friedland.....	38

6	Zusammenfassung der Ergebnisse	41
6.1	Ergebnisse für einen Werktag	41
6.2	Umrechnung auf die Verkehrstage Samstag und Sonntag	41
6.3	Hochrechnung auf Jahreswerte	42
6.4	Zusammenfassung	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung bis 2035	9
Tabelle 2:	Regiobus-Linien im Nullfall	17
Tabelle 3:	Fahrgastpotenziale für einen Werktag	41
Tabelle 4:	Fahrgastpotenziale für Samstag und Sonntag	42
Tabelle 3:	Fahrgastpotenziale im Jahr	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Planungsgebiete	8
Abbildung 2:	SPNV-Bestandsnetz 2023	13
Abbildung 3:	SPNV-Zielnetz der Mobilitätsoffensive	16
Abbildung 4:	Regiobus-Zielnetz der Mobilitätsoffensive	17
Abbildung 5:	Fahrplanentwurf für RB 14 bei Reaktivierung bis Zarrentin im 1h-Takt	20

1 Aufgabenstellung

Die VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) nimmt im Rahmen der Regionalisierung Aufgaben der Planung, Organisation und Finanzierung von Verkehrsleistungen – insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – wahr. Sie bestellt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern Verkehrsleistungen bei verschiedenen Verkehrsunternehmen und schließt hierüber Verträge ab. Zu ihren weiteren Aufgaben gehört unter anderem die Förderung der Attraktivität und Akzeptanz des SPNV.

Der SPNV bildet das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern. Um die Attraktivität und damit den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern, wurde die Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommern gestartet. Neben der Verdichtung von Angeboten des SPNV und der Schaffung eines landesweiten, vertakteten Busnetzes (Regiobusse) werden auch Reaktivierungen im SPNV angestrebt. Dadurch sollen ländliche Räume wieder an das Schienennetz angeschlossen und die Erreichbarkeit und Anbindung von Zentren aus dem ländlichen Raum verbessert werden.

Zu diesem Zweck werden im Rahmen dieser Untersuchung die Fahrgastpotenziale auf ausgewählten Reaktivierungsstrecken ermittelt, um so eine Entscheidungshilfe zu schaffen, auf welchen Strecken eine Reaktivierung lohnend erscheint.

Es werden folgende Strecken betrachtet:

- 6328: Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus (– Ratzeburg)
- 6957: Neustrelitz Hbf – Feldberg
- 6321: Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum
- 6936: Blankenberg – Dabel
- 6326: Greifswald – Lubmin Kernkraftwerk
- 6756: Neubrandenburg – Friedland

Auf allen genannten Strecken findet heute kein planmäßiger Personenverkehr statt. Bis auf die Hafenbahn zum Ozeaneum in Stralsund wurde dieser zumeist rund um die Jahrtausendwende abbestellt. Als Ersatz wurde ein paralleles Busangebot geschaffen.

2 Grundlagen der Bearbeitung

Im Folgenden werden das methodische Vorgehen dieser Untersuchung, das Planungsgebiet sowie dessen Raumstruktur und die Prognosen zu deren Entwicklung vorgestellt.

2.1 Methodik

Das Vorgehen zur Ermittlung der Fahrgastpotenziale der Reaktivierungsstrecken folgt einer einheitlichen, mehrstufigen Methodik:

1. Definition des Planungsgebiets
2. Grundlagenermittlung zu Raumstruktur und Verkehrsangebot
3. Aufbau und Kalibrierung eines Verkehrsangebots- und Verkehrsnachfragemodells für die Analyse
4. Hochrechnung der Verkehrsnachfrage auf den Prognosehorizont anhand der Entwicklung der Raumstruktur
5. Berechnung der Verkehrsnachfrage im Prognosehorizont anhand der unterstellten Angebotsmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ohne die Reaktivierung der zu untersuchenden Strecken (Nullfall)
6. Berechnung der Nachfragewirkungen durch die Reaktivierungen (Planfälle)
7. Umrechnung der ermittelten Tageswerte auf weitere Verkehrstage sowie Hochrechnung auf das Gesamtjahr

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde für die Analyse das Jahr 2023 und für den Prognosehorizont das Jahr 2035 festgelegt.

2.2 Planfälle

Für jede der Strecken wird ein Planfall für die Wiederaufnahme des SPNV auf der jeweiligen Strecke erstellt. Es ergeben sich somit 6 Planfälle. Für einzelne Strecken werden darüber hinaus mehrere Varianten der Reaktivierung betrachtet, z. B. mit unterschiedlichen Takten der bedienenden SPNV-Linien.

Folgende Planfälle und Varianten werden untersucht:

- Strecke Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus (– Ratzeburg)
 - Reaktivierung bis Zarrentin Schulcampus im 2h-Takt
 - Reaktivierung bis Zarrentin Schulcampus im 1h-Takt
 - Reaktivierung über Zarrentin Schulcampus hinaus bis Ratzeburg im 1h-Takt

- Strecke Neustrelitz Hbf – Feldberg (RB 16)
 - Reaktivierung im 2h-Takt
- Strecke Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum (RB 25)
 - Reaktivierung im 1h-Takt
- Strecke Blankenberg – Dabel (RB 41)
 - Reaktivierung im 2h-Takt
- Strecke Greifswald – Lubmin Kernkraftwerk (RB63)
 - Reaktivierung im 2h-Takt
 - Reaktivierung im 1h-Takt
- Strecke Neubrandenburg – Friedland (RB 64)
 - Reaktivierung im 2h-Takt
 - Reaktivierung im 1h-Takt

Insgesamt liegen somit 10 Varianten für 6 Strecken vor. Die Bedienung der Reaktivierungsstrecken im SPNV erfolgt teilweise durch die Einführung neuer RB-Linien über die gesamte Strecke und teilweise durch die Verlängerung bestehender RB-Linien.

2.3 Planungsgebiet

Wie Abbildung 1 zeigt, verteilen sich die zu untersuchenden Reaktivierungsstrecken auf verschiedene Regionen in Mecklenburg-Vorpommern. Dabei liegen sie jeweils weit genug voneinander entfernt, dass keine nennenswerten Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Strecken zu erwarten sind. Die Prognose kann daher für jede Strecke separat durchgeführt werden. Dazu wird für jede Strecke ein Untersuchungsgebiet festgelegt, mit dem die verkehrlich relevanten Wirkungen dieser Strecke hinreichend genau abgedeckt sind. Diese Gebiete sind ebenfalls in Abbildung 1 dargestellt.

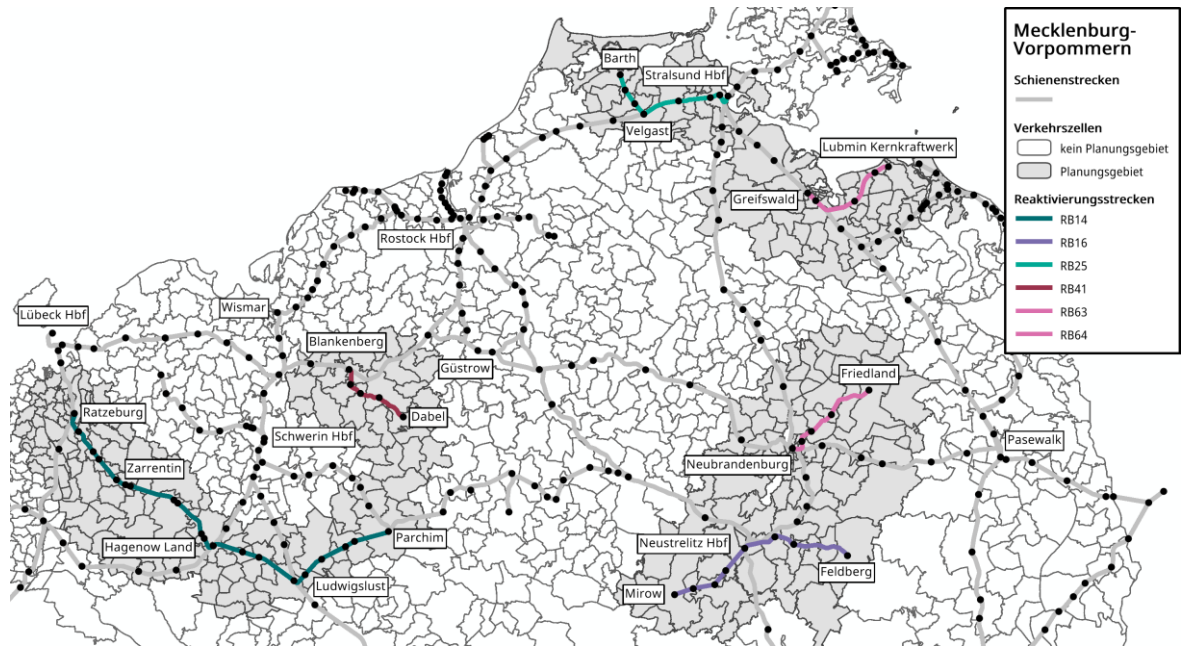


Abbildung 1: Planungsgebiete

So umfasst etwa der Untersuchungsraum für die Strecke Neustrelitz Hbf – Feldberg, welche im Planfall von der nach Mirow durchgebundenen Linie RB 16 bedient wird, auch die im Umfeld dieses Linienastes liegenden Verkehrsbezirke.

Unabhängig von der Klassifizierung eines Verkehrsbezirks im Verkehrsmodell als Planungsgebiet, werden alle Nachfragerechnungen jeweils für den gesamten Modellraum durchgeführt, um auch großräumigere Nachfrageeffekte berücksichtigen zu können.

2.4 Raumstruktur

Die Raumstruktur wurde für das gesamte Land Mecklenburg-Vorpommern sowie, in Hinblick auf die Reaktivierungsstrecke nach Ratzeburg in Schleswig-Holstein, zusätzlich für den Landkreis Herzogtum Lauenburg erfasst. Es wurde somit mit einheitlichen Datengrundlagen gearbeitet, wodurch eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse für die einzelnen Strecken gegeben ist.

Folgende Daten wurden hierbei aus öffentlich zugänglichen Statistiken zusammengetragen:

- Einwohnerzahlen auf Gemeindeebene¹
- Erwerbspersonen auf Gemeindeebene²
- Standorte und Schülerzahlen allgemeinbildender³ und beruflicher Schulen⁴
- Gästeankünfte und Übernachtungszahlen auf Gemeindeebene⁵

2.5 Strukturprognosen

Die zukünftige Verkehrsnachfrage ist eng mit der Entwicklung der Raumstruktur bis zum Prognosehorizont verknüpft. Am bedeutsamsten ist hierbei die Bevölkerungsentwicklung bis 2035.

Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung für Mecklenburg-Vorpommern⁶ basiert auf dem Datenstand 2017 und liegt auf Landkreisebene vor. Für das Analysejahr 2023 unterschätzt sie die tatsächliche Bevölkerungszahl auf Landesebene um rund 22.000 Einwohner. Es wurden daher nicht die absoluten Prognosewerte aus der Vorausberechnung übernommen, sondern die realen Einwohnerzahlen für 2023 anhand der prognostizierten relativen Veränderung von 2023 bis 2035 fortgeschrieben. Die Ergebnisse zeigt die nachstehende Tabelle:

Gebietskörperschaft	Einwohner 2023	relative Veränderung 2035 zu 2023	Einwohner 2035
Hansestadt Rostock	210.000	+5 %	221.000
Landeshauptstadt Schwerin	99.000	+1 %	100.000
Landkreis Rostock	221.000	-1 %	219.000
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	259.000	-7 %	241.000
Landkreis Vorpommern-Rügen	228.000	-4 %	219.000
Landkreis Vorpommern-Greifswald	237.000	-8 %	218.000
Landkreis Nordwestmecklenburg	160.000	-3 %	155.000
Landkreis Ludwigslust-Parchim	214.000	-4 %	205.000
Mecklenburg-Vorpommern	1.629.000	-3 %	1.580.000

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung bis 2035

¹ <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=12411-01-01-5&bypass=true&levelindex=1&levelid=1717408134656#abreadcrumb>

² <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online?operation=statistic&levelindex=0&levelid=1717408094764&code=13111#abreadcrumb>

³ https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Bildung%2c%20Wissenschaft%20und%20Kultur/Dateien/Downloads/Schueler_je_Schule_ABS_SJ2223_BMHomepage.xlsx

⁴ https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/MVHeft_derivate_00006851/V054%202022%2000.xlsx

⁵ <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=45412-01-03-5&bypass=true&levelindex=1&levelid=1717408196243#abreadcrumb>

⁶ <https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Energie%2c%20Infrastruktur%20und%20Digitalisierung/Dateien/Downloads/Bev%C3%B6lkerungsprognose-Regionalisierung.pdf>

Für die übrigen Kenngrößen der Raumstruktur liegen keine vergleichbaren Prognosen vor. Sie wurden daher anhand der Bevölkerungsentwicklung in der dazugehörigen Gebietskörperschaft fortgeschrieben.

2.6 Verkehrsmodell

Die Zusammenführung der recherchierten Strukturdaten, dem Verkehrsangebot für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV sowie die Berechnung und Umlegung der Verkehrsnachfragematrizen für beide Modi erfolgt in einem makroskopischen Verkehrsmodell. Dafür wird das Programmsystem PTV Visum aus der unternehmenseigenen Softwarefamilie PTV Vision genutzt.

Für die Strecke 6321 zum Ozeaneum in Stralsund kann auf ein bereits vorhandenes Verkehrsmodell zurückgegriffen werden. Dieses umfasst neben dem Landkreis Vorpommern-Rügen, in welchem auch die Hansestadt Stralsund liegt, auch die Stadt und den Landkreis Rostock sowie den nördlichen Teil des Landkreises Vorpommern-Greifswald. Das in Abbildung 1 für diese Strecke dargestellte Planungsgebiet ist somit vollständig abgedeckt.

Für die übrigen fünf Reaktivierungsstrecken wird basierend auf dem deutschlandweiten Verkehrsmodell PTV Validate⁷ ein eigenes Modell für die Planungsgebiete dieser Strecken aufgebaut. Hierbei wurde unter anderem die Verkehrszellenstruktur verfeinert, sodass jeder Verkehrsbezirk maximal eine Gemeinde umfasst. Dadurch wird eine detaillierte räumliche Abbildung der Verkehrsnachfrage – etwa zur Zuordnung zu einzelnen Haltestellen – erreicht.

