

Fahrplankonzept des EFV Pro Schiene für die Mecklenburgische Südbahn

Dieses Fahrplankonzept soll Lösungswege und Einsparmöglichkeiten aufzeigen, die der Strecke eine langfristige Perspektive geben. Unser Ziel war es ein Fahrplankonzept zu erstellen, das mit wesentlich weniger Aufwand betrieben werden kann und ein möglichst gleichwertiges bzw. besseres Angebot zum Ist-Zustand und zur Variante 2 a des von PBV erstellten Konzeptes darstellt. Dabei haben wir stets die ganze Region betrachtet und uns nicht nur auf die Mecklenburgische Südbahn konzentriert. Deshalb fließen in unser Fahrplankonzept auch unsere Vorschläge zum Prignitz-Konzept mit ein. Hierzu haben wir ebenfalls ein Fahrplankonzept erstellt, das die gesamte Strecke von Herzberg(Mark) über Neuruppin, Neustadt(Dosse), Kyritz, Pritzwalk, Plau am See, Karow(Meckl.) bis Güstrow erfasst. Beide Fahrplankonzepte sollten sinnvollerweise über die Schnittstelle Karow(Meckl.) verzahnt werden, so dass eine isolierte Betrachtung beider Strecken nicht sinnvoll ist. Ebenso sind von uns die gesamten Buslinien in der Region berücksichtigt worden sowie auch die Weiterführung der Strecke auf der Kaiserbahn bis nach Zarrentin inklusive des jetzigen SEV. Auch die Strecke Neustrelitz-Mirow, um deren Erhalt wir uns ebenfalls intensiv bemühen, wurde in unserem Fahrplankonzept berücksichtigt. Im Fahrplankonzept wurden die Umläufe so optimiert, dass eine Reduzierung um 2 Zugumläufe im Vergleich zum Ist-Zustand realisiert werden kann, wodurch natürlich enorme Kosteneinsparungen möglich sind. Dieses wurde hauptsächlich durch kürzere Wendezeiten, Reduzierung der Standzeiten und Straffung der Fahrzeiten erreicht. Das gesamte Angebot wurde im Wesentlichen beibehalten. An einigen Stellen gibt es Reduzierungen an anderen Stellen Verbesserungen. Reduzierungen haben wir möglichst so eingetaktet, dass es kaum auffällt, also weitestgehend in Zeiten schwacher Nachfrage. Ein weiterer Punkt durch den die wirtschaftliche Umlaufplanung erreicht werden konnte ist die schon erwähnte nicht isolierte Betrachtung der Strecke. Durch eine Durchbindung einzelner Züge bis Mirow können die Umläufe ebenfalls optimiert und die Standzeiten verkürzt werden. Gleichzeitig wird auch das Angebot verbessert, weil zu den nachfragestarken Zeiten eine Verdichtung der RE 5 zwischen Neustrelitz und Waren erreicht werden würde.

Um die Standzeiten von ca. 50 min in Hagenow Stadt zu reduzieren wurden die Umläufe bis Wittenburg verlängert. Da Fahrzeug und Personal ohnehin vorhanden sind entstehen zusätzlich nur die Kraftstoff, Trassen und Stationskosten. Durch diese Maßnahme ist der gesamte SEV (L 54) zwischen Hagenow Land und Zarrentin nicht mehr erforderlich. Mit den für den SEV zur Verfügung gestellten Mitteln, wären aus unserer Sicht die relativ geringen Kosten für die Züge finanzierbar. 1 Zugumlauf kann von Mo-Fr sogar bis Zarrentin durchlaufen. Die volle Abdeckung des bisherigen SEV zwischen Hagenow Land und Zarrentin kann dabei wie folgt erreicht werden. Zwischen Hagenow Land und Wittenburg ersetzen an Wochentagen 5 Zugpaare die bisherigen 6 Buspaare. Eine zusätzliche Abdeckung insbesondere am Morgen kann durch die planmäßigen Linienverkehre der Linien 522 und 540 erfolgen, die ohnehin finanziert sind und ohnehin fahren. Wenn erforderlich können einzelne Buskurse an den Bahnfahrplan angepasst werden. Zwischen Wittenburg und Zarrentin kann ein Zugpaar verkehren. Auch hier können die ohnehin bestehenden und vom Landkreis finanzierten Linien 537, 540, 541 und 542 die Lücke schließen und gegebenenfalls an die Züge angepasst werden, so dass kein zusätzlicher SEV erforderlich wäre. An den Wochenenden im Sommer kann der Schaalsee-Express und der Schaalsee-Shuttle(siehe Anlage Qualitätsprodukte) den SEV ersetzen. Die Attraktivität dieser Züge kann durch den Einsatz von historischen Fahrzeugen gesteigert werden. Die Fahrpläne wurden so gestaltet, dass dieser Umlauf mit Fahrzeiten von max. 100 Km/h fahrbar ist, so dass problemlos beispielsweise ein Fahrzeug der BR 772 einsetzbar ist. Das Fahrzeug muss jedoch technisch so ausgestattet sein, dass ein Begegnungsverkehr mit schnellfahrenden Zügen auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke problemlos möglich ist. Im Winter, wo die Nachfrage zwischen Zarrentin und Wittenburg an Wochenenden traditionell schwach ist kann diese Aufgabe durch ein Großraumtaxi übernommen werden. Die Fahrplanlage des an den Wochenenden möglichen Schaalsee-Express ist so gewählt worden, dass in Ludwigslust Anschluss von und nach Berlin besteht und in

