

Werkstattgespräch

Chancen des SPNV in einem Flächenland
aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens



DB Regio AG

Renado Kropp

Regionalleiter Marketing

05.Juni 2013

Region Nordost

Aktuelle Kennzahlen

- 3 Verkehrsbetriebe mit Sitz in: Rostock, Berlin, Cottbus
- Zugkm: 42,9 Mio. (2012)
- Umsatz: 587 Mio. Euro (2012)
- beförderte Personen: 66,1 Mio. (2012)
- Mitarbeiter: 2.257, davon 794 Tf und 625 KiN
- 76 Auszubildende, 3 Dual-Studierende
- Meldestellen für Fahrpersonal: 23
- Fahrzeuge: 132 Loks
74 Triebwagen
456 Wagen
- 4 moderne Werkstätten mit Waschanlagen



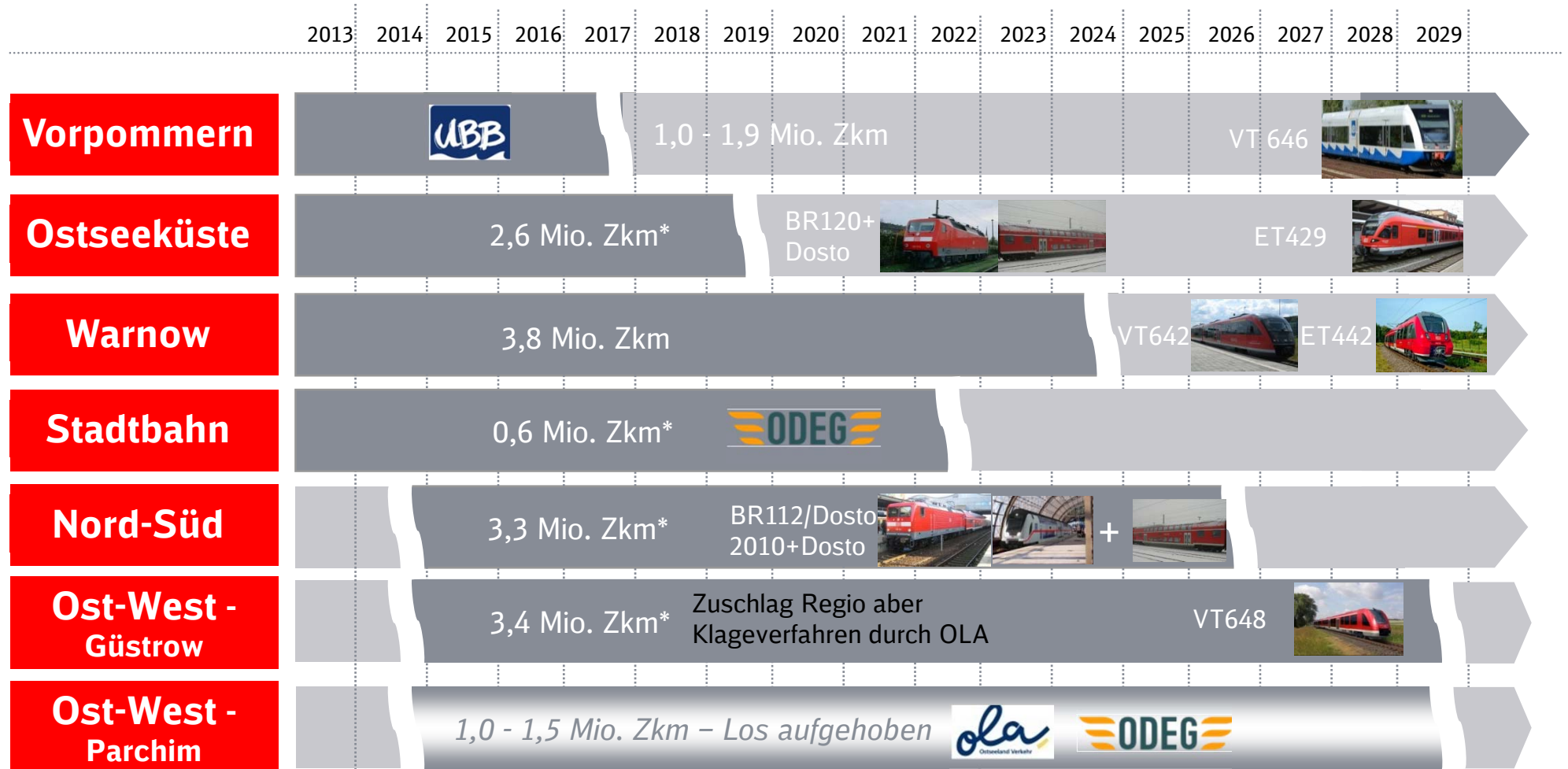
Verkehrsbetrieb Regio Hanse-Verkehr

Aktuelle Kennzahlen

- Sitz des Verkehrsbetriebes: Rostock
- Sitz der Werkstatt: Rostock
- Mitarbeiter: 608
davon 241 Lokführer und 163 KiN
 - + 38 Auszubildende
- Zugkm: 11,3 Mio.
- Pkm: 620 Mio.
- Fahrgäste: 15,8 Mio.