Folglich wird eine Modellgrundlage für den Nullfall erstellt, welche die Verkehrsnachfrage ohne die Durchführung der Reaktivierungen abbildet. Verkehre, die weitläufig in die jeweiligen Modellräume ein- oder auspendeln, werden am Rand des Verkehrsmodells über Kordonbezirke eingespeist und so adäquat in die Berechnung einbezogen.

Beide Verkehrsmodelle bilden das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage an einem Werktag (Montag – Freitag) zur Schulzeit ab. Diese Tagart stellt üblicherweise die maßgebliche Planungsgrundlage für verkehrliche Bewertungen dar.

2.7 Prognoserechnung

Zur Berechnung der ÖPNV-Nachfrage im Nullfall gegenüber der Analyse sowie in den Planfällen gegenüber dem Nullfall wird das Prognoseverfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der aktuell gültigen Fassung 2016+⁸ genutzt. Das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegebene Werkzeug ist allgemein anerkannt und kommt insbesondere zur Feststellung der Förderfähigkeit von Investitionsvorhaben in die Verkehrsinfrastruktur durch Bundesmittel zum Einsatz.

⁷ https://www.ptvgroup.com/sites/default/files/2022-09/PTV_Vvalidate_Flyer.pdf

⁸ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf?__blob=publicationFile

Das Verfahren vergleicht eine Reihe von Kenngrößen wie die Reisezeit oder die Bedienungshäufigkeit zwischen zwei modellierten Angebotszuständen – beispielsweise dem Nullfall und einem Planfall. Darauf basierend werden relationsfein Verschiebungen im Modal Split zwischen MIV und ÖPNV sowie induzierte Fahrten berechnet und schließlich auf die vorliegenden Nachfragematrizen angewendet. Das Verfahren stellt somit direkt auf die Wirkungen der implementierten Angebotsmaßnahmen – wie beispielsweise die Reaktivierung einer Schienenstrecke für den SPNV – ab. Die verwendete Software PTV Visum wird allen Anforderungen der Version 2016+ der Standardisierten Bewertung gerecht.

Die Prognoserechnung erfolgt hierbei nur für einen Werktag zur Schulzeit. Für die übrigen Tagarten werden Annahmen getroffen und auf diese Weise die Nachfrage für ein Jahr berechnet.

Die Verkehrsangebote in der Analyse, im Nullfall sowie in den Planfällen werden in den nachfolgenden Kapiteln näher beschrieben (siehe Kapitel 3.2 und 4.2).

3 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in der Analyse

Das Verkehrsmodell für das Analysejahr 2023 bildet die Grundlage für alle späteren Nachfrage-rechnungen, Umlegungen und Auswertungen.

3.1 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV

Das Straßennetz für den Analysezustand sowie die kalibrierte Straßenverkehrsnachfrage wurden aus PTV Validate übernommen. Die dort in PKW-Fahrten vorliegende Verkehrsnachfrage wurde mit einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Fahrzeug, wie er auch in der Standardisierten Bewertung angesetzt wird, in Personenfahrten umgerechnet.

Für Verkehrszellen, die für diese Untersuchung feiner modelliert wurden als in PTV Validate, wurden die Fahrten anteilig gemäß der Bevölkerung in den einzelnen Bezirken auf diese verteilt.

3.2 Verkehrsangebot im ÖPNV

Zur Abbildung des ÖPNV-Angebots in der Analyse – bestehend aus Linien, Fahrplanfahrten sowie Fahr- und Haltezeiten – wurde der Datensatz des DELFI e. V.⁹ mit Stand vom 25.09.2023 (außerhalb jeglicher Ferienzeiten in Deutschland) genutzt. Dieser umfasst die deutschlandweiten Sollfahrplandaten im Schienen- und Busverkehr im GTFS-Format¹⁰ und wird wöchentlich aktualisiert. Der Datensatz wurde in die Verkehrsmodelle importiert, auf Fehler und Unvollständigkeiten überprüft und diese manuell behoben.

Damit wird unter anderem das SPNV-Angebot in Mecklenburg-Vorpommern im Fahrplanjahr 2023 vollständig berücksichtigt. Abbildung 2 stellt dieses schematisch dar:

⁹ https://www.opendata-oepnv.de/fileadmin/datasets/delfi/20240527_fahrplaene_gesamtdeutschland_gtfs.zip

¹⁰ <https://gtfs.org/de/>



Abbildung 2: SPNV-Bestandsnetz 2023 (Quelle: VMV)

Im Analysejahr verkehrten noch keine Regiobusse in Mecklenburg-Vorpommern. Die Betriebsaufnahme der ersten Linien erfolgte erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023¹¹. Auf einem Teil der geplanten Relationen besteht jedoch auch im Analysejahr bereits ein vertaktetes Busangebot ohne die Produktbezeichnung Regiobus, z. B. durch die Buslinie 619 von Neustrelitz nach Feldberg.

3.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV setzt sich aus den Wegen der Erwachsenen sowie denen der Schüler (Einwohner unter 18 Jahren) zusammen. Diese Unterscheidung begründet sich insbesondere durch die fehlende Wahlfreiheit der Schüler bei der Verkehrsmittelwahl aufgrund der größtenteils fehlenden Fahrerlaubnis für PKW.

Der ÖPNV-Nachfrage der Erwachsenen liegt Straßenverkehrsnachfrage zugrunde. Hierfür wurden mehrere Kenngrößen wie die Reisezeit und die Reiseweite zwischen MIV und berechnet, woraus sich für jede Bezirksrelation jeweils ein Widerstandswert ergibt. Mithilfe der Formeln aus der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung wurden anhand dieser Widerstände schließlich die Anteile von MIV und ÖPNV (Modal Split) je Relation berechnet, woraus die absolute ÖPNV-Verkehrsnachfrage folgt. Die Ergebnisse wurden anhand regionaler Daten aus

¹¹ <https://www.vmv-mbh.de/landesnetz/landesweites-busnetz-mv/>

Mobilität in Tabellen (MiT)¹² plausibilisiert, welche auf der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) von 2017 basieren. Auch eine Ganglinie zur Verteilung der ÖPNV-Fahrten über den Gesamttag wurde aus dieser Quelle abgeleitet.

Für die Nachfrage der Schüler, welche insbesondere die Schulwege umfasst, wurden die allgemeinbildenden Schulen mit den dazugehörigen Schülerzahlen in Mecklenburg-Vorpommern¹³ sowie im schleswig-holsteinischen Kreis Herzogtum Lauenburg¹⁴ im Verkehrsmodell verortet. Anhand der Einwohner unter 18 Jahren je Verkehrszelle wurden die Schulwege anschließend im Einzugsbereich der jeweiligen Schule verteilt.

Diese initiale Verkehrsnachfrage im ÖPNV wurde zuletzt anhand von Fahrgastzahlen kalibriert, um eine hinreichend genaue Übereinstimmung der Modellwerte mit der beobachteten Realität zu erreichen. Folgende Zählzeiten wurden genutzt:

- Querschnittsbelastungen im SPNV für einen Werktag für 2015¹⁵
- Linienbeförderungsfälle für Buslinien im Landkreis Vorpommern-Greifswald für 2015¹⁶
- Fahrgastzahlen für einzelne Haltestellenrelationen im Liniennetz der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) von 2023
- Fahrgastzahlen für ausgewählte vom Land kofinanzierte Buslinien in den Planungsgebieten von 2022 („Bahnersatzverkehr“)

Die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV pro Jahr in Mecklenburg-Vorpommern hat sich von 2015 bis 2022, bis auf einen zwischenzeitlichen Nachfragerückgang im Zuge der Corona-Pandemie, kaum verändert.¹⁷ Erst durch die Einführung des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets für 49 € im Mai 2023 ist von einer längerfristigen Steigerung der Fahrgastnachfrage auszugehen, zu der jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine validierten Angaben vorlagen. Auf eine Hochrechnung der für die Kalibrierung verwendeten Fahrgastzahlen aus 2015 auf das Jahr 2023 wurde folglich verzichtet. Die im Rahmen dieser Untersuchung ermittelte Verkehrsnachfrage im ÖPNV stellt somit eine Abschätzung zur sicheren Seite dar.

¹² <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/login.html?brd>

¹³ https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Bildung%2C%20Wissenschaft%20und%20Kultur/Dateien/Downloads/Schueler_je_Schule_ABS_SJ2223_BMHomepage.xlsx

¹⁴ https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis_A_23-24.pdf

¹⁵ https://www.planungsverband-rostock.de/wp-content/uploads/2023/05/AfLR_Region_Rostock_SPNV-Konzept_2050_FI-NAL_3.pdf

¹⁶ https://www.kreis-vg.de/media/custom/2164_6341_1.PDF?1510039261

¹⁷ <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Wirtschaftsbereiche/Verkehr/#Statistiken>

4 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im Nullfall

Das Verkehrsangebot sowie die Verkehrsnachfrage im Nullfall bilden die Verkehrsverhältnisse im Prognosehorizont ab. Hierbei werden zunächst nur bereits feststehende Angebotsmaßnahmen im ÖPNV bis 2035 berücksichtigt. Insbesondere die zu untersuchenden Reaktivierungsmaßnahmen bleiben noch unberücksichtigt und sind erst in den Planfällen Bestandteil des SPNV-Angebots (siehe Kapitel 5).

4.1 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV

Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 des BMDV enthält für die Planungsgebiete rund um die Reaktivierungsstrecken (siehe Kapitel 2.3) lediglich den Bau einzelner Ortsumfahrungen im vordringlichen Bedarf¹⁸. Insbesondere sind keine Neu- oder Ausbauten von Autobahnen vorgesehen. Für das Straßennetz in der Prognose 2035 wurden daher keine Änderungen gegenüber 2023 unterstellt. Die Kenngrößen im MIV bleiben somit konstant.

Die Verkehrsnachfrage im MIV wurde zunächst anhand der Bevölkerungsentwicklung (siehe Tabelle 1) von 2023 auf 2035 hochgerechnet.

Anschließend erfolgte gemäß dem Prognoseverfahren der Standardisierten Bewertung die Berechnung verlagelter Fahrten vom MIV zum ÖPNV, welche sich durch die dortigen Angebotsausweitungen ergeben. Infolgedessen geht die MIV-Nachfrage in den Planungsgebieten aller Strecken leicht zurück.

4.2 Verkehrsangebot im ÖPNV

Für das ÖPNV-Angebot in der Prognose wurde das Bestandsangebot aus der Analyse gemäß folgender Planungsgrundlagen ergänzt:

- Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommern der VMV
- 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt¹⁹
- Anmeldungen der VMV für den 4. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt
- Planungen zum landesweiten Busnetz für Mecklenburg-Vorpommern (Regiobusse) der VMV

Abbildung 3 zeigt das angestrebte Zielangebot im SPNV gemäß der Mobilitätsoffensive. Dieses umfasst insbesondere auch die Reaktivierung der hier zu untersuchenden Bahnstrecken. Für den Nullfall wird jedoch – wie in Kapitel 2.1 erläutert – unterstellt, dass dort weiterhin kein SPNV stattfindet.

Darüber hinaus sieht die Mobilitätsoffensive Taktverdichtungen (z. B. auf dem RE 1 von Hamburg bis Schwerin), die Schaffung neuer Direktverbindungen (z. B. von Lübeck nach Rostock als RE 2)

¹⁸ https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

¹⁹ https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/2xhDUKJ8um68dXQkeyb9IL/fe9d6e30cc1fc3b6237c5c6e05918471/Netzgrafik_3_Entwurf_Nordost.pdf

sowie Reaktivierungen abseits dieser Untersuchung (z. B. von Güstrow über Plau am See nach Meyenburg als RB 43) vor.

Aus den Anmeldungen zum 4. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt folgen weitere Angebotsänderungen, wie etwa die Einführung einer RE-Linie von Neubrandenburg alternierend nach Rostock und Schwerin.



Abbildung 3: SPNV-Zielnetz der Mobilitätsoffensive (Quelle: VMV)

Das Zielnetz für die vertakteten Regiobus-Linien ist in Abbildung 4 dargestellt:



Abbildung 4: Regiobus-Zielnetz der Mobilitätsoffensive (Quelle: VMV)

Da zur konkreten Ausgestaltung und zeitlichen Umsetzung dieses Netzes noch keine gesicherten Aussagen getroffen werden konnten, wurde für den Nullfall in Abstimmung mit dem Auftraggeber zum Projektstart folgendes Angebot an Regiobus-Linien unterstellt:

Linie	Laufweg	Takt	Knoteneinbindung
012	Neubrandenburg – Waren – Röbel	1h	Neubrandenburg
120	Anklam – Friedland (Durchbindung auf Linie 500)	2h	Friedland
170	Schwerin – Sternberg (Durchbindung auf Linie 270)	1h	Schwerin, Sternberg
245	Wismar – Blankenberg – Sternberg	1h	Wismar, Sternberg
270	Sternberg – Güstrow (Durchbindung auf Linie 170)	2h	Güstrow, Sternberg
274	Greifswald – Lubmin – Wolgast	2h	Greifswald
320	Greifswald – Sanitz	2h	Sanitz
500	Neubrandenburg – Friedland (Durchbindung auf Linie 120)	1h	Neubrandenburg, Friedland
619	Neustrelitz – Feldberg	2h	Neustrelitz

Tabelle 2: Regiobus-Linien im Nullfall

Zusätzliche Regiobus-Linien, die nur im Falle der Reaktivierung einer der zu bewertenden Eisenbahnstrecken verkehren, sind der Beschreibung des Verkehrsangebots im jeweiligen Planfall in Kapitel 5.2.1 zu entnehmen.

Die Fahrzeiten sowie die Halteschemata der Regiobus-Linien wurden aus den heute auf entsprechenden Relationen verkehrenden Buslinien abgeleitet. In der Prognose werden diese durch das Regiobus-Angebot ersetzt.

4.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Analog zur Verkehrsnachfrage im MIV wurde auch die ÖPNV-Nachfrage in der Analyse im ersten Schritt gemäß der Einwohnerentwicklung auf den Prognosehorizont hochgerechnet. Bedingt durch die prognostizierten Einwohnerrückgänge (siehe Tabelle 1) nimmt die Verkehrsnachfrage über alle Planungsgebiete um rund 4 % ab.

