



Berlin-Dresden-Prag

Angebotskonzeption im nationalen & internationalen FV

19.04.2023 | Wildau

Was macht das Angebotsmanagement der DB Fernverkehr?

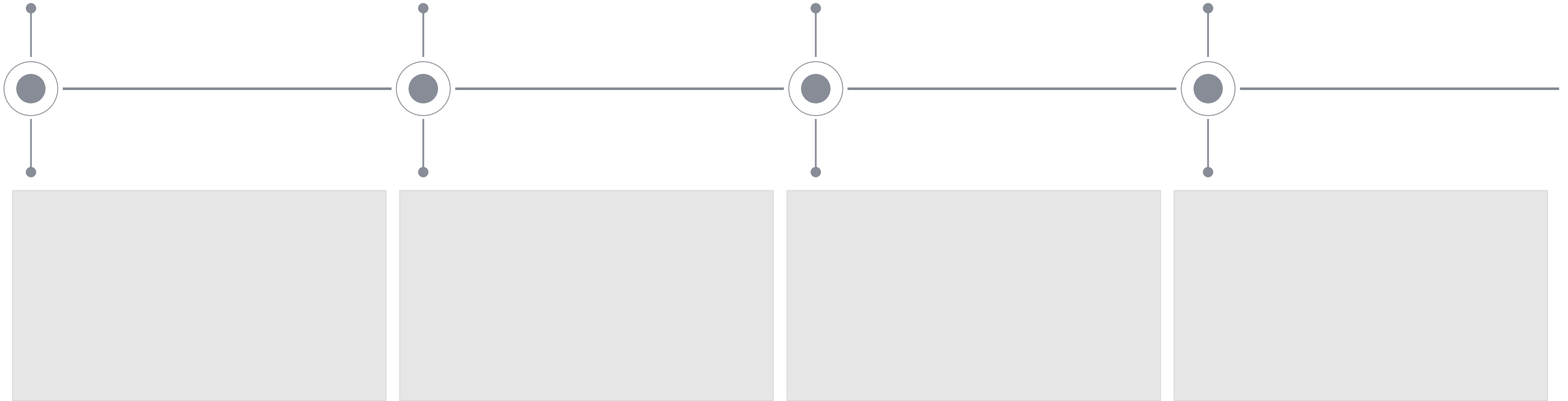


2013: Liberalisierung
Fernbuslinienverkehr

2020: Einführung
der IC-Linie 17

202X: Neue europäische
Initiativen

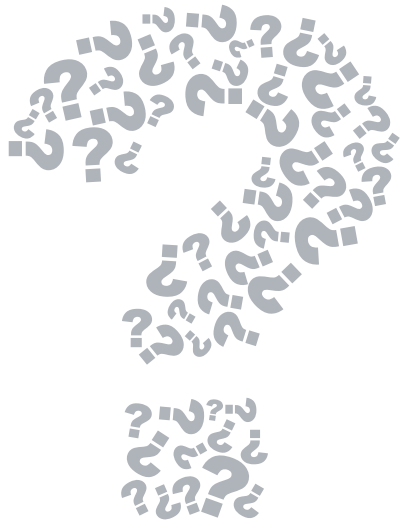
20XX: D-Takt & neue
Infrastruktur



Intermodaler Wettbewerb im Fernverkehr – Chance für die Reisenden oder Hemmnis für den Schienenverkehr?



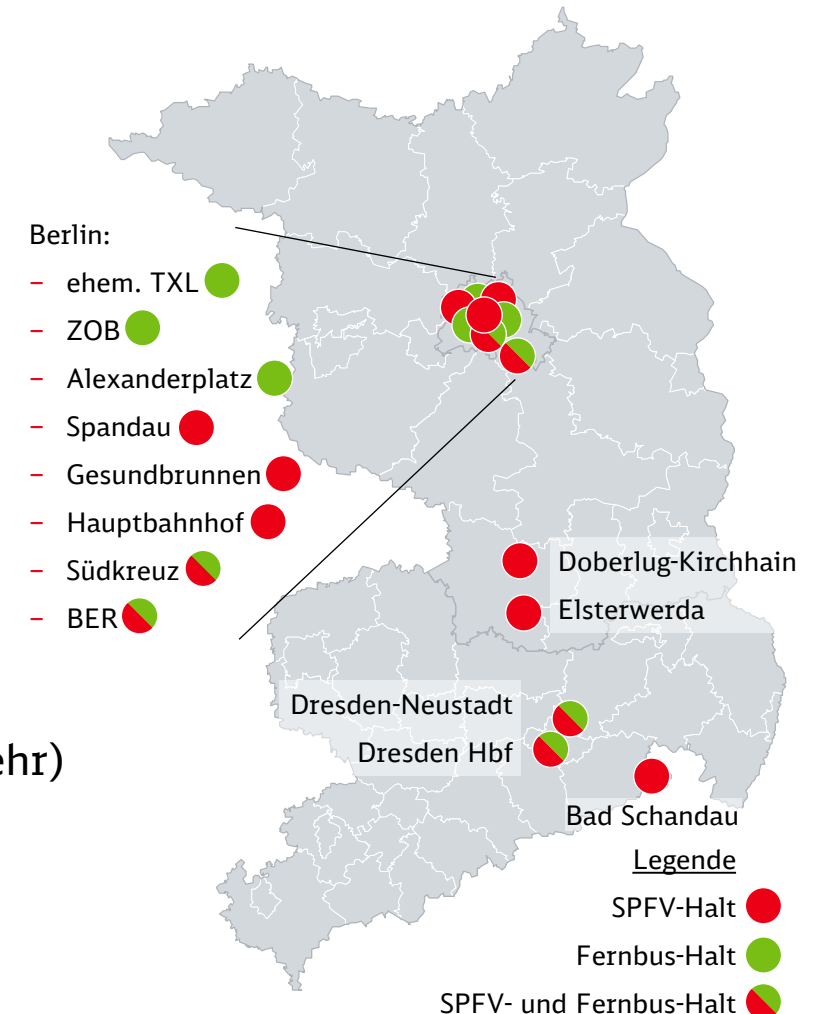
- 2013 Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs
- Berlin-Dresden zeitweise stärkster nationaler Markt
- Gute Voraussetzungen für Fernbusverkehr:
 - Teil internationaler Relationen (Nachfrage- und Produktionsseitig)
 - Hohe Nachfrage zwischen Großstädten, insb. preisbewusste Reisende
 - bis 2018 (erste Sanierung) zeitlich mit dem Bahnverkehr vergleichbar
 - bis 2020 geringer Angebotsumfang im Bahnverkehr (Taktung und Halte)



Entzieht der Fernbus dem Schienenfernverkehr Nachfrage? („**Kannibalisierung**“)

Ergänzen sich Fernbus und Schienenfernverkehr intermodal? (**Marktwachstum** im öffentlichen Verkehr)

Führt die Konkurrenz zu attraktiveren Angeboten für die Reisenden?



IC-Linie 17 bringt Fernverkehr in die Region und zum Flughafen BER

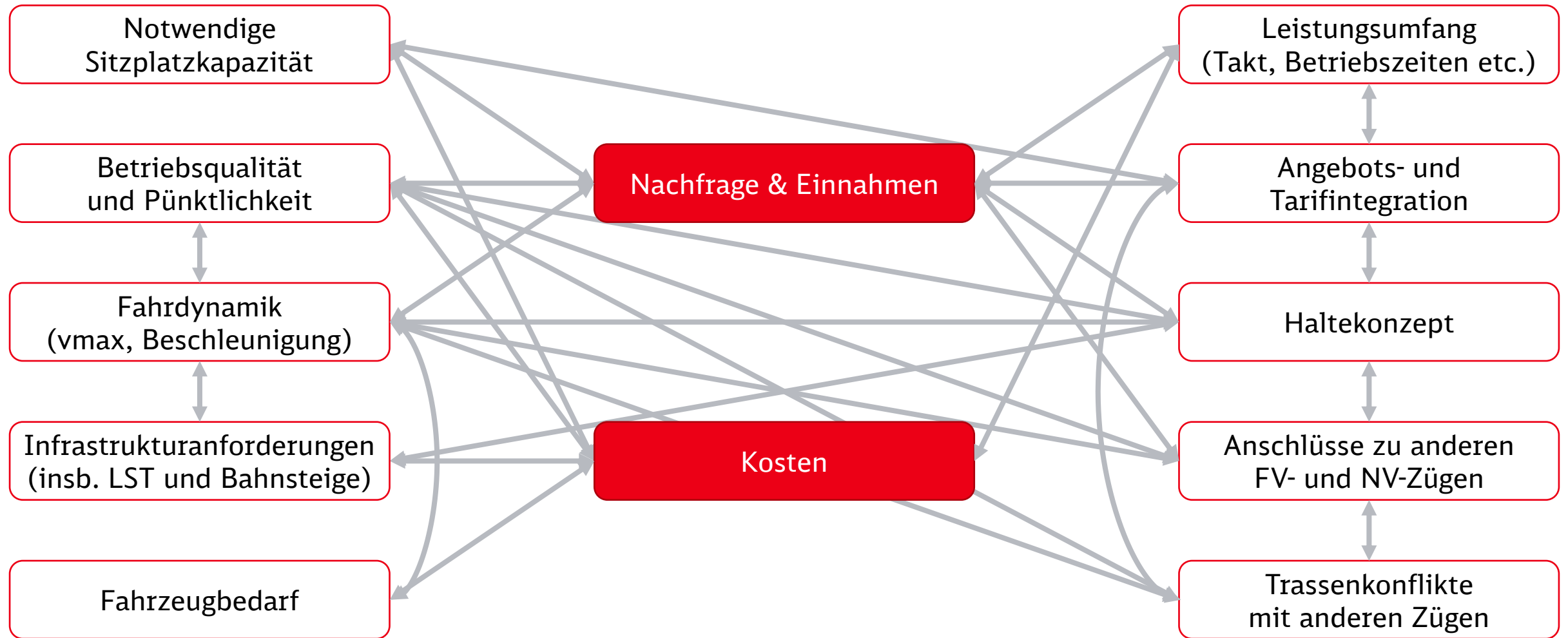


- Zielsetzung der neuen IC-Linie:
 - Anbindung kleinerer Orte und touristischer Regionen
 - Flughafen-Zubringer für Dresden und Rostock
 - Entlastung und Beschleunigung internationaler Züge durch Taktverdichtung Berlin-Dresden
- Angebotsplanung ist ein iterativer Prozess!
- Entwurf und Vergleich verschiedener (Fahrplan-) Szenarien notwendig
- Auswahl betrieblicher und wirtschaftlicher Parameter auf der nächsten Folie



Copyright: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethke

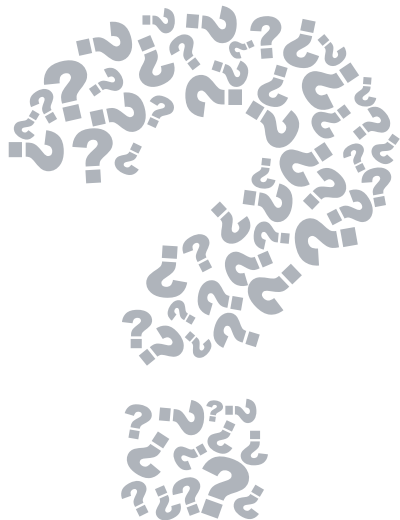
Auswahl betrieblicher und wirtschaftlicher Parameter bei der Konzeption neuer Fernverkehrsangebote



IC-Linie 17 trotz Start in der Corona-Pandemie sehr erfolgreich – Kooperation zwischen Fern- und Nahverkehr stützt Flächenanbindung



- Beschaffung der IC 2 KISS speziell für Anforderungsprofil der Linie 17
- Erfolgreiche Angebots- und Tarifintegration zwischen Berlin und Elsterwerda
 - NV-Fahrgäste profitieren von zusätzlichen, attraktiven Verbindungen
 - NV-Direktverbindung Berlin-Finsterwalde ermöglicht
 - FV-Verbindung in die Region wird nachfrage- und einnahmenseitig gestützt
- Fernverkehr dennoch eigenwirtschaftlich und keine ausgeschriebene Verkehrsleistung
- Nachfrage der IC-Linie übertrifft die Prognosen; Kapazitätsengpässe stoßen Prozess erneut an



Welchen Mehrwert bietet der Fernverkehr gegenüber modernen Nahverkehrsprodukten?

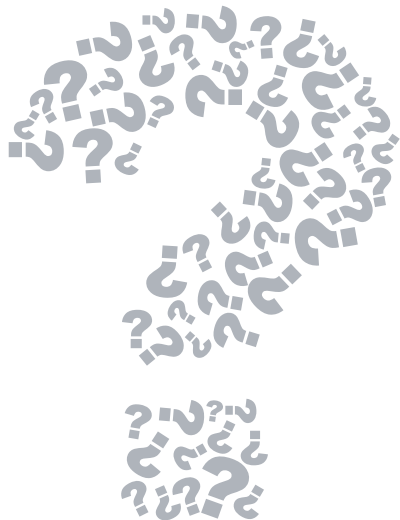
Sollten tarifliche Unterschiede zwischen Nah- und Fernverkehr bestehen?

Fahrzeugeinsatz: Mehr Sitzplätze zulasten niedrigerer Geschwindigkeit?

Connecting Europe by train: Herausforderungen multinationaler Bahnverbindungen



- Bereits heute multinationale Verbindungen über die Strecke (Berlin-Graz, Hamburg-Budapest, Nj Zürich-Prag)
- Europäische Union will Pilotprojekte für weitere Verbindungen unterstützen, darunter auch Kopenhagen-Berlin-Prag
- Herausforderungen im internationalen Verkehr (Auswahl):
 - Technische Interoperabilität (z.B. Stromversorgung, Sicherungstechnik)
 - Zulassung von Fahrzeugen, Sicherheitsbescheinigungen
 - Unattraktive Fahrzeiten (v.a. aufgrund fehlendem Streckenausbau)
 - Koordination von Fahrplänen, Baustellen und Pricing-Konzepten
 - Betriebsqualität langlaufender Züge, Grenzkontrollen



Welche Bedeutung haben Langstrecken-Bahnverbindungen in Zukunft?

Wiegt die höhere Attraktivität einer Direktverbindung die betrieblichen Nachteile auf?

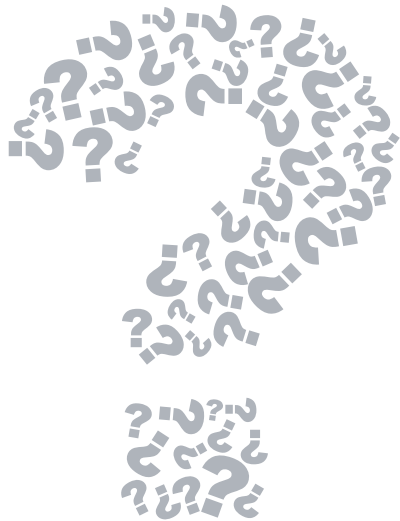
Wie können Konflikte zwischen nationalen und internationalen Verkehren gelöst werden?



Deutschlandtakt als Leitbild der Infrastrukturplanung – Bauarbeiten stellen Fahrgäste und EVU vor Herausforderungen



- Deutschlandtakt ist Grundlage für Infrastrukturausbau
- Prinzip: so schnell wie nötig um Anschlüsse zu erreichen, nicht so schnell wie möglich
- Verdichtung auf Stundentakt Berlin-Prag (bzw. Durchbindung Frankfurt-Leipzig-Prag)
- Linie 17 mit 160 km/h-Fahrzeugen, aber verlängert nach Hof und München
- 2016/2017, 2023 und vsl. 2028/2029 Totalsperrungen für ABS Berlin-Dresden
- 2026 und 2029 werden wichtige Etappen zum D-Takt auf der Strecke erreicht
- Weitere Ausbauten für Zielfahrplan nötig (v.a. Kockelsberg- und Erzgebirgstunnel)



Wie gehen wir am besten mit den anstehenden Bauarbeiten um?

Inwiefern kann und muss der Deutschlandtakt kontinuierlich fortgeschrieben werden?

Wird der Zielfahrplan genau so umgesetzt oder ist er „nur“ Dimensionierungsgrundlage für Infrastrukturausbauten?

