

02.03.2009

Der Deutschland-Takt

- Konzept für einen integralen Taktfahrplan -

Fachgespräch

„Deutschland im Takt?

Vorschläge für einen besseren Fernverkehr auf der Schiene“

02. März 2009, Berlin

Arnd Schäfer, Geschäftsführer BAG-SPNV

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

Der Deutschland-Takt

Gliederung

1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland
2. Ursachen für die Entwicklung
3. Der Deutschland-Takt

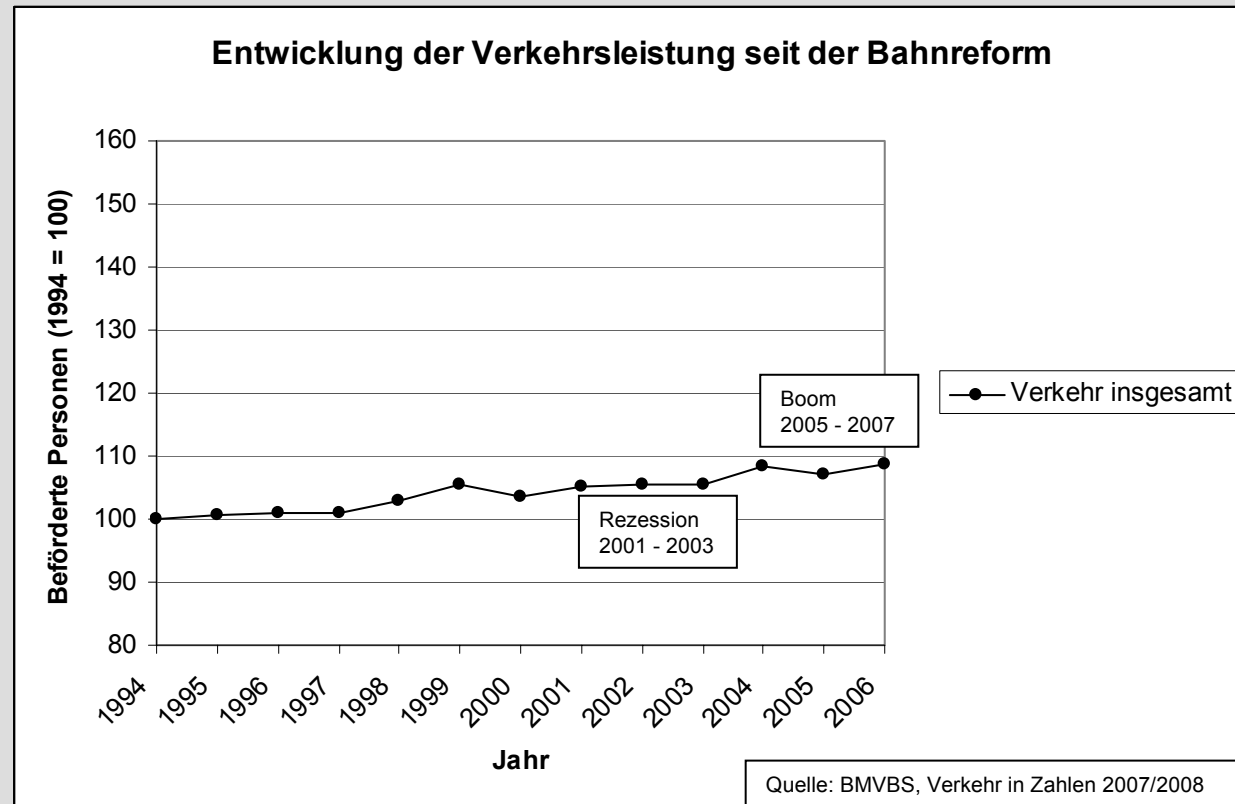
02.03.2009

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland

Beförderte Personen aller Verkehrsträger in Deutschland

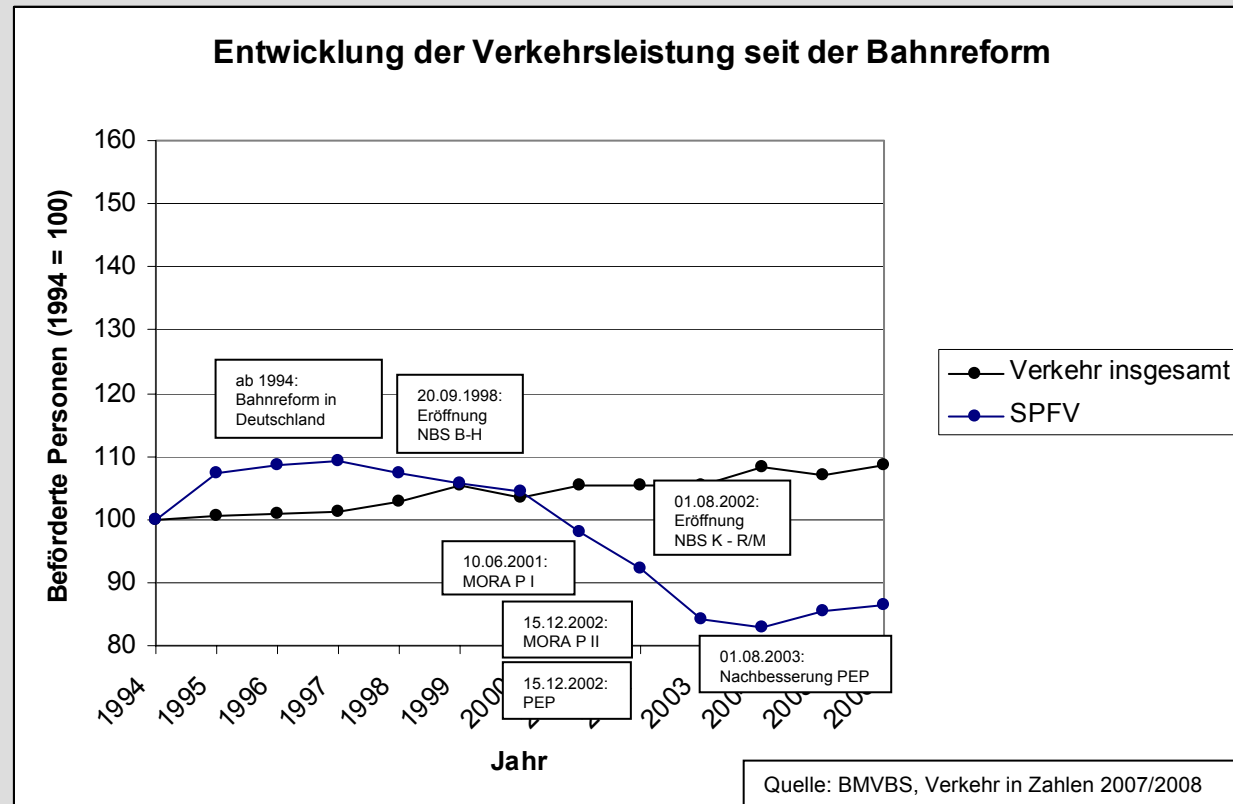
- Der Gesamtmarkt nimmt leicht zu



1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland

Beförderte Personen im Eisenbahn-Fernverkehr

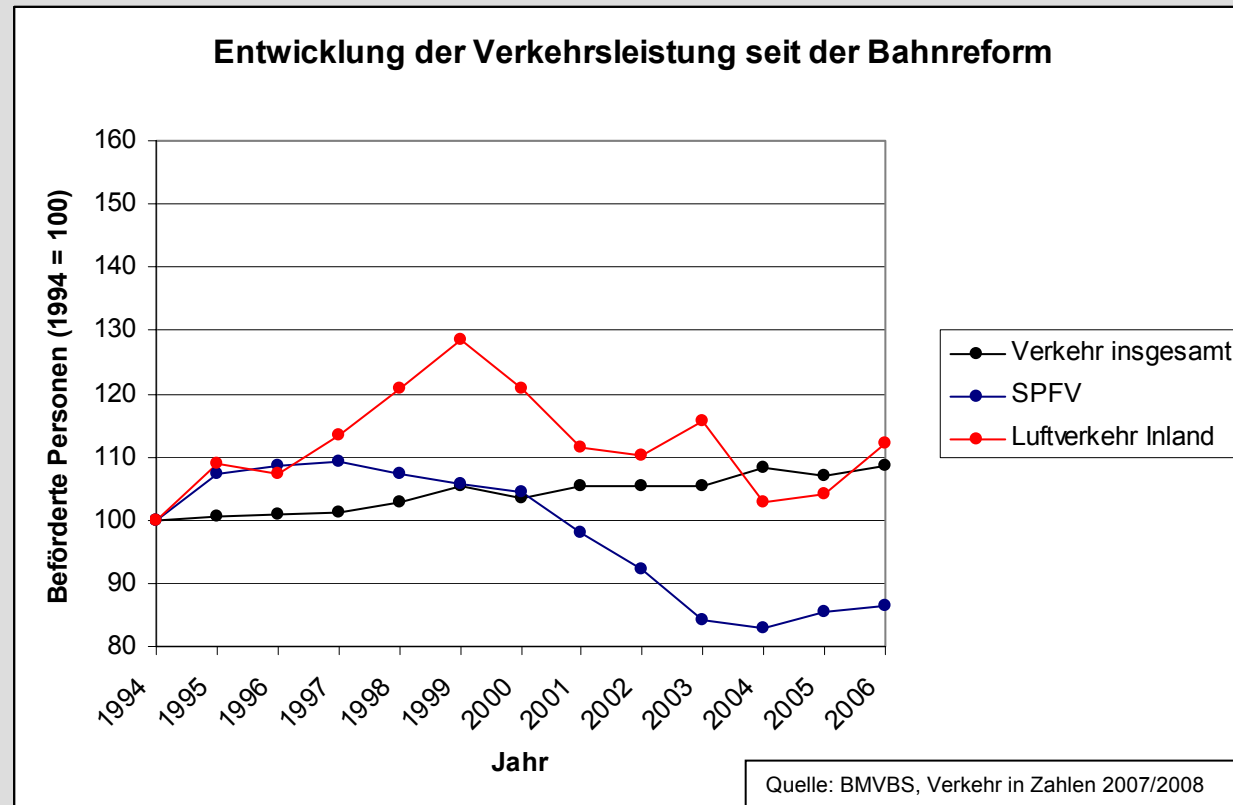
- Der Gesamtmarkt nimmt leicht zu
- Der SPFV verliert Fahrgäste



1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland

Beförderte Personen im Luftverkehr (national)

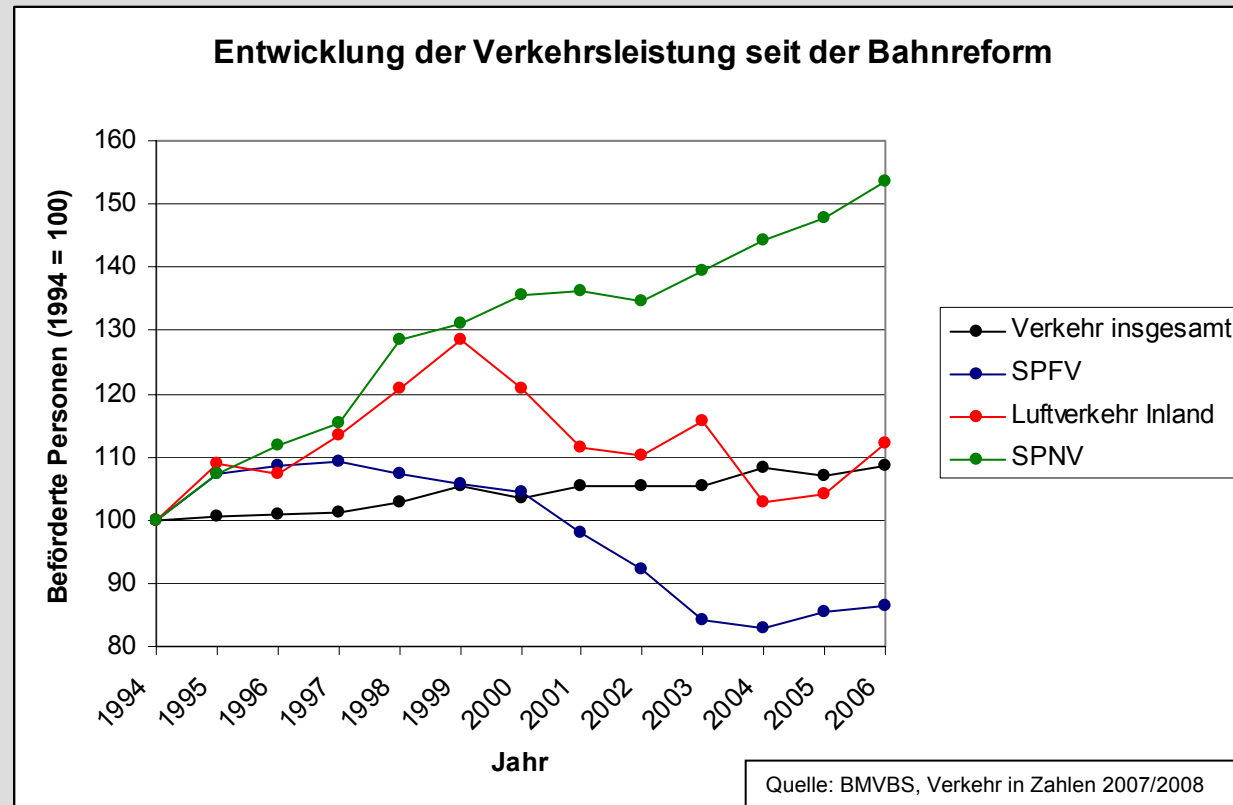
- Der Gesamtmarkt nimmt leicht zu
- Der SPNV verliert Fahrgäste
- Der Luftverkehr gewinnt Fahrgäste