Im nächsten Schritt erfolgte, gemäß dem Prognoseverfahren der Standardisierten Bewertung, die Berechnung von Verlagerungseffekten zwischen MIV und ÖPNV. Komplementär zu den Rückgängen im MIV (siehe Kapitel 4.1) werden, aufgrund des erweiterten ÖPNV-Angebots bis 2035, in allen Planungsgebieten Fahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert. Das verbesserte Fahrtenangebot führt darüber hinaus zu zusätzlichen, induzierten Wegen im öffentlichen Verkehr, so dass die Gesamtnachfrage im ÖPNV gegenüber der Prognose anhand der Bevölkerungsentwicklung um etwa 1 % zunimmt. Dieser Zuwachs entfällt vollständig auf das Nachfragesegment der Erwachsenen, da gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung für die Wege der Schüler vereinfachend keine Änderungen unterstellt werden.

5 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in den Planfällen

Nach einer kurzen Ausführung zur Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im MIV werden anschließend die Angebots- und Nachfrageentwicklungen im ÖPNV separat für jede untersuchte Reaktivierungsstrecke dargestellt.

5.1 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im MIV

Für den MIV sieht das Verfahren der Standardisierten Bewertungen keine Angebotsveränderungen zwischen dem Nullfall und den Planfällen vor. Die Straßeninfrastruktur und eventuelle Parkraumbeschränkungen werden somit konstant gehalten.

Die Verkehrsnachfrage im MIV ändert sich somit ausschließlich durch die Verlagerung von Fahrten vom oder zum ÖPNV. Diese wurden erneut gemäß dem Prognoseverfahren der Standardisierten Bewertung berechnet. Durch die Wiederaufnahme des SPNV auf den verschiedenen Reaktivierungsstrecken verbessert sich das ÖPNV-Angebot, sodass die MIV-Nachfrage in allen Planungsgebieten leicht sinkt.

In jeder Planfall-Variante werden in geringem Umfang Fahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert. Mit knapp 200 Personenfahrten ist für die Reaktivierung der Strecke von Hagenow Stadt bis Ratzeburg im 1h-Takt der größte Verlagerungseffekt festzustellen.

5.2 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Das Verkehrsangebot im ÖPNV zwischen dem Nullfall und den Planfällen unterscheidet sich ausschließlich durch die Wiederaufnahme des SPNV auf den zu untersuchenden Strecken und damit einhergehenden Änderungen im Regiobusverkehr. Insbesondere werden die Regiobuslinien, welche im Nullfall entlang der Strecke verkehren, im Planfall eingestellt oder auf die Abschnitte abseits der Reaktivierungsstrecke verkürzt.

Musterfahrpläne für den SPNV-Verkehr auf den Strecken in den Planfällen und etwaige Varianten für verschiedene Taktungen wurden von der VMV zur Verfügung gestellt. Beispielhaft ist der nachfolgend unterstellte Fahrplan für die RB-Linie auf Strecke von Hagenow nach Zarrentin bei einer Bedienung im 1h-Takt abgebildet:

			1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37
			W	W	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
1,0 min	Hagenow Land	ab	05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:39
3,6 km 4,7 min	Hagenow Stadt		05:44	06:44	07:44	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:44
0,9 km 2,7 min	Hagenow Europaschule (neu)		05:47	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47	23:47
9,7 km 9,3 min	Wittenburg Skihalle (neu)		05:56	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	23:56
1,2 km 2,9 min	Wittenburg	an	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59
	Wittenburg	ab	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	00:02
11,0 km 10,3 min	Zarrentin Pahlhuus (neu)		06:13	07:13	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	00:13
1,1 km 2,8 min	Zarrentin	an	06:15	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	00:15
1,6 km 3,2 min	Zarrentin Schulcampus (neu)	an	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19	00:19
			2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
			W	W	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
	Zarrentin Schulcampus (neu)	ab	04:41	05:41	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
1,6 km 3,2 min	Zarrentin	ab	04:45	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45
	Zarrentin Pahlhuus (neu)		04:47	05:47	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47
11,0 km 10,3 min	Wittenburg	an	04:58	05:58	06:58	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58
	Wittenburg	ab	05:01	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
1,2 km 2,9 min	Wittenburg Skihalle (neu)		05:04	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04
9,7 km 9,3 min	Hagenow Europaschule (neu)		05:13	06:13	07:13	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13
0,9 km 2,7 min	Hagenow Stadt		05:16	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16
3,6 km 4,7 min	Hagenow Land	an	05:21	06:21	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21

Abbildung 5: Fahrplanentwurf für RB 14 bei Reaktivierung bis Zarrentin im 1h-Takt (Quelle: VMV)

5.2.1 Anmerkung zur Strecke 6328

Die ursprünglich übergebenen Musterfahrpläne im Falle der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke 6328 von Hagenow Stadt nach Ratzeburg wiesen je nach Takt verschiedene Fahrplanlagen auf. Das führte zu unterschiedlichen Anschlussbeziehungen in Hagenow Land. Für eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse wurde daher für alle Varianten die Taktlage unterstellt, wie sie in Abbildung 5 dargestellt ist. Diese stellt von Zarrentin kommend jeweils einen Anschluss an den RE 1 in beide Richtungen am Bahnhof Hagenow Land sicher.

Entlang der Strecke ist im Planfall die Errichtung und Bedienung eines Haltepunkts zur Erschließung des geplanten Wittenburg Village im Osten Wittenburgs vorgesehen. Das Wittenburg Village stellt eine Erweiterung der bereits heute dort bestehenden Skihalle mit Hotelanlage dar. Aufgrund der großen Bedeutung dieser Einrichtung für das Nachfragepotenzial auf der Reaktivierungsstrecke wurde eine Reihe von Annahmen zur Anzahl der Besucher und Beschäftigten im Wittenburg Village sowie zu deren ÖPNV-Affinität getroffen.

Es wurden 3 Varianten der Reaktivierung der Strecke von Hagenow nach Ratzeburg untersucht, von denen die ersten beiden eine SPNV-Bedienung bis Zarrentin Schulcampus und die letzte die Bedienung bis nach Ratzeburg vorsehen.

5.2.2 Steckbriefe zu den Reaktivierungsstrecken

Das Verkehrsangebot in der Analyse, im Nullfall und in den Planfall-Varianten sowie die Darstellung und Interpretation der hieraus resultierenden Entwicklungen der Verkehrsnachfrage sind auf den nachfolgenden Seiten für jede Strecke kompakt in einem Steckbrief aufbereitet.

Diese enthalten unter anderem Angaben zu den prognostizierten Linienbeförderungsfällen (LBF) und Personenkilometern (Pkm) für einen Werktag von Montag bis Freitag in einer Woche zur Schulzeit und ohne Feiertage (DTV_{w5}) für den SPNV auf den Reaktivierungsstrecken.

Überblick

- Streckennummer: 6928
- Streckenlänge: 25,5 km
- Fahrzeit: 27 min
- Anzahl Halte: 7
- Einstellung SPNV: 2000

Verkehrsangebot

Analyse

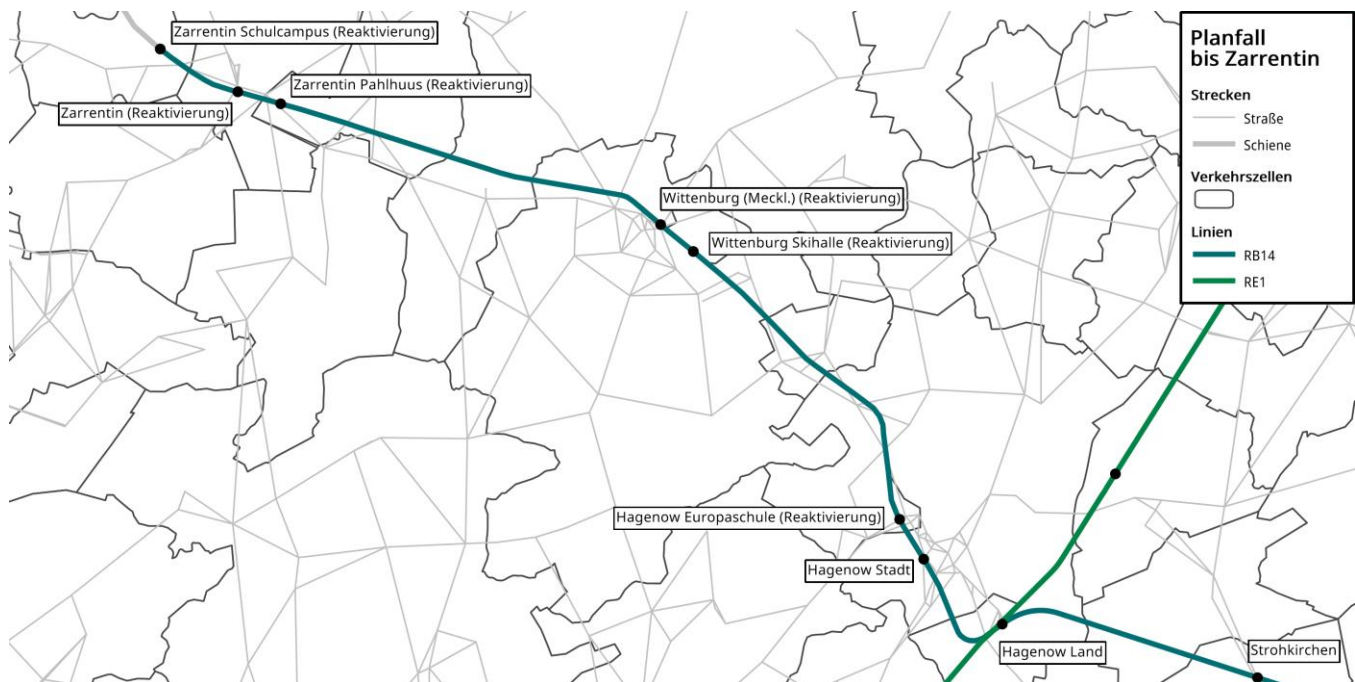
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Hagenow Land – Zarrentin insbesondere durch Buslinie 54 im 1-2h-Takt
- RB 14 von Hagenow Stadt über Hagenow Land nach Parchim im 1h-Takt mit Taktlücken
- SPNV-Anschluss in Hagenow Land an RE 1 nach Hamburg und Schwerin im 2h-Takt
- Ausrichtung der Taktlage der RB 14 an Umstieg in Hagenow Land von Parchim zum RE 1

neu im Nullfall

- Schließung der Taktlücken auf der RB 14
- Verdichtung des RE 1 auf 1h-Takt
- Entfall der SPNV-Halte in Kirch-Jesar und in Zachun auf dem RE 1

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch verlängerte RB 14
- Verschiebung der Taktlage der RB 14 zur Ausrichtung an Umstieg von Zarrentin zum RE 1
- Entfall der Buslinie 54



Annahmen zum Wittenburg Village

Einrichtungen

- Alpincenter
- Kartbahn
- erweitertes Hotel
- Outlet-Center
- Feriendorf
- Schwimmbad

Gäste

- 1.000.000 Tagesgäste pro Jahr
 - 50 % unter der Woche
 - 50 % am Wochenende
- 400.000 Übernachtungen pro Jahr mit durchschnittlich 3 Tagen Aufenthalt
- 2.300 Gäste pro Werktag mit 4.600 Fahrten
- 500 Beschäftigte mit 1.000 Fahrten pro Werktag

ÖPNV-Anteil

- 20 % für Tagesgäste
- 10 % für Übernachtungsgäste
- 10 % für Beschäftigte
- 470 Personen mit 940 Wegen pro Werktag

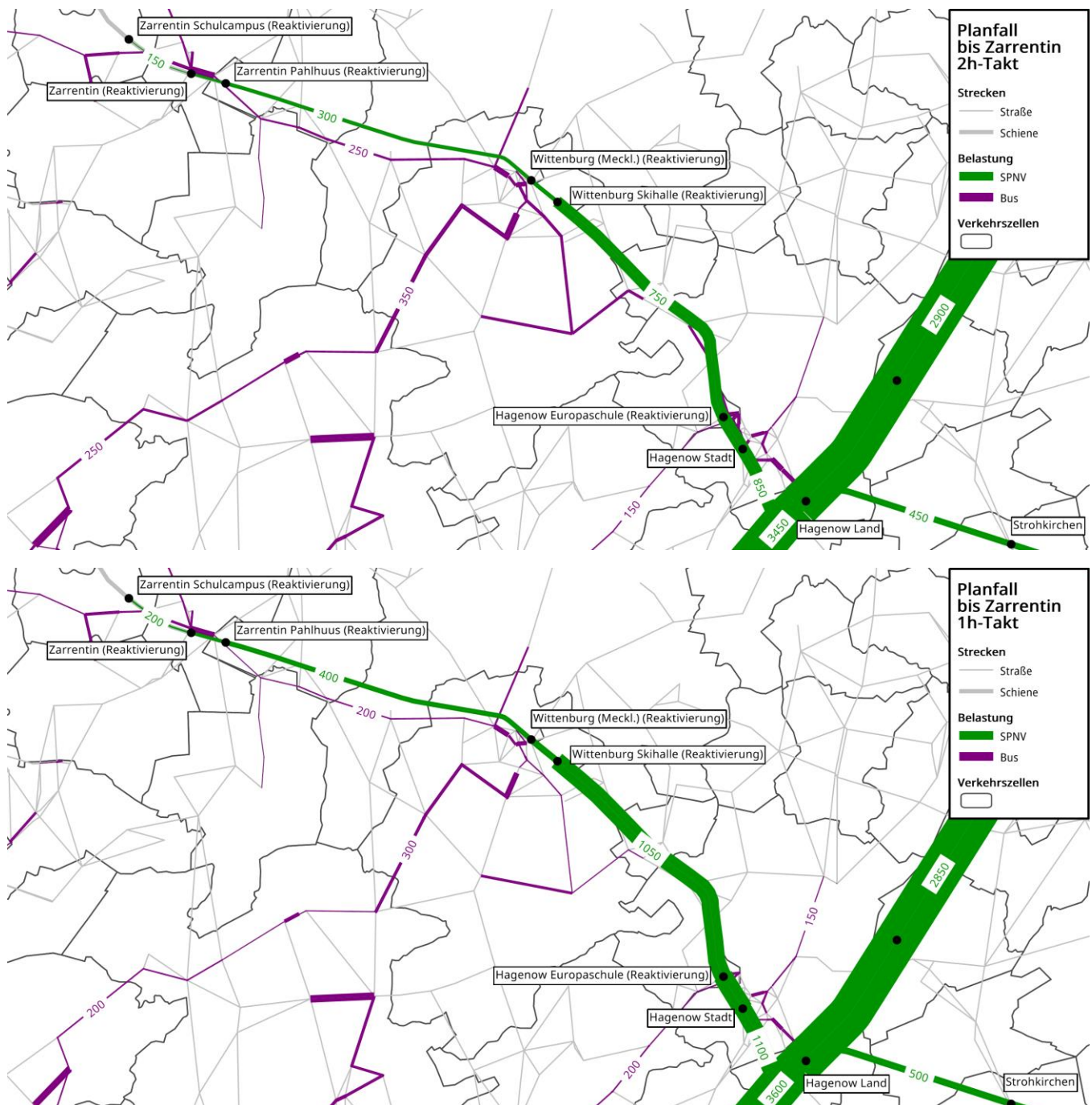
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- Zunahme im Korridor Hamburg – Hagenow Land durch Verdichtung des RE 1
- zum Wittenburg Village hoher Anteil touristischer Fahrten