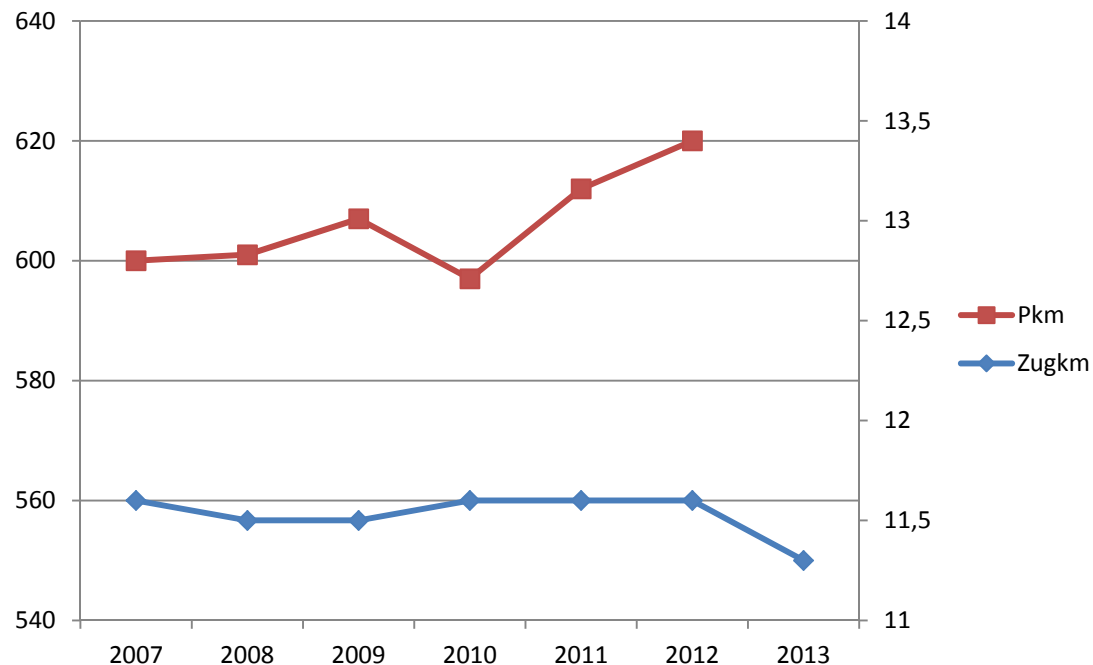
Vergabekonzept in Mecklenburg-Vorpommern: Mit Ost-West und Vorpommern endet die aktuelle Vergabewelle



* Zkm-Anteil in MV

Die Zug- und Personenkilometer-Entwicklung im Verkehrsbetrieb Regio Hanse-Verkehr

Entwicklung der Leistung des VB HV (in Mio Pkm/Zkm)



Vertraglich gebundene Leistungen:

- **Ostseeküste bis 2019**
 - Rostock - Hamburg
 - Rostock - Sassnitz/Binz

- **Warnow bis 2024**
 - S-Bahn Rostock
 - Wismar - Ludwigslust
 - Wismar- Tessin
 - Rostock - Graal Müritz

- **Nord-Süd bis 2026**
 - Rostock/Stralsund - Wittenberg/
Falkenberg
 - Stralsund - Elsterwerda

- **Ost-West (?) bis 2029**
 - Lübeck - Stettin/UECKERMÜNDE

Relevante Charakteristika von Mecklenburg-Vorpommern

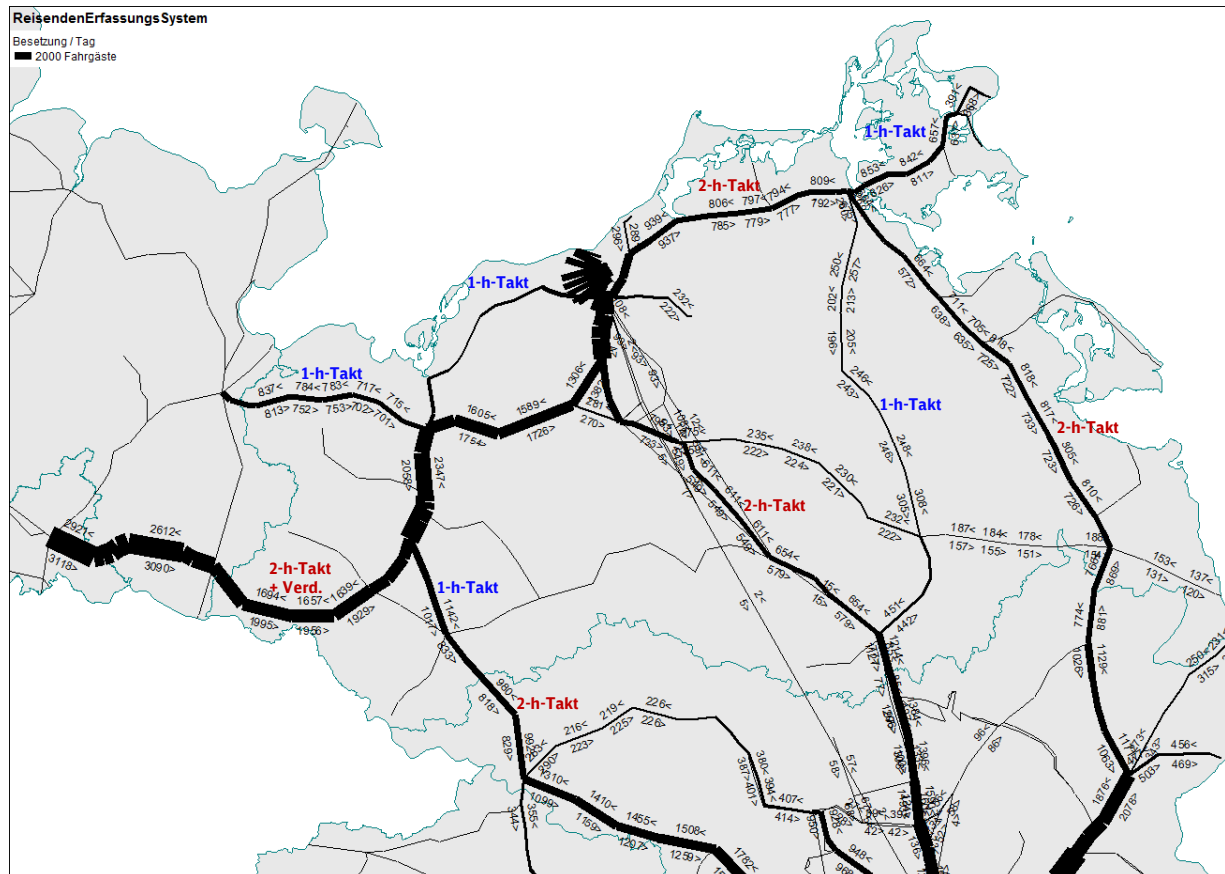
- Flächenland mit viel Landwirtschaft und geringem Anteil an Industrie
- sinkende Bevölkerungszahl und zunehmender Altersdurchschnitt
- Konzentration der Einwohner in den Mittelzentren/Städten (Rostock, Schwerin, Stralsund, Greifswald, ...)
- starke touristische Prägung:
 - Massentourismus Ostseeküste
 - „Naturtourismus“ Mecklenburgische Seenplatte und in die Nationalparks
- starke Pendlerströme
 - Wochenendpendler, insbes. Richtung Hamburg/Berlin
 - Tagespendler, insbes. Richtung Hamburg/Rostock
 - Schülerverkehr (mit geringer Bedeutung für SPNV) sowie Azubi's
 - Studenten zu den Universitäts- und Fachhochschulstandorten



Reisendenaufkommen und Verkehrsangebot im SPNV (DB Regio) in MV

Hauptreiseströme ergeben sich ganz klar entlang der Achsen

- zwischen den Zentren sowie zur Ostsee: stärkste Nachfrage
- in der Fläche: tendenziell mit schwacher Nachfrage



Bahnverkehr ist Massenverkehrsmittel mit eingeschränkter Eignung für eine effiziente Bedienung der Fläche

- SPNV trägt sich nicht eigenwirtschaftlich
- Regionalisierungsmittel begrenzt

Beispielrechnung:

Kosten/Zugkm:	Trasse/Station	ca. 6-7 €/Zugkm
	<u>EVU</u>	ca. 5-10 €/Zugkm
	gesamt	ca. 11-17 €/Zugkm

1 Zug über 100 km kostet ca. 1.100-1.700 € ... ø 1.400 €

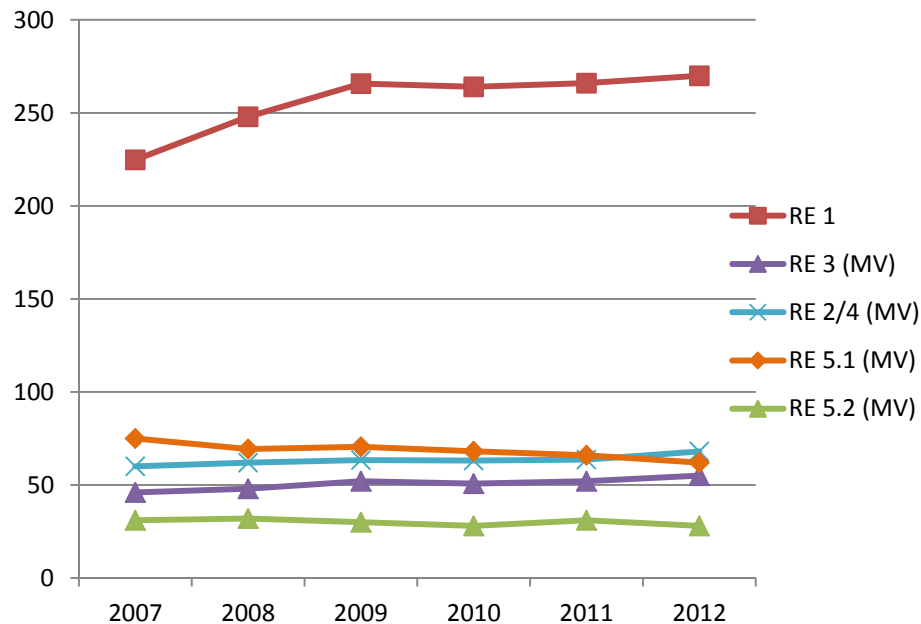
→ bei 10 Reisenden/Zug 140 €/Reis.

→ bei 100 Reisenden/Zug 14 €/Reis.

- Konzentration des Mitteleinsatzes für den SPNV auf nachfragestarken Strecken

Positive Pkm-Entwicklung bei starken RE-Linien aufgrund nachfragegerechten Angebotes

Pkm-Entwicklung (in Mio)



Pkm-Zuwachs bei RE 1, RE 3 und RE 2/4 bei unverändertem Leistungsumfang und trotz stagnierender bis rückläufiger sozio-demografischer Entwicklung, aufgrund der

Passigkeit von Angebot und Nachfrage:

Angebot mit attraktiven Reisezeiten, Takt und modernen Fahrzeugen zwischen Ballungs- und Mittelzentren

Anforderungen an das EVU:

- Konzentration auf Hauptstrecken und Weiterentwicklung nachhaltiger Angebotskonzepte hinsichtlich Reisezeit und Frequenz
- Einsatz von Neufahrzeugen
- Qualitative Kundeninformation, u.a. durch moderne Fahrgastinformationssysteme & RIS
- Begleitende Marketingmaßnahmen
- Nutzung touristischer Chancen

Empfehlung für den SPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Empfehlung

Konzentration auf Bedienung Hauptachsen, alternative Bedienung des übrigen Netzes:

- Nachfragegerechte Taktfrequenz
- Angebot eines nachhaltigen und merkbaren Takts
- Geeigneter zweckmäßiger Fahrzeugeinsatz
- Haltekonzeption entwickeln unter Berücksichtigung des Spagats zwischen Reisezeit und Haltedichte, z.B. Langhagen, Kratzeburg
- Verknüpfung der bestehenden SPNV-Angebote untereinander im Rahmen ITF, Reisezeit zwischen den Knoten abstimmen

Beispiele

- RE 1: Taktverdichtung sowie saisonale Entlastungs- und Abundleistungen
- RE 5.1: Rostock - Neustrelitz Taktverdichtung zu bestimmten Zeiten
- RE 5.2: Nachfragegerechte Vertaktung
- RB 12: merkbarer Takt
- Fahrzeugausstattung, Gefäßgröße etc.

Empfehlung für den SPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Empfehlung

Nutzung touristischer Potenziale:

- Nutzung touristischer Chancen, neben den langlaufenden Linien zur Bedienung der Ostseeküste (insbes. RE 1, RE 3/5) auch Sicherstellung der Anbindung entlang der Ostseeküste
- Verknüpfung Bahn-Bahn und Bahn-Bus

Beispiele

- Verknüpfung Bahn-Bus analog Bergen/Samtens weiter zu Seebädern, z. B.: zwischen:
 - Rostock, Kühlungsborn und Rerik,
 - Wismar und Boltenhagen,
 - Ribnitz und Darß
- Saisonale Entlastungsleitungen und Taktverdichtung

Empfehlung für den SPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Empfehlung

Schaffung attraktiver Rahmenbedingung und Abbau von Nutzungshemmnissen:









- Sicherstellung einer aktuellen und hochwertigen **Reisendeninformation**, unterstützt durch den Einsatz moderner Medien
- **Tarif:**
 - Tarifkooperation mit verschiedenen Verkehrsunternehmen zur Sicherstellung der durchgängigen Abfertigung, z.B. zu den Seebädern
- **Vertrieb:**
 - Sicherstellung im Flächenland: Automat, Reisezentrum versus alternative Vertriebsangebote

Beispiele

- Internet
- Bildschirm in den Zügen
- RIS ...

- Video-Reisezentren,
- Vertriebsbus o.ä.

Positive Tendenz trotz negativer soziodemografischer Entwicklung

	Pkm-Entwicklung allein aufgrund sozio-demografischer Entwicklung	Pkm-Entwicklung unter Berücksichtigung von Angebots-, Neufahrzeug- und Marketingeffekten
Ostseeküste		
Warnow		
Nord-Süd (MV)		
Ost-West		

FAZIT

Stärken und Möglichkeiten, die der SPNV, z.B. hinsichtlich Frequenz, Gefäßgröße und Marketing bietet, künftig noch stärker nutzen !

BACKUP

Verkehrsbetrieb Hanse-Verkehr Triebwagen/-züge



ET 429 5

Fünfteilige Triebzüge, v-max 160 km/h, spurtstark, klimatisiert, Schiebetritte für komfortablen Einstieg, modernes FIS; Einsatz seit Dez 2007 auf der RE9 (Ostseeküste)



ET 442 0 -> 23

Fünfteilige Triebzüge, v-max 160 km/h, spurtstark, klimatisiert, Schiebetritte für komfortablen Einstieg, modernes FIS; Einsatz beginnend ab vsl. Sep 2013 auf der S-Bahn Rostock und RE 7, RE 1V (Netz Warnow)



VT 642 12

Zweiteilige Diesel-Triebwagen, v-max 120 km/h, klimatisiert, Schiebetritte für komfortablen Einstieg, modernes FIS; Einsatz (nach Umbau) seit 2012 auf der RE 8 und RB 12 (Netz Warnow)



VT 628 20

Zweiteilige Diesel-Triebwagen, v-max 120 km/h, Baujahr überwiegend 1993/94; Einsatz vsl. noch bis 2014 auf der RE 6

Verkehrsbetrieb Hanse-Verkehr

Reisezugwagen

Doppelstockwagen Hanse-Express: 25



Einsatz auf der RE 1 (Ostseeküste): Fünf-Wagen-Zug mit Tfz BR 120, v-max 160 km/h, spurtstark, klimatisiert, sehr komfortable Sitzgestaltung, Ledersitze in der 1. Klasse, Sitzplatzreservierung für Abo-Kunden, Einstiegshöhe an Bahnsteige an der Linie angepasst, modernes FIS, Einsatz seit Mitte 2007

Doppelstockwagen „RE 160“: 49 -> 25



Einsatz auf der RE 5 sowie derzeit ersatzweise im Netz Warnow;
RE 5: Vier-Wagen-Zug mit Tfz BR 112, v-max 160 km/h, klimatisiert, komfortable Sitzgestaltung, modernes FIS, Einsatz seit 1997/2002;
Ersatzfahrzeuge Warnow: bis zur Auslieferung ET 442 auf der S3, RE 7 und RE 1V im Einsatz

Doppelstockwagen ALT: 42 -> 6



Einsatz der Altfahrzeuge derzeit noch auf der RE 3, RE 5No sowie ersatzweise im Netz Warnow;
RE 3: Vier-Wagen-Zug + Tfz BR 112, v-max 120 km/h, Beheimatung BLO
RE 5No: Zwei-Wagen-Zug Stralsund - Neustrelitz bis vsl. 2014
Netz Warnow: bis zur Auslieferung ET 442 auf der S1/2 im Einsatz