Hagenow Land von und nach Hamburg. Dieses konnte der bestehende SEV nicht realisieren, so dass es hier zu wesentlichen Verbesserungen kommen kann. Damit wird die Region Zarrentin-Wittenburg optimal an die Ballungsräume Hamburg und Berlin angebunden, was insbesondere dem Tourismus in der Region neuen Aufschwung bringen könnte. Über die restlichen bis Wittenburg durchlaufenden Züge sind teilweise gute Anschlussverbindungen zum Fernverkehr in Richtung Berlin gegeben. Auch die Mitnahme von Fahrrädern könnte so wieder verbessert werden, da die Mitnahme von Fahrrädern im SEV Bus stark beschränkt ist und Fahrradtouristen häufig in Gruppen reisen. Durch die Verlängerung der Züge bis Wittenburg sind steigende Fahrgastzahlen zu erwarten.

Im Interesse einer wirtschaftlichen Umlaufplanung musste die Anzahl der auf der gesamten Strecke durchlaufenden Züge leicht reduziert werden. Dennoch können mit dem Müritz-Express(siehe Anlage Qualitätsprodukte und Fahrpläne) durch beschleunigte Züge in die Müritz-Region einige schnelle durchgehende Verbindungen angeboten werden. Bedingt durch die zeitliche Lage dieser Züge und der kurzen Fahrzeit wird sich die Nachfrage auch auf diese Züge konzentrieren. Einige dieser Züge können bis Mirow durchgebunden werden oder durch Anschlussverbindungen bis Mirow verknüpft werden (siehe auch hier die entsprechenden Fahrplan-Varianten).

Der Bahnhof Karow(Meckl.) spielt in unserem Fahrplankonzept eine zentrale Rolle als Umstiegspunkt zur Prignitz-Linie RB 74. Bedingt durch die prioritäre Einpassung der Züge in die Taktknoten Güstrow, Waren, Ludwigslust und Neustadt(Dosse) sind ca. 70 % der möglichen Anschlüsse realisierbar. Außerdem wurden bei der Anschlussgestaltung auch, die ohnehin vorhandenen Buslinien 121(SGS) und 726 (RDP) berücksichtigt, wodurch relativ gute Anschlüsse von der Mecklenburgischen Südbahn nach Plau am See entstehen. Auch Krakow am See ist durch einen Teil ganz guter Anschlüsse in Karow mit der Mecklenburgischen Südbahn verknüpft. Ergänzt werden können diese Angebote durch den Kurort-Express als direkte Anbindung der beiden Luftkurorte zu den Bahnknoten Ludwigslust, Waren bzw. Hagenow Land. Diese Züge eignen sich besonders zur An- und Abreise für Urlauber und Kurgäste. Durch die Anschlussverknüpfung in Karow ist, insbesondere im Mittelabschnitt der Strecke, mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen.

Der Abschnitt Waren - Neustrelitz wurde in unserem Fahrplankonzept drastisch reduziert. Lediglich als Verstärkung zu nachfragestarken Zeiten verkehren bis zu 2 zusätzliche Zugpaare als Ergänzung zum RE 5. Allein durch diese Maßnahme ist die Einsparung eines kompletten Umlaufs möglich. Hier verkehrt der RE 5 bereits im 2 Stunden-Takt.

Der Abschnitt Waren-Malchow wurde in unserem Konzept etwas aufgewertet und teilweise zum Stunden-Takt verdichtet. Damit können Anschlussverbindungen sowohl nach Rostock als auch nach Berlin von Malchow angeboten werden. Außerdem sind Anschlussverbindungen von Malchow in Richtung Berlin und Rostock über den Knoten Karow(Meckl.) realisierbar. So sind gegenüber dem Ist-Zustand bis zu 3 zusätzliche Anschlussverbindungen Richtung Berlin möglich. Die Anschlusslücken über Waren werden somit über Anschlussverbindungen über Karow(Meckl.) ausgeglichen. Zusätzlich gibt es einige Anschlussverbindungen aus Richtung Berlin über Karow(Meckl.) nach Krakow am See, wodurch der Umweg über Güstrow eingespart wird. Auch dieses wird zu einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen im Mittelabschnitt der Strecke führen.