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von der Buslinie 54 auf die Reaktivierungsstrecke
- geringe Verlagerungseffekte vom Bus zur Schiene auch im Korridor Boizenburg – Wittenburg
- zusätzliche Verkehre in den Korridoren Wittenburg – Hagenow – Hamburg und Wittenburg – Hagenow – Berlin
- größte Fahrgastgewinne vom und zum Wittenburg Village
- leichte Fahrgastgewinne auch im Busverkehr im Zulauf auf Zarrentin
- bei 2h-Takt +530 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet
- bei 1h-Takt +630 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- größte Streckenbelegung zwischen Hagenow Stadt und Hagenow Europaschule
- deutlicher Abfall der Streckenbelegung nach Wittenburg Skihalle
- geringste Streckenbelegung zwischen Zarrentin und Zarrentin Schulcampus
- Nachfrageniveau auf Reaktivierungsabschnitt teilweise deutlich höher als auf dem Ast der RB 14 nach Parchim
- sehr starke Abhängigkeit der Fahrgastgewinne sowie der Streckenbelegung auf dem Reaktivierungsabschnitt von den Annahmen zum Wittenburg Village
- Reisezeitverkürzung zwischen Hagenow Land und Zarrentin um 13 min durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- bei RB 14 im 2h-Takt abschnittsweise geringere Bedienungshäufigkeit des Reaktivierungsabschnitts als durch Buslinie 54
- Entfall der heute sowie im Nullfall bestehenden Doppelbedienung des Korridors Hagenow Land – Hagenow Stadt durch RB 14 und Buslinie 54

Kennzahlen für DTV _{WS}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 14 im Nullfall	940	16.600	330	150 – 450
RB 14 im Planfall (2h-Takt)	2.000	34.500	680	150 – 900
RB 14 im Planfall (1h-Takt)	2.380	40.600	800	200 – 1.200
Reaktivierungsabschnitt Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus (2h-Takt)	1.120	12.600	494	150 – 900
Reaktivierungsabschnitt Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus (1h-Takt)	1.530	17.100	670	200 – 1.200

Überblick

- Streckennummer: 6928
- Streckenlänge: 45,6 km
- Fahrzeit: 59 min
- Anzahl Halte: 11
- Einstellung SPNV: 1945 - 2000

Verkehrsangebot

Analyse

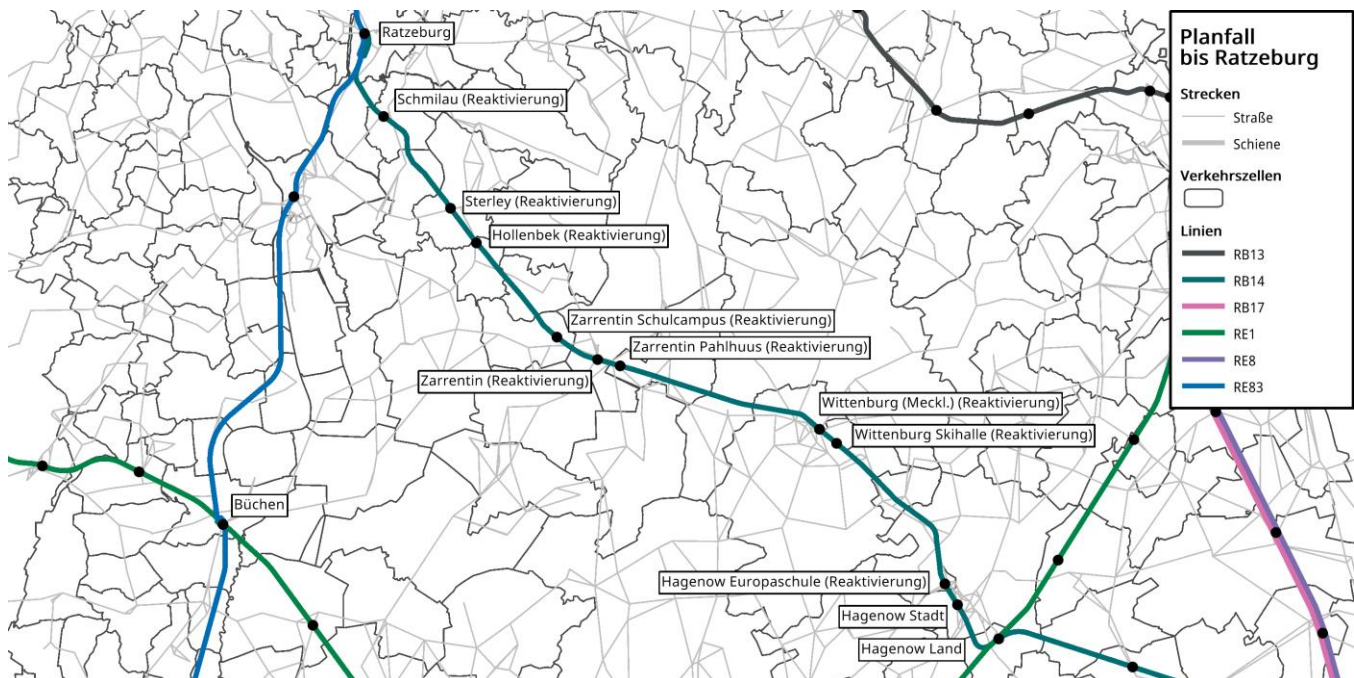
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Hagenow Land – Zarrentin insbesondere durch Buslinie 54 im 1-2h-Takt
- Bedienung des Korridors Zarrentin – Ratzeburg durch Buslinie 8790 im 2h-Takt
- RB 14 von Hagenow Stadt über Hagenow Land nach Parchim im 1h-Takt mit Taktlücken
- SPNV-Anschluss in Hagenow Land an RE 1 nach Hamburg und Schwerin im 2h-Takt
- SPNV-Anschluss in Ratzeburg an RE 83 nach Lübeck und Lüneburg im 1h-Takt
- Ausrichtung der Taktlage der RB 14 an Umstieg in Hagenow Land von Parchim zum RE 1

neu im Nullfall

- Schließung der Taktlücken auf der RB 14
- Verdichtung des RE 1 auf 1h-Takt
- Entfall der SPNV-Halte in Kirch-Jesar und in Zachun auf dem RE 1

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch verlängerte RB 14 im 1h-Takt
- Verschiebung der Taktlage der RB 14 zur Ausrichtung an Umstieg von Zarrentin zum RE 1
- Entfall der Buslinien 54 und 8790



Annahmen zum Wittenburg Village

Einrichtungen

- Alpincenter
- Kartbahn
- erweitertes Hotel
- Outlet-Center
- Feriendorf
- Schwimmbad

Gäste

- 1.000.000 Tagesgäste pro Jahr
 - 50 % unter der Woche
 - 50 % am Wochenende
- 400.000 Übernachtungen pro Jahr mit durchschnittlich 3 Tagen Aufenthalt
- 2.300 Gäste pro Werktag mit 4.600 Fahrten
- 500 Beschäftigte mit 1.000 Fahrten pro Werktag

ÖPNV-Anteil

- 20 % für Tagesgäste
- 10 % für Übernachtungsgäste
- 10 % für Beschäftigte
- 470 Personen mit 940 Wegen pro Werktag

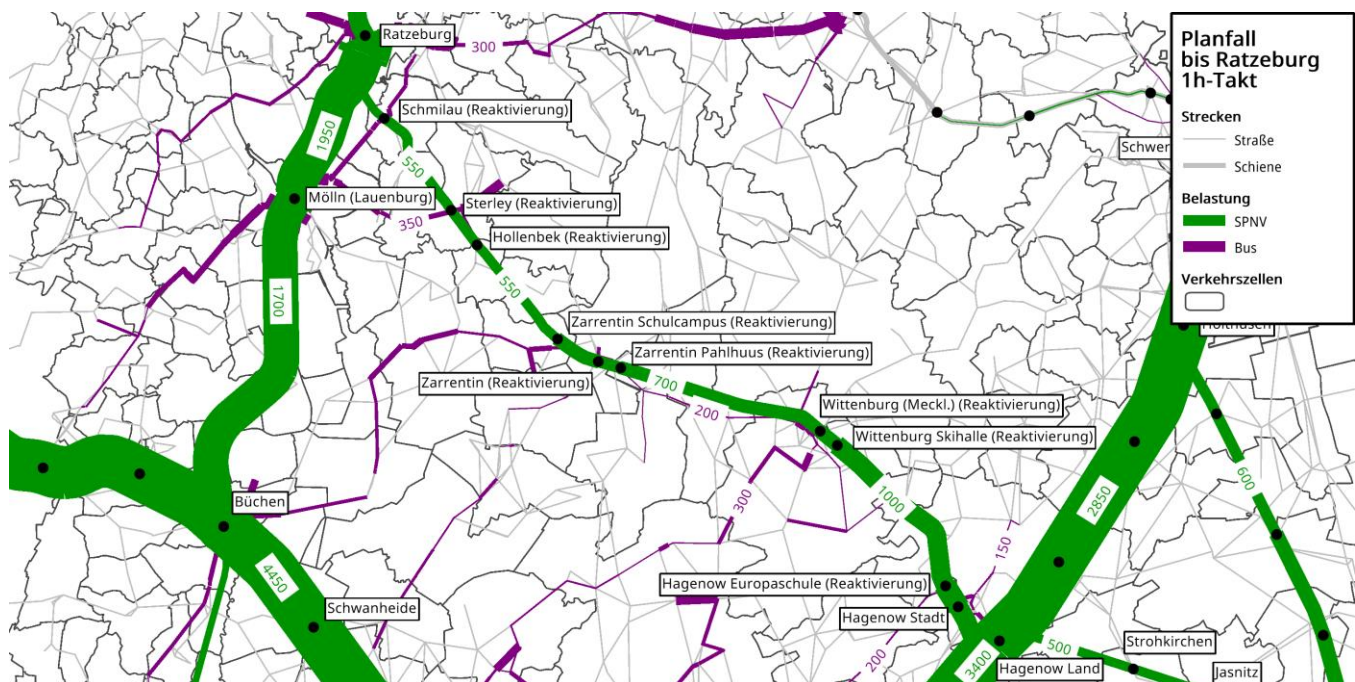
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- Zunahme im Korridor Hamburg – Büchen – Hagenow Land durch Verdichtung des RE 1
- zum Wittenburg Village hoher Anteil touristischer Fahrten

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von den Buslinien 54 und 8790 auf die Reaktivierungsstrecke
- Verlagerungseffekte vom RE 83 und RE 1 auf die Reaktivierungsstrecke im Korridor Ratzeburg – Hagenow
- geringe Verlagerungseffekte vom Bus zur Schiene auch im Korridor Boizenburg – Wittenburg
- zusätzliche Verkehre in den Korridoren Wittenburg – Hagenow – Hamburg und Wittenburg – Hagenow – Berlin
- größte Fahrgastgewinne vom und zum Wittenburg Village
- leichte Fahrgastgewinne auch im Busverkehr zwischen Büchen und Zarrentin
- +830 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- größte Streckenbelegung zwischen Hagenow Stadt und Hagenow Europaschule
- geringste Streckenbelegung zwischen Schmilau und Ratzeburg
- deutlich gleichmäßigere Verteilung der Streckenbelegung auf dem Reaktivierungsabschnitt im Vergleich zur Reaktivierung nur bis Zarrentin Schulcampus
- Nachfrageniveau auf Reaktivierungsabschnitt teilweise deutlich höher als auf dem Ast der RB 14 nach Parchim
- sehr starke Abhängigkeit der Fahrgastgewinne sowie der Streckenbelegung auf dem Reaktivierungsabschnitt von den Annahmen zum Wittenburg Village
- Reisezeitverkürzung zwischen Hagenow Land und Ratzeburg um 40 min durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV sowie Entfall des Umsteigezwangs
- Entfall der heute sowie im Nullfall bestehenden Doppelbedienung des Korridors Hagenow Land – Hagenow Stadt durch RB 14 und Buslinie 54
- lange Umsteigezeiten zwischen RB 14 und RE 83 in Ratzeburg

Kennzahlen für DTV _{WS}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 14 im Nullfall	940	16.600	330	150 – 450
RB 14 im Planfall	2.740	56.100	580	400 – 1.100
Reaktivierungsabschnitt Hagenow Stadt – Ratzeburg (2h-Takt)	1.900	31.500	691	500 – 1.100

Überblick

- Streckennummer: 6957
- Streckenlänge: 26,5 km
- Fahrzeit: 26 min
- Anzahl Halte: 4
- Einstellung SPNV: 2000
- besonderes touristisches Potenzial durch Feldberger Seenlandschaft

