

# Bericht zum Mobilitätsverhalten entlang und im Umfeld der Bahnstrecke Berlin–Eberswalde–Angermünde–Szczecin

Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Cross-InnoNet: Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge Berlin–Szczecin. Governance-Netzwerk in den Bereichen Gesundheit und Mobilität entlang der ausgebauten Zugstrecke“ zur derzeitigen Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs und zum Mobilitätsverhalten im Bahnhofsumfeld auf beiden Seiten der Grenze

---

März 2025

**Autoren:** Leonard Weiß, Moritz Filter, Martin Reents

**Unter Mitarbeit von:** Taisija Miloslavski, Jamie Jane Schmidt, Jessica Schuhmann

**Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg**

Fachgebiet Regionalplanung, Konrad-Wachsmann-Allee 4, 03046 Cottbus

[www.b-tu.de/fg-regionalplanung](http://www.b-tu.de/fg-regionalplanung) | Mail: [fg-regionalplanung@b-tu.de](mailto:fg-regionalplanung@b-tu.de)

GEFÖRDERT VOM



# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	1
<b>1 Gegenstand und Methodik der Analyse des Mobilitätsverhaltens</b>	3
1.1 Streckenausbau Angermünde – Szczecin als Forschungsanlass	3
1.2 Grundlagen und Methodiken der erhobenen Daten	10
1.2.1 Online-Befragung	10
1.2.2 Stationsumfeldebefragung	13
<b>2 Mobilitätsverhalten entlang der Bahnstrecke</b>	15
2.1 Verfügbarkeit und Wahl von Verkehrsmitteln	16
2.2 Zufriedenheit mit dem ÖPNV und Erwartungen an Streckenausbau	21
2.3 Grenzüberschreitende Mobilität zwischen Berlin und Szczecin	24
2.4 Bezüge zwischen Öffentlicher Mobilität und medizinischen Angeboten	28
<b>3 Mobilität in Bahnhofsumfeldern</b>	32
3.1 Nutzungsmuster in Bahnhofsumfeldern	32
3.1.1 Bahnhof Angermünde	32
3.1.2 Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte	34
3.1.3 Szczecin Główny	35
3.2 Nutzungsverhalten im grenzüberschreitenden Reiseverkehr	38
3.3 Bedarfe und Optimierungspotenziale in Bahnhofsumfeldern	40
<b>4 Schlussfolgerungen und Ausblick</b>	42
<b>5 Quellen &amp; Literatur</b>	45

## Abkürzungsverzeichnis

DB	Deutsche Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVZ	Medizinisches Versorgungszentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polnisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
PKW	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SKM	Szczecińska Kolej Metropolitalna (Metropolbahn Szczecin)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitstrahl der Geschichte der Bahnstrecke Berlin–Szczecin.	9
Abbildung 2: Soziodemografische Daten der Teilnehmenden der Online-Befragung.	11
Abbildung 3: Definierter Einzugsbereich der Stationsumfeldbefragung.	12
Abbildung 4: Soziodemografische Daten der Teilnehmenden der Stationsumfeldbefragung.	13
Abbildung 5: ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in der Untersuchungsregion.	16
Abbildung 6: Häufigkeiten der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeits- oder Bildungsstätte.	17
Abbildung 7: Besitz von Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel.	18
Abbildung 8: Besitz von Fahrerlaubnis und Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt.	19
Abbildung 9: Faktoren für die Bevorzugung des MIV in Abhängigkeit vom Siedlungsraum.	20
Abbildung 10: Durchschnittliche Bewertungen von Lebensqualität und ÖPNV-Aspekten.	22
Abbildung 11: Kritik und Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV.	23
Abbildung 12: Häufigkeit grenzüberschreitender Reisen.	25
Abbildung 13: Faktoren für die Bevorzugung des MIV bei grenzüberschreitenden Fahrten.	26
Abbildung 14: Bewertung unterschiedlicher Aspekte bei grenzüberschreitenden Reisen.	27
Abbildung 15: Durchschnittliche Bewertungen von medizinischen Einrichtungen am Wohnort.	29
Abbildung 16: Wegedauer zu unterschiedlichen medizinischen Einrichtungen.	30
Abbildung 17: Steckbrief Bahnhof Angermünde.	33
Abbildung 18: Steckbrief Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte.	35
Abbildung 19: Steckbrief Szczecin Główny.	36
Abbildung 20: Gründe für grenzüberschreitende Fahrten.	38
Abbildung 21: Bewertung verschiedener Aspekte beim grenzüberschreitenden Reisen.	39
Abbildung 22: Bedeutung verschiedener Aspekte im Bahnhofsumfeld.	40

## Zusammenfassung

„In nur 90 Minuten von Berlin nach Szczecin“ – dieses Versprechen lässt nicht nur zwei Metropolen näher zusammenrücken. Vielmehr verbessert sich durch den Ausbau der Bahnstrecke auch die Erreichbarkeit entlang der landespolitisch festgelegten grenzüberschreitenden Entwicklungsachse – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Zentralitäten in den ländlichen Regionen Nordostbrandenburgs. So besteht die Möglichkeit, Angermünde als Knotenpunkt für die dort abzweigenden Äste in Richtung Szczecin, Prenzlau-Stralsund sowie Schwedt/Oder zu stärken und die ländlichen Haltepunkte dieser Achsen als Kristallisationspunkte für Angebote der Daseinsvorsorge zu denken und zu entwickeln. Dafür muss der Streckenausbau als Impuls für neue, das Angebot im Bus- und Bahnverkehr ergänzende Lösungen – vom Fahrradverkehr bis zu On-Demand-Verkehren – verstanden werden.

Der Streckenausbau stärkt zudem die Verflechtungen zwischen Deutschland und Polen in vielfältiger Weise: im Pendelverkehr zwischen Berlin und Szczecin, im touristischen Verkehr zwischen Berlin-Brandenburg und der polnischen Ostseeküste, im Güterverkehr von und zu den polnischen Seehäfen und im Stadt-Umland-Verkehr in der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin. Das künftige Angebot wird nicht nur schneller, sondern auch dichter. So ist auf dem Streckenabschnitt Angermünde–Szczecin künftig eine stündliche Bedienung vorgesehen, wobei die Regionalexpress-Linie RE9 zweistündlich zwischen dem Flughafen BER über Berlin bis nach Szczecin verkehrt und damit das Verkehrsangebot auf der gesamten Stettiner Bahn verdichten wird. Durch die Angebotsausweitung steigen auch die Ansprüche im Hinblick auf die Zweisprachigkeit, die Tarifsysteme, die Abstimmung von Fahrplänen und die Etablierung neuer, ergänzender Angebote.

Die vorliegende Studie beleuchtet das Mobilitätsverhalten im Zeitraum des Streckenausbaus entlang und abseits der Bahnachse auf Basis von zwei parallelen Befragungen im Winter 2023/2024. In dieser Zeit wurde die Verbindung zwischen Angermünde und Szczecin im Schienenersatzverkehr betrieben. Teil der Erhebungen war eine Online-Umfrage zu der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, der Zufriedenheit und den Bedürfnissen in der Region, die von Oktober 2023 bis Januar 2024 durchgeführt wurde und 663 vollständige Datensätze umfasst. Zusätzlich wurde von Dezember 2023 bis Januar 2024 eine Stationsumfeldbefragung mit 746 Personen durchgeführt. Diese Befragung konzentrierte sich auf den Verkehrsvor- und -nachlauf sowie die Bewertungen der Haltestellen in Angermünde, Schwedt/Oder und Szczecin. Beide Umfragen wurden zweisprachig (Deutsch und Polnisch) durchgeführt.

Die Studie zeigt unterschiedliche Nutzungsmuster des öffentlichen Nahverkehrs auf, identifiziert Verbesserungspotenziale und sieht einen direkten Zusammenhang zwischen der Einschätzung der Lebensqualität und der Bewertung des ÖPNV durch die Befragten. Es zeigt sich eine Bevölkerungsgruppe – insbesondere in ländlichen Wohnumfeldern –, die nahezu vollständig auf Bus und Bahn verzichtet. Als Hauptgründe dafür werden unpassende Taktung, unzureichende Anbindung und fehlende Haltestellen in Wohnortnähe angegeben. Genauso gibt es jedoch auch regelmäßige ÖPNV-Nutzer:innen: In der Stationsumfeldbefragung gaben etwa 75 Prozent an, auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen zu sein.

Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind erkennbar: 30 Prozent der deutschen Befragten nutzen Bus und Bahn seit Einführung des Deutschland-Tickets häufiger. Auch unter polnischen Teilnehmenden zeigen sich Auswirkungen – trotz der begrenzten Gültigkeit des Deutschland-Tickets auf polnischer Seite. Grenzüberschreitende Mobilität gehört in der Untersuchungsregion zum Alltag. Zwei Drittel der Befragten reisen mindestens einmal im Monat ins Nachbarland, vor allem für Einkäufe, Freizeit und Erholung. Aussagen zur Pendelmobilität sind aufgrund des aktuellen Schienenersatzverkehrs nur eingeschränkt möglich.

Die Befragungen im Bahnhofsumfeld verdeutlichen, dass Aufenthaltsqualität und Ausstattung auch entscheidend für die Attraktivität des Schienenverkehrs sind. Zudem wird eine bessere Verknüpfung zwischen Regional- und Nahverkehr sowie eine Förderung multimodaler Wegeketten gefordert. Insgesamt unterstreichen die Ergebnisse den Bedarf an komfortableren Angeboten, zuverlässigeren Taktungen und einer Integration des grenzüberschreitenden Verkehrs, um die Potenziale der Bahnachse Berlin–Szczecin auszuschöpfen.

Entstanden ist die Analyse des Mobilitätsverhaltens im Rahmen des Verbundvorhabens „Cross-InnoNet“, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Fördermaßnahme „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ gefördert und am Fachgebiet Regionalplanung der Brandenburgisch Technischen Universität Cottbus-Senftenberg bearbeitet wurde. Das von 2022 bis 2025 laufende Projekt zielte darauf ab, grenz- und sektorenübergreifende Daseinsvorsorge in der ländlich geprägten Region entlang der im Ausbau befindlichen Bahnstrecke zwischen den Metropolregionen Berlin und Szczecin zu stärken. Im Fokus des Projekts standen die Bereiche Gesundheit und Mobilität sowie die Vernetzung von Akteur:innen und die Einbindung deutsch-polnischer Netzwerke. Die Studie trägt zur Analyse der Potenziale und Herausforderungen dieser Vernetzungen bei und liefert Erkenntnisse für die Entwicklung nachhaltiger, nahverkehrsorientierter Regionalstrategien.

# **1 Gegenstand und Methodik der Analyse des Mobilitätsverhaltens entlang der Bahnstrecke Berlin–Eberswalde–Angermünde–Szczecin**

## **1.1 Streckenausbau (Berlin–)Angermünde–Szczecin als Forschungsanlass**

Durch den Ausbau der Bahnstrecke (Berlin–)Angermünde–Szczecin verkürzt sich die Reisezeit zwischen der Bundeshauptstadt und der polnischen Hafenmetropole um 20 Minuten, sodass beide Städte künftig in nur 90 Minuten durch einen durchgehenden Zweistundentakt erreichbar sind. Zusätzlich wird das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch eine weitere zweistündliche Umsteigeverbindung ergänzt, wodurch insgesamt ein stündlicher Takt entsteht. Die Verbindungen verkehren dann unter der neuen Linienbezeichnung RE9 und werden über den Berliner Hauptbahnhof und Berlin Südkreuz bis zum Flughafen Berlin-Brandenburg verlängert. Die Kapazität wird dabei durch den Einsatz von Zügen vom Typ Stadler FLIRT XL auf bis zu 510 Sitzplätze (in Doppeltraktion) beinahe verdreifacht. Zwischen Angermünde und Berlin trägt die Linie RE9 zusätzlich zur Verdichtung des Angebots bei, indem sie die bestehenden stündlichen RE3-Züge (ab Angermünde alternierend nach Stralsund bzw. Schwedt) und Fernverkehrsverbindungen nach Stralsund ergänzt. Dadurch wird die Taktfrequenz zwischen Berlin, Eberswalde und Angermünde auf einen 60-Minuten-Takt erhöht, ergänzt durch Verdichter-Züge zwischen Berlin und Angermünde während der Hauptverkehrszeiten sowie saisonale Ausflugszugpaare. Mit der bereits bestehenden Regionalbahn-Linie RB24 werden zwischen Berlin und Eberswalde ganztägig drei Fahrten pro Stunde angeboten (MIL Brandenburg 2023b; VBB 2022b).

Mit dieser Entwicklung werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Szczeciner Bahn an ihre historische Bedeutung anknüpfen kann: Vor mehr als 180 Jahren im Jahr 1843 eröffnet, zählt sie zu den ältesten Bahnstrecken Kontinentaleuropas (Regling et al. 1996). Vor 1945 stellte sie die Verbindung zwischen der deutschen Hauptstadt und deren bis dahin wichtigsten Seehafen her und nahm die Fernverkehre in Richtung der pommerschen Seebäder bis nach Danzig auf. Bereits Anfang der 1930er Jahre waren auf der Strecke bis zu 15 Zugpaare pro Tag unterwegs, wobei mit den dampfbespannten Fernzügen Reisezeiten von unter zwei Stunden zwischen beiden Metropolen erreicht wurden (DRG und RBD Berlin 1930). Durch die Grenz- und Bevölkerungsverschiebungen und die Demontage des zweiten Gleises ging die Verkehrsbedeutung der fortan grenzüberschreitenden Verbindung nach 1945 deutlich zurück – bis 1989 verkehrten lediglich zwei Fernzugpaare pro Tag, die für die 135 Kilometer lange Strecke rund drei Stunden Fahrzeit benötigten (DR 1989).

## Grenzüberschreitende Nachfrage auf der Strecke Berlin–Szczecin

Nach 1989 kam es – einhergehend mit der bis heute anhaltenden, stetigen Zunahme der grenzüberschreitenden Verflechtungsbeziehungen – zu einer deutlichen Zunahme des Personenverkehrs. Nachdem sich der Fernverkehr aufgrund des unbefriedigenden Ausbauzustandes und der fehlenden Elektrifizierung schrittweise zurückgezogen hat, bildet der Regionalverkehr seitdem das Rückgrat des Angebots. Seit der Jahrtausendwende gab es zwischen Angermünde und Szczecin ein recht stabiles Angebot an Verbindungen im ungefähren Zweistundentakt, wobei einzelne Züge in Tagesrandlagen bis nach Berlin Gesundbrunnen durchgebunden wurden. Durch den EU-Beitritt Polens im Jahr 2004 und den Wegfall der Grenzkontrollen 2007 sind die Reisezeiten dann schrittweise – unterstützt durch graduelle Infrastrukturmaßnahmen – wieder auf unter zwei Stunden gesunken. Die Attraktivität der Verbindung wurde durch eine im Jahr 2010 mit dem Berlin-Stettin-Ticket durchgeführte Preissenkung auf ein zum Busverkehr wettbewerbsfähiges Tarifniveau weiter gesteigert (s.u.) (VBB 2011). Dies spiegelt sich auch in der Entwicklung der Verkehrsnachfrage wider: Wurde die Linie im Jahr 2013 grenzüberschreitend von mehr als 500 Fahrgästen an Wochentagen und mehr als 800 Fahrgästen an Wochenenden genutzt, war die Nachfrage an Wochentagen bis 2019 bereits auf mehr als 700 Fahrgäste pro Tag gestiegen (VBB 2017, 2022a).

Die steigende Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten wird zu einem erheblichen Teil durch die seit dem Wegfall der Zugangsbeschränkungen zum deutschen Arbeitsmarkt wachsende Zahl an polnischen Grenzpendler:innen getrieben: So waren im Jahr 2019 in Berlin 4.460, im Landkreis Barnim 327 und im Landkreis Uckermark 724 Personen mit Hauptwohnsitz in Polen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Hinzu kamen zu dem Zeitpunkt noch 727 Minijobber:innen mit Hauptwohnsitz in Polen. Diese Zahl der statistisch erfassten Grenzpendler:innen hat bis zum Berichtsjahr 2023 deutlich zugenommen: in Berlin um mehr als 40 Prozent auf 6.371, im Landkreis Barnim um mehr als doppelt so viel auf 728 und im Landkreis Uckermark um mehr als 70 Prozent auf 1.235 (Bundesagentur für Arbeit 2023b). Davon entfallen auf einige an der Strecke gelegene Kommunen beachtliche Grenzpendler:innenzahlen, so 170 in Angermünde, 150 in Britz bei Eberswalde sowie 100 in Eberswalde. Die ebenfalls auf der Entwicklung Achse gelegene, industriell geprägte Grenzstadt Schwedt sticht mit 620 Pendler:innen aus Polen ebenfalls heraus (Bundesagentur für Arbeit 2023a).

Ein wichtiges Segment der grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage bildet zudem der Freizeit- und Tourismusverkehr. Grundsätzlich ist auch hier zu erkennen, dass die statistisch erfassbaren Indikatoren auf eine Zunahme der grenzüberschreitenden Verflechtungen hindeuten. Betrachtet man lediglich die mehrtägigen Reisen, so hat sich die Anzahl deutscher Übernachtungsgäste in Polen zwischen 1999 und 2019 auf 1,9 Millionen verdoppelt. Allein auf die Woiwodschaft Westpommern entfielen mehr als ein Drittel der Reisenden, womit sich deren Anzahl sogar um das 4,4-fache erhöht hat (GUS 2021). Polnische Übernachtungsgäste waren im Jahr 2023 mit 226.000 Übernachtungen zugleich der mit Abstand größte Quellmarkt in Brandenburg und verzeichneten im Vergleich zu 2019 ein Wachstum von über 40 Prozent (TMB 2024). Diese Zahlen bilden tatsächlich nur einen Teilausschnitt der realen Ströme im Freizeitverkehr ab, da die fehlende statistische Einbeziehung von Tagestourist:innen und bestimmten Unterkunftsarten, Reisen zu Zweitwohnsitzen und das Reisen in Form von Verwandten- und Freundschaftsbesuchen direkte Rückschlüsse auf die Verkehrsnachfrage erschweren.

Einen wichtigen Aspekt bildet auch der Abreise- bzw. Transitverkehr: Bereits im Jahr 2012 gab es auf dem alten Flughafen Berlin-Schönefeld nach Angaben des Betreibers rund 700.000 polnische Fluggäste, die vorwiegend mit Kleinbussen aus ihren Wohnorten im gesamten Westen Polens zum Abflugort gelangten (Meyer 2012). In umgekehrter Richtung ist der durch seinen direkten Bahnanschluss über Szczecin gut erreichbare Fährhafen Świnoujście Ausgangspunkt für tägliche Abfahrten nach Ystad, Trelleborg und Malmö, der in den Jahren 2021 bis 2023 jeweils von mehr als einer Million Passagieren genutzt wurde (Terminal Promowy Świnoujście o.J.). Neben dem schienengebundenen Verkehr zwischen Szczecin und Berlin spielen auch Fernbusse, Minibusse und Mitfahrgelegenheiten eine bedeutende Rolle im deutsch-polnischen Verflechtungsraum. So bietet etwa Flixbus derzeit stündliche Fahrten zwischen den beiden Metropolen an.

### Hintergründe des aktuellen Streckenausbaus

Angesichts des stetig zunehmenden grenzüberschreitenden Austauschs wirkt der Ausbau des Schienenkorridors Berlin–Szczecin nachvollziehbar und notwendig. Der aktuell in Umsetzung befindliche Infrastrukturausbau ist Ergebnis einer langen und wechselvollen Geschichte der Entscheidungsfindung und Planung auf beiden Seiten der Grenze. Bereits am 20. April 2000 erklärte der damalige Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Siegfried Scheffler, dass die Bundesregierung mit dem Nachbarland Polen eine Vereinbarung zum Ausbau von grenzüberschreitenden

Bahnstrecken schließen wolle, aber nicht beabsichtige, die Bahnstrecken von Berlin in Richtung Szczecin, Gdynia, Gdańsk und Kaliningrad auszubauen, da das erwartete Verkehrsaufkommen dies nicht rechtfertigen würde (Deutscher Bundestag 2000, S. 48). Im Oktober 2003 hingegen kündigte die damalige Staatssekretärin Iris Gleicke an, dass der Ausbau der Strecke Berlin–Szczecin als internationales Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen würde, mit dem Ziel, die Strecke zukünftig wieder für den Personen- und Güterverkehr zu nutzen, wozu eine Vereinbarung mit der polnischen Seite zu schließen sei (Deutscher Bundestag 2003, S. 26–27). Die Strecke Berlin–Szczecin ist von besonderer Bedeutung für die Anbindung des im Ausbau befindlichen Ostseehafens Świnoujście sowie der Industriestadt Schwedt/Oder (Heinrici 2021; Mittlere Oder e.V. und Euroregion „Pro Europa Viadrina“ 2015, S. 10).

Anfang der 2010er Jahre nahm die Umsetzung des Ausbaus der Strecke Berlin–Szczecin konkrete Formen an. Im August 2010 wurde das Berlin-Stettin-Ticket eingeführt, welches mit einem Preis von 10 Euro pro einfacher Fahrt, einschließlich der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in beiden Städten, ein wettbewerbsfähiges Tarifangebot darstellte (SenWTF 2014, S. 16). Im Jahr 2011 signalisierte die polnische Regierung ihre Unterstützung für die Beschleunigung der Elektrifizierung der Strecke sowie den Ausbau der beiden Teilstrecken vor 2020. Staatssekretär Enak Ferlemann erklärte, dass auch Deutschland an einer zügigen Realisierung interessiert sei, jedoch eine Fertigstellung aus finanziellen und planerischen Gründen frühestens 2020 möglich sei (Deutscher Bundestag 2011, S. 43). Im Dezember 2012 wurde nach mehrfachen Verzögerungen ein Abkommen unterzeichnet, das die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Passow, der deutsch-polnischen Grenze und dem Bahnhof Szczecin Gumieńce sowie eine Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h vorsah, jedoch ohne den ursprünglich geplanten zweigleisigen Ausbau. Die Realisierung sollte bis 2020 abgeschlossen sein, mit Kosten von über 100 Millionen Euro auf deutscher Seite (DB Netz AG 2013, S. 4). 2013 begannen die Planungen für den Ausbau des Abschnitts Angermünde–Passow. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien beider Länder wurde eingerichtet, um zusammen mit den Infrastrukturbetreibern DB Netz und PKP PLK (PKP Polskie Linie Kolejowe) den Planungs- und Umsetzungsprozess zu begleiten (SenWTF 2014, S. 16–17). Auf dem deutsch-polnischen Bahngipfel im September 2015 wurde dann ein zweigleisiger, elektrifizierter Ausbau angekündigt, jedoch sah der Planungsstand im Jahr 2017 zunächst nur einen eingleisigen Ausbau des Abschnitts Passow–Tantow–Grenze sowie den Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Casekow vor (Deutscher Bundestag 2017, S. 71).

Im März 2018 einigten sich die Länder Berlin und Brandenburg schließlich auf den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Strecke, wenngleich Unklarheiten hinsichtlich der Entwicklungen auf polnischer Seite bestanden. Eine Absichtserklärung zur Übernahme der Mehrkosten folgte im Juni 2018 (Landesregierung Brandenburg 2018). Am 9. Juli 2020 wurde der Abschluss des Finanzierungsvertrags zwischen Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn über den zweigleisigen Streckenausbau des deutschen Teilabschnitts in Angermünde verkündet, sowie anschließend die Finanzierung einer Verlängerungsoption der Bahnsteige von Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow positiv bekundet (DB InfraGo AG 2020). Ende Januar 2021 lag die komplette Entwurfsplanung für den Abschnitt Passow bis zur Grenze vor (DB InfraGo AG 2021a). Im März 2021 wurde die Finanzierungsvereinbarung für den Streckenausbau unterzeichnet, wobei der Bund 380 Millionen Euro, Berlin und Brandenburg jeweils 50 Millionen Euro und die Deutsche Bahn (DB) 19 Millionen Euro beisteuerten. Daran anknüpfend wurde 2023 schließlich bekannt, dass die Europäische Union den deutschen Ausbauabschnitt mit 92 Millionen Euro fördern wird (MIL Brandenburg 2023a). Dies ist dem langfristigen Einsatz der Länder Berlin und Brandenburg zu verdanken, die in der 2021 erfolgten Aufnahme der Szczeciner Bahn in den transeuropäischen Orient-East Med-Korridor mündete, womit die Voraussetzung für eine EU-Förderung geschaffen wurde (Richtlinie (EU) 2021/1187).

Im Juni 2021 erließ das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des ersten Streckenabschnitts Angermünde–Passow, womit die rechtlichen Voraussetzungen für den Baubeginn geschaffen wurden (Eisenbahn-Bundesamt 2021). Auf dieser Grundlage konnte im November desselben Jahres der Baubeginn auf diesem Abschnitt erfolgen (DB InfraGo AG 2021b). Gleichzeitig kündigte die PKP PLK an, ab 2024 den polnischen Grenzabschnitt auszubauen (dpa Berlin/Brandenburg 2021). In diesem Zusammenhang gab Polen am 20. Januar 2022 eine Absichtserklärung ab, sowohl den Abschnitt zwischen der Grenze und Szczecin Gumieńce, als auch den innerstädtischen Streckenabschnitt zweigleisig zu erweitern. Den Fahrgästen werden zukünftig drei neue Haltestellen zur Verfügung gestellt: Szczecin Pomorzany Południowe, Warzymice und Przeclaw. Zusätzlich wird ein Bahnhof in Kołbaskowo errichtet, der zukünftig als Endstation für Züge der S-Bahn Szczecin (SKM, Szczecińska Kolej Metropolitalna) dienen kann. Der Bahnhof Szczecin Gumieńce wird zudem so umgebaut, dass er Züge mit einer Länge von bis zu 750 Metern aufnehmen und abfertigen kann (Madrjas 2022).

## Perspektiven für die Entwicklung des ÖPNV nach dem Streckenausbau

Am 14. November 2022 wurde im Vergabeverfahren für das Netz Berlin–Szczecin der Zuschlag an DB Regio Nordost erteilt (VBB 2022b). Demnach soll ab Dezember 2026 die Regionalexpress-Linie RE9 (ehemals RE66) vom Flughafen BER über den Berliner Hauptbahnhof, Angermünde bis nach Szczecin sowie die Regionalbahn-Linie RB66 auf der Strecke Angermünde–Szczecin betrieben werden. Zudem sind saisonale Verlängerungen der Fahrten bis zur polnischen Ostseeküste (Międzyzdroje und Świnoujście) und kulturelle Aktivitäten im Zug, ähnlich dem Kulturzug Berlin–Wrocław, geplant. Mit der Elektrifizierung des Abschnitts Passow–Szczecin werden die Dieseltriebwagen durch elektrische Züge des Typs Stadler FLIRT XL ersetzt. Diese neuen Fahrzeuge bieten eine erhöhte Sitzplatzkapazität und erfüllen die Qualitätsstandards des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), einschließlich kostenlosem WLAN, Echtzeit-Auslastungsinformationen, USB-Anschlüssen und einer verbesserten Barrierefreiheit (ebd.). Die Vertragslaufzeit beträgt zwölf Jahre und beginnt planmäßig mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Im August 2023 wurde bekannt, dass sich die 16-monatige Totalsperrung zwischen Passow und der deutsch-polnischen Grenze auf Mitte 2025 bis Ende 2026 verschoben hat, was die Fertigstellung des Ausbaus ebenfalls auf Ende 2026 verzögert (DB InfraGo AG 2023). Im April 2025 wurde die Inbetriebnahme auf Ende 2027 verschoben (DB InfraGo AG 2025)

Der Streckenausbau im ländlich geprägten Nordosten Brandenburgs wird als zentrale Maßnahme zur Neuorganisation und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots verstanden. Der Landkreis Uckermark verfolgt das Ziel, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split bis 2030 zu verdoppeln (Landkreis Uckermark 2021, S. 51). Eine Small-Area-Schätzung des Modal Splits der Uckermark im Rahmen des Mobilitätskonzepts des Landkreises zeigt, dass in der Uckermark bis zu 56,5 Prozent der zurückgelegten Wege mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgen, 24 bis 26 Prozent zu Fuß, bis zu 15 Prozent mit dem Fahrrad und bis zu zehn Prozent mit dem ÖPNV (ebd., S. 39). Flexible Rufbusangebote bestehen bereits im Raum Gartz (Oder) und im Raum Angermünde und ergänzen den Busverkehr im Flächenbetrieb (ebd., S. 31–32). Beide Rufbusse verkehren an Wochenenden und Feiertagen und müssen mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch oder online gebucht werden (UVG o.J.). Der Angermünder Rufbus ist zudem wochentags in den Abendstunden als Zubringer zum Regionalverkehr am Bahnhof Angermünde buchbar (ebd.).

Seit Sommer 2023 verbinden mehrere Plus-Bus-Linien zusätzlich die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander. Diese

neuen Buslinien werden parallel zur Stilllegung der Schienenstrecke der RB63 Joachimsthal–Templin umgesetzt und sollen eine effizientere Anbindung der Region an den SPNV ermöglichen (MIL Brandenburg 2022, 2023b).

Die wechselhafte Geschichte des Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Berlin und Szczecin, die bis heute nicht abgeschlossen ist, illustriert eindrücklich die langfristige Natur von Infrastrukturprojekten. Trotz der Verzögerungen stärkt der Ausbau in naher Zukunft einen Bahnkorridor, der das Potenzial hat, Zentralitäten und verkehrliche Anbindungen der Region zu verändern. Dabei steht die Strecke beispielhaft für eine Entwicklungsachse, wie sie die Länder Brandenburg und Berlin seit 2023 mit Schwerpunkten auf Wohnen, Arbeiten, Wissenschaft und Innovation in der Hauptstadtregion konzipieren (Stk Brandenburg und SenStadt 2023). Vor diesem Hintergrund und angesichts aktueller Diskussionen zur Mobilitätswende kann die infrastrukturelle Entwicklung als Impuls für die ländliche Regionen Nordostbrandenburgs fungieren. Die vorliegende Studie, die das Mobilitätsverhalten, die aktuelle Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Bahnlinie sowie die Zufriedenheit und Bedürfnisse im Umfeld der Bahnhöfe auf beiden Seiten der Grenze untersucht, liefert hierfür eine erste empirische Basis.



Abbildung 1: Zeitstrahl der Geschichte der Bahnstrecke Berlin–Szczecin (Eigene Darstellung).

## 1.2 Grundlagen und Methodiken der erhobenen Daten

Die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens im Zusammenhang mit dem Streckenausbau zielt darauf ab, ein Bild der regionalen und überregionalen Wege zu zeichnen, die für verschiedene Nutzungsgruppen und Fahrtzwecke relevant sind. Dabei werden sowohl die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von den Fahrtzwecken, insbesondere im Zusammenhang mit medizinischen Angeboten, als auch die Kombination und Mobilitätsketten erhoben. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Gründen, die zur Wahl oder Ablehnung des öffentlichen Verkehrs führen, sowie den Veränderungen bei der Wahl des Fortbewegungsmittels durch verschiedene Einflussfaktoren wie den Schienenersatzverkehr oder Tarifierungsanpassungen. Dabei wird auch die Zufriedenheit im Umfeld der Bahnhöfe beleuchtet, um mögliche Verbesserungen und Einflussfaktoren auf das zukünftige Verkehrsverhalten zu identifizieren. Ein weiterer Schwerpunkt der Studie liegt darauf, wie häufig, zu welchen Zwecken und mit welchen Verkehrsmitteln grenzüberschreitende Wege unternommen werden.

Zur Beantwortung der Forschungsfragen war ursprünglich eine repräsentative Fahrgastbefragung in den Zügen der Linie RB 66 (Berlin–Szczecin) für Ende 2022 geplant, um die Nutzung der Strecke vor dem Ausbau empirisch zu erfassen. Aufgrund der im Projektzeitraum eingetretenen baubedingten Einschränkungen konnte diese Erhebung jedoch nicht wie vorgesehen durchgeführt werden. Stattdessen wurde eine Befragung in den Zügen der Linie RB 66 für das zweite Fahrplanhalbjahr 2023 vorbereitet. Angesichts der sich immer weiter verlängernden Phase des Schienenersatzverkehrs wurde unter Abwägung aller Optionen schließlich entschieden, eine alternative Online-Umfrage sowie eine Umfeldbefragung an den Bahnhöfen durchzuführen, um ein möglichst umfassendes Spektrum der Nutzungen und Bedürfnisse abbilden zu können.

### 1.2.1 Online-Befragung

Die Online-Umfrage wurde zwischen Oktober 2023 bis Januar 2024 durchgeführt. Ihr ging ein Pretest voraus, und der Fragebogen wurde in enger Abstimmung mit den Projektpartner:innen und lokalen Akteursnetzwerken entwickelt, um sowohl die inhaltliche Ausgestaltung als auch die Verbreitungsstrategien zu optimieren. Zudem erfolgte eine Umsetzung der Umfrage in polnischer Sprache. Zur Bekanntmachung der Umfrage in der Region wurde eine umfassende Öffentlichkeitskampagne initiiert. Diese umfasste Pressemitteilungen sowie eine Plakat- und Flyerkampagne an zentralen öffentlichen Orten wie Bahnhöfen, Bussen, Supermärkten, Bäckereien, Bibliotheken und Bildungseinrichtungen. Die Kampagne trug den Titel "Was bewegt denn dich? / Czym poruszasz się?" und wurde durch

regional ausgegebene Social Media-Werbung auf Twitter, Facebook und Instagram ergänzt. Zudem wurden Hinweise in Amtsblättern sowie in Newslettern und auf Websites regionaler Akteur:innen wie Stadtverwaltungen, dem VBB, DB Regio und Hochschulen verbreitet. Zur Steigerung der Teilnahmebereitschaft wurde darüber hinaus die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Gewinnspiel angeboten. Diese Maßnahmen wurden parallel auch auf polnischer Seite durchgeführt, um eine möglichst breite Beteiligung der Bevölkerung zu gewährleisten.

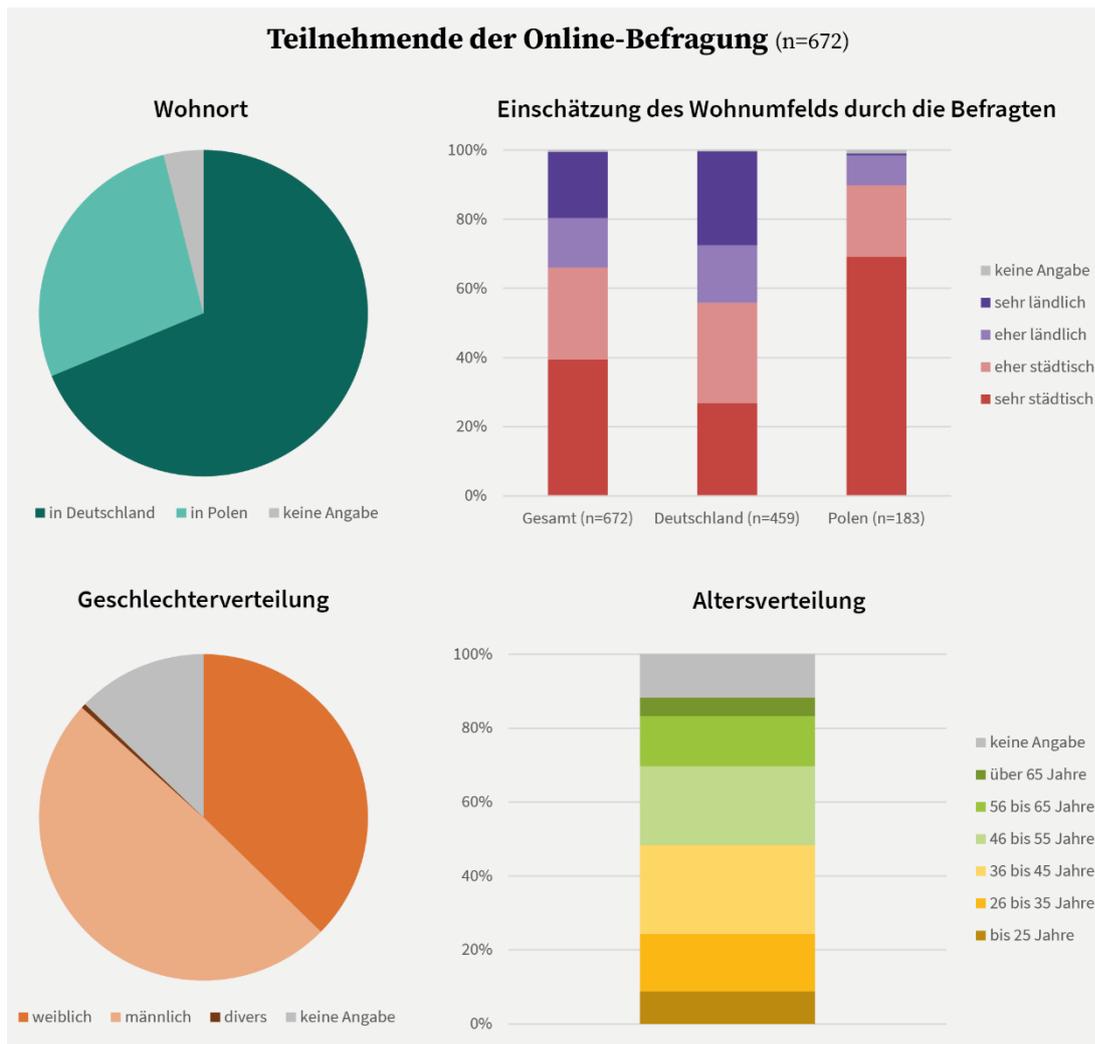


Abbildung 2: Soziodemografische Daten der Teilnehmenden der Online-Befragung (Eigene Darstellung).

Der Fragebogen bestand aus sieben Fragegruppen, die Beantwortung dauerte im Median 14 Minuten und neun Sekunden. Im Ergebnis verzeichnete die Online-Umfrage insgesamt 963 Zugriffe, in deren Ergebnis 672 vollständig ausgefüllte, auf Plausibilität geprüfte Datensätze generiert wurden. Die befragten Personen waren zwischen 14 und 85 Jahre alt, wobei das durchschnittliche Alter bei 44,3 Jahren lag. 56 Prozent der Teilnehmenden gaben

an, männlich zu sein. 28 Prozent stammen aus Polen. Die Auswertung der Weiterleitungs-URLs zeigt, dass 35 Prozent aller Zugriffe über die Social Media-Werbung generiert wurden. Darüber hinaus spielte die Platzierung von Hinweisen auf den Websites der Universität Szczecin, des Landkreises Uckermark, des VBB sowie die Print-Werbung eine bedeutende Rolle bei der Generierung der Umfrageteilnahmen.

Als Projektregion wurde der Einzugsbereich der Bahnstrecke zwischen Bernau und Szczecin einschließlich eines Abstands von etwa 15 Kilometern östlich und westlich der Gleise definiert, um eine breit angelegte Erfassung der Mobilitätsmuster und Bedürfnisse der Bevölkerung entlang der gesamten Strecke zu ermöglichen. Diese geografische Abgrenzung stellte sicher, dass sowohl städtische als auch ländliche Gebiete, die potenziell von den Veränderungen durch den Streckenausbau betroffen sind, in die Analyse einbezogen wurden. Personen, die die Strecke ausschließlich im engeren Berliner Verflechtungsbereich nutzen, wurden dadurch nicht adressiert.

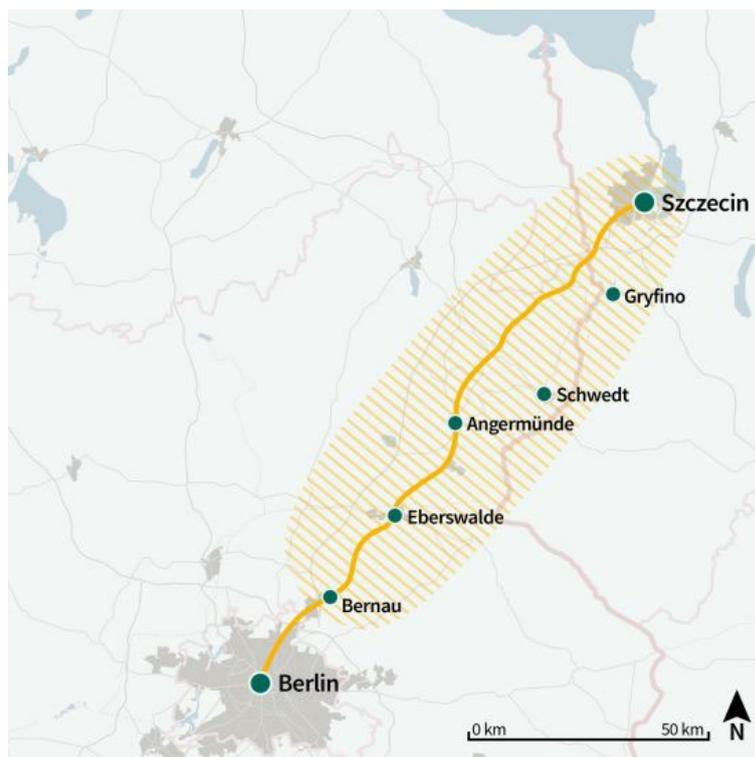


Abbildung 3: Definierter Einzugsbereich der Stationsumfeldbefragung  
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA)

Zu Beginn der Befragung wurden die Teilnehmenden gebeten, ihren Bezug zu dieser Untersuchungsregion zu spezifizieren, die durch eine kartografische Darstellung veranschaulicht wurde. Dabei waren Mehrfachnennungen möglich. Nur diejenigen Personen, die einen

Bezug zur Region angaben, konnten den Fragebogen vollständig ausfüllen. Bei dieser Filterfrage gaben 78 Prozent der Befragten an, in dieser Region ihren Erst- oder Zweitwohnsitz zu haben, während 54 Prozent bestätigten, dass sich ihr Arbeits- oder Ausbildungsort im markierten Gebiet befindet. Darüber hinaus machten 20 Prozent der Teilnehmenden in der Region Urlaub oder Dienstreisen.

Die methodische Anlage der Online-Befragung und die bleibenden regionalen Unterschiede bei der Verbreitung sowie die Größe der Stichprobe bedingen, dass die Ergebnisse nicht als repräsentativ für die Gesamtbevölkerung interpretiert werden können. Diese methodische Einschränkung wurde bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt, um mögliche Verzerrungen zu vermeiden und Aussagen über Mobilitätsmuster und Bedürfnisse der in der Region tätigen, lebenden oder regelmäßig reisenden Bevölkerungsgruppen korrekt einzuordnen.

### 1.2.2 Stationsumfeldbefragung

Zusätzlich wurde eine Stationsumfeldbefragung von Dezember 2023 bis Januar 2024 vom Auftragnehmer SPV Spreepfan Verkehr durchgeführt. Dabei wurde eine Stichprobe der an den untersuchten Bahnhöfen ein- und aussteigenden Fahrgäste mit einem kürzeren Fragebogen mit Schwerpunkt auf dem aktuellen Weg und der Zufriedenheit an der genutzten Station befragt. Da diese Methode auf eine kleinere, gezielt ausgewählte Grundgesamtheit abzielt, erlaubt sie eine repräsentative Erfassung der spezifischen Bedürfnisse und Zufriedenheiten der Fahrgäste an den Bahnhöfen. Zudem wurden sowohl Teilnehmende als auch Verweigernde auf die parallel durchgeführte Online-Umfrage hingewiesen.

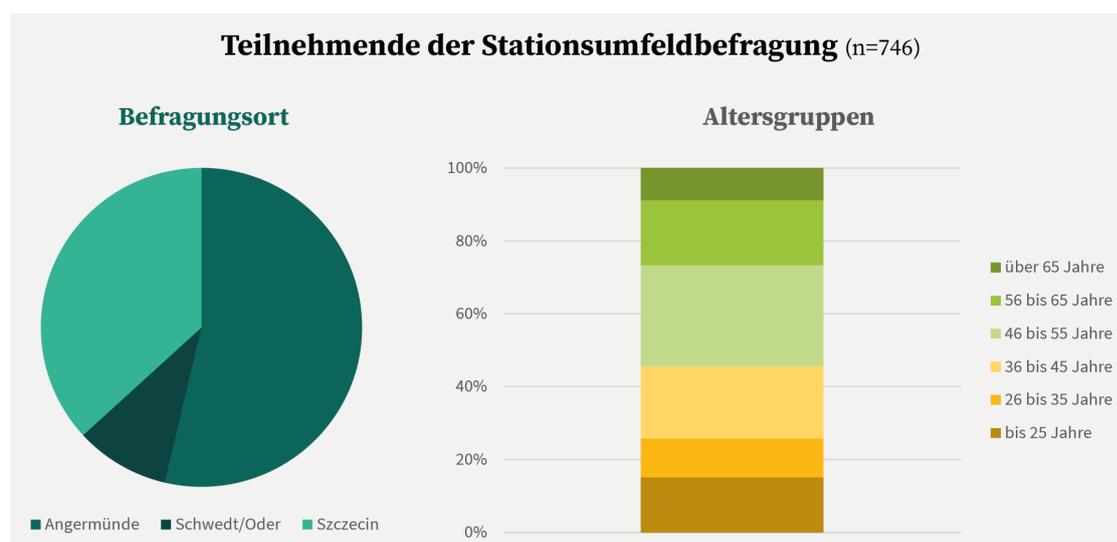


Abbildung 4: Soziodemografische Daten der Teilnehmenden der Stationsumfeldbefragung (Eigene Darstellung).

Insgesamt wurden 746 Personen an verschiedenen Bahnhöfen und Haltepunkten befragt, darunter 400 in Angermünde (Bahnhof und SEV-Haltestelle), 71 in Schwedt (Bahnhof und Haltepunkt Mitte) und 275 in Szczecin (Bahnhof, Busbahnhof und SEV-Haltestelle). Aufgrund der Kürze des Fragebogens wurde – im Gegensatz zur Online-Befragung – keine Differenzierung der Befragten nach Wohnort, Geschlecht oder ihrem Bezug zur Untersuchungsregion vorgenommen.

Die Befragung konzentrierte sich auf den Verkehrsvor- und nachlauf sowie die Bewertung der Haltestellen und Aspekte des grenzüberschreitenden Reisens. Auch diese Umfragen wurden zweisprachig (Deutsch und Polnisch) umgesetzt, um die grenzüberschreitenden Nutzer:innen umfassend zu erfassen.

## 2 **Mobilitätsverhalten entlang der Bahnstrecke Berlin–Eberswalde–Angermünde–Szczecin**

Mobilitätsbedürfnisse und ihre Bewältigung – darunter etwa Wahl der Verkehrsmittel, Wegekettten, Routengestaltung und Fahrthäufigkeiten – sind Schlüsselbegriffe bei der Betrachtung der Zusammensetzung von Verkehren. Sie werden von externen Faktoren beeinflusst; von der Siedlungsstruktur, Infrastruktur, von gesellschaftlichen Trends und Normen. Aber auch von individuellen Aspekten wie Alter, Geschlecht, Bildung, Einkommen oder Wohnumfeld. Realisierte Mobilität reflektiert somit nicht nur individuelle Präferenzen, sondern auch den gesellschaftlichen und infrastrukturellen Rahmen. Die Verkehrsmittelwahl gibt Aufschluss über Bedürfnisse, Optionen und Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmenden. Sie gilt als ein zentraler Faktor, um das Mobilitätsverhalten zu verstehen und mögliche Veränderungen anzustoßen, da sie direkt Einfluss auf die Zusammensetzung des Verkehrs und dessen Auswirkungen hat (Lenz 2019, 1546).

Die folgende Analyse des regionalen Mobilitätsverhaltens entlang und im Umfeld der Bahnstrecke fokussiert auf Wechselwirkungen zwischen Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl, die Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot und die Erwartungen an einen zukünftigen Streckenausbau beeinflussen. Besonderes Augenmerk liegt auf dem grenzüberschreitenden Reisen sowie den Zusammenhängen zwischen der Nutzung des ÖPNV und der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen. Die Auswertung basiert auf den Daten der Online-Befragung, deren methodische Anlage in Kapitel 1.2.1 erläutert wurden.

In der Analyse wird nur dort zwischen deutschen und polnischen Befragten unterschieden, wo signifikante Unterschiede erkennbar sind. Diese Differenzierung bezieht sich auf die Wohnortangaben der Teilnehmenden. Auch werden Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen herausgearbeitet. Dies bezieht sich auf eine einleitende Frage, wobei die Teilnehmenden ihren Wohnort als „sehr städtisch“, „eher städtisch“, „eher ländlich“ oder „sehr ländlich“ einordnen sollten. Dabei zeigt sich, dass die polnischen Befragten ihr Wohnumfeld überwiegend (über 80 Prozent) als sehr städtisch oder eher städtisch beschreiben, was den Gegebenheiten der Metropolregion Szczecin entspricht. Im Gegensatz dazu weist die deutsche Stichprobe eine größere Heterogenität auf: Rund 28 Prozent leben in einem sehr ländlichen und 17 Prozent in einem eher ländlichen Umfeld, während 30 Prozent ihre Wohnorte als eher städtisch und etwa ein Viertel als sehr städtisch bewerten. Diese unterschiedlichen räumlichen Kontexte wurden bei der Abbildung der Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt. Zur besseren Verständlichkeit werden im Folgenden die Antworten „sehr städtisch“ und „eher städtisch“ sowie „sehr ländlich“ und „eher ländlich“ jeweils

zusammengefasst. Außerdem werden zentrale Erkenntnisse am Kapitelende kurz zusammengefasst.

## 2.1 Verfügbarkeit und Wahl von Verkehrsmitteln

Mit Blick auf die Antworten zur Frage, wie häufig öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn) in der Untersuchungsregion zwischen Berlin und Szczecin im vergangenen Monat genutzt wurden, zeigen sich deutliche Unterschiede in den Nutzungsmustern der Stichprobe. Lediglich fünf Prozent der Befragten nutzten den ÖPNV täglich, während rund 60 Prozent angaben, Bus und Bahn im letzten Monat selten oder gar nicht in Anspruch genommen zu haben. Rund 20 Prozent gehören zur Gruppe der gelegentlichen und etwa 13 Prozent zur Gruppe der regelmäßigen Nutzer:innen. Bei der Nutzungshäufigkeit zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Siedlungsräumen, jedoch nutzen Befragte aus Deutschland den ÖPNV geringfügig häufiger als die aus Polen. Dieser Unterschied scheint regionsspezifisch, da der Anteil der in Polen zurückgelegten Wegstrecken mit Bussen und Bahnen in den letzten Jahren zwar rückläufig ist, jedoch weiterhin über dem konstant gebliebenen Anteil in Deutschland liegt (Eurostat 2024).

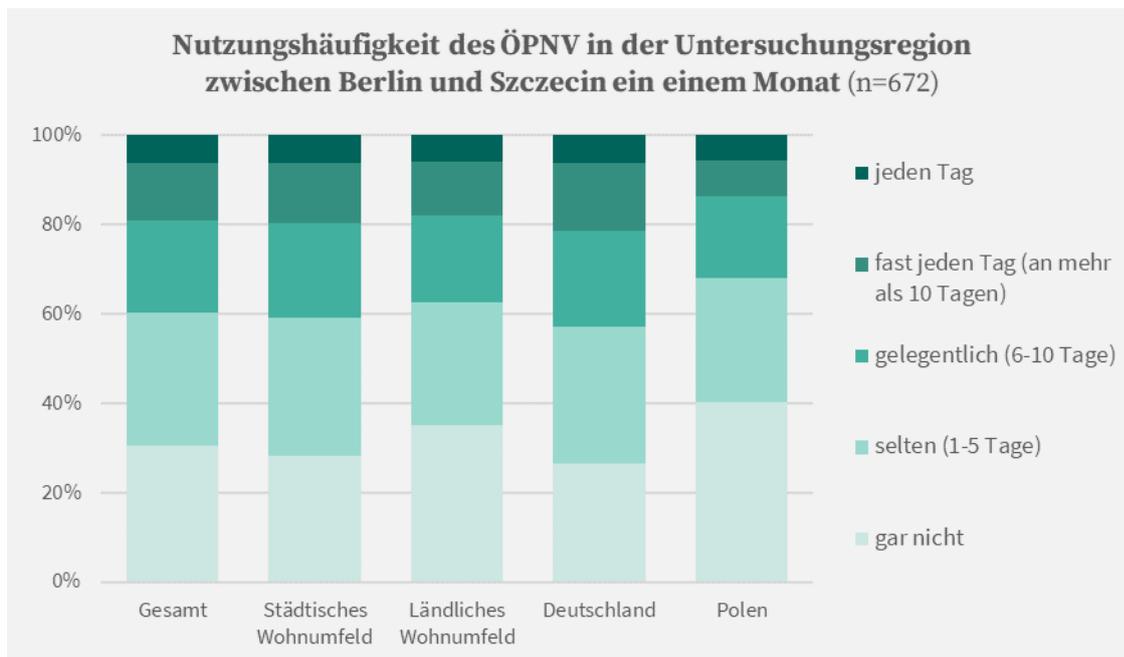


Abbildung 5: ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in der Untersuchungsregion (Eigene Darstellung).

Grundsätzlich wäre in der Großstadt Szczecin ein höherer ÖPNV-Anteil zu erwarten als in der eher ländlich geprägten Uckermark. Ein möglicher Erklärungsansatz für das Ergebnis liegt in der Reichweite der Befragung: Während der Fokus auf polnischer Seite ausschließlich auf dem grenzüberschreitenden Korridor lag, spielte auf deutscher Seite auch die

Binnenverkehrs-nutzung eine Rolle. Diese ist derzeit – im Gegensatz zur grenzüberschreitenden Nutzung – nicht stark eingeschränkt, was sich auf die Aussagen zur Nutzungshäufigkeit auswirken könnte.



Abbildung 6: Häufigkeiten der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeits- oder Bildungsstätte (Eigene Darstellung).

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird auch in den Antworten zur Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit oder Bildungseinrichtung

deutlich. 28 Prozent der Befragten gaben an, immer das Auto oder Motorrad – als Selbst- oder Mitfahrer:in – zu nutzen. Insgesamt nutzen 52 Prozent „immer“ oder „häufig“ den MIV, wobei dieser Anteil auf polnischer Seite noch etwas höher ist; dort ist auch der Anteil der Fahrgemeinschaften doppelt so hoch. Auffällige Unterschiede zeigen sich in Bezug auf die Siedlungsstruktur: In sehr oder eher ländlichen Regionen nutzen drei von vier Befragten den Pkw oder das Kraftrad immer oder häufig als Selbst- oder Mitfahrer:in, während dieser Anteil in städtischen Regionen bei nur 41 Prozent liegt. Diese Erkenntnis korreliert mit Ergebnissen aus großangelegten Mobilitätsstudien: Der Regionalbericht für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg der Studie „Mobilität in Deutschland“ weist für den weiteren Metropolitanraum Brandenburgs, also für die eher ländlichen Gebiete, aus, dass 61 Prozent der Wege im MIV zurückgelegt werden (Ermes et al. 2020, S. 42). In den kreisfreien Städten Brandenburgs (48 Prozent) und im Land Berlin (34 Prozent) liegt dieser Wert entsprechend niedriger (ebd.).

Unter den Befragten, die den MIV zur Arbeits- oder Bildungsstätte nur gelegentlich oder nie nutzen, finden sich 59 Prozent mit intermodalen Wegeketten. Bei den deutschen Befragten spielt der Zug bei mehr als einem Drittel immer oder häufig eine Rolle; etwa ein Viertel legt einen Teil des Weges regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Die höhere Bedeutung von Bus und Tram bei polnischen Befragten ist auf das dichtere ÖPNV-Netz in der Metropolitanregion Szczecin im Vergleich zur ländlicheren deutschen Untersuchungsregion zurückzuführen.

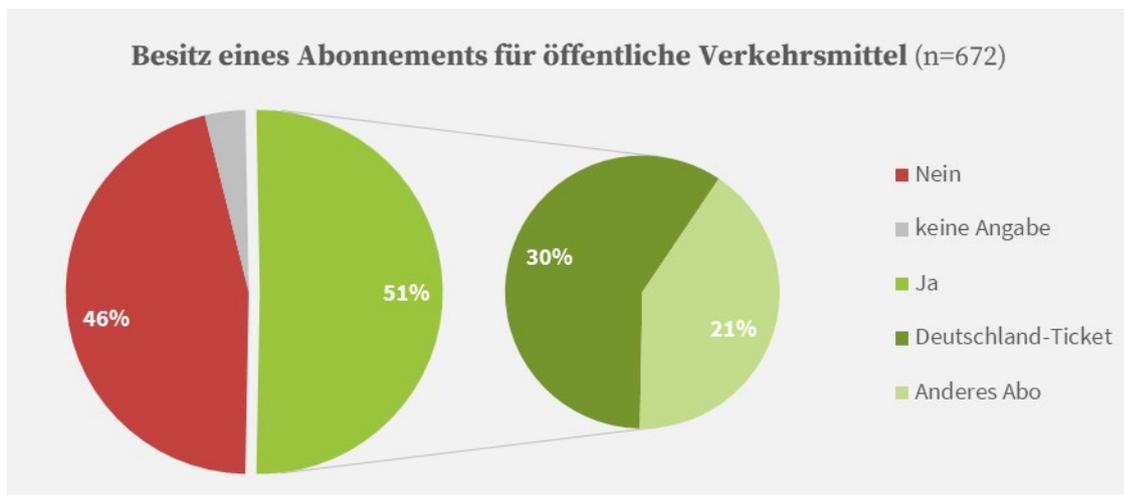


Abbildung 7: Besitz von Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel (Eigene Darstellung).

Etwa die Hälfte der Befragten besitzt ein ÖPNV-Abonnement, fast 30 Prozent nutzen das Deutschland-Ticket. Damit ist diese Nutzergruppe in der Stichprobe etwa doppelt so stark

vertreten wie in der Gesamtbevölkerung, in der bei etwa 11,2 Millionen monatlich verkauften Deutschland-Tickets ein geringerer Anteil vorliegt (VDV 2024). Unterschiede im Besitz von ÖPNV-Abonnements zeigen sich regional: 63 Prozent der Befragten in ländlichen Gebieten geben an, kein ÖPNV-Abonnement zu nutzen, verglichen mit 50 Prozent in städtischen Gebieten, was auf das begrenzte ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum zurückgeführt werden kann.

Demgegenüber haben 86 Prozent der Befragten eine Fahrerlaubnis, und im Durchschnitt kommen auf jeden Haushalt 1,21 Autos. Einem Fünftel der Befragten steht kein Auto zur Verfügung, mehr als die Hälfte zwei oder mehr Pkw (Personenkraftwagen). Diese Verteilung entspricht dem gesamtgesellschaftlichen Motorisierungsgrad in Deutschland, demnach 78 Prozent der Haushalte 2022 mindestens ein Auto besaßen und im Durchschnitt über 1,09 Autos verfügte (Destatis 2022). Die Verfügbarkeit unterscheidet sich deutlich zwischen Stadt und Land: In ländlichen Gebieten gaben nur 7 Prozent an, kein Auto im Haushalt zu haben – in städtischen waren es 29 Prozent.

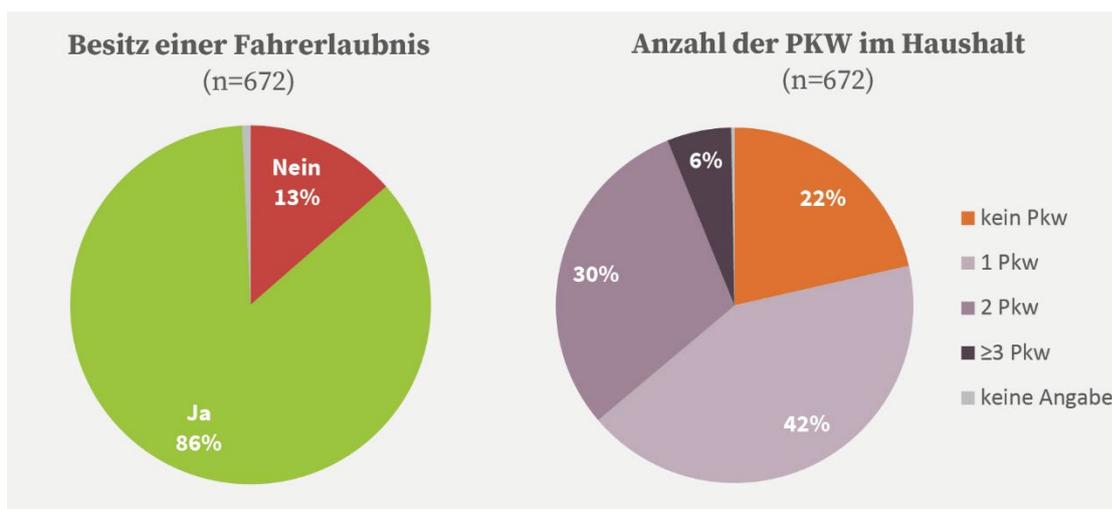


Abbildung 8: Besitz von Fahrerlaubnis und Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt (Eigene Darstellung).

Die Abhängigkeit vom Auto zeigt sich auch bei der Frage nach den Gründen für die Nicht-Nutzung des ÖPNV, die nur an Umfrageteilnehmende gerichtet war, die Bus und Bahn selten oder gar nicht nutzen. Dabei waren Mehrfachnennungen möglich. Fast drei Viertel der Befragten im ländlichen Wohnumfeld nannten „unpassende Anbindung und Taktung“ als einen Grund für die Nichtnutzung, gefolgt von Unzuverlässigkeit (26 Prozent) und fehlender Haltestelle in der Nähe (22 Prozent). In städtischen Regionen gaben 55 Prozent der Befragten „unpassende Anbindung und Taktung“ als Grund für die Nicht-Nutzung an. Eine fehlende nahegelegene Haltestelle war dagegen nur für 9 Prozent relevant. Zwölf Prozent

nannten mangelnden Komfort, knapp 20 Prozent Unzuverlässigkeit. Auffällig ist der Unterschied in der Bewertung der Unzuverlässigkeit zwischen deutschen und polnischen Befragten: 26 Prozent der deutschen, aber nur elf Prozent der polnischen Teilnehmenden nannten diesen Grund.

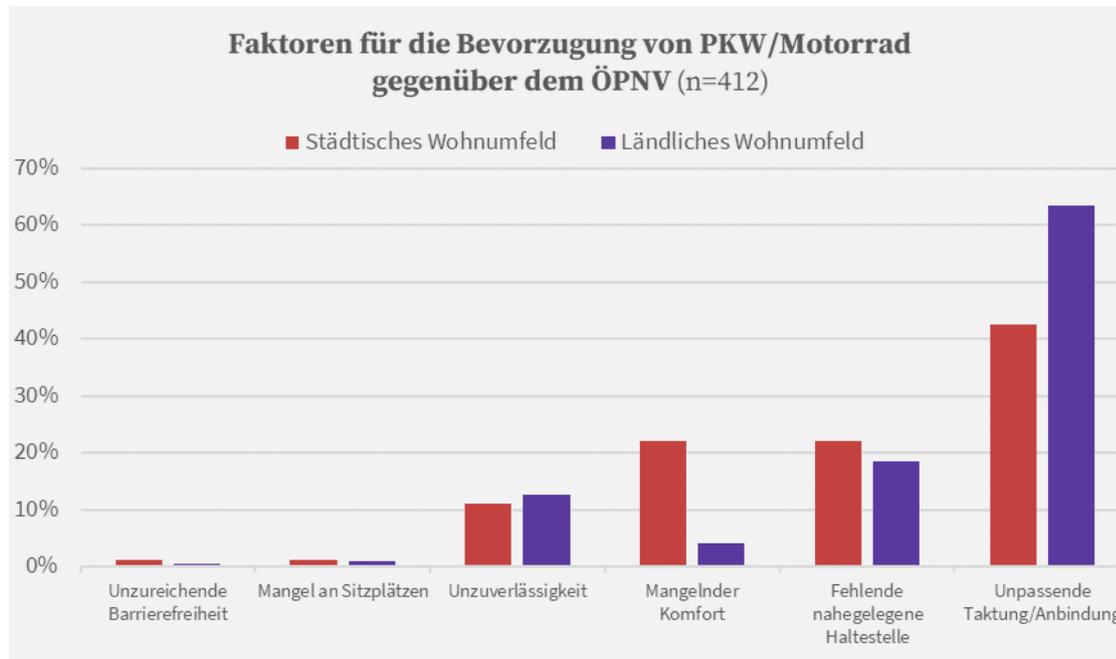


Abbildung 9: Faktoren für die Bevorzugung des MIV in Abhängigkeit vom Siedlungsraum (Eigene Darstellung).

Bezogen auf die Strecke des RE3/RE66/RB66 gaben 62 Prozent an, im vergangenen Monat selten oder gar nicht den Zug bzw. Schienenersatzverkehr genutzt zu haben. 16 Prozent fuhren täglich oder fast täglich – vor allem auf der Verbindung Berlin–Szczecin über Bernau, Eberswalde und Angermünde. Unter den polnischen Befragten nutzten 83 Prozent die Strecke selten oder gar nicht, was auf den Schienenersatzverkehr bis Angermünde zurückzuführen ist. Über die Hälfte aller Befragten gab an, aufgrund des Schienenersatzverkehrs die Verbindung seltener zu nutzen oder auf alternative Verkehrsmittel umgestiegen zu sein, ohne dass sich hier signifikante Unterschiede zwischen deutschen und polnischen Befragten zeigten.

Die Auswirkungen des Deutschland-Tickets auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit zeigen sich wie folgt: Etwa 25 Prozent der deutschen Teilnehmenden gaben an, Bus und Bahn seit der Einführung des Tickets häufiger zu nutzen; vier Prozent sind vollständig auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Demgegenüber machten 72 Prozent der Teilnehmenden aus ländlichen Regionen die Angabe, dass ihre ÖPNV-Nutzung unverändert ist oder gesunken ist. Dennoch zeigen sich auch in ländlichen Gebieten entlang der Bahnstrecke Effekte des

vergünstigten Tickets. Unter den Befragten mit Wohnsitz in Polen gaben 46 von 183 Personen an, seit der Einführung des Deutschland-Tickets häufiger oder vollständig den ÖPNV zu nutzen. Obwohl das Deutschland-Ticket – im Gegensatz zu anderen grenzüberschreitenden Zugverbindungen – nur bis Tantow gültig ist und ab dort (auch im Schienenersatzverkehr) ein zusätzliches Ticket bis Szczecin gelöst werden muss (DB AG 2023).

### **Zentrale Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl**

Die Nutzungsmuster im ÖPNV variieren: Während etwa 20 Prozent der Befragten (fast) täglich Bus und Bahn nutzen, verzichten rund 60 Prozent (fast) vollständig darauf.

Hauptgründe für die geringe ÖPNV-Nutzung sind mangelnde Anbindung und unzureichende Taktung. In ländlichen Regionen nennen drei Viertel der Befragten diese beiden Faktoren.

Trotz Einschränkungen durch den Schienenersatzverkehr in der Untersuchungsregion zeigt das Deutschland-Ticket positive Effekte: 30 Prozent der Befragten nutzt den ÖPNV häufiger; auch polnische Reisende profitieren von der Vergünstigung.

## **2.2 Zufriedenheit mit dem ÖPNV und Erwartungen an Streckenausbau**

Vor den Fragen zur Verkehrsmittelwahl wurden in der Online-Befragung eine Bewertung der Lebensqualität am Wohnort sowie eine Einschätzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) erfasst. Die Bewertung der allgemeinen Lebensqualität auf einer Skala von 1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut) diente als Einstieg und Referenzpunkt für weitere Fragen. Ein Durchschnittswert von 7,34 deutet auf eine allgemeine Zufriedenheit hin, wobei 55 Prozent der Teilnehmenden die Lebensqualität mit 8 oder höher bewerteten. Die polnischen Befragten bewerteten sie mit einem Mittelwert von 7,69 leicht höher als die deutschen (7,21). In ländlichen Regionen zeigte sich eine geringfügig niedrigere Bewertung (7,20) als in eher städtischen Gebieten (7,42).

Abgefragt wurden außerdem folgende drei Aspekte des ÖPNV am Wohnort: Erreichbarkeit der Haltestellen, Taktung (Anzahl der Verbindungen) und Qualität (bspw. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit). In allen drei Bereichen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen – bei teils hoher Streuung der Antworten. Die Erreichbarkeit der Haltestellen wurde im Durchschnitt mit 6,76 bewertet, wobei jede zweite Person eine 8 oder höher vergab. Vor allem Befragte aus ländlichen Regionen bewerteten hier deutlich schlechter, im Schnitt mit 5,66 und davon 31 Prozent mit 3 oder niedriger. Am ausgeprägtesten sind die Unterschiede in der Zufriedenheit mit der Taktung: Während

Befragte aus städtischen Gebieten die Taktung mit 6,18 bewerteten, zeigte sich in ländlichen Regionen eine deutliche Unzufriedenheit mit einem Durchschnittswert von 3,39; fast zwei Drittel der Befragten bewerteten hier mit 3 oder schlechter. Zwischen deutschen und polnischen Antworten zeigen sich ebenfalls Unterschiede: Die Taktung auf polnischer Seite wurde besser bewertet (5,79) als auf deutscher (4,83), was mit dem dichteren ÖPNV-Netz in der Metropolregion Szczecin zusammenhängen könnte.

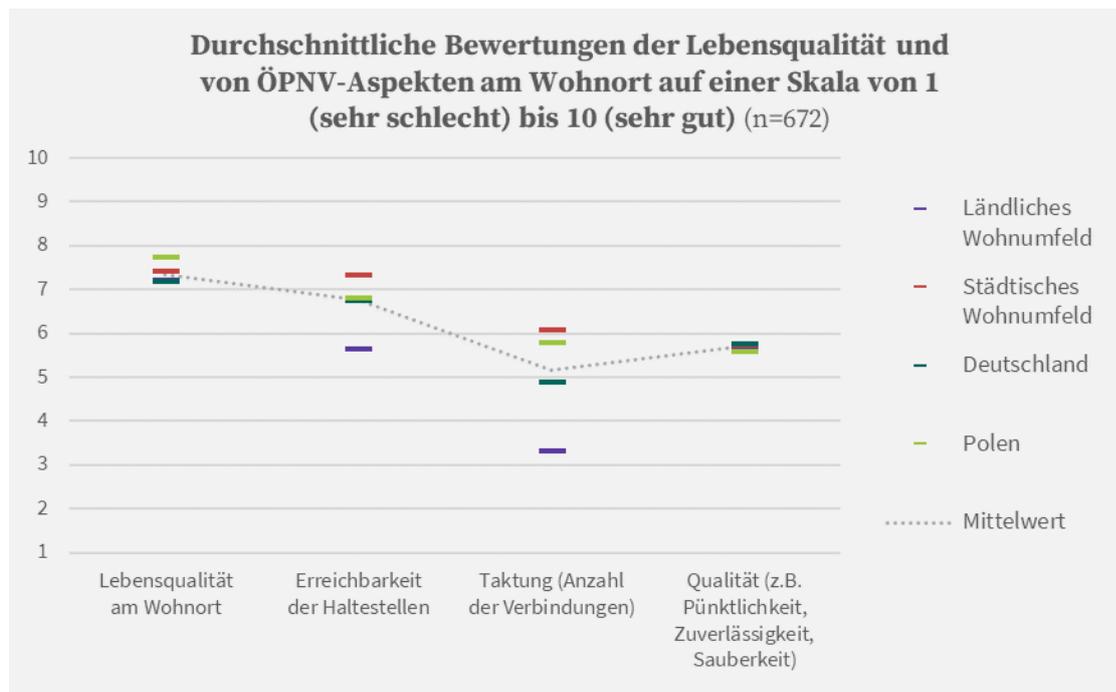


Abbildung 10: Durchschnittliche Bewertungen von Lebensqualität und ÖPNV-Aspekten (Eigene Darstellung).

Die Qualität der Verkehrsmittel am Wohnort – gemessen an Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit – erhielt im Schnitt 5,70 Punkte. Auffällige Unterschiede zwischen Stadt und Land gab es nicht. Zwischen Lebensqualität und ÖPNV-Bewertung besteht eine leichte positive Korrelation: Wer den ÖPNV besser bewertete, bewertete meist auch die Lebensqualität höher. Trotz einer insgesamt hohen Zufriedenheit mit den Lebensumständen lässt sich daraus ein Verbesserungsbedarf im Bereich des ÖPNV ableiten.

Um konkrete Verbesserungswünsche zu erheben, wurden in der Umfrage offene Fragen gestellt. Die gesammelten Antworten wurden mittels Grounded Theory ausgewertet, um tiefere Einblicke in die individuellen Wahrnehmungen, Bedürfnisse und Erfahrungen der Befragten hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl zu gewinnen und Entscheidungsprozesse sowie Präferenzen besser erklären zu können. Es zeigte sich eine allgemeine Unzufriedenheit mit den Rahmenbedingungen für Bus- und Bahnreisen. Schienenersatzverkehr und Streckenausfälle wurden häufig als Ärgernisse genannt. Genannt wurden auch konkrete

Wünsche für die Zeit nach dem Ausbau – insbesondere ein besserer Anschluss ländlicher Regionen, eine verbesserte Abstimmung der Verbindungen zwischen Wohnort und Bahnhof sowie eine dichtere Taktung, auch früh morgens, abends und nachts. Zudem wurden mehr Direktverbindungen und weniger Umstiege, besonders für grenzüberschreitende Verbindungen, gewünscht. Die Antworten verdeutlichen die Problemlage. Eine Person schrieb: „Bevor ich irgendwo stehe und eine Stunde warten muss, fahre ich lieber mit dem Auto.“ Ähnlich äußerte sich eine weitere Person: „Im ländlichen Bereich ist man ohne KFZ aufgeschmissen. [Der] Bus fährt nur zur Schulzeit und die Bahn nur stündlich, endet abends sehr früh. So ist es nicht attraktiv umzusteigen.“

Kritik und Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV, Gruppierte Rückmeldungen auf offene Fragen (n=280)			
Wunsch nach besserer Anbindung ländlicher Regionen an Bahnstrecke	Wunsch nach besserer ÖPNV-Qualität (z.B. Sauberkeit, Sitzplatzverfügbarkeit, Internet, Informationen)	Kritik an schlechter Anbindung von medizinischen Angeboten (z.B. lange Anreisen, Wartezeiten)	Wunsch nach verbesserter Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV
		Betonung des Bedarfs grenzüberschreitender Verbindungen (für Pendel- und Freizeitverkehr)	Wunsch nach mehr Direktverbindungen und weniger Umstiege nach Berlin und Szczecin
Wunsch nach höherer Taktung und längeren Bedienzeiten in Tagesrandzeiten	Wunsch nach verbesserter Tarifstruktur (z.B. Übersichtlichkeit, Preisstruktur, grenzüberschreitende Angebote)	Unzufriedenheit über den Schienenersatzverkehr und Zugausfälle durch Streckenausbau	Wunsch nach besserer Fahrradinfrastruktur (z.B. Wegequalität, Abstell- und Mitnahmemöglichkeiten)
			Zufriedenheit mit ÖPNV und Vorfreude auf Streckenausbau

Abbildung 11: Kritik und Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV (Eigene Darstellung).

Zusätzlich äußerten die Befragten Wünsche nach sogenannten weichen Faktoren zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität, darunter freundliches Personal, besseren Zugang zu Informationen, weniger Überfüllung, Sauberkeit und Internetzugang. Eine befragte Person formulierte es so: „Ich wundere mich immer sehr wie schnell die Verbindung ist, wenn sie mal regulär fährt. Das tägliche Zittern, ob und wie viel Verspätung die Regionalbahn hat, ermüdet.“ Das Tarifsystem wurde außerdem als unübersichtlich und zu teuer kritisiert und grenzüberschreitende Regelungen gewünscht. Häufig genannt wurde auch der Wunsch nach einer besseren Fahrradinfrastruktur – etwa durch Stellplätze am Bahnhof, durchgängige Radwege oder die Möglichkeit, Fahrräder in Bus und Bahn mitzunehmen. Einige

Rückmeldungen zeigten zudem Vorfreude auf die geplante Streckenerweiterung, die angekündigten Verbesserungen und das Ende des Schienenersatzverkehrs: „Bliskość obu miast sprawia, że dla mieszkańców regionu otwierają się nieograniczone możliwości zarówno pracy, jak i [...] atrakcji turystycznych i sportowych na wyciągnięcie ręki. Brakuje tylko jednego - dobrego i szybkiego połączenia kolejowego!“ (Die Nähe beider Städte eröffnet den Bewohnern der Region unbegrenzte Möglichkeiten in Arbeit und [...] touristische sowie sportliche Attraktionen liegen in greifbarer Nähe. Es fehlt nur noch – eine gute und schnelle Bahnverbindung!)

### **Zentrale Erkenntnisse zur ÖPNV-Zufriedenheit**

Trotz hoher allgemeiner Lebenszufriedenheit in der Untersuchungsregion zeigt sich ein deutlicher Verbesserungsbedarf beim ÖPNV.

Die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot variiert stark zwischen städtischen und ländlichen Regionen, insbesondere bei der Taktung und Erreichbarkeit der Haltestellen.

Die Befragten wünschen sich neben besseren Verbindungen auch veränderte Rahmenbedingungen wie verständlichere Tarife, höhere Zuverlässigkeit und mehr Komfort.

### **2.3 Grenzüberschreitende Mobilität zwischen Berlin und Szczecin**

Grenzüberschreitende Mobilität wurde in der Online-Umfrage mit einer eigenen Fragegruppe aus sieben Fragen untersucht. Bei einer allgemeinen Abfrage von deutsch-polnischen Grenzüberquerungen im letzten Monat – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – gaben zwei Drittel der Befragten auf deutscher Seite und fünf Sechstel der Befragten auf polnischer Seite an, mindestens einmal die Grenze überquert zu haben.

20 Prozent der Befragten sind regelmäßig (mindestens einmal pro Woche) oder häufiger grenzüberschreitend unterwegs. Befragte, die im letzten Monat die Grenze überquert hatten, wurden in der deutschen Version des Fragebogens zusätzlich gefragt, wie oft sie nach Szczecin gereist sind. Knapp die Hälfte gab an, mindestens einmal dort gewesen zu sein; 15 Prozent besuchen das polnische Oberzentrum regelmäßig oder häufiger. In der polnischen Version wurde entsprechend nach der Häufigkeit der Reisen nach Berlin gefragt. Die Ergebnisse zeigen eine hohe Zentralität Berlins für grenzüberschreitende Verkehre: 80 Prozent der grenzüberschreitend Reisenden waren mindestens einmal in Berlin, und jede fünfte Person gab an, regelmäßig (mindestens einmal pro Woche) oder häufiger in der deutschen Hauptstadt gewesen zu sein.

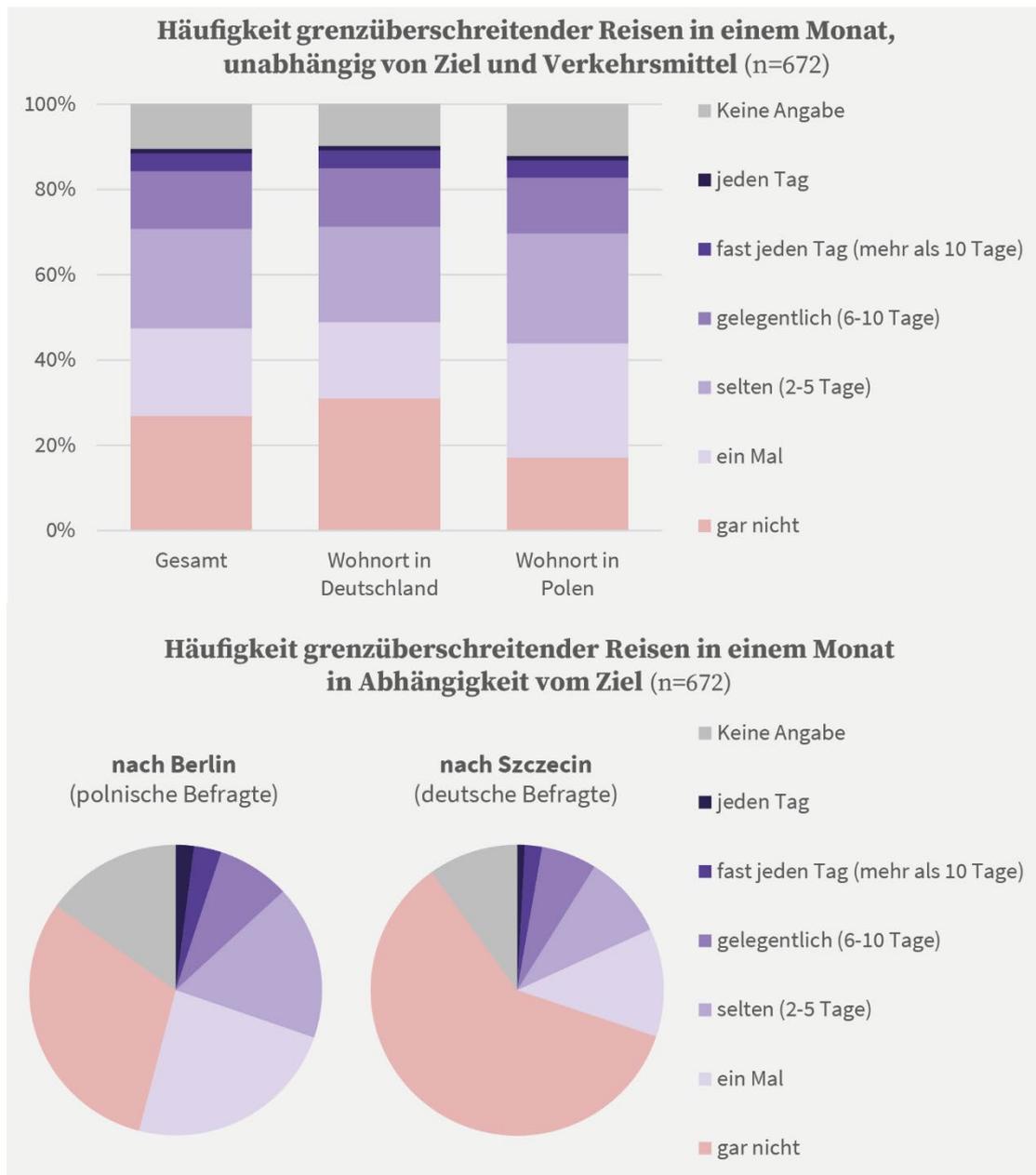


Abbildung 12: Häufigkeit grenzüberschreitender Reisen (Eigene Darstellung).

Die Gründe für grenzüberschreitende Reisen sind vielfältig: Befragte aus Deutschland nannten vor allem Einkaufs- und Besorgungsfahrten (67 Prozent) sowie Ausflüge und Erholungsreisen (51 Prozent). Weitere Gründe waren Sport-, Kultur- und Freizeitaktivitäten (20 Prozent) sowie der Besuch von Verwandten und Bekannten (14 Prozent), während Dienstreisen, Arbeitswege, Bildungsbesuche und medizinische Angebote weniger häufige Reiseanlässe waren. In den Freifeldantworten wurde häufig auf Tankfahrten und das kulturelle Angebot auf polnischer Seite hingewiesen. Für Grenzüberquerungen von Polen nach Deutschland wurden Ausflüge und Erholungsreisen von zwei Dritteln der Befragten genannt,

gefolgt von Einkaufs- und Besorgungsfahrten (knapp 50 Prozent). Freizeitaktivitäten waren für 36 Prozent ein Grund, während 31 Prozent grenzüberschreitende Wege zu Arbeitszwecken nannten. Der Besuch von Verwandten und Bekannten spielte für 27 Prozent der Befragten eine Rolle. Dies könnte im Zusammenhang mit der Durchführung der Umfrage während der zeitgleichen Streckensperrung stehen: Die typischen Bahn-Grenzpendler:innen waren derzeit weniger vorhanden; die Umfrage erreichte dadurch eher Freizeitreisende, für die der Zeitfaktor weniger relevant war.

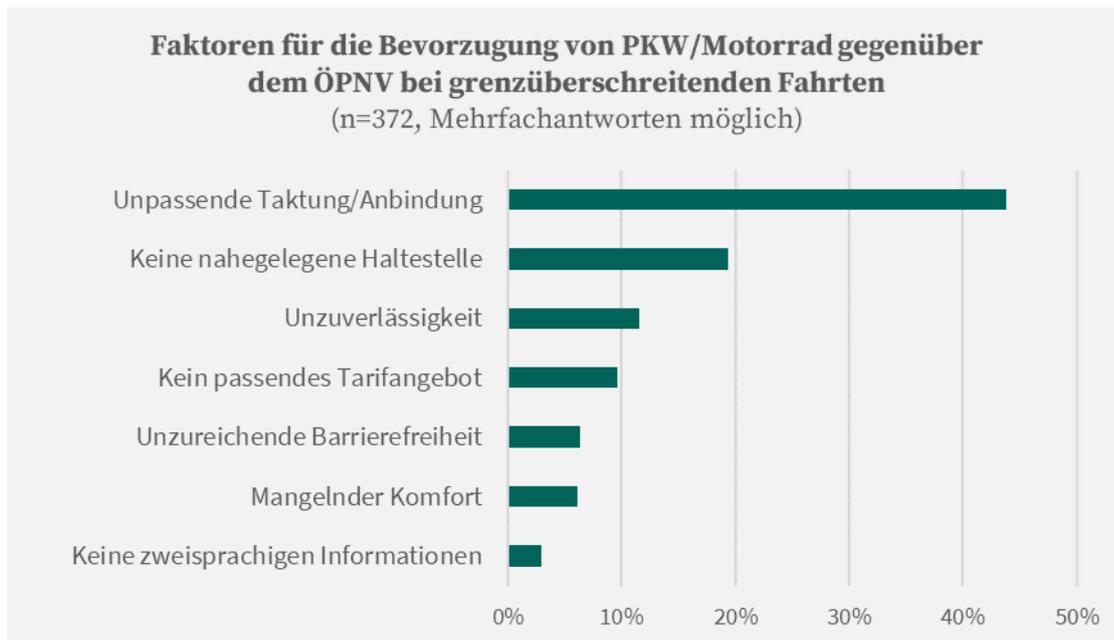


Abbildung 13: Faktoren für die Bevorzugung des MIV bei grenzüberschreitenden Fahrten (Eigene Darstellung).

Der motorisierte Individualverkehr ist die bevorzugte Verkehrsform für grenzüberschreitende Reisen: Knapp 70 Prozent der Befragten gaben an, häufig oder immer mit dem Pkw oder Motorrad als Selbst- oder Mitfahrer:in unterwegs zu sein. Bus und Bahn nutzen 30 Prozent, wobei der Anteil auf polnischer Seite (41 Prozent) höher liegt als auf deutscher Seite (24 Prozent). Ein Vergleich mit dem Grenzraum zwischen Brandenburg und Lubuskie zeigt, dass dennoch mit der Umfrage überproportional viele ÖPNV-Nutzer:innen erreicht wurden. In südlich gelegenen Grenzregionen betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs laut Rail-BLu-Modell im Jahr 2018 lediglich 3 Prozent (SPV und SMA 2022, S. 41), während er auf nationalstaatlicher Ebene im gleichen Jahr bei 17 Prozent in Deutschland und 20 Prozent in Polen lag (Eurostat 2024).

Die Hauptgründe für die Vermeidung des ÖPNV bei grenzüberschreitenden Reisen wurden vor allem in unzureichenden Anbindungen und Taktungen gesehen (44 Prozent der Antworten), gefolgt von einer fehlenden nahegelegenen Haltestelle (19 Prozent),

Unzuverlässigkeit (29 Prozent) und einem unpassenden Tarifangebot (10 Prozent). Faktoren wie fehlende zweisprachige Informationen, mangelnder Komfort oder fehlende Barrierefreiheit spielten in den Antworten eine untergeordnete Rolle. In diesen Aspekten zeigten sich keine auffälligen Unterschiede zwischen deutschen und polnischen Befragten.

Die Personen, die gelegentlich, häufig oder immer grenzüberschreitend mit dem ÖPNV unterwegs sind, wurden gebeten, vier Aspekte des Angebots auf einer Skala von 1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut) zu bewerten. Taktung und Anzahl der Verbindungen schnitten dabei mit einem Mittelwert von 4,65 am schlechtesten ab; 38 Prozent der deutschen und 29 Prozent der polnischen Befragten bewerteten sie mit einer 3 oder schlechter. Auch bei der Qualität (z. B. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit) (5,58), dem Tarifangebot (5,40) und der Zweisprachigkeit der Durchsagen und Informationen (5,63) sahen die Befragten Verbesserungsbedarf.

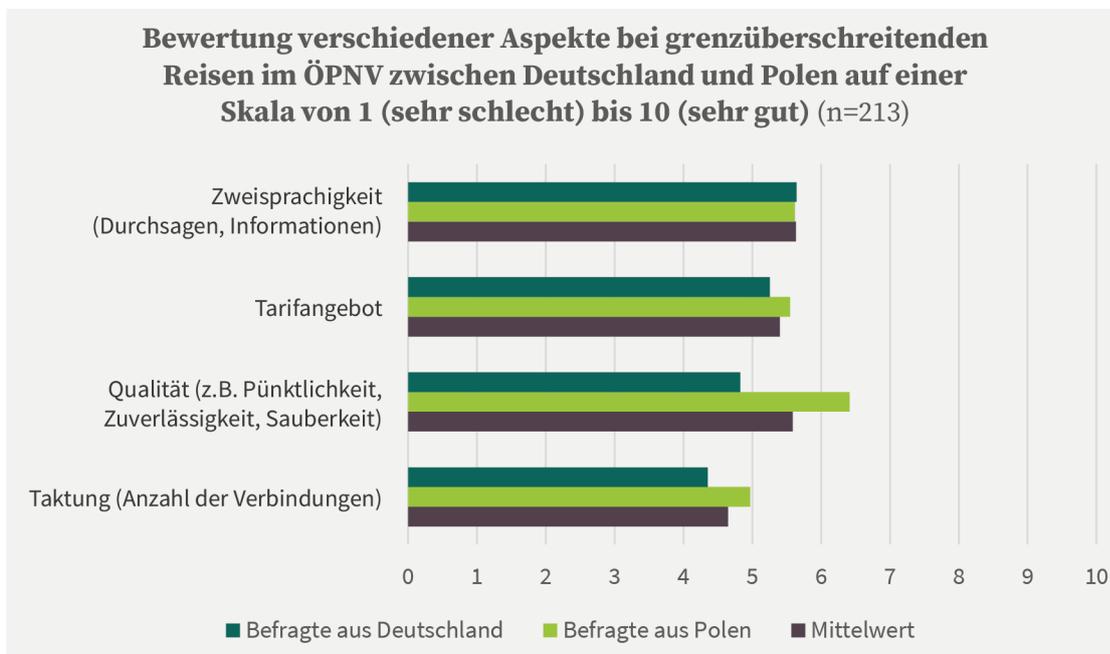


Abbildung 14: Bewertung unterschiedlicher Aspekte bei grenzüberschreitenden Reisen (Eigene Darstellung).

Abschließend wurden die Teilnehmenden nach der Bedeutung verschiedener Faktoren befragt, die sie zu einer häufigeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs im grenzüberschreitenden Raum bewegen könnten. Mehr als 85 Prozent stufte einen dichteren Takt sowie besser abgestimmte Anschlussverbindungen im Nachbarland als „sehr wichtig“ oder „wichtig“ ein. Auch attraktivere Tarifangebote (78 Prozent) und digitale Fahrscheine für grenzüberschreitende Fahrten (68 Prozent) wurden vielfach als relevant genannt, wobei diese Aspekte insbesondere unter polnischen Befragten eine größere Bedeutung hatten.

Zweisprachiges Personal und mehrsprachige Informationen erhielten mit 50 Prozent vergleichsweise weniger Zustimmung.

### **Zentrale Erkenntnisse zur grenzüberschreitenden Mobilität**

Grenzüberschreitende Mobilitätsmuster sind die Regel; zwei Drittel der Befragten gaben an, mindestens einmal im Monat ins Nachbarland zu fahren.

Der MIV dominiert den grenzüberschreitenden Verkehr, während der ÖPNV vor allem wegen schlechter Taktung und Anbindungen gemieden wird.

Die Befragten wünschen sich neben besseren Verbindungen auch veränderte Rahmenbedingungen wie verständlichere Tarife, höhere Zuverlässigkeit und mehr Komfort.

## **2.4 Bezüge zwischen Öffentlicher Mobilität und medizinischen Angeboten**

In der Umfrage wurden Nutzungsmuster für Wege zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge, insbesondere zur medizinischen Versorgung, erfasst. Dabei wurde die Zufriedenheit mit Verfügbarkeit und Erreichbarkeit verschiedener medizinischer Versorgungsangebote abgefragt. Apotheken erhielten mit einem Durchschnittswert von 7,82 die höchste Bewertung und wurden von über der Hälfte der Teilnehmenden mit 8 oder höher bewertet. Hausärztliche Praxen (6,25), zahnärztliche Praxen (6,14) und fachärztliche Praxen (4,57) schnitten schlechter ab, wobei es Unterschiede zwischen Befragten aus Deutschland und Polen sowie aus ländlichen und städtischen Gebieten gab.

Polnische Befragte bewerteten die medizinischen Versorgungseinrichtungen im Schnitt um 1,23 Wertungspunkte höher, insbesondere Facharztpraxen (Abweichung: 1,65). Auch der Vergleich zwischen ländlichen und städtischen Regionen zeigt eine durchschnittlich 1,39 Punkte niedrigere Bewertung der Versorgung in ländlichen Räumen, wobei die größte Differenz ebenfalls bei Facharztpraxen (1,96) und Apotheken (1,48) liegt. Ein Vergleich mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit am Wohnort zeigt bei allen vier Versorgungsarten eine leichte positive Korrelation. Dies deutet darauf hin, dass eine höhere Zufriedenheit mit dem medizinischen Angebot die wahrgenommene Lebensqualität positiv beeinflusst.

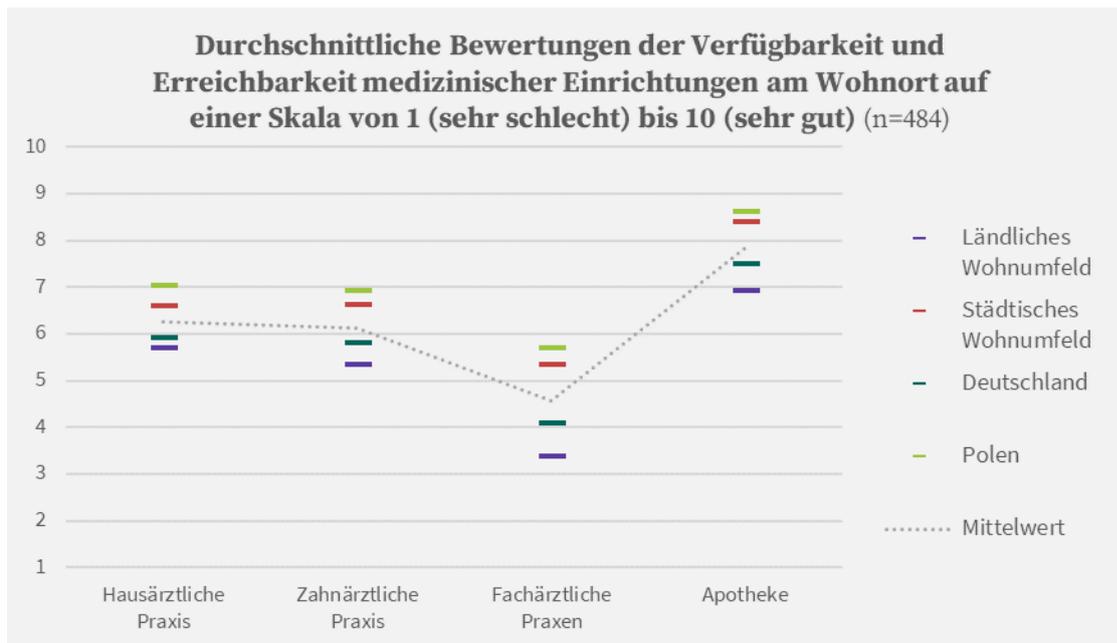


Abbildung 15: Durchschnittliche Bewertungen von medizinischen Einrichtungen am Wohnort (Eigene Darstellung).

Auch die durchschnittlichen Anfahrtszeiten zu medizinischen Einrichtungen zeigen ein ähnliches Bild: Drei Viertel der Befragten in der Region erreichen eine Apotheke in 15 Minuten oder weniger. Eine hausärztliche Praxis ist hingegen nur für die Hälfte der Befragten in dieser Zeit erreichbar, eine zahnärztliche Praxis für 42 Prozent und ein medizinisches Versorgungszentrum bzw. Ärztehaus für lediglich 39 Prozent. Zur Einordnung: Die vorherige Frage zielte darauf ab, ein allgemeines Bild davon zu erhalten, wie zugänglich fachärztliche Versorgung in der Region wahrgenommen wird – unabhängig von einem konkreten Standort. In den folgenden Fragen wird hingegen gezielt nach einem spezifischen Point of Interest (Medizinisches Versorgungszentrum/Ärztehaus) gefragt, um genauere Aussagen zu Entfernungen und Erreichbarkeit treffen zu können. Dies erleichtert die Interpretation der Ergebnisse, da sich nicht alle Befragten auf lediglich eine fachärztliche Praxis beziehen. Bei der Erreichbarkeit medizinischer Versorgungseinrichtungen zeigen sich insbesondere bei längeren Anfahrtszeiten deutliche Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Gebieten. So benötigen 20 Prozent der Befragten in ländlichen Regionen mehr als 30 Minuten bis zur hausärztlichen Praxis, 33 Prozent zur zahnärztlichen Praxis und sogar 50 Prozent bis zu einem medizinischen Versorgungszentrum (MVZ). In städtischen Gebieten liegen diese Anteile deutlich niedriger – bei 13 Prozent (hausärztliche Praxis), 18 Prozent (zahnärztliche Praxis) und 14 Prozent (MVZ).

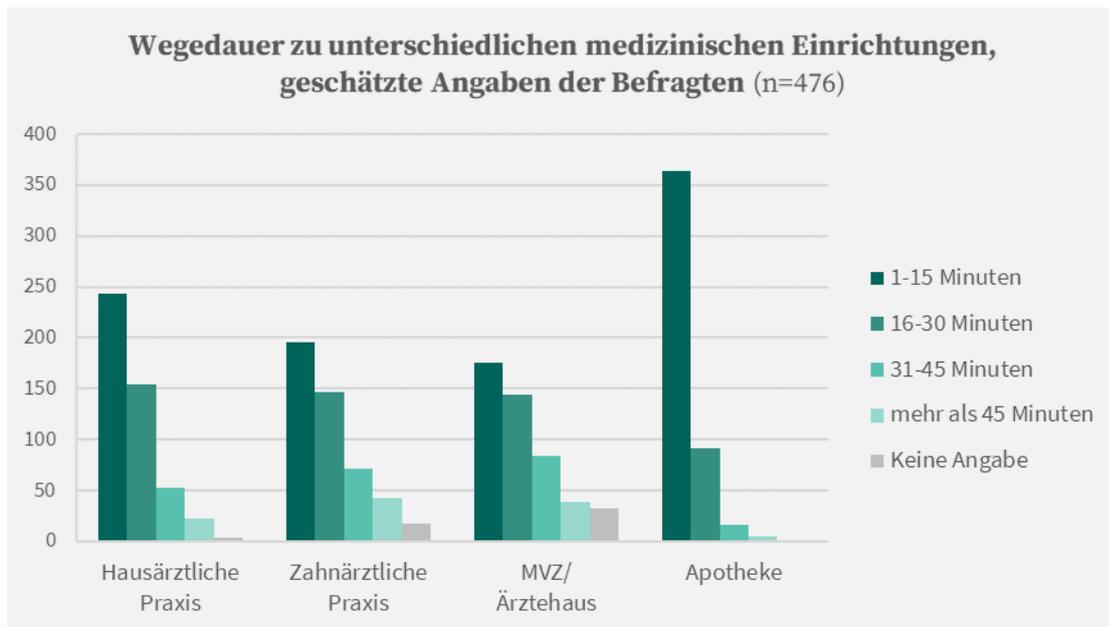


Abbildung 16: Wegedauer zu unterschiedlichen medizinischen Einrichtungen (Eigene Darstellung).

Die Wahl der Verkehrsmittel zur medizinischen Versorgung verdeutlicht die zentrale Rolle des motorisierten Individualverkehrs: 61 Prozent der Befragten nutzen „immer“ oder „häufig“ den Pkw, ein Motorrad oder ein Taxi für den Weg zur hausärztlichen Praxis – ein Anteil, der sogar leicht über dem für regelmäßige Arbeits- oder Ausbildungswege liegt (siehe Kapitel 2.1). Gleichzeitig legen 41 Prozent eine (Teil-)Strecke zu Fuß zurück und 24 Prozent fahren mit dem Fahrrad oder Pedelec. Öffentliche Verkehrsmittel wie Zug (6 Prozent), Tram/U-Bahn (13 Prozent) oder Bus (18 Prozent) spielen eine untergeordnete Rolle. Bei der Altersgruppe 65+ gibt es keine nennenswerten Abweichungen. In ländlichen Gebieten nutzen 80 Prozent Pkw, Motorrad oder Taxi, um zum Hausarzt oder zur Hausärztin zu gelangen. In städtischen Gebieten hingegen ist der Fußverkehr entscheidender: 52 Prozent gehen regelmäßig zu Fuß, 48 Prozent gaben an, auch den MIV nutzen. Mehrfachantworten waren bei dieser Frage möglich.

Ähnliche Tendenzen zeigen sich auch bei Wegen zu anderen medizinischen Einrichtungen: Über die Hälfte der Befragten bevorzugt den Pkw oder ein Motorrad für den Weg zur zahnärztlichen Praxis oder zum Ärztehaus – in ländlichen Regionen steigt dieser Anteil sogar auf über 70 Prozent. Fuß- und Radverkehr spielen insgesamt eine untergeordnete Rolle, insbesondere beim Weg zur Apotheke: In ländlichen Gebieten erreichen lediglich 20 Prozent der Befragten die Apotheke zu Fuß oder mit dem Rad, während es in städtischen Gebieten 71 Prozent sind. Dieser hohe Anteil an Fußverkehr in Städten erklärt sich durch die dort meist

höhere Apothekendichte und die damit verbundenen kürzeren Wege, die einen Besuch ohne motorisierte Verkehrsmittel begünstigen.

Der Hauptgrund für die bevorzugte Nutzung des MIV zu Versorgungseinrichtungen ist für drei Viertel der Befragten die „unpassende Anbindung/Taktung“ des ÖPNV. Befragte, die den MIV nutzen, führten zusätzlich die fehlende Nähe einer Haltestelle an (29 Prozent), ergänzt durch Kommentare wie „Diese Einrichtungen sind mit ÖPNV nicht erreichbar“ oder „Ich würde sofort den Bus nehmen, wenn denn einer fahren würde.“ Unzuverlässigkeit und mangelnder Komfort wurden jeweils von rund 17 Prozent der Befragten als Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs genannt. Letzterer spielt vor allem in städtischen Gebieten eine größere Rolle: Dort gaben knapp ein Drittel den mangelnden Komfort als Hinderungsgrund an, während in ländlichen Regionen nur 6 Prozent diesen Aspekt nannten. Fehlende Sitzplätze oder unzureichende Barrierefreiheit wurden hingegen deutlich seltener genannt und spielen eine eher untergeordnete Rolle.

### **Zentrale Erkenntnisse zu Bezügen zwischen dem ÖPNV und medizinischen Angeboten**

Die Bewertung der Verfügbarkeit und Erreichbarkeit medizinischer Versorgung fällt in ländlichen Gebieten schlechter aus als in städtischen, insbesondere bei Facharztpraxen. Während Apotheken und hausärztliche Praxen in Städten häufig fußläufig erreichbar sind, nutzen in ländlichen Gebieten 80 Prozent das Auto oder Taxi für den Weg dorthin. Die Nutzung des ÖPNV für Wege zur medizinischen Versorgung ist gering – Hauptgründe sind schlechte Anbindung, lange Taktzeiten, Unzuverlässigkeit und mangelnder Komfort.

### **3 Mobilität in Bahnhofsumfeldern**

Im Folgenden wird auf Mobilitätsaspekte im Umfeld der Bahnhöfe Angermünde, Schwedt/Oder und Szczecin eingegangen. Basierend auf Stationsumfeldbefragungen (siehe Kapitel 1.2) werden dabei Nutzungsmuster, Zufriedenheit der Nutzenden sowie deren Verbesserungsvorschläge im Bahnhofsumfeld und beim grenzüberschreitenden Reisen analysiert. Ziel ist es, die Mobilitätsbedarfe und -wahrnehmungen in diesen Bahnhofsarealen besser zu verstehen. Eine Auswertung nach Wohnort der Befragten, wie in Kapitel 2, ist aufgrund der Konzeption des Fragebogens nicht möglich.

#### **3.1 Nutzungsmuster in Bahnhofsumfeldern**

Die Auswertung der Stichprobe von 746 Befragten weist auf eine grundsätzliche Abhängigkeit vom ÖPNV hin: 74 Prozent gaben an, den Weg nicht durch die Nutzung eines Autos oder Motorrads zurücklegen zu können und daher auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen zu sein. So sind 98 Prozent der befragten Unter-18-Jährigen auf den ÖPNV angewiesen, während in der Altersgruppe über 65 Jahre 88 Prozent keinen Zugang zum motorisierten Individualverkehr haben. Von den Befragten, die sich aktiv für den ÖPNV entschieden haben, nannten 31 Prozent den niedrigen Fahrpreis als ausschlaggebenden Grund. Weitere 15 Prozent führten den Besitz einer Zeitkarte an, ebenso viele die gute Erreichbarkeit des Ziels. Ökologische Gründe spielten für 12 Prozent eine Rolle, während 5 Prozent eine komfortable Verbindung als entscheidend angaben. Im Folgenden wird auf die an den einzelnen Bahnhöfen generierten Ergebnisse der Stationsumfeldbefragungen eingegangen.

##### **3.1.1 Bahnhof Angermünde**

Insgesamt wurden an fünf Befragungstagen im Dezember 2023 und Januar 2024 400 Personen am Bahnhof Angermünde befragt. Die Erhebung zur Nutzung von Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf ergab vergleichsweise hohe Anteile von Fußgänger:innen und Radfahrenden, die zusammen 50 Prozent der Befragten ausmachten. Zusätzlich gaben 16 Prozent an, an anderen Tagen oder im Sommer das Fahrrad zu nutzen. Die integrierte Lage des Bahnhofs zeigt sich an den kurzen Zugangswegen: Lediglich fünf Prozent der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden benötigen 20 Minuten oder mehr, um den Bahnhof zu erreichen. Der motorisierte Individualverkehr kommt im Vorlauf auf einen Anteil von 20 Prozent, während 18 Prozent der Befragten den Bus nutzen. In diesen Nutzergruppen zeigt sich ein regional geprägter Einzugsbereich: Ein Drittel der Personen, die mit dem Pkw, Motorrad oder Bus anreisen, benötigt 20 Minuten oder mehr, um den Bahnhof zu erreichen. Im

Vergleich zu den Bahnhöfen in Schwedt und Szczecin sind die Wege zur Haltestelle in Angermünde durchschnittlich kürzer.

Der Bahnhof Angermünde wird in der Stichprobe überdurchschnittlich häufig von regelmäßigen Nutzer:innen frequentiert: 37 Prozent der Befragten legen den Weg dorthin fast täglich zurück, weitere 17 Prozent mehrmals pro Woche. Für 42 Prozent ist eine Berliner Haltestelle Ein- oder Ausstiegspunkt – am häufigsten genannt wurden Gesundbrunnen (20 Prozent) und Hauptbahnhof (17 Prozent). Weitere genannte Ziele sind Eberswalde (14 Prozent), Prenzlau und Schwedt (jeweils 8 Prozent), Bernau (5 Prozent) sowie Szczecin (4 Prozent). Sieben Prozent der Befragten fahren zu einem Bahnhof in der Uckermark außerhalb der amtsfreien Städte.

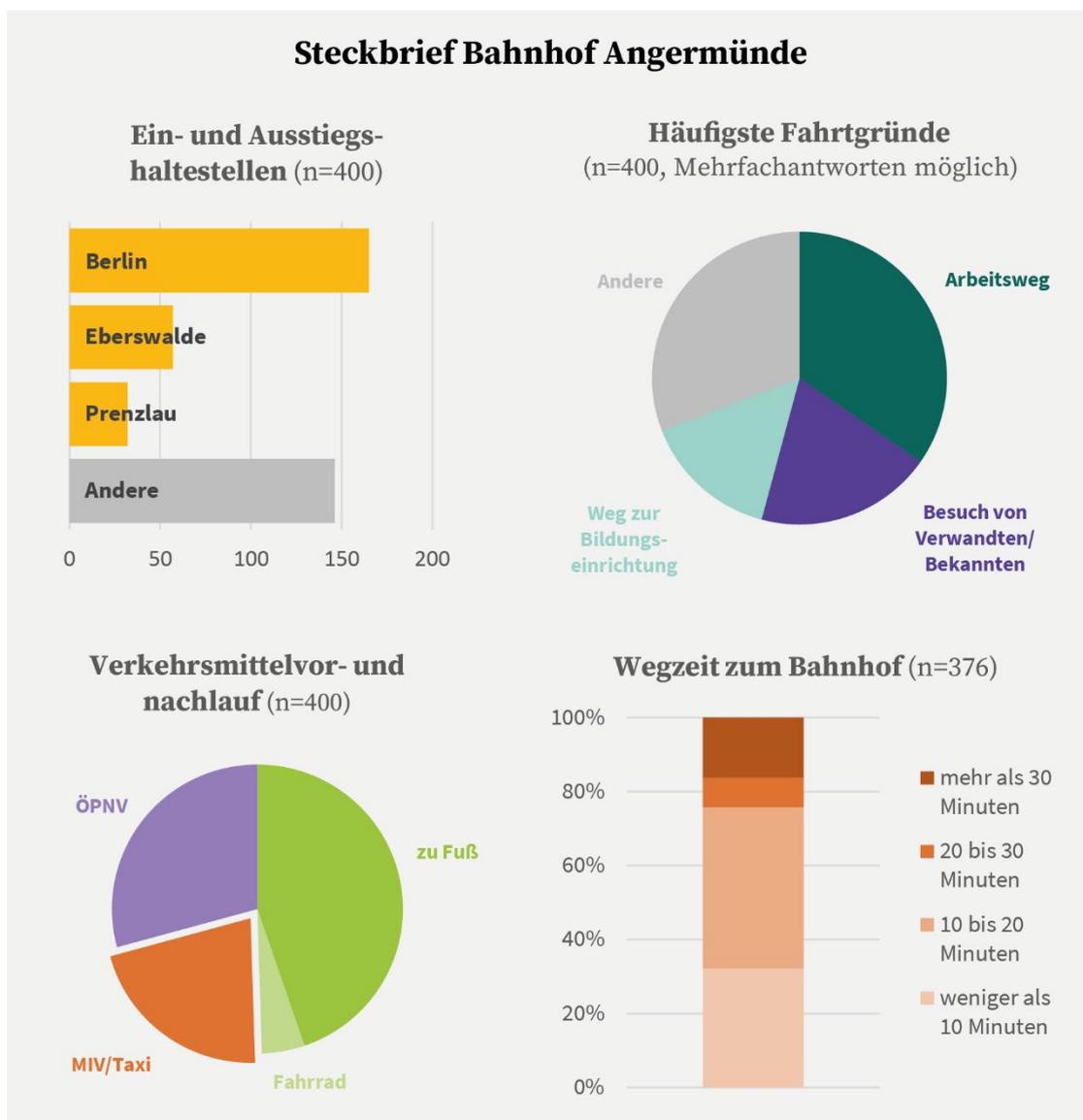


Abbildung 17: Steckbrief Bahnhof Angermünde (Eigene Darstellung).

Die häufigsten Fahrtzwecke sind Arbeitswege (35 Prozent), Besuche bei Bekannten oder Verwandten (19 Prozent) und der Weg zur Bildungseinrichtung (15 Prozent). Der Weg zu medizinischen Angeboten wird von 5 Prozent der Befragten genannt, was im Vergleich zu Schwedt und Szczecin deutlich höher ist. Obwohl die Anzahl der Befragten über 65 Jahren klein ist (n=24), lässt ein Wert von 23 Prozent darauf schließen, dass der Bahnhof Angermünde und der ÖPNV eine wichtige Rolle für die Erreichbarkeit medizinischer Angebote in der Region spielen, insbesondere für weniger mobile Bevölkerungsgruppen.

### **3.1.2 Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte**

An den Bahnhöfen Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte wurde im Dezember 2023 jeweils an einem Tag befragt, wobei insgesamt 71 vollständige Datensätze erhoben wurden. Aufgrund der begrenzten Stichprobe ist die Aussagekraft eingeschränkt.

Dennoch zeigt sich, dass 62 Prozent der Befragten die Station zu Fuß erreicht bzw. verlassen haben. 18 Prozent nutzten den Bus, während der motorisierte Individualverkehr mit nur 7 Prozent eine untergeordnete Rolle spielte. Zudem erreichten 90 Prozent der Befragten den Bahnhof in 20 Minuten oder weniger. Diese Tendenz deckt sich mit den Ergebnissen einer früheren Erhebung am Bahnhof Schwedt/Mitte im Auftrag des VBB (2021, S. 5), bei der 57 Prozent angaben, den Weg zu Fuß zurückgelegt zu haben. Die Daten deuten auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit und eine kompakte Struktur des Einzugsgebiets hin.

Von Schwedt aus fährt jede dritte befragte Person nach Angermünde, 30 Prozent reisen nach Berlin. Weitere relevante Zielorte sind Bernau, Pinnow, Prenzlau und Eberswalde – eine Verteilung, die sich mit den Ergebnissen der VBB-Befragung deckt (ebd., S. 26). Die Fahrtzwecke sind breiter gestreut als etwa in Angermünde: Neben Arbeitswegen (32 Prozent) wurden Einkäufe und Besorgungen (21 Prozent), Besuche bei Verwandten und Bekannten (15 Prozent), Ausflüge und Reisen (12 Prozent) sowie sportliche oder freizeitbezogene Aktivitäten (9 Prozent) genannt. Auch medizinische Angebote werden in Schwedt mit dem ÖPNV aufgesucht – ein Befund, der durch die VBB-Daten von 2021 gestützt wird (ebd., S. 9).

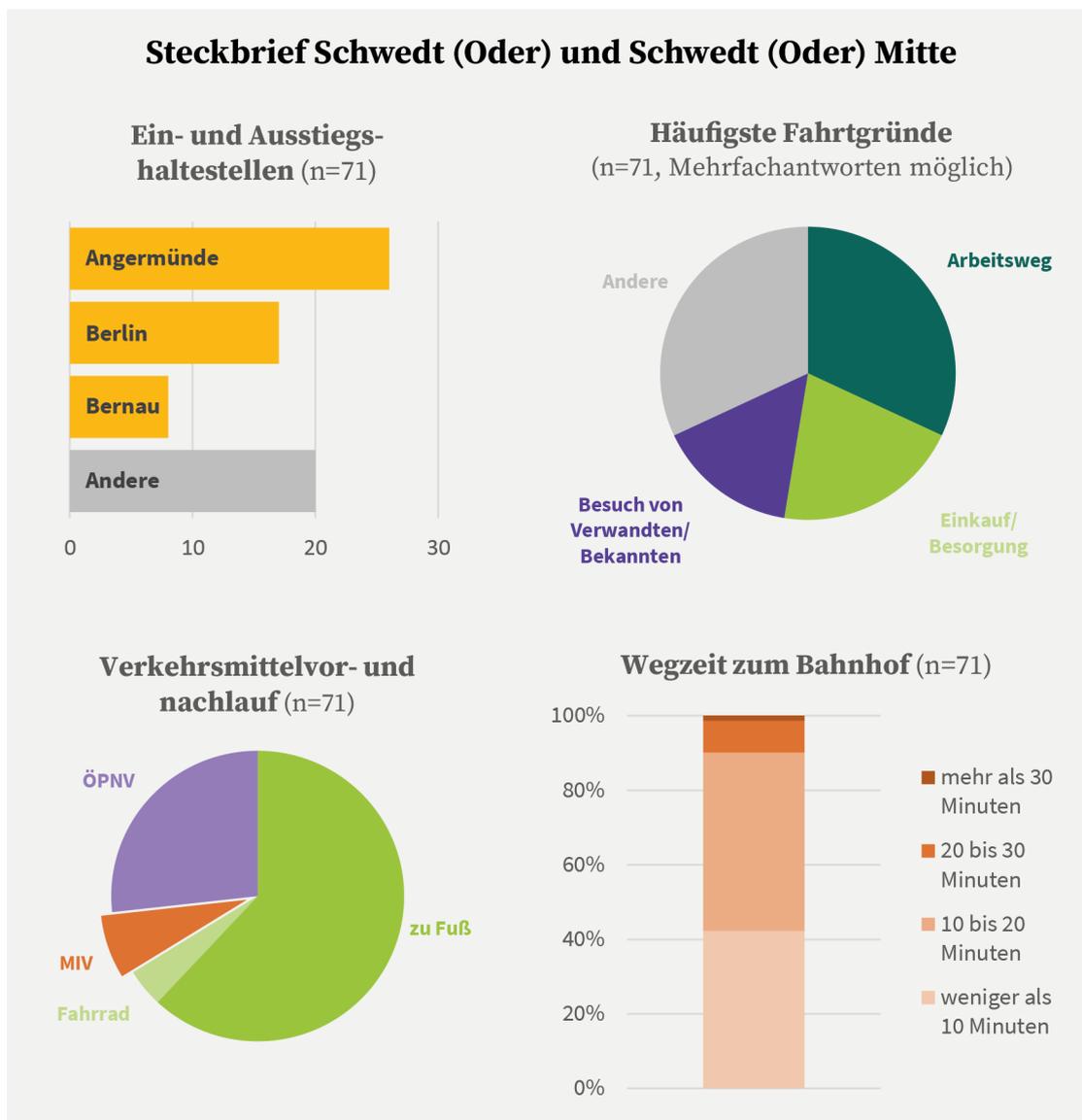


Abbildung 18: Steckbrief Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte (Eigene Darstellung).

### 3.1.3 Szczecin Główny

Am Hauptbahnhof Szczecin Główny, an der SEV-Haltestelle und am nahegelegenen Fernbusbahnhof wurden im Dezember 2024 an sechs Befragungstagen insgesamt 275 Personen interviewt. Die Ergebnisse verdeutlichen den weiten Einzugsbereich des Bahnhofs Szczecin Główny innerhalb der Metropolregion: 30 Prozent der Befragten benötigen 30 Minuten oder mehr, um den Bahnhof zu erreichen. Dies lässt sich unter anderem durch eingeschränkte Park-and-Ride-Möglichkeiten und häufig langwierige ÖPNV-Verbindungen innerhalb Polens erklären. Auch die Wahl der Verkehrsmittel unterscheidet sich deutlich von den Bahnhöfen in Angermünde und Schwedt: Nur 25 Prozent der Befragten legten den Weg zu Fuß zurück, und das Fahrrad wurde von keiner Person genutzt – auch nicht an anderen Tagen oder in

den Sommermonaten. Dagegen entfielen 26 Prozent auf Bus und Straßenbahn, während der Zug für 30 Prozent eine zentrale Rolle im Zubringerverkehr spielte. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs lag mit 11 Prozent im erwartbaren Bereich; zusätzlich nutzten 8 Prozent der Befragten ein Taxi.

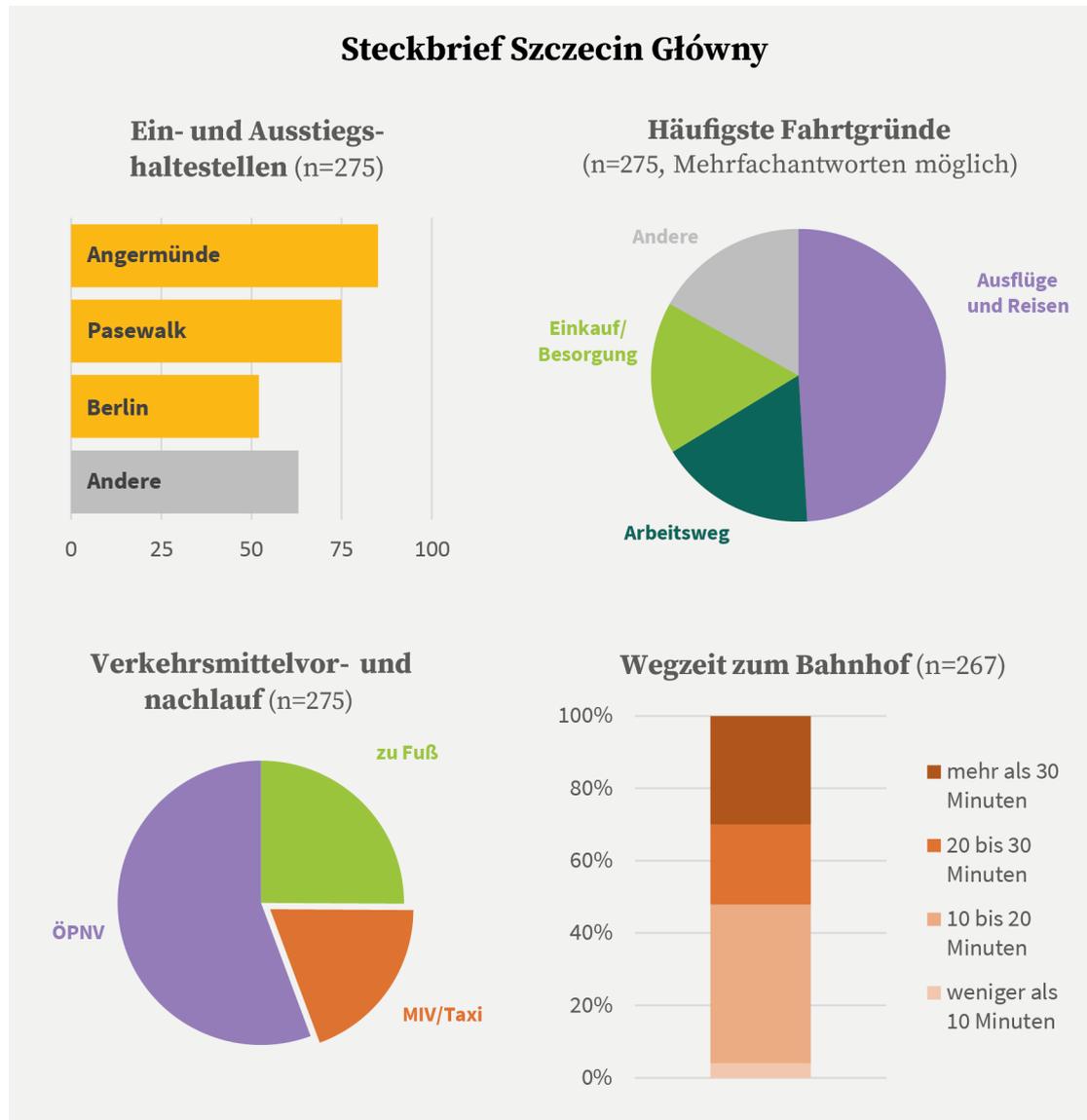


Abbildung 19: Steckbrief Szczecin Główny (Eigene Darstellung).

Die langen Anreisezeiten zum Bahnhof Szczecin Główny hängen auch mit den Fahrtzwecken zusammen: Für 49 Prozent der Befragten war der Anlass der aktuellen Fahrt ein Ausflug oder eine Reise. Besuche bei Verwandten und Bekannten sowie Einkäufe und Besorgungen machten jeweils 17 Prozent der Fahrten aus. Regelmäßige Wege zur Arbeitsstätte (17 Prozent) und zur Bildungseinrichtung (1 Prozent) sind im Vergleich zu Schwedt und Angermünde weniger vertreten. Dies zeigt sich auch in der Nutzungshäufigkeit: Nur 13

Prozent nutzen die Verbindung fast täglich oder mehrmals wöchentlich, während 64 Prozent die Strecke höchstens einmal im Monat zurücklegen.

Drei Viertel der Befragten in Szczecin gaben an, im Jahr 2023 grenzüberschreitend zwischen Deutschland und Polen mit Zug oder Reisebus unterwegs gewesen zu sein. Die am häufigsten genannten Ein-, Umstiegs- und Ausstiegsbahnhöfe sind Angermünde (31 Prozent), Pasewalk (27 Prozent) und Berliner Haltestellen (19 Prozent). Bei den Umfrageteilnehmenden am Dworzec Autobusowy PKS Szczecin ist der Berliner Flughafen BER die bevorzugte Ausstiegshaltestelle (23 Prozent der Antworten; gefolgt vom Alexanderplatz und dem Zentralen Omnibus-Bahnhof). Dies unterstreicht die Bedeutung der Metropolregion Berlin-Brandenburg als Ziel für Transitreisende. Dabei ist zu beachten, dass Reisebusse primär als Fernverkehrsmittel in Punkt-zu-Punkt-Verbindungen konzipiert sind und nicht für die nähräumliche Erschließung genutzt werden.

### **Zentrale Erkenntnisse zu Nutzungsmustern in Bahnhofsumfeldern in Angermünde, Schwedt (Oder) und Szczecin**

Drei von vier Teilnehmenden der Stationsumfeldbefragungen sind auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen und hätten für ihren Weg nicht Auto oder Motorrad nutzen können. Die integrierte Lage der Bahnhöfe in Angermünde und Schwedt (Oder) zeigt sich in den hohen Anteilen an Fußverkehr im Vor- und Nachlauf sowie in den insgesamt kurzen Wegzeiten.

In Szczecin überwiegt dagegen der ÖPNV im Vor- und Nachlauf; 50 Prozent der Befragten benötigen über 20 Minuten bis zur Haltestelle.

### 3.2 Nutzungsverhalten im grenzüberschreitenden Reiseverkehr

Von den insgesamt 565 Befragten in Angermünde, Schwedt/Oder und Szczecin gaben 44 Prozent an, im Jahr 2023 grenzüberschreitend mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs gewesen zu sein. Von diesen Personen pendelte jedoch nur etwa jede:r Achte mehrmals wöchentlich oder (fast) täglich zwischen Deutschland und Polen – die Mehrheit gehört damit zur Gruppe der Gelegenheitsnutzer:innen.

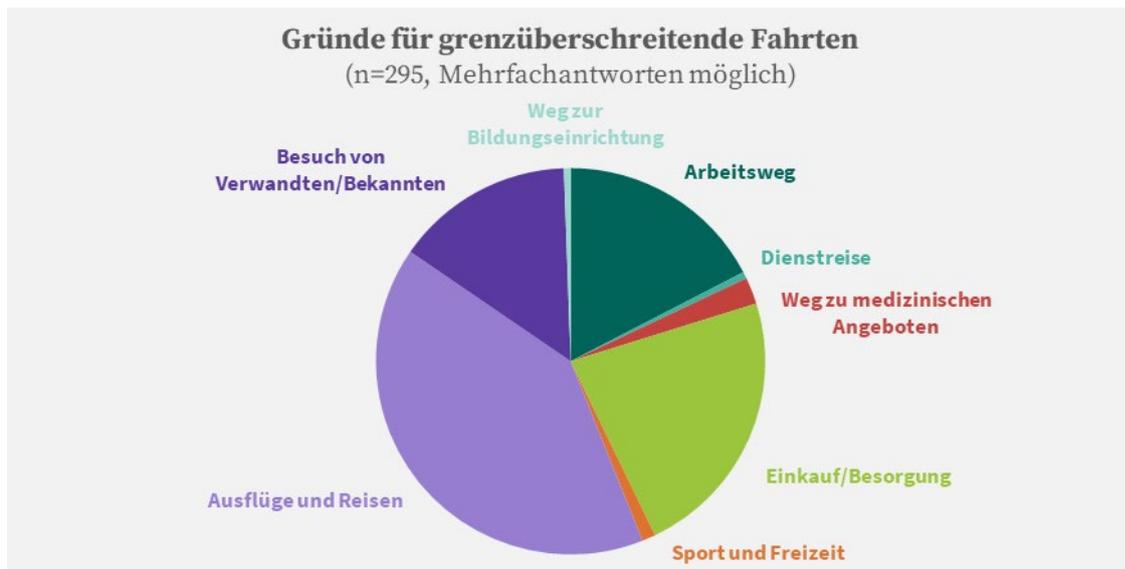


Abbildung 20: Gründe für grenzüberschreitende Fahrten (Eigene Darstellung).

Die Befragten zeigten sich grundsätzlich zufrieden mit dem grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehr, sahen jedoch in einigen Bereichen Verbesserungspotenzial. So bewerteten 95 Prozent das Tarifangebot als sehr gut oder eher gut, und drei Viertel der Teilnehmenden schätzten die zweisprachige Nutzbarkeit positiv ein. Auch die Taktung wurde von 70 Prozent als zufriedenstellend wahrgenommen. Gleichzeitig äußerten viele den Wunsch nach Optimierungen – insbesondere in Form von Direktverbindungen (27 Prozent) und einer höheren Taktfrequenz (26 Prozent). Häufig genannt wurden zudem der Wunsch nach einem Ende des Schienenersatzverkehrs sowie nach einer schnelleren Verbindung.

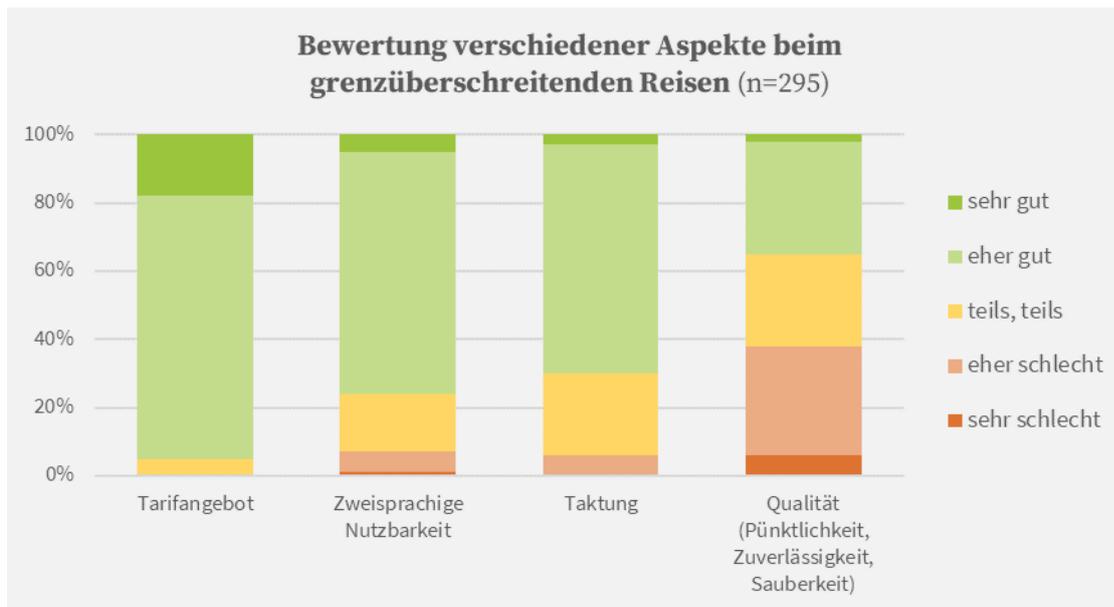


Abbildung 21: Bewertung verschiedener Aspekte beim grenzüberschreitenden Reisen (Eigene Darstellung).

Uneinigkeit besteht bei der Bewertung der Qualität grenzüberschreitender Verbindungen – insbesondere in Bezug auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit. 38 Prozent der Befragten stufte diese Aspekte als „sehr schlecht“ oder „eher schlecht“ ein, während 35 Prozent eine „sehr gute“ oder „eher gute“ Bewertung abgaben. In den offenen Antworten wurde der Aspekt der Pünktlichkeit mit 37 Prozent am häufigsten als Verbesserungsbedarf genannt. Weitere häufig genannte Wünsche betrafen die Anschlusssicherung, die Verfügbarkeit von WLAN sowie schnellere Verbindungen. Zwischen den Befragungsorten ließen sich hinsichtlich der Bewertungen und Verbesserungsvorschläge zum grenzüberschreitenden Zugverkehr keine signifikanten Unterschiede feststellen.

### Zentrale Erkenntnisse zum grenzüberschreitenden Nutzungsverhalten

44 Prozent der Befragten nutzten 2023 den grenzüberschreitenden ÖPNV, meist jedoch nur als Gelegenheitsnutzer:innen.

Die häufigsten grenzüberschreitenden Fahrtzwecke sind Ausflüge und Reisen, gefolgt von Einkäufen, Arbeitswegen und Besuchen.

Die Mehrheit bewertet Tarife, Zweisprachigkeit und Taktung positiv, wünscht sich aber mehr Direktverbindungen, höhere Frequenz, bessere Pünktlichkeit und sichere Anschlüsse.

### 3.3 Bedarfe und Optimierungspotenziale in Bahnhofsumfeldern

Abschließend ergibt sich bei der Bewertung einzelner Aspekte in den Bahnhofsumfeldern sowie beim Umstieg zwischen Verkehrsmitteln ein differenziertes Bild mit konkreten Verbesserungsvorschlägen. Aufenthaltsmöglichkeiten und Toiletten werden dabei als besonders wichtig eingestuft: 89 Prozent der Befragten bewerten Aufenthaltsbereiche als „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“. Auch Toiletten stoßen auf hohe Zustimmung – fast die Hälfte der Teilnehmenden hält sie für „sehr wichtig“. In Schwedt/Oder und Angermünde liegen die Zustimmungswerte dabei etwas höher als auf polnischer Seite. Daneben werden auch Ansprechpersonen (64 Prozent), Einkaufsmöglichkeiten (47 Prozent) und gastronomische Angebote (39 Prozent) häufig als wichtige Einrichtungen genannt.

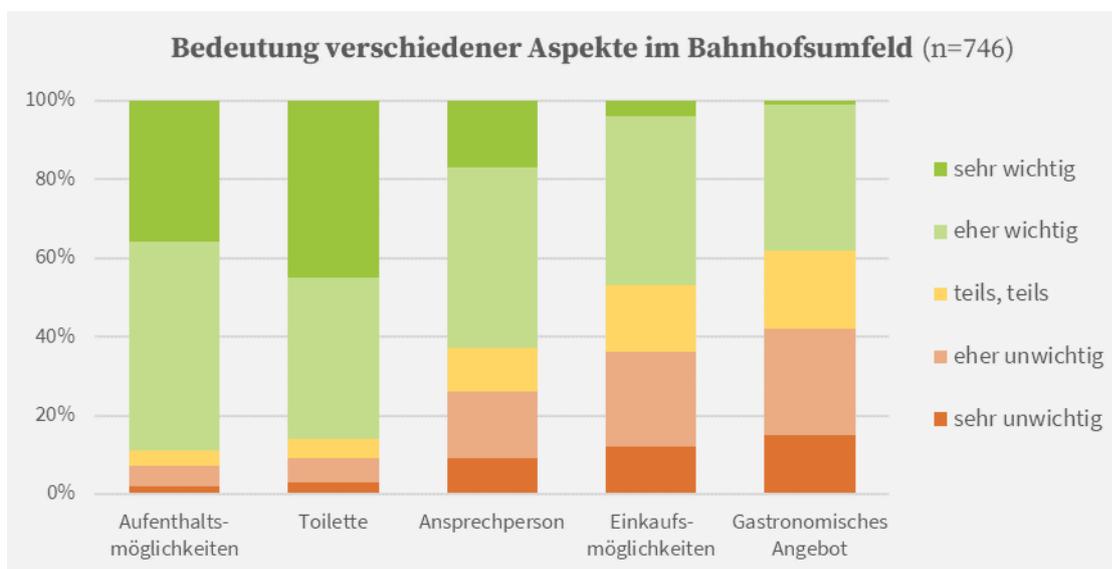


Abbildung 22: Bedeutung verschiedener Aspekte im Bahnhofsumfeld (Eigene Darstellung).

Ein nahtloser und verlässlicher Anschluss an den Nahverkehr wird beim Umstieg zwischen Verkehrsmitteln von etwa zwei Dritteln der Befragten als „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“ eingestuft. Die Bedeutung weiterer Aspekte beim Umsteigen variiert stark: 34 Prozent bewerten genügend Pkw-Stellplätze als positiv, und 31 Prozent legen Wert auf ausreichende und sichere Fahrradabstellanlagen. Eine Fahrradmitnahmemöglichkeit im Nahverkehr wünschen sich 15 Prozent, und fünf Prozent befürworten Lademöglichkeiten für E-Bikes am Bahnhof. Insbesondere in Szczecin spielen fahrradbezogene Anliegen eine untergeordnete Rolle. In Angermünde und Schwedt hingegen werden sichere Radabstellanlagen ähnlich hoch – teils sogar höher – bewertet als Pkw-Stellplätze.

Die Verbesserungsvorschläge für Bahnhofsumfelder und den Umstieg sind vielfältig. Die meistgenannten Anliegen betreffen eine Erleichterung des Umsteigens durch verbesserte

Pünktlichkeit (33 Prozent), Anschlusssicherung (8 Prozent) sowie mehr Direktverbindungen und eine höhere Taktung (jeweils 7 Prozent). In Bezug auf die bauliche Gestaltung der Stationen werden Toiletten (15 Prozent) und beheizte Wartemöglichkeiten (6 Prozent) als zentrale Verbesserungswünsche genannt. Auch Sauberkeit, Ansprechpersonen bzw. Notfallsprechstellen, Beschilderung sowie Wind- und Wetterschutz werden jeweils von mindestens 2 Prozent der Befragten angemerkt. Ein spezifischer Wunsch in Angermünde betrifft einen weiteren Ausgang: Mehrere Befragte fordern eine zusätzliche Erschließung in Richtung der westlich gelegenen Wohngebiete und Einkaufsmöglichkeiten, da der aktuell einzige Ausgang über den östlichen Bahnhofsvorplatz in Richtung Stadtzentrum führt und somit für sie mit einem Umweg verbunden ist.

### **Zentrale Erkenntnisse zu Optimierungspotenzialen im Bahnhofsumfeld**

Im Bahnhofsumfeld werden Aufenthaltsmöglichkeiten und Toiletten als wichtigste Einrichtungen angesehen.

Ein nahtloser und garantierter Anschluss an den Nahverkehr ist für zwei Drittel der Befragten von hoher Bedeutung; Pkw- sowie Fahrrad-Parkplätze bewertet jeweils ein Drittel als sehr oder eher wichtig.

Relevante bauliche Optimierungspotenziale betreffen Toiletten, beheizte Wartemöglichkeiten, Wind- und Wetterschutz sowie eine bessere Erschließung, etwa durch einen zusätzlichen Ausgang am Bahnhof Angermünde.

## 4 Schlussfolgerungen und Ausblick

Die beiden durchgeführten Befragungen zum Mobilitätsverhalten in der Region entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin zeigen deutliche Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und weisen auf zentrale Herausforderungen sowie Verbesserungspotenziale hin. Die Ergebnisse liefern wertvolle Erkenntnisse in einer Phase, in der der Streckenausbau und der damit verbundene Schienenersatzverkehr noch nicht abgeschlossen sind. Gleichzeitig werfen sie Fragen auf, deren Beantwortung insbesondere nach Fertigstellung der Infrastruktur lohnenswert erscheint.

### Verkehrsmittelwahl und Nutzungsmuster

Die Online-Befragung offenbart eine große Gruppe an Nicht-Nutzer:innen: 60 Prozent der Teilnehmenden gaben an, Bus und Bahn selten oder gar nicht zu nutzen. Der motorisierte Individualverkehr ist damit das bevorzugte Verkehrsmittel – sowohl im Alltag, als auch in der Freizeit, insbesondere auf polnischer Seite und in ländlichen Wohnumfeldern. Hauptgründe für die geringe ÖPNV-Nutzung sind eine unzureichende Anbindung, unpassende Taktung, fehlende Haltestellen in Wohnortnähe sowie mangelnde Zuverlässigkeit. Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass viele Menschen auf den ÖPNV angewiesen sind. In der Stationsumfeldbefragung gaben drei von vier Befragten an, keine Alternative zu Bus oder Bahn zu haben.

### Zufriedenheit mit dem ÖPNV

Die eigene Bewertung der Lebensqualität korreliert mit der Beurteilung unterschiedlicher Aspekte des ÖPNV-Angebots. Dies zeigt, dass ein gut ausgebauter ÖPNV als wichtiger Bestandteil der Lebensqualität wahrgenommen wird. Gleichzeitig bestehen klare Unterschiede zwischen Stadt und Land: In ländlichen Regionen werden insbesondere die Taktung und Erreichbarkeit der Haltestellen kritisiert. Neben besseren Verbindungen wünschen sich die Befragten verständlichere Tarife, höhere Zuverlässigkeit und mehr Komfort.

### Push- und Pull-Faktoren

Die aktuelle Streckensperrung und der Schienenersatzverkehr stellen für viele Fahrgäste eine erhebliche Einschränkung dar: Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt die Verbindung aufgrund des Ersatzverkehrs seltener oder ist auf alternative Verkehrsmittel umgestiegen. Andererseits hat das Deutschland-Ticket zu einer häufigeren Nutzung des ÖPNV geführt: 30 Prozent der deutschen Befragten gaben an, seit der Einführung Bus und Bahn öfter zu

nutzen. Bemerkenswert ist, dass sich auch bei polnischen Befragten eine Nutzungssteigerung zeigt, obwohl das Ticket nur bis Tantow gültig ist und ab dort ein separates Ticket erworben werden muss. Die Tarifierung kann als ein attraktiver Rahmenfaktor für die Nutzung des ÖPNV festgehalten werden, was das Potenzial einer grenzüberschreitenden Tarifausweitung bis Szczecin unterstreicht, die geprüft werden sollte.

### Grenzüberschreitende Mobilität

Grenzüberschreitende Mobilität gehört in der Untersuchungsregion zum Alltag: Zwei Drittel der Befragten reisen mindestens einmal im Monat ins Nachbarland, vor allem für Einkäufe, Freizeit und Erholung. Der MIV dominiert hier deutlich: 70 Prozent der Befragten nutzen häufig oder immer das Auto oder Motorrad, während lediglich 30 Prozent Bus oder Bahn wählen. Besonders auf deutscher Seite ist der Anteil der ÖPNV-Nutzer:innen mit 24 Prozent vergleichsweise gering. Zudem zeigt sich, dass Szczecin als Zielort für deutsche Befragte weniger attraktiv ist als Berlin für polnische. Grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote sollten folglich besser aufeinander abgestimmt werden, damit Szczecin als nahegelegenes Oberzentrum für die ländlichen Regionen Nordostbrandenburgs gestärkt und stärker mit Mittelzentren wie Prenzlau und Schwedt/Oder verbunden wird.

### Erreichbarkeit von medizinischen Versorgungseinrichtungen

Untersuchungen zur Erreichbarkeit und Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zu medizinischen Versorgungseinrichtung zeigen variierende Wegemuster zwischen städtischen und ländlichen Teilräumen. Während etwa Apotheken für den Großteil der Befragten innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, dauert die Anfahrt zu hausärztlichen oder fachärztlichen Praxen in ländlichen Gebieten oft deutlich länger: 20 Prozent der ländlichen Umfrageteilnehmenden benötigen über 30 Minuten zur hausärztlichen Praxis, die Hälfte über 30 Minuten zum MVZ. Dies verstärkt die Abhängigkeit vom MIV: 80 Prozent der Befragten aus ländlichen Regionen nutzen Pkw oder Taxi für den Weg zum ärztlichen Kontakt. Als Hauptgrund dafür wird nicht mangelnder Komfort, sondern eine unzureichende ÖPNV-Anbindung angegeben. Hier besteht Bedarf, durch gezielte Verknüpfungen von Bus und Bahn mit Versorgungseinrichtungen Alternativen zu schaffen.

### Bahnhofsumfelder und Intermodalität

Die Befragten sehen auch Optimierungsbedarf im Bahnhofsumfeld. Genannt werden beleuchtete Wartebereiche, Wetterschutz und gut erreichbare Toiletten als zentrale Faktoren zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Zwei Drittel legen zudem großen Wert auf nahtlose

Anschlüsse an den Nahverkehr. Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass der Ausbau der Bahnstrecke nicht isoliert betrachtet werden darf. Vielmehr muss er mit Verbesserungen im Zubringerverkehr und in der Bahnhofs-Infrastruktur einhergehen, um die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig zu steigern.

### Offene Fragen und Forschungsbedarf

Die Ergebnisse geben einen umfassenden Einblick in das Mobilitätsverhalten der Region, müssen jedoch im Kontext methodischer Einschränkungen betrachtet werden. Die Stichprobengröße erlaubt keine Repräsentativität, und die Erhebung erfolgte während des Schienenersatzverkehrs im Winter 2023/2024, was die Aussagekraft in Bezug auf reguläre Nutzungsgewohnheiten einschränkt. Insbesondere sind Pendler:innen in den Erhebungen zur grenzüberschreitenden ÖPNV-Nutzung unterrepräsentiert, obwohl sie im Binnenverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Die Gründe hierfür sollten weiter untersucht werden.

Die Untersuchung zeigt, dass der Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Szczecin eine Chance für die Region darstellt. Damit sich die Potenziale jedoch voll entfalten, sind ergänzende Maßnahmen erforderlich: Eine bessere Abstimmung und eine mit dem Ausbau des SPNV-Angebots einhergehende Erweiterung der Zubringerverkehre, eine stärkere Integration grenzüberschreitender Verkehre sowie gezielte Verbesserungen in der Infrastruktur der Zugangspunkte und Bahnhofsumfelder. Schließlich wird deutlich, dass nicht nur der Schienenverkehr selbst, sondern das gesamte Mobilitätsnetz in den Blick genommen werden muss, um langfristig eine nachhaltige und qualitätvolle Anbindung, auch in den Regionen in weiterer Entfernung zu den Haltepunkten, zu gewährleisten. Welche Maßnahmen dabei genau umgesetzt werden können – insbesondere im intersektoralen Handeln zwischen Gesundheitsangeboten und der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln –, zeigt der „Service-Fahrplan“ als abschließendes Ergebnis des Forschungsprojektes „Cross-InnoNet“.

Ein nächster Schritt könnte darin bestehen, die Bedürfnisse der Pendler:innen noch genauer zu analysieren, um Lösungen für eine verbesserte Alltagsmobilität zu entwickeln. Eine erneute Untersuchung nach Abschluss des Streckenausbaus und Einführung des neuen SPNV-Angebots wäre sinnvoll, um Veränderungen nachvollziehen und die infrastrukturelle Entwicklung weiter begleiten zu können.

## 5 Quellen & Literatur

Bundesagentur für Arbeit (2023a): Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland. Land: Brandenburg, Gebietsstand: Juni 2023. Online verfügbar unter [https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html;jsessionid=25C8F0B7D74DAA77349A5FB4896A6FB6?Thema%3DEinpendler%26DR\\_Land%3D08000000%26DR\\_Gebiete%3Dall%26togglswitch%3D1](https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html;jsessionid=25C8F0B7D74DAA77349A5FB4896A6FB6?Thema%3DEinpendler%26DR_Land%3D08000000%26DR_Gebiete%3Dall%26togglswitch%3D1).

Bundesagentur für Arbeit (2023b): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Brandenburg, Stichtag: 30. Juni 2022. Online verfügbar unter [https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche\\_Formular.html?nn=20934&topic\\_f=beschaeftigung-pendler-krpend](https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=20934&topic_f=beschaeftigung-pendler-krpend).

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2023): Geltungsbereich des Deutschland-Tickets für den Schienenverkehr. [https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:de8b7021-ee4b-43e9-b714-1c169c932868/20230809\\_Deutschland-Ticket-Geltungsbereich.pdf](https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:de8b7021-ee4b-43e9-b714-1c169c932868/20230809_Deutschland-Ticket-Geltungsbereich.pdf).

DB InfraGo AG (2020): Projekttagbuch Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin). 09.07.2020, Großer Bahnhof in der Uckermark. Online verfügbar unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/angermuende-stettin/projekttagbuch>.

DB InfraGo AG (2021a): Projekttagbuch Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin). 12.02.2021, Nun liegt auch für den zweiten Projektabschnitt die Planung vor. Online verfügbar unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/angermuende-stettin/projekttagbuch>.

DB InfraGo AG (2021b): Projekttagbuch Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin). 30.11.2021, Jetzt geht's los: 1. Spatenstich für unsere Strecke in Angermünde. Online verfügbar unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/angermuende-stettin/projekttagbuch>.

DB InfraGo AG (2023): Projekttagbuch Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin). 09.08.2023, Inbetriebnahme unserer Ausbaustrecke muss um 1 Jahr auf Ende 2026 verschoben werden. Online verfügbar unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/angermuende-stettin/projekttagbuch>.

DB InfraGo AG (2025): Projekttagbuch Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin). 04.04.2025, Es tut uns sehr leid - Unsere Strecke kann erst Ende 2027 in Betrieb gehen. Online verfügbar unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/angermuende-stettin/projekttagbuch>.

DB Netz AG (2013): Berlin und Stettin rücken näher zusammen (NetzNachrichten, Ausgabe 01/13). Online verfügbar unter [https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/9728734/bad1785a4492e754df87430c5f777d40/netznachrichten\\_maerz\\_2013-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/9728734/bad1785a4492e754df87430c5f777d40/netznachrichten_maerz_2013-data.pdf).

Destatis (Statistisches Bundesamt) (2022): Daten aus den Laufenden Wirtschaftsrechnungen (LWR) zur Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen. Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen im Zeitvergleich, Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Tabellen/a-fahrzeuge-d-lwr.html>.

Deutscher Bundestag (2000): Schriftliche Fragen mit den in der Zeit vom 25. April bis 5. Mai 2000 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 14/3275. Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/14/032/1403275.pdf>.

Deutscher Bundestag (2003): Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 20. Oktober 2003 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 15/1829. Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/15/018/1501829.pdf>.

Deutscher Bundestag (2011): Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 12. Dezember 2011 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 17/8206. Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/17/082/1708206.pdf>.

Deutscher Bundestag (2017): Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 10. Juli 2017 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 18/13113. Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/18/131/1813113.pdf>.

dpa Berlin/Brandenburg (Deutsche Presseagentur Berlin/Brandenburg) (2021): Ausbau der Bahnstrecke Angermünde-Stettin beginnt. dpa-infocom, dpa:211130-99-194146/3.

DR (Deutsche Reichsbahn) (1989): Fernverbindungen. Jahresfahrplan 1989/90 gültig vom 28. Mai 1989 bis 26. Mai 1990. Berlin: Ministerium für Verkehrswesen.

DRG (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft); RBD Berlin (Reichsbahndirektion Berlin) (1930): Amtliches Kursbuch Ost-Deutschland nebst Fernverbindungen im übrigen Deutschland und nach dem Auslande. Berlin: DRG, 1930.

Eisenbahn-Bundesamt (2021): Öffentliche Bekanntmachung über die Auslegung und Unterrichtung der Öffentlichkeit zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben „ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (-Szczecin) Planfeststellungsabschnitt 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL Strecke 6328, km 89,900 Gleis 2, km 89,300 Gleis 1 und 5 – km 119,585“ im Landkreis Uckermark, im Bundesland Brandenburg. 1. Planänderung. Online verfügbar unter [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Anhoerung/Brandenburg/2024/ABS\\_Berlin-Angermuende-Grenze\\_D\\_PL\\_PFA\\_2\\_1.PAE\\_Bahnhof\\_Passow\\_D\\_PL/0620\\_BM\\_ABS\\_Berlin-Angermuende-Grenze\\_D\\_PL\\_PFA\\_2\\_1.PAE\\_Bahnhof\\_Passow\\_D\\_PL.pdf;jsessionid=E40EC8EBA4E56A9ADC88F703404FF04F.live11293?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Anhoerung/Brandenburg/2024/ABS_Berlin-Angermuende-Grenze_D_PL_PFA_2_1.PAE_Bahnhof_Passow_D_PL/0620_BM_ABS_Berlin-Angermuende-Grenze_D_PL_PFA_2_1.PAE_Bahnhof_Passow_D_PL.pdf;jsessionid=E40EC8EBA4E56A9ADC88F703404FF04F.live11293?__blob=publicationFile&v=2).

Eurostat (Statistisches Amt der Europäischen Union) (2024): Modal split of inland passenger transport. Online verfügbar unter [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_psmod\\_\\_custom\\_13470444/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_psmod__custom_13470444/default/table?lang=en).

GUS (Główny Urząd Statystyczny) (2021): Turystyka (K18). Turystyczne Obiekty Noclegowe i ich Wykorzystanie (G240). Noclegi udzielone turystom zagranicznym (nierezydentom) w turystycznych obiektach noclegowych według wybranych krajów (P2759). Warszawa: GUS.

Heinrici, Timon (2021): Swinemünde plant für Megacarrier, 28.09.2021. Online verfügbar unter <https://www.dvz.de/unternehmen/see/haefen/detail/news/swinemuende-plant-fuer-megacarrier.html>.

- Landesregierung Brandenburg (2018): 3. Deutsch-Polnischer Bahngipfel: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Berlin-Angermünde-Stettin (Szczecin) - Wichtige Weichenstellungen für mehr Züge zwischen beiden Ländern. Pressemitteilung vom 11.06.2018. Online verfügbar unter [https://brandenburg.de/media\\_fast/365/PM\\_Bahngipfel\\_3\\_NEUdocx.pdf](https://brandenburg.de/media_fast/365/PM_Bahngipfel_3_NEUdocx.pdf).
- Landkreis Uckermark (2021): „Wir steigen UM“. Mobilitätskonzept für den Landkreis Uckermark. Online verfügbar unter [https://www.tourismus-uckermark.de/wp-content/uploads/2024/02/Mobilitaetskonzept\\_LK\\_Uckermark\\_Wir-steigen-UM.pdf](https://www.tourismus-uckermark.de/wp-content/uploads/2024/02/Mobilitaetskonzept_LK_Uckermark_Wir-steigen-UM.pdf).
- Lenz, Barbara (2019): Mobilität. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 1543-1556.
- Madrjas, Jakub (2022): Startują przygotowania do elektryfikacji linii ze Szczecina do Berlina (Rynek Kolejowy). Online verfügbar unter <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/startuja-przygotowania-do-elektryfikacji-linii-ze-szczecina-do-berlina-109201.html>.
- Meyer, Charlotte (2012): Nachbarn im Anflug, 05.03.2012. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/nachbarn-im-anflug-2065762.html>.
- MIL Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2022): Modellhafter PlusBus-Ring bringt die ÖPNV-Anbindung in der Uckermark voran. Presseinformation vom 23.11.2022. Online verfügbar unter <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~23-11-2022-plus-bus-ring-bringt-oepnv-anbindung-in-der-uckermark-voran>.
- MIL Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2023a): EU fördert deutschen Ausbaubauabschnitt der Bahnstrecke Angermünde-Stettin (Szczecin). Presseinformation vom 3.7.2023. Online verfügbar unter <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~03-07-2023-eu-foerderung-bahnstrecke-angermuende-stettin>.
- MIL Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2023b): Landesnahverkehrsplan 2023-2027. Stand: 31.08.2023. Online verfügbar unter [https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Langfassung%202023-08-31\\_LNVP\\_2023-2027\\_final\\_V.32-CD-bunt.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Langfassung%202023-08-31_LNVP_2023-2027_final_V.32-CD-bunt.pdf).
- Mittlere Oder e.V.; Euroregionu „Pro Europa Viadrina“ (Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina“) (2015): Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße (AVerON) – Raumplanerische Analyse der aktuellen grenzübergreifenden Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzgebiet. Online verfügbar unter <https://www.euroregion-viadrina.de/wp-content/uploads/dokumente/AVerON-Broschuere-DE-PL-2015.pdf>.
- Regling, Horst; Grusenick, Dieter; Morlok, Erich (1996): Die Berlin-Stettiner Eisenbahn. 1. Aufl. Stuttgart: Transpress (Verkehrsgeschichte).
- Richtlinie (EU) 2021/1187: Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Online verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L1187>.

- SenWTF (Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung) (2014): Entwicklungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen. Handlungsbedarf und Ausblick. Online verfügbar unter [https://kooperation-ohne-grenzen.de/wp-content/uploads/2024/06/Dossier\\_RTU\\_DE.pdf](https://kooperation-ohne-grenzen.de/wp-content/uploads/2024/06/Dossier_RTU_DE.pdf).
- Spreepfan Verkehr GmbH (SPV); SMA und Partner AG (SMA) (Hg.) (2022): Erstellung und Anwendung eines Verkehrsmodells, Erreichbarkeits- und Potenzialanalyse mit strategischer Zielvision sowie Angebots- und Fahrplankonzeptionen im Rahmen des Projektes RailBLu. Arbeitsstand vom 16.12.2022.
- Stk Brandenburg (Staatskanzlei des Landes Brandenburg); SenStadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin) (2023): Achsenentwicklung in der Hauptstadtregion. Gemeinsames Kurzkzept (Stand nach Aktualisierung: 09.03.2023). Online verfügbar unter <https://www.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/Achsenentwicklung-in-der-Hauptstadtregion-Kurzkzept.pdf>.
- Terminal Promowy Świnoujście (Hg.) (o.J.): Obroty portowe. Online verfügbar unter <https://www.sft.pl/>.
- TMB (Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH) (2024): Tourismusstatistik 2023 Brandenburg. Online verfügbar unter [https://tourismusnetzwerk-brandenburg.de/sites/default/files/medien/dokumente/2024-03-04\\_charts-tmb\\_amtl.-statistik\\_gesamtjahr-2023\\_1.pdf](https://tourismusnetzwerk-brandenburg.de/sites/default/files/medien/dokumente/2024-03-04_charts-tmb_amtl.-statistik_gesamtjahr-2023_1.pdf).
- UVG (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH) (Hg.) (o.J.): RufBus. Online verfügbar unter <https://uvg-online.com/rufbus/>.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2011): Weißbuch. Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen. Online verfügbar unter [https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/Verkehrsverbund/Weissbuch\\_Oeffentliche\\_Personenverkehre\\_VBB\\_Westpolen.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Verkehrsverbund/Weissbuch_Oeffentliche_Personenverkehre_VBB_Westpolen.pdf).
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2017): Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg. Steckbriefe Korridore A bis I. Online verfügbar unter [https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/i2030/korridoruntersuchung-regionalverkehr-korridorsteckbriefe.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/i2030/korridoruntersuchung-regionalverkehr-korridorsteckbriefe.pdf).
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hg.) (2021): Stationsbefragung: Schwedt, Mitte Bhf. Online verfügbar unter [https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/Stationsbefragung/2021/2021-schwedt-mitte-bhf.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Stationsbefragung/2021/2021-schwedt-mitte-bhf.pdf).
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022a): Nachfrage nach Linien VBB Stettiner Bahn 2007-2021. Interne Daten vom VBB.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022b): Vergabeverfahren Netz Berlin - Stettin. DB Regio Nordost erhält den Zuschlag. Pressemitteilung vom 14. November 2022. Online verfügbar unter [https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/Presse/42-zuschlag-im-netz-berlin-stettin.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Presse/42-zuschlag-im-netz-berlin-stettin.pdf).
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2024): Ein Jahr Deutschland-Ticket: auf der Nachfrageseite ein Erfolg, auf der Einnahmeseite nicht. Pressemitteilung vom 25. April 2024. Online verfügbar unter <https://www.vdv.de/240425-pm-d-ticket-geburtstag.pdf>.