1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland

Beförderte Personen im SPNV

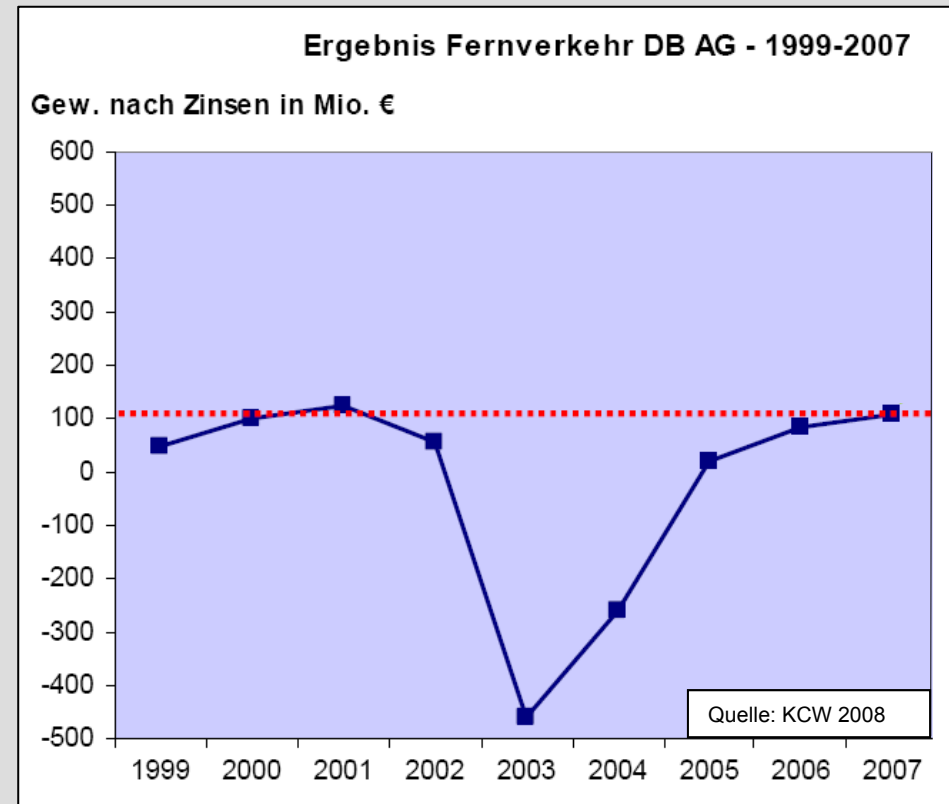
- Der Gesamtmarkt nimmt leicht zu
- Der SPNV verliert Fahrgäste
- Der Luftverkehr gewinnt Fahrgäste
- Der SPNV gewinnt stark



1. Der Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland

Entwicklung des Wirtschaftsergebnisses des Fernverkehrs der DB

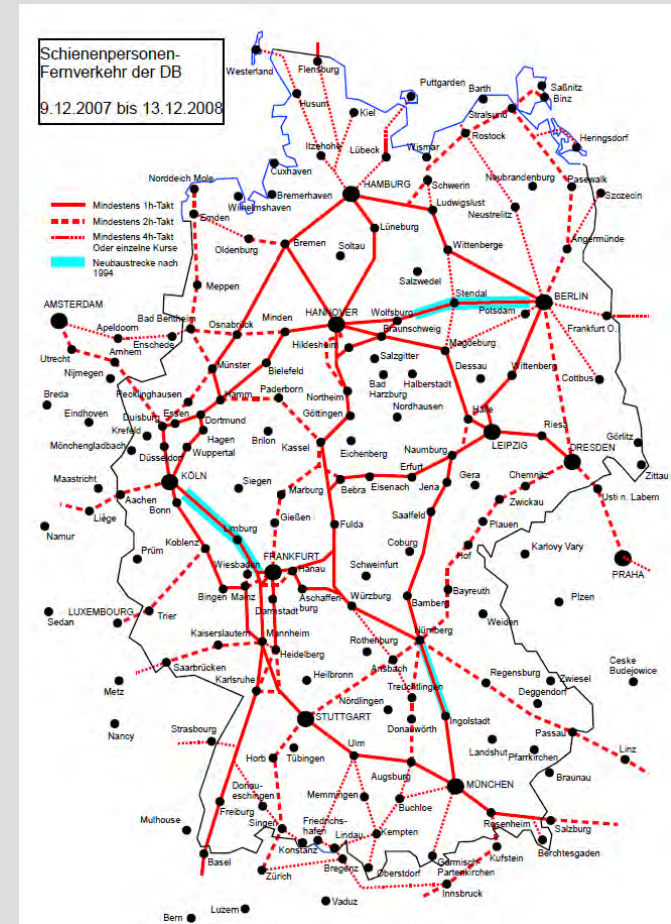
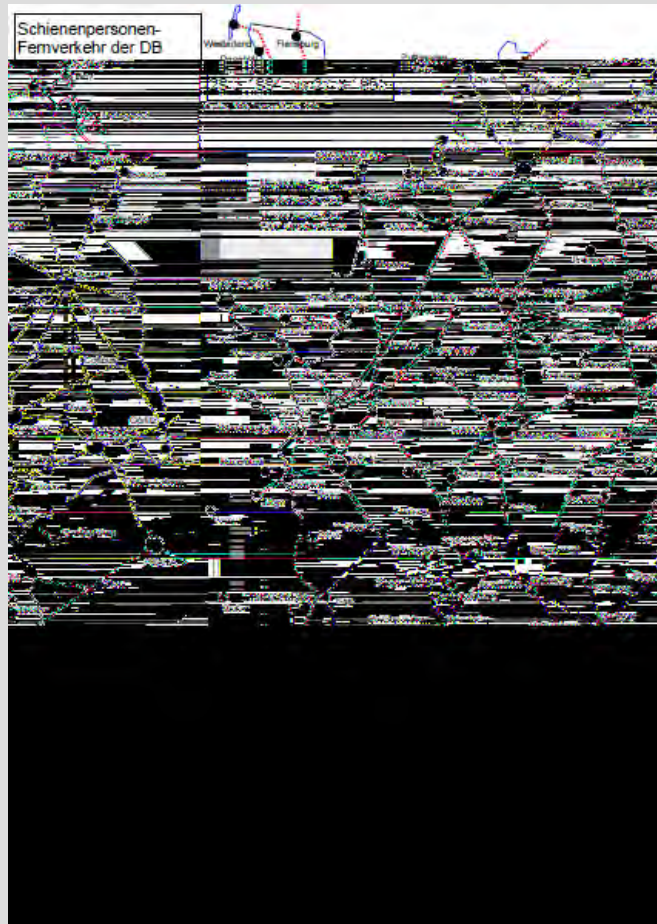
- Bis 2001 wirtschaftlicher Aufwärtstrend
 - Nach PEP wirtschaftlicher Einbruch
 - Konsolidierung erst nach Schrumpfkurs
- > Heute das gleiche Ergebnis wie vor acht Jahren, aber niedrigerer Angebotsdichte



2. Ursachen für die Entwicklung

Entwicklung des Fernverkehrs