Verkehrsangebot

Analyse

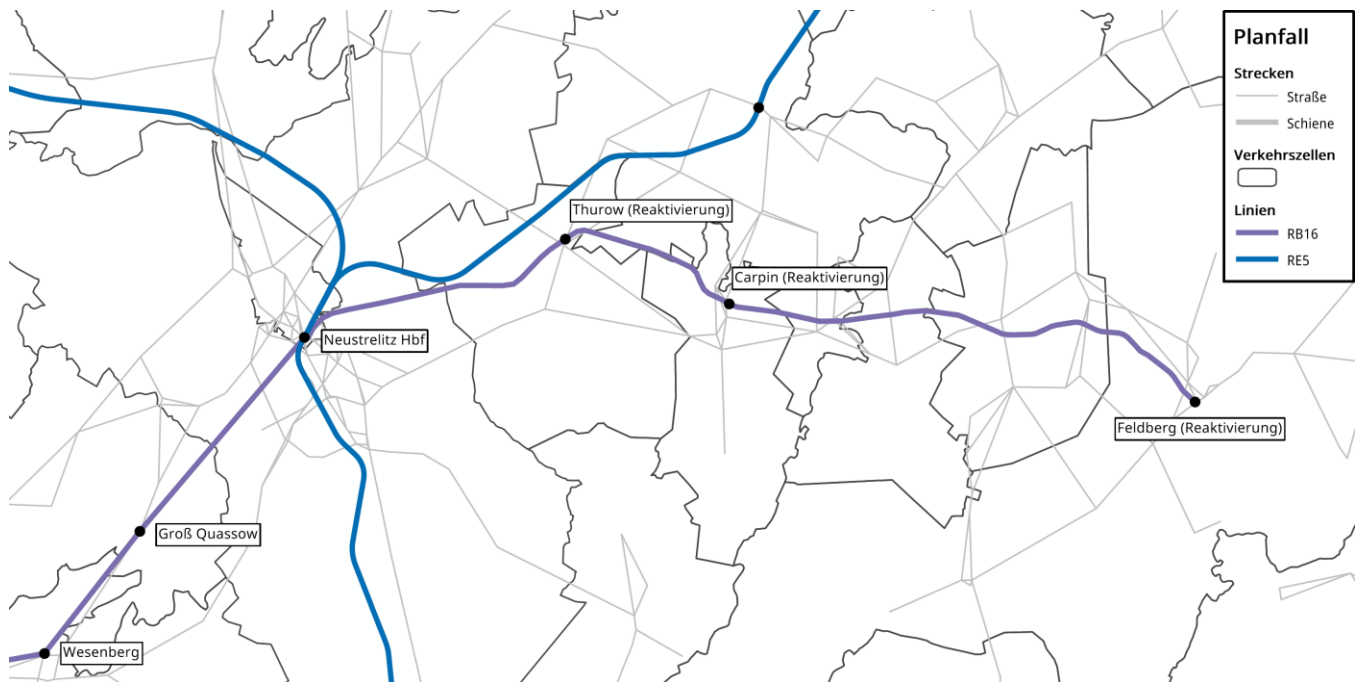
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors durch Buslinie 619 im 2h-Takt
- SPNV-Anschluss in Neustrelitz
 - RE 5 nach Berlin (1h-Takt), Stralsund (1h-Takt) und Rostock (2h-Takt)
 - RB 16 nach Mirow im 2h-Takt

neu im Nullfall

- Verdichtung des RE 5 nach Rostock auf 1h-Takt (als RE 50)

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch verlängerte RB 16 im 2h-Takt
- Entfall der Buslinie 619



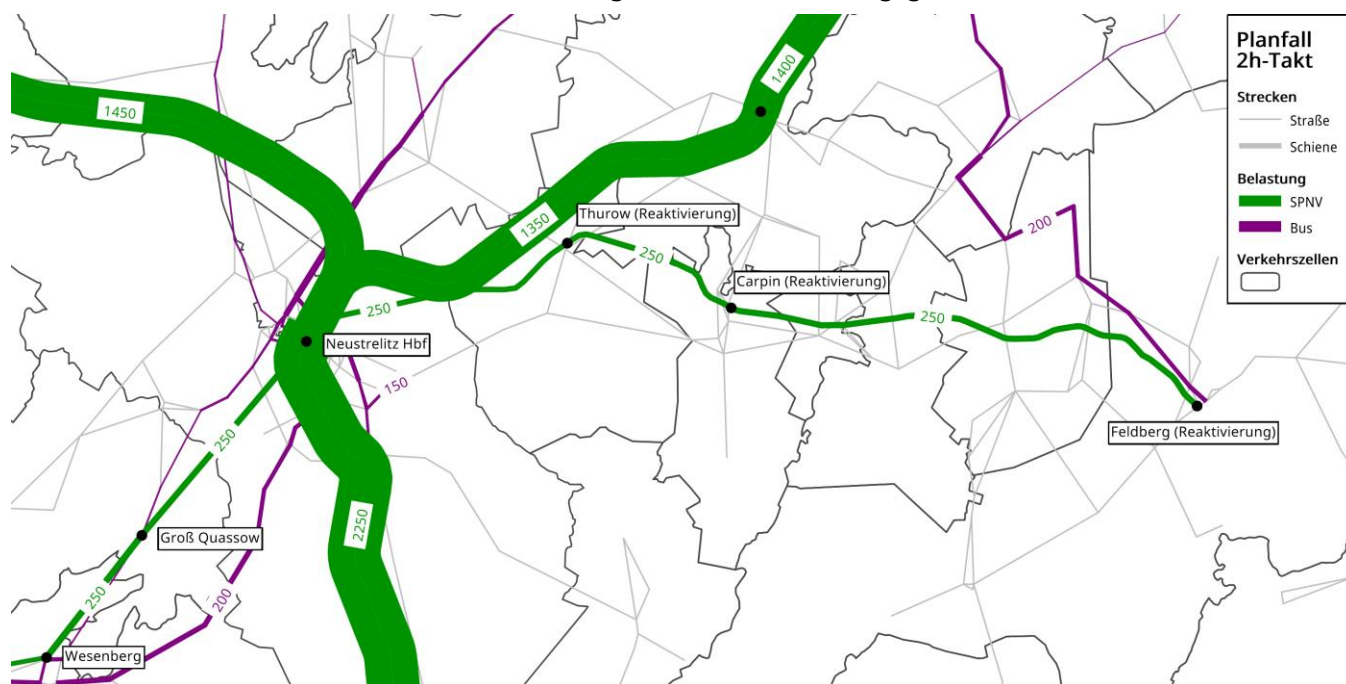
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- leichte Zunahme im Korridor Neustrelitz – Güstrow – Rostock durch Verdichtung des RE 5
- im Busverkehr hoher Anteil von Schülerfahrten

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von der Buslinie 619 auf die Reaktivierungsstrecke
- geringe Verlagerungseffekte vom Bus zur Schiene auch im Korridor Neubrandenburg – Feldberg
- kaum Durchfahrer auf der RB 16 von Feldberg oder Mirow über Neustrelitz hinaus
- größte Fahrgastgewinne in Feldberg
- +20 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- Streckenbelegung entlang des gesamten Reaktivierungsabschnitts nahezu konstant
- größte Streckenbelegung zwischen Feldberg und Carpin
- Nachfrageniveau auf Reaktivierungsabschnitt ähnlich hoch wie auf dem Ast der RB 16 nach Mirow
- Reisezeitverkürzung um 25 min durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV

Kennzahlen für DTV _{w5}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 16 im Nullfall	330	4.600	220	200 – 250
RB 16 im Planfall	600	11.000	230	200 – 250
Reaktivierungsabschnitt Neustrelitz – Feldberg	280	4.500	170	~250

Überblick

- Streckennummer: 6321
- Streckenlänge: 4,9 km
- Fahrzeit: 10 min
- Anzahl Halte: 2
- bis dato keine Nutzung für den SPNV

Verkehrsangebot

Analyse

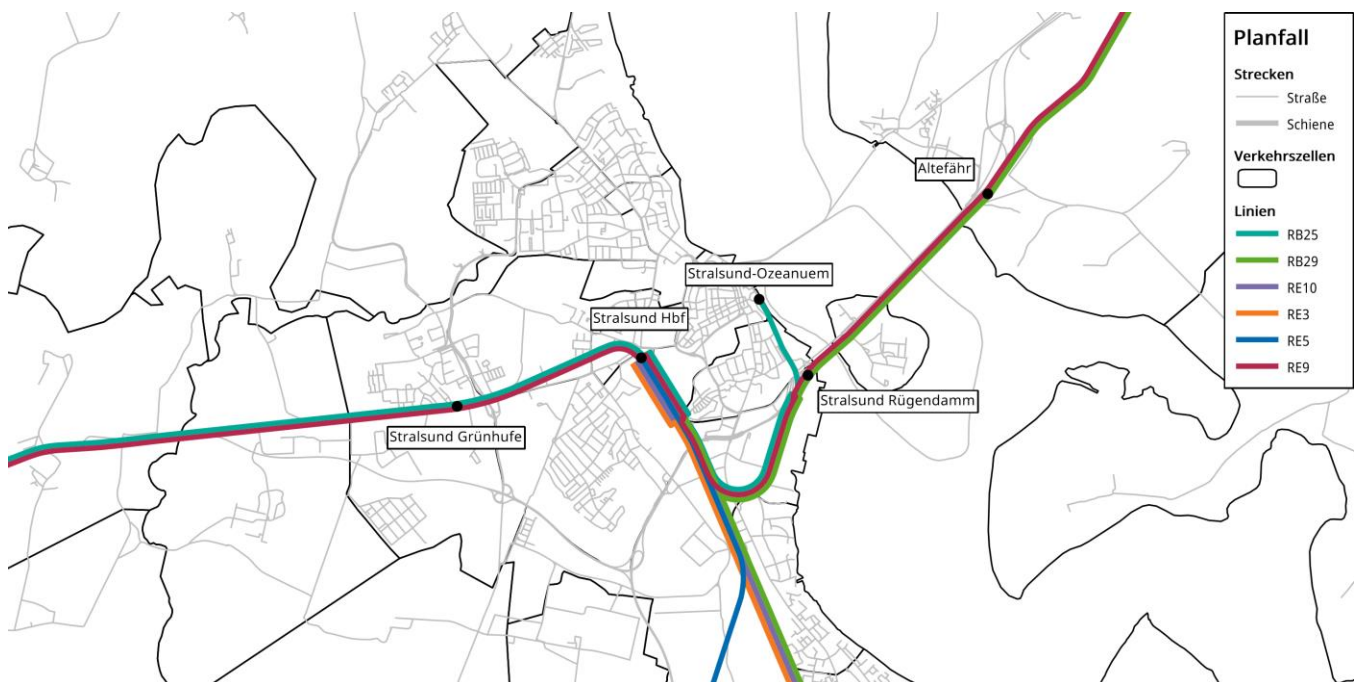
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum durch Stadtbuslinien 1 und 6 im überlagerten 15min-Takt
- alternativ Fußweg von 25min
- SPNV-Anschluss ab Stralsund Hbf
 - RE 3 nach Pasewalk im 2h-Takt
 - RE 5 nach Neustrelitz im 1h-Takt
 - RE 7 nach Greifswald (Einzelfahrten)
 - RE 9 nach Rostock (2h-Takt) und Rügen (1h-Takt)
 - RE 10 nach Züssow im 2h-Takt

neu im Nullfall

- Verdichtung des RE 9 nach Rostock auf 1h-Takt
- Ersatz jeder zweiten Fahrt nach Rügen durch RB 29
- Ersatz des RE 7 durch RB 29
- Verlängerung des RE 10 von Züssow nach Pasewalk
- Verlängerung der RB 25 von Barth nach Prerow sowie von Velgast nach Stralsund Hbf

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch RB 25 im 1h-Takt
- Ausrichtung der Bedienzeiten an Öffnungszeiten des Ozeaneums



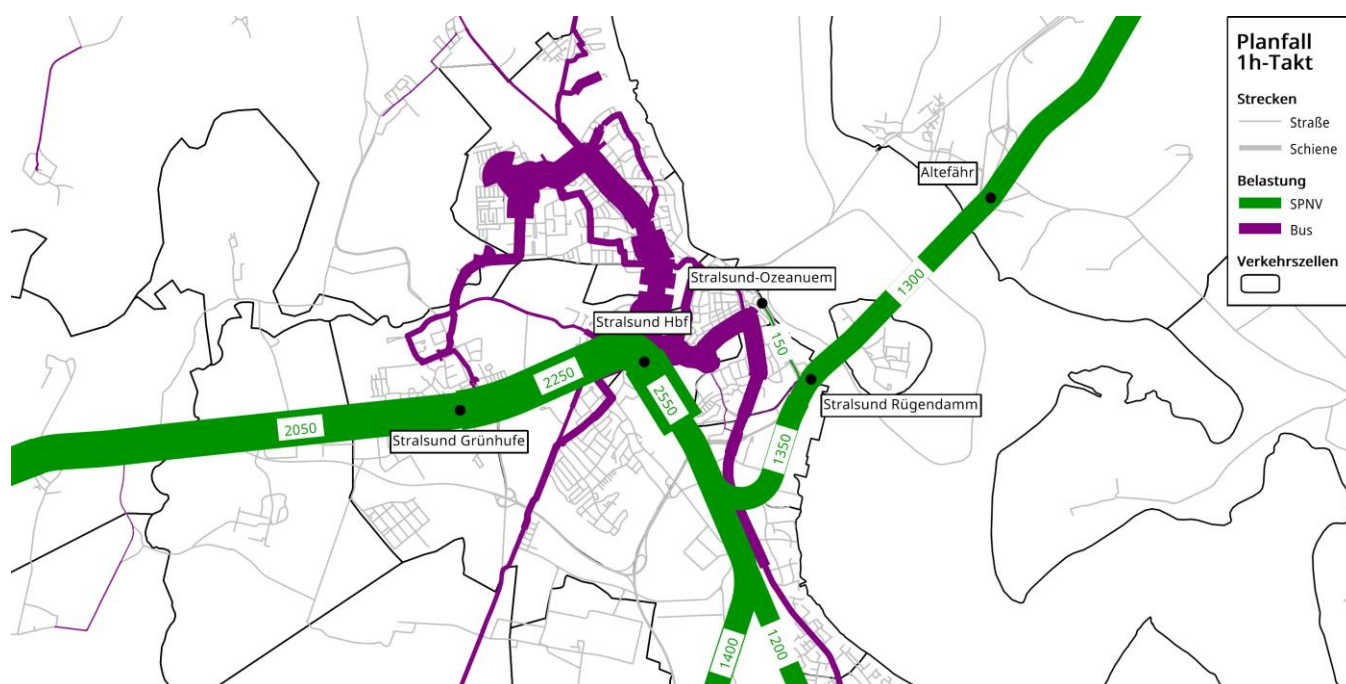
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- deutliche Zunahmen in den Korridoren Stralsund Hbf – Velgast- Rostock und Stralsund Hbf – Züssow – Pasewalk durch Verdichtung des SPNV-Angebots
- zum Ozeaneum hoher Anteil touristischer Fahrten

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von den Stadtbuslinien auf die neu bediente Strecke
- hoher Anteil an Durchfahrern und SPNV-Umsteigern in Stralsund Hbf
- keine Effekte auf Wegen rein innerhalb Stralsunds
- kaum Umstiege zwischen RB 25 und Stadtbuslinien in Stralsund Ozeaneum



Ergebnisse

- neues Direktfahrtenangebot zum Ozeaneum von allen Halten entlang der RB 25
- keine Einbindung der RB 25 in Vollknoten in Stralsund Hbf und somit lange Umsteigezeiten zum übrigen SPNV
- keine Reisezeitverkürzung gegenüber den Stadtbuslinien
- ähnlich lange Fußwege zum Ozeaneum von der Bushaltestelle wie vom SPNV-Halt
- geringere Bedienungshäufigkeit des Korridors als durch Stadtbuslinien

Kennzahlen für DTV _{ws}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 25 im Nullfall	2.100	32.600	670	430 – 1.120
RB 25 im Planfall	2.200	33.300	630	120 – 1.120
neu bedienter Abschnitt Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum	120	600	122	~150

Überblick

- Streckennummer: 6936
- Streckenlänge: 18,6 km
- Fahrzeit: 22 min
- Anzahl Halte: 5
- Einstellung SPNV: 1996 – 1998

Verkehrsangebot

Analyse

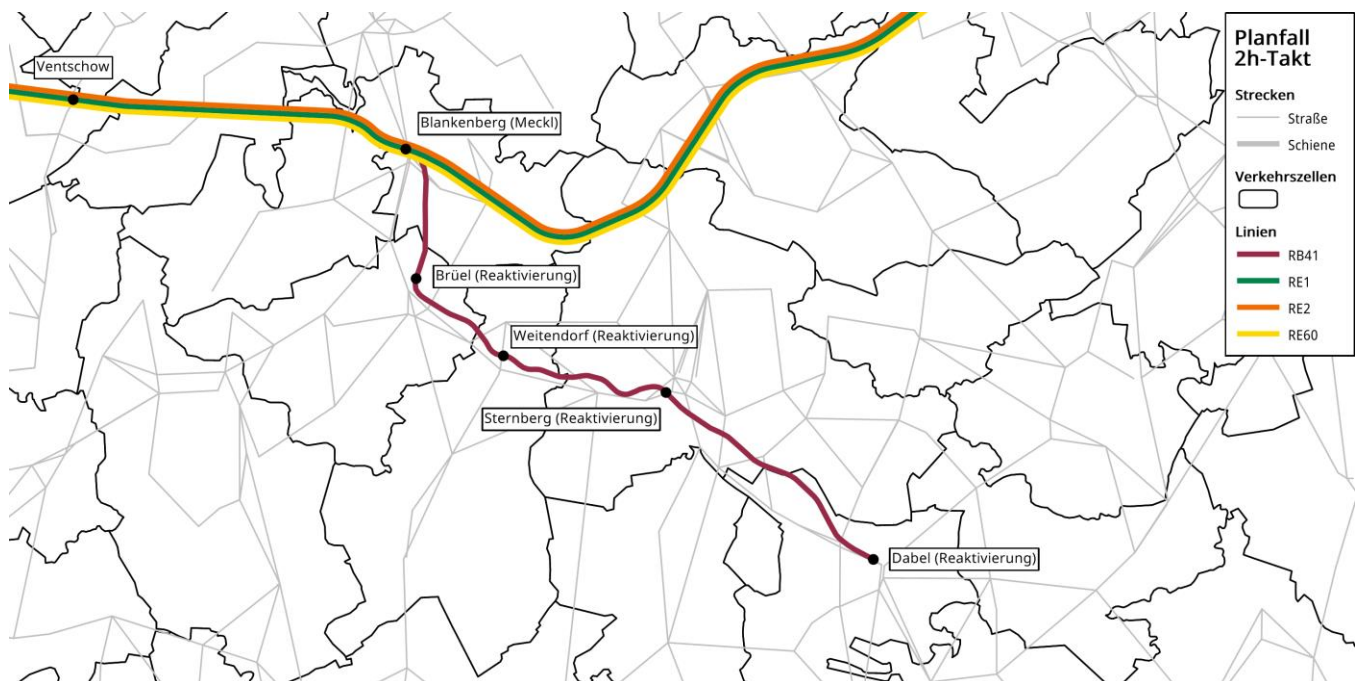
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Blankenberg – Sternberg durch Buslinie 175 im 2h-Takt
- kein vertaktetes Busangebot bis Dabel
- Buslinie 170 von Sternberg nach Schwerin im 2h-Takt
- Buslinie 245 von Blankenberg nach Wismar im 1-2h-Takt
- kein vertaktetes Busangebot von Sternberg nach Güstrow
- SPNV-Anschluss in Blankenberg
 - RE 1 nach Schwerin und Rostock im 2h-Takt
 - RE 4 nach Lübeck und Pasewalk im 2h-Takt

neu im Nullfall

- Ersatz des RE 4 durch RE 2 nach Lübeck und Rostock
- Anschluss an RE 6 nach Pasewalk in Bützow
- RE 60 nach Schwerin und Neubrandenburg im 4h-Takt
- Verdichtung der Buslinien 170, 175 und 245 auf 1h-Takt
- Durchbindung der Buslinien 175 und 245 in Blankenberg
- Buslinie 270 von Sternberg nach Güstrow im 2h-Takt
- Durchbindung der Buslinien 170 und 270 in Sternberg

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch RB 41 im 2h-Takt
- Entfall der Buslinie 245 entlang der Strecke
- Buslinie 183 von Sternberg über Dabel nach Goldberg im 2h-Takt



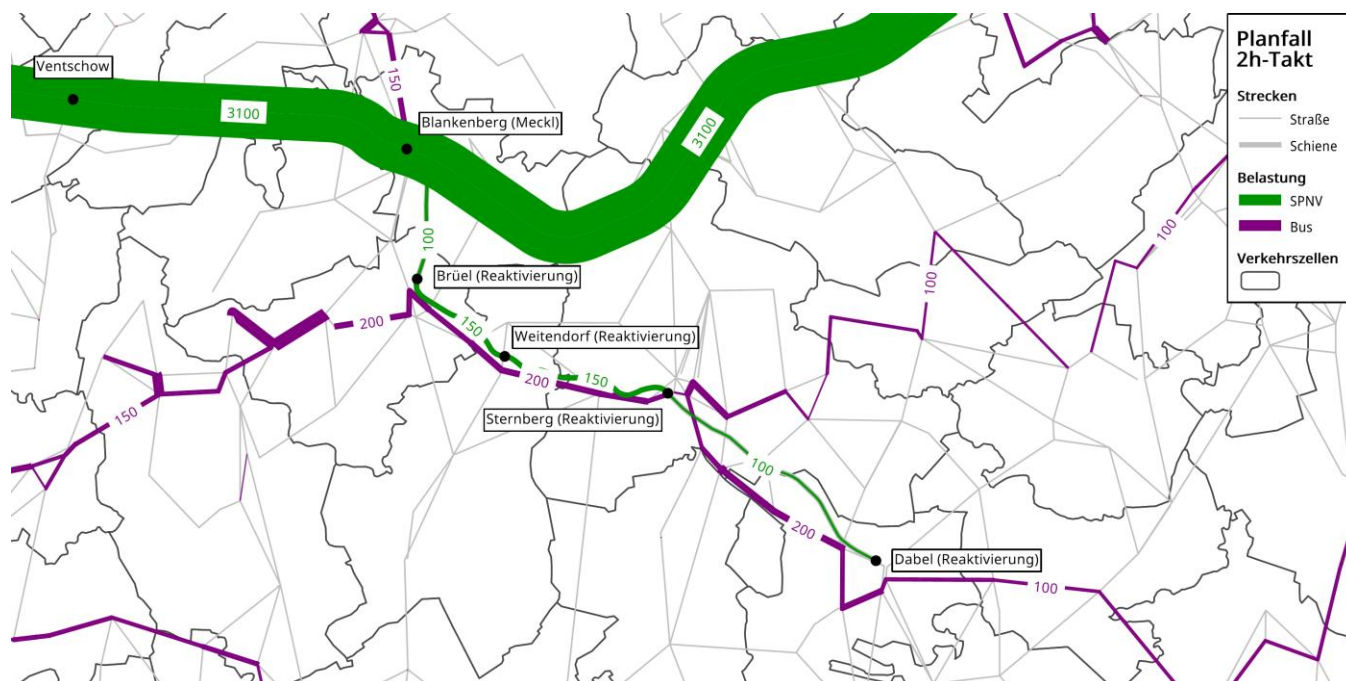
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- leichte Zunahme im Korridor Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow durch Verdichtung des SPNV-Angebots
- deutliche Zunahmen entlang der verdichteten Buslinien

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von der Buslinie 245 auf die Reaktivierungsstrecke
- zusätzliche Verkehre im Korridor Sternberg – Blankenberg – Rostock
- größte Fahrgastgewinne entlang der stark verdichteten Buslinie 183 nach Goldberg
- +20 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- größte Streckenbelegung zwischen Sternberg und Brühl
- geringste Streckenbelegung zwischen Sternberg und Dabel
- höhere Nachfrage im parallelen Busverkehr auf den Linien 170 und 183 durch zentralen Vollknoten in Sternberg
- keine Reisezeitverkürzung durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- kein Reisezeitvorteil im SPNV zwischen Sternberg und Schwerin gegenüber der Buslinie 170
- Fahrten von Schwerin oder Goldberg nach Sternberg oder darüber hinaus bei Nutzung der RB 41 gegenüber dem Busverkehr mit zusätzlichem Umstieg verbunden

Kennzahlen für DTV _{WS}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 41	270	2.500	134	100 – 150

Überblick

- Streckennummer: 6326
- Streckenlänge: 25,1 km
- Fahrzeit: 27 min
- Anzahl Halte: 5
- Einstellung SPNV: 1999

Verkehrsangebot

Analyse

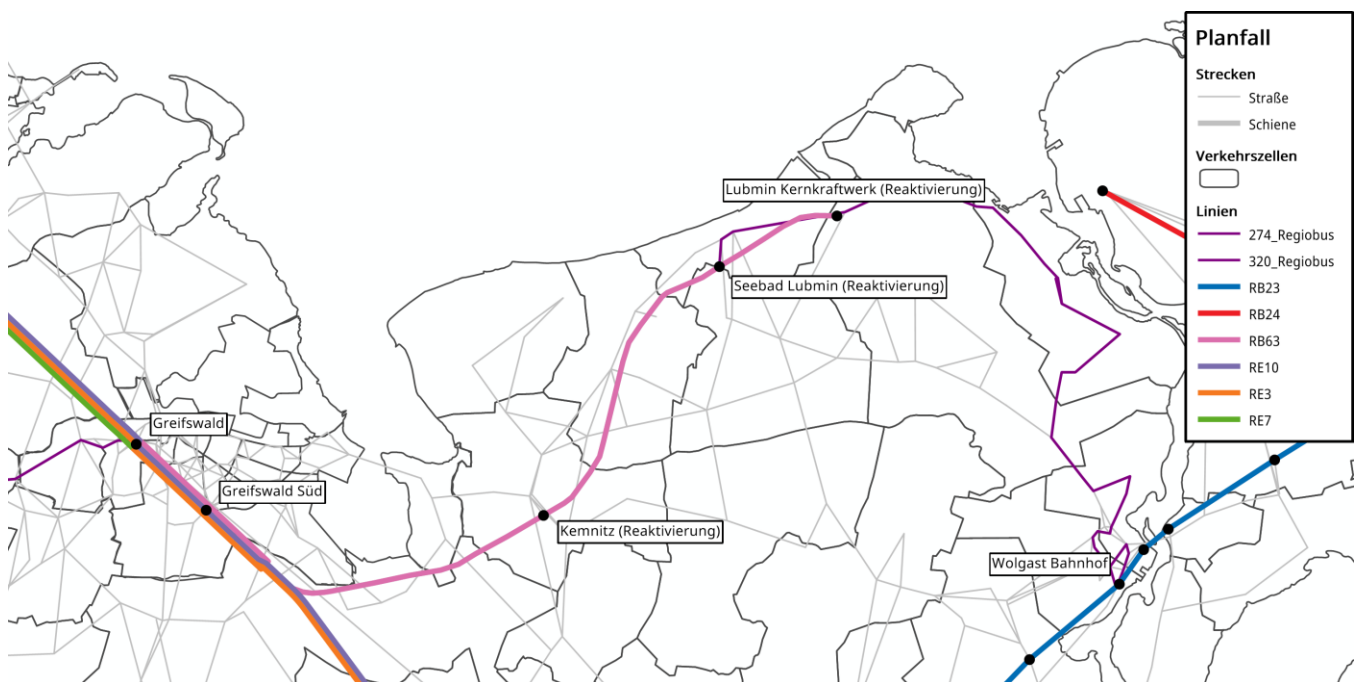
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Greifswald – Lubmin – Rubenow – Wolgast Buslinie 138 im 1-2h-Takt
- Buslinie 274 von Lubmin über Kröslin nach Wolgast im 2h-Takt
- SPNV-Anschluss in Greifswald
 - RE 3 nach Stralsund und Pasewalk im 2h-Takt
 - RE 7 nach Stralsund (Einzelfahrten)
 - RE 10 nach Stralsund und Züssow im 2h-Takt

neu im Nullfall

- Verlängerung des RE 10 von Züssow nach Pasewalk
- Bedienung des Korridors Greifswald – Lubmin durch verlängerte Buslinie 274 anstelle der Buslinie 138
- Buslinie 320 von Greifswald nach Sanitz im 2h-Takt

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch RB 63
- Entfall der Buslinie 274 entlang der Strecke und somit wieder Verkürzung auf Lubmin – Wolgast



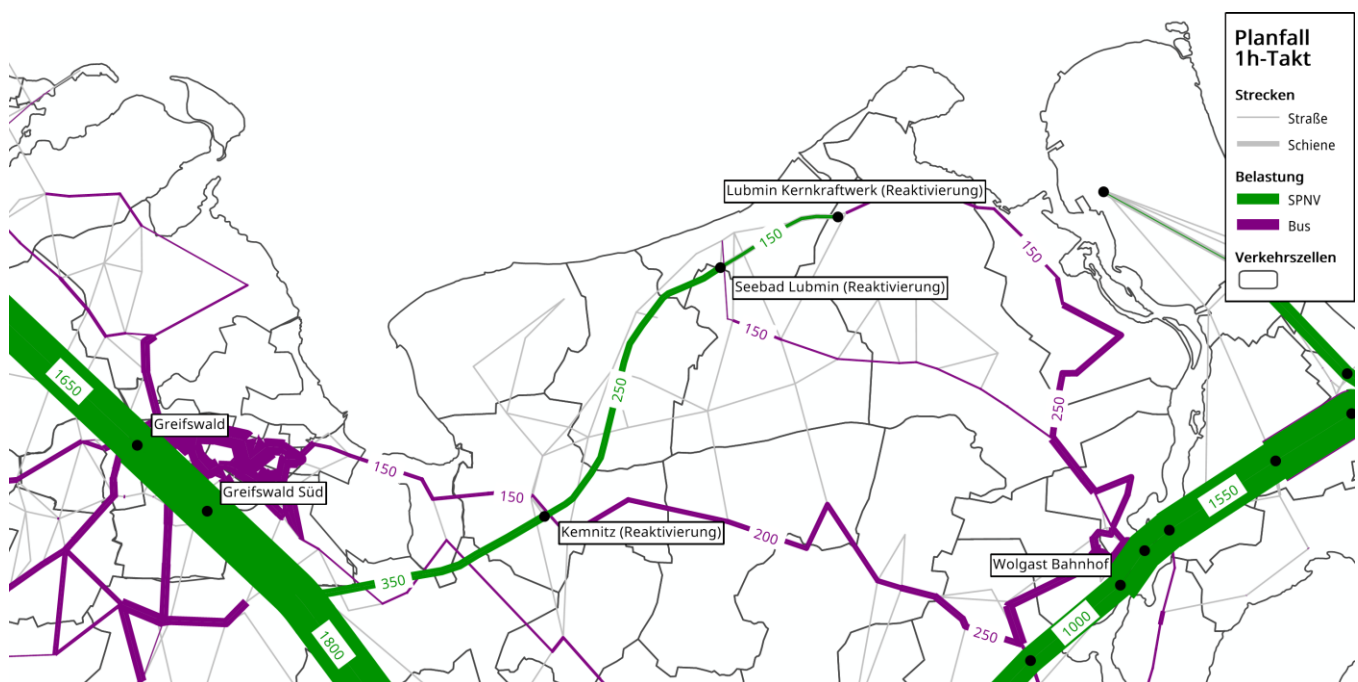
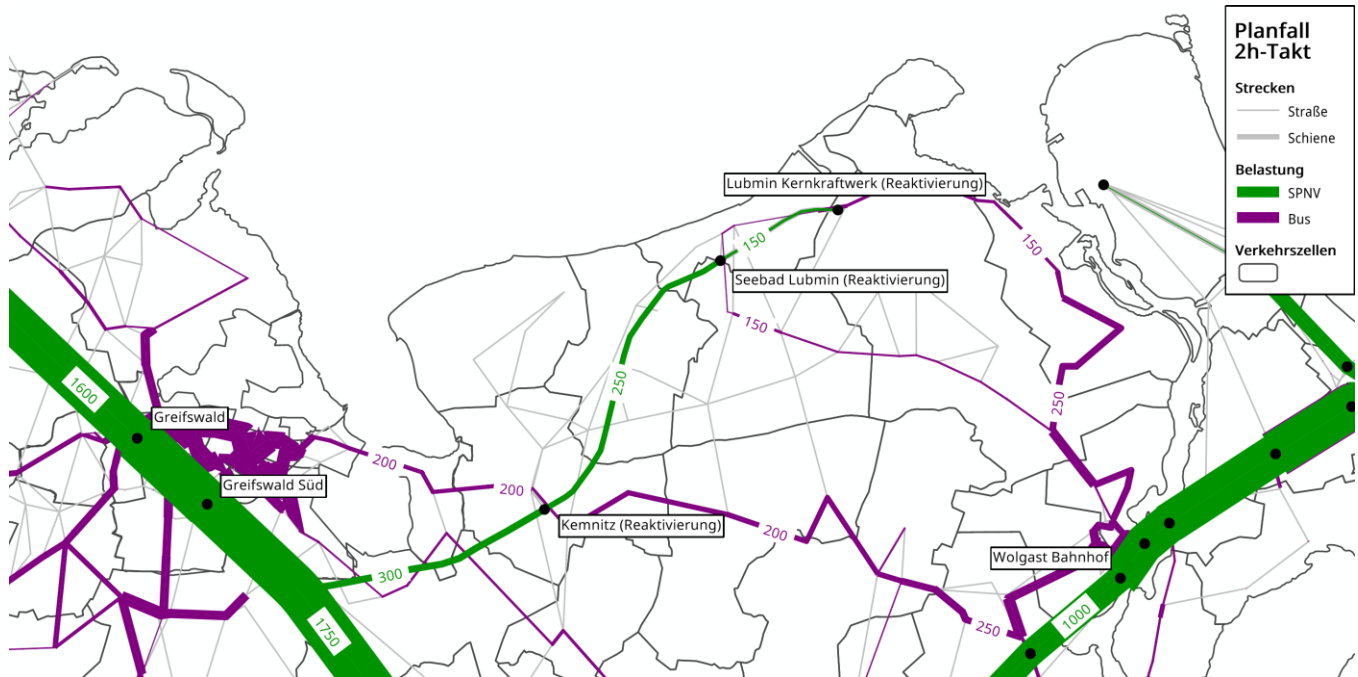
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- leichte Zunahme im Korridor Greifswald – Züssow – Pasewalk durch Verlängerung des RE 10
- Verlagerungen zwischen Lubmin und Wolgast von der verkürzten Buslinie 138 auf die verlängerte Buslinie 274

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von der Buslinie 274 auf die Reaktivierungsstrecke
- leichte Verlagerungen im Korridor Lubmin – Wolgast – Usedom von der Buslinie 274 auf die RB 63 über Greifswald
- Umstiege zwischen RB 63 und Buslinie 274 größtenteils an der Station Seebad Lubmin
- bei 2h-Takt +20 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet
- bei 1h-Takt +60 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- größte Streckenbelegung zwischen Kemnitz und Greifswald
- geringste Streckenbelegung zwischen Seebad Lubmin und Lubmin Kernkraftwerk
- Reisezeitverkürzung zwischen Seebad Lubmin und Greifswald Bahnhof von 12 min durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- Entfall des Direktfahrtenangebots der Buslinie 274 zwischen Greifswald und Wolgast durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- geringe Erschließungswirkung von Kemnitz durch Lage des SPNV-Halts abseits der Bebauung

Kennzahlen für DTV _{ws}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 63 (2h-Takt)	420	5.900	231	150 – 300
RB 63 (1h-Takt)	560	7.000	275	150 – 350

Überblick

- Streckennummer: 6756
- Streckenlänge: 25,1 km
- Fahrzeit: 27 min
- Anzahl Halte: 5
- Einstellung SPNV: 1994

Verkehrsangebot

Analyse

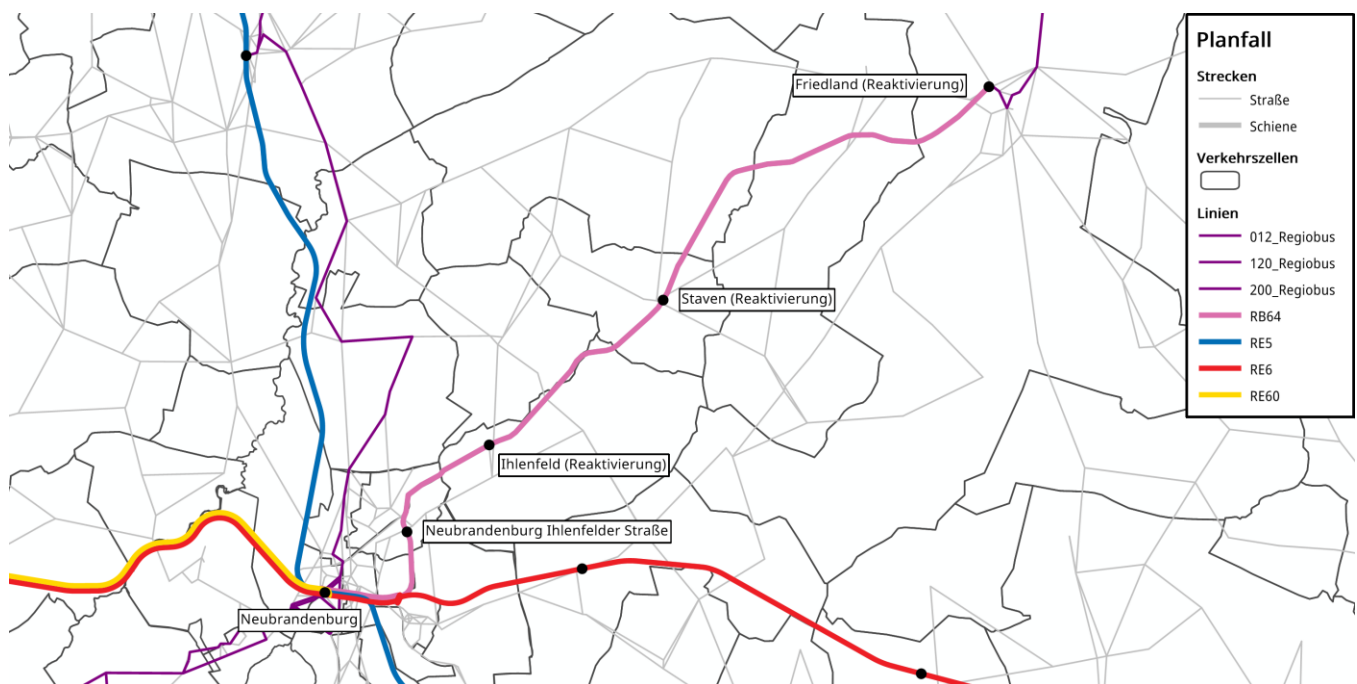
- kein SPNV auf der Strecke
- Bedienung des Korridors Neubrandenburg – Friedland durch Buslinie 500 im 1h-Takt
- kein vertaktetes Busangebot von Friedland nach Anklam
- Buslinie 012 nach Waren im 1h-Takt
- Stadtbusverkehr in Neubrandenburg
- SPNV-Anschluss in Neubrandenburg
 - RE 4 nach Güstrow und Pasewalk im 1h-Takt
 - RE 5 nach Berlin und Rostock im 1h-Takt

neu im Nullfall

- Ersatz des RE 4 durch RE 6
- RE 60 nach Schwerin und Rostock jeweils im 4h-Takt
- Buslinie 120 von Friedland nach Anklam im 2h-Takt
- Durchbindung der Buslinien 120 und 500 in Friedland

neu im Planfall

- Bedienung der Strecke im SPNV durch RB 64
- Entfall der Buslinie 500
- Buslinie 200 von Neubrandenburg über Jarmen nach Greifswald im 2h-Takt



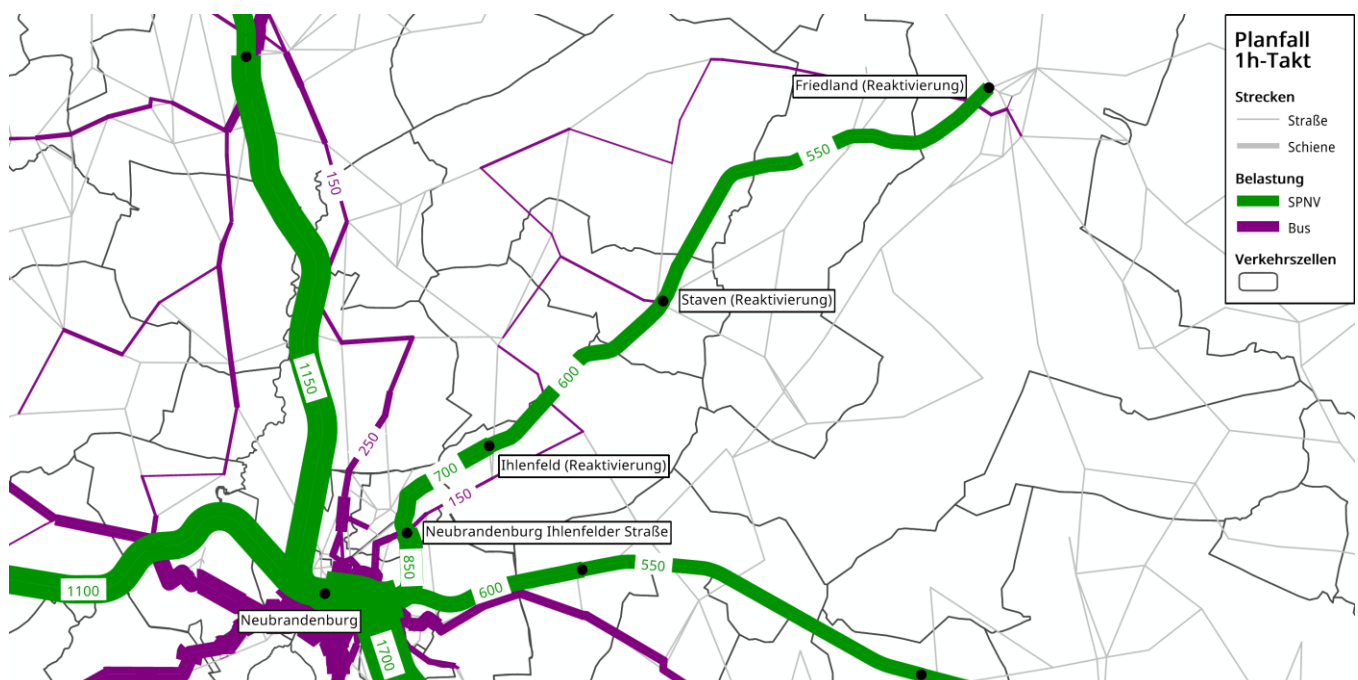
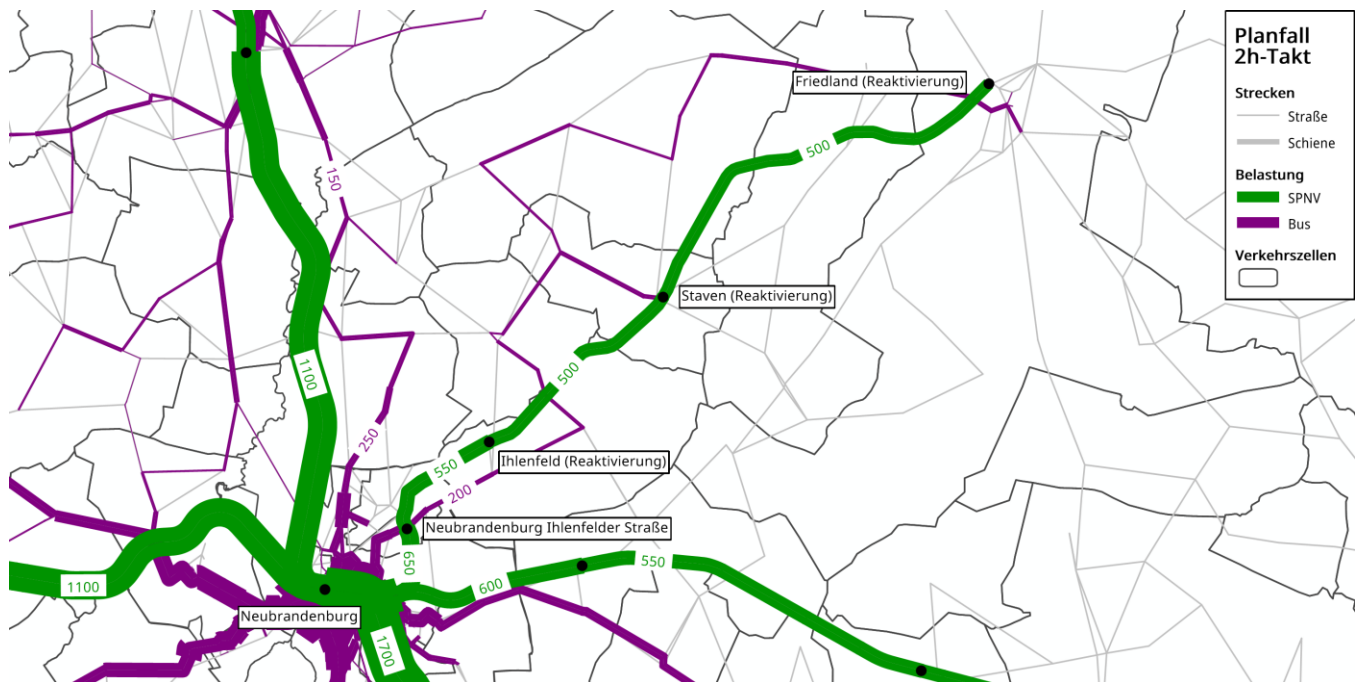
Entwicklung der Verkehrsnachfrage

von der Analyse zum Nullfall

- leichte Zunahme im Korridor Neubrandenburg – Friedland – Anklam durch verbessertes Busangebot
- im Busverkehr hoher Anteil von Schülerfahrten

vom Nullfall zum Planfall

- Verlagerung von Fahrgästen von der Buslinie 500 auf die Reaktivierungsstrecke
- leichte Verlagerungen im Korridor Lubmin – Wolgast – Usedom von der Buslinie 274 auf die RB 63 über Greifswald
- leichte Verlagerungen innerhalb Neubrandenburgs zwischen dem Stadtbusverkehr und dem SPNV
- kaum Umstiege zum übrigen SPNV in Neubrandenburg
- zusätzliche Verkehre entlang der neuen Buslinie 200 nach Greifswald
- bei 2h-Takt +40 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet
- bei 1h-Takt +70 Fahrgäste im Untersuchungsgebiet



Ergebnisse

- größte Streckenbelegung innerhalb Neubrandenburgs
- geringste Streckenbelegung zwischen Staven und Friedland
- Reisezeitverkürzung von 9 min durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- bei RB 63 im 2h-Takt geringere Bedienungshäufigkeit des Korridors als durch Buslinie 500
- Entfall des Direktfahrtenangebots im Busverkehr zwischen Neubrandenburg und Anklam durch Umstellung des Busverkehrs auf SPNV
- geringe Erschließungswirkung von Ihlenfeld und Staven durch Lage der SPNV-Halte abseits der Bebauung

Kennzahlen für DTV _{ws}	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Streckenbelegung
RB 64 (2h-Takt)	770	13.400	534	500 – 650
RB 64 (1h-Takt)	980	16.000	637	550 – 850

6 Zusammenfassung der Ergebnisse

Ausgehend von den für jede Reaktivierungsstrecke berechneten Nachfrageeffekten für einen Werktag, wird die Fahrgastnachfrage auch für die übrigen Wochentage Samstag und Sonntag berechnet. Schließlich erfolgt die Hochrechnung der Ergebnisse auf Jahreswerte.

6.1 Ergebnisse für einen Werktag

Tabelle 3 führt die Ergebnisse für die 6 Planfälle, wie sie bereits in den Steckbriefen dargestellt wurden, zusammen. Im Falle mehrerer Varianten für einen Planfall sind die entsprechenden Spannweiten angegeben. Die dargestellten Zahlen beziehen sich jeweils nur auf den Reaktivierungsabschnitt.

Strecke	Linie	Streckenlänge	LBF	Pkm	Pkm/ Strecken-km	Strecken- belegung
6328	RB 14	25,5 – 45,6 km	1.120 – 1.900	12.600 – 31.500	494 – 691	150 – 1.200
6957	RB 16	26,5 km	280	4.500	170	~250
6321	RB 25	4,9 km	120	600	122	~150
6936	RB 41	18,6 km	270	2.500	134	100 – 150
6326	RB 63	25,1 km	420 – 560	5.900 – 7.000	231 – 275	150 – 350
6756	RB 64	25,1 km	770 – 980	13.400 – 16.000	534 – 637	500 – 850

Tabelle 3: Fahrgastpotenziale für einen Werktag

6.2 Umrechnung auf die Verkehrstage Samstag und Sonntag

Für die Berechnung der Kennzahlen der Verkehrstage Samstag und Sonntag sowie für die Hochrechnung auf ein Jahr wurden Strecken mit und ohne besonderes touristisches Potenzial unterschieden:

- Strecken ohne besondere touristische Bedeutung
 - Blankenberg – Dabel
 - Neubrandenburg – Friedland
- Strecken mit besonderer touristischer Bedeutung
 - Hagenow Stadt – Zarrentin Schulcampus (– Ratzeburg) durch Wittenburg Village
 - Neustrelitz – Feldberg durch Tourismusregion Feldberger Seenlandschaft
 - Stralsund Hbf – Stralsund Ozeaneum durch Meeresmuseum Ozeaneum
 - Greifswald – Lubmin Kernkraftwerk durch Tourismusregion Greifswalder Bodden

Für die erstgenannten beiden Strecken wurde, basierend auf dem standardmäßigen Hochrechnungsfaktor (HRF) aus der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung, Mobilität in

Tabellen (MiT) sowie Erfahrungswerten aus vergleichbaren Untersuchungen, ein Anteil von 70 % der werktäglichen ÖPNV-Nachfrage für den Samstag und 55 % für den Sonntag gebildet.

Für die übrigen Strecken wurde jeweils eine individuelle Betrachtung vorgenommen.

So wurde etwa für die Strecke von Hagenow über Zarrentin nach Ratzeburg für alle Planfall-Varianten unterstellt, dass am Wochenende dieselbe Anzahl an Tagesgästen das Wittenburg Village besucht wie insgesamt von Montag bis Freitag. Die übrige Fahrgastnachfrage auf der RB 14 wurde mit denselben Anteilen umgerechnet wie für die Reaktivierungsstrecken ohne besonderes touristisches Potenzial. Ähnlich wurde beispielsweise auch für die RB 25 und den Besuchern des Ozeaneum in Stralsund verfahren.

Die Ergebnisse der Umrechnungen zeigt Tabelle 4:

Strecke	Linie	Samstag			Sonntag		
		LBF	Pkm	Pkm/ Strecken-km	LBF	Pkm	Pkm/ Strecken-km
6328	RB 14	1.920 – 2.880	21.200 – 50.100	831 – 1.099	1.840 – 2.720	20.400 – 47.700	800 – 1.046
6957	RB 16	310	5.000	189	250	4.100	155
6321	RB 25	210	1.100	224	270	1.400	286
6936	RB 41	190	1.800	100	150	1.400	75
6326	RB 63	800 – 1.100	11.200 – 13.300	439 – 522	800 – 1.100	11.200 – 13.300	439 – 522
6756	RB 64	540 – 690	9.400 – 11.200	375 – 446	420 – 540	7.400 – 8.800	295 – 351

Tabelle 4: Fahrgastpotenziale für Samstag und Sonntag

6.3 Hochrechnung auf Jahreswerte

Die Ermittlung der Kennzahlen für das Gesamtjahr erfolgt durch die Multiplikation der werktäglichen Nachfrage mit einem Hochrechnungsfaktor.

Für die beiden Reaktivierungsstrecken ohne besondere touristische Bedeutung liegt dieser gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung bei 300. Für die übrigen vier Strecken ergibt er sich jeweils aus der Anzahl der Tage und dem Verkehrsaufkommen je Tagart (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag) im Verhältnis zum Normalwerktage mit den Werten aus Tabelle 3. Aufgrund der streckenfeinen Betrachtung für die Wochenendtage in Kapitel 6.2 ergeben sich für die von den Linien RB 14, RB 16, RB 25 und RB 63 bedienten Reaktivierungsstrecken auch für die Jahreswerte unterschiedliche Hochrechnungsfaktoren.

Für die 6 Planfälle folgen über alle Varianten hinweg folgende Bandbreiten für die Jahreswerte:

Strecke	Linie	HRF	LBF	Pkm	Pkm/Strecken-km	Pkm/Strecken-km/ Tag
6328	RB 14	~420	486.000 – 775.000	5,4 – 13,2 Mio.	217.000 – 289.000	595 – 792
6957	RB 16	400	112.000	1,8 Mio.	68.000	186
6321	RB 25	500	60.000	0,3 Mio.	60.000	164
6936	RB 41	300	81.000	0,8 Mio.	39.000	107
6326	RB 63	470	197.000 – 262.000	2,8 – 3,3 Mio.	108.000 – 131.000	296 – 395
6756	RB 64	300	231.000 – 294.000	4,0 – 4,8 Mio.	159.000 – 192.000	436 – 526

Tabelle 5: Fahrgastpotenziale im Jahr

Abweichend zum Vorgehen in der Standardisierten Bewertung wurden die ermittelten Hochrechnungsfaktoren nicht nur für das Nachfragesegment der Erwachsenen, sondern auch für das der Schüler angesetzt. Dadurch wird der künftige zusätzliche Anstieg von Ausflugsfahrten im Schülerverkehr berücksichtigt, welcher durch Angebote wie das stark vergünstigte Deutschlandticket für Schüler²⁰ zu erwarten ist.

6.4 Zusammenfassung

In dieser Untersuchung wurden die Fahrgastpotenziale auf 6 ausgewählten Reaktivierungsstrecken in Mecklenburg-Vorpommern bestimmt. Somit liegt nun eine Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastzahlen und Verkehrsströme vor, sollte auf den Schienenstrecken bis zum Prognosejahr 2035 wieder panmäßiger SPNV stattfinden.

Die Berechnung der Potenziale erfolgte ausgehend vom heutigen Verkehrsangebot und der heutigen Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV. Darauf aufbauend wurde ein Nullfall für das Jahr 2035 erstellt, um die bis dahin prognostizierte Raumstrukturentwicklung sowie, unabhängig von den zu untersuchenden Reaktivierungen, zu unterstellende Angebotsänderungen im SPNV und im landesbedeutsamen Busverkehr zu berücksichtigen. Zuletzt wurde für jede der 6 Strecken ein Planfall – teilweise mit mehreren Varianten – bei Reaktivierung für den SPNV berechnet und die Ergebnisse mit denen des Nullfalls ohne Reaktivierung verglichen. Durch dieses Vorgehen können nicht nur das absolute Fahrgastpotenzial auf den Reaktivierungsstrecken, sondern auch der Fahrgastzuwachs und eventuelle räumliche Änderungen der Verkehrsbeziehungen gegenüber dem Nullfall als Entscheidungshilfe genutzt werden.

Auf allen Strecken resultiert ein Großteil der Fahrgäste aus Verlagerungen vom Busverkehr, welcher den Korridor im Nullfall bedient. Dies gilt insbesondere für Relationen mit einer hohen Bedeutung für den Schülerverkehr. Weiterhin können, durch die Reaktivierung für den SPNV, auch stets Fahrgäste neu für den ÖPNV gewonnen werden – sowohl durch Verlagerungen vom MIV

²⁰ <https://www.vlp-lup.de/tarife/deutschlandticket/>

als auch durch induzierte Verkehre. Diese Zuwächse sind hierbei umso stärker, je dichter das SPNV-Angebot verkehrt.

Mit jährlich bis zu 775.000 Fahrgästen zeigt die Reaktivierungsstrecke von Hagenow bis Ratzeburg das größte Nachfragepotenzial. Dieses ist jedoch sehr stark von der geplanten Entwicklung des Wittenburg Village und dem Anteil der ÖPNV-Nutzer an den Besuchern dieses Tourismusstandorts abhängig.

Das geringste Fahrgastpotenzial mit nur rund 60.000 jährlichen Nutzern wurde für die Verlängerung der RB 25 vom Stralsunder Hauptbahnhof zum Ozeaneum ermittelt. Diese Strecke stellt gleichzeitig die mit Abstand kürzeste der untersuchten Schienenstrecken dar. Hier besteht eine starke Konkurrenz durch den Stadtbusverkehr sowie eine hohe Abhängigkeit von den Besucherzahlen des Ozeaneums.

Der Vergleich der Planfälle mit dem Nullfall zeigt, dass insbesondere folgende Faktoren das mögliche Fahrgastpotenzial auf den Reaktivierungsstrecken limitieren:

- nur geringe Reisezeitvorteile gegenüber dem Busverkehr (z. B. für die RB 41 zwischen Blankenberg und Sternberg)
- bei SPNV-Bedienung im 2h-Takt mitunter geringere Bedienungshäufigkeit als durch das Busangebot im Nullfall (z. B. bei RB 64 von Neubrandenburg nach Friedland im 2h-Takt)
- Lage von SPNV-Haltestellen abseits der Wohnbebauung (z. B. in Ihlenfeld und Kemnitz)

Gleichzeitig bilden diese Schwachstellen mögliche Stellschrauben, um, durch deren Behebung, das Fahrgastpotenzial auf den Reaktivierungsstrecken noch zu erhöhen. Dasselbe gilt auch für begleitende Maßnahmen, wie etwa die Einrichtung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen an ausgewählten, neu bedienten SPNV-Halten.