Die Umlaufpläne wurden von uns so konstruiert, dass durchaus auch ältere Fahrzeuge eingesetzt werden können z.B. die DB BR 628. Dieses Fahrzeug ist nach unseren Erfahrungen bei den Fahrgästen sehr beliebt und vor allen Dingen verfügbar. Etliche Fahrzeuge dieser BR sind derzeit abgestellt. Der einzige Nachteil ist die fehlende Klimaanlage, die aber durch eine Druckbelüftung zumindest teilweise ausgeglichen wird. In Zeiten knapper Kassen kann man sich den Luxus Fahrzeuge alle 8 Jahre auszutauschen einfach nicht mehr leisten. Diese Praxis hat in den letzten Jahren auch zu einer

Kostenexplosion im SPNV beigetragen. Um eine leichte Einpassung in Hauptstrecken zu realisieren sind die Umläufe 1, 2 und 4 (siehe Anlage Umläufe) für Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mindestens 120 Km/h konstruiert. Der Umlauf 3 ist als eintägiger Umlauf konstruiert, wobei die Fahrzeiten so konstruiert sind, dass auch ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 Km/h eingesetzt werden kann. Dieser Umlauf befährt größtenteils den Abschnitt Mirow-Neustrelitz. Damit soll ermöglicht werden, dass das derzeit dort eingesetzte Fahrzeug (NE 81) auch weiterhin eingesetzt werden kann. Das ist auch deshalb sinnvoll, weil sich dieses Fahrzeug durch relativ niedrige Betriebskosten auszeichnet und für das relativ große Fahrradaufkommen auf dieser Strecke ausgelegt ist.

Der Umlauf 5 ist so ausgelegt, dass ein historisches Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mindestens 100 Km/h eingesetzt werden kann. Dieses Fahrzeug kann dann an den Wochenenden im Umlauf 6 als Schaalsee-Express auf der Kaiserbahn eingesetzt werden. Ebenso kann natürlich auch ein bei den Betriebskosten extrem billiges Fahrzeug wie der LVT/S eingesetzt werden, wobei sich bei diesem Fahrzeug die geringen Fahrradstellplätze negativ auswirken. Jedenfalls lässt das Fahrplankonzept genügend Spielraum um auch über ein sehr wirtschaftliches Fahrzeugkonzept zusätzliche Einsparungen zu realisieren.

Das Fahrplankonzept der Variante 1 wurde auf Basis des jetzigen Streckenzustands entwickelt. Auf Basis des Wochenend-Fahrplans wurde die Variante 2 entwickelt. In der Variante 2 sind wir von einem Streckenzustand ausgegangen, der durch ganz geringfügige Investitionen, eine Fahrzeitreduktion von exakt 11 min im Abschnitt Ludwigslust-Karow (Meckl.) bewirkt. Der Einfachheit halber und aus Zeitgründen wurde diese Variante nur für den Wochenendfahrplan erstellt. Wir wollen damit nur dokumentieren, welche umfangreichen Verbesserungen mit diesen 11 min Fahrzeitreduktion möglich sind. Ganz abgesehen davon, dass durch diese Maßnahme die Fahrplanstabilität wesentlich erhöht wird sind auch weitere durchgehende Züge (zwischen Ludwigslust und Waren) möglich. Das Wichtigste ist jedoch, dass die Züge in der Relation Hagenow-Waren dadurch genau einen früheren Taktknoten erreichen. Dadurch können die Züge wesentlich beschleunigt werden. So können in Hagenow Land die Anschlüsse aus Hamburg realisiert werden und in Waren werden die Anschlüsse nach Berlin realisiert. Während die Fahrzeiten zwischen Hagenow und Waren derzeit bei 2 h 40 min liegt kann somit die Fahrzeit von 2- 3 Zugpaaren auf unter 2 h gedrückt werden. Auch durch diese Maßnahme sehen wir erhebliche Steigerungspotentiale bei den Fahrgastzahlen.

Zur Beschleunigung beim Umsteigen, sowie aus Komfortgründen wurden einige Anschlüsse in Parchim, Hagenow Land, Waren und Ludwigslust als bahnsteiggleiche Systemhalte konstruiert. Das betrifft insbesondere Anschlussverknüpfungen mit kurzen Übergängen.

Der besseren Übersichtlichkeit wegen wurden in den Fahrplänen nicht alle Unterwegshalte aufgeführt. Es soll, nach unseren Vorstellungen jedoch weiterhin an allen bisherigen Unterwegshalten gehalten werden. Lediglich einige Züge zwischen Parchim und Ludwigslust sind zur Anschlussicherung als beschleunigte Züge ohne Halt in Groß Laasch und Dütschow (ähnlich wie im Ist-Zustand) ausgelegt. Wir empfehlen die Verkehrshalte in Bobzin, Strohkirchen, Jasnitz, Passow und Alt Schwerin als Bedarfshalte auszulegen. Dadurch werden Betriebskosten eingespart und eine geringe Fahrzeitreserve zum Ausgleich von Verspätungen geschaffen um, bei den teilweise kurzen Wendezeiten, ein Hochschaukeln von Verspätungen zu vermeiden.

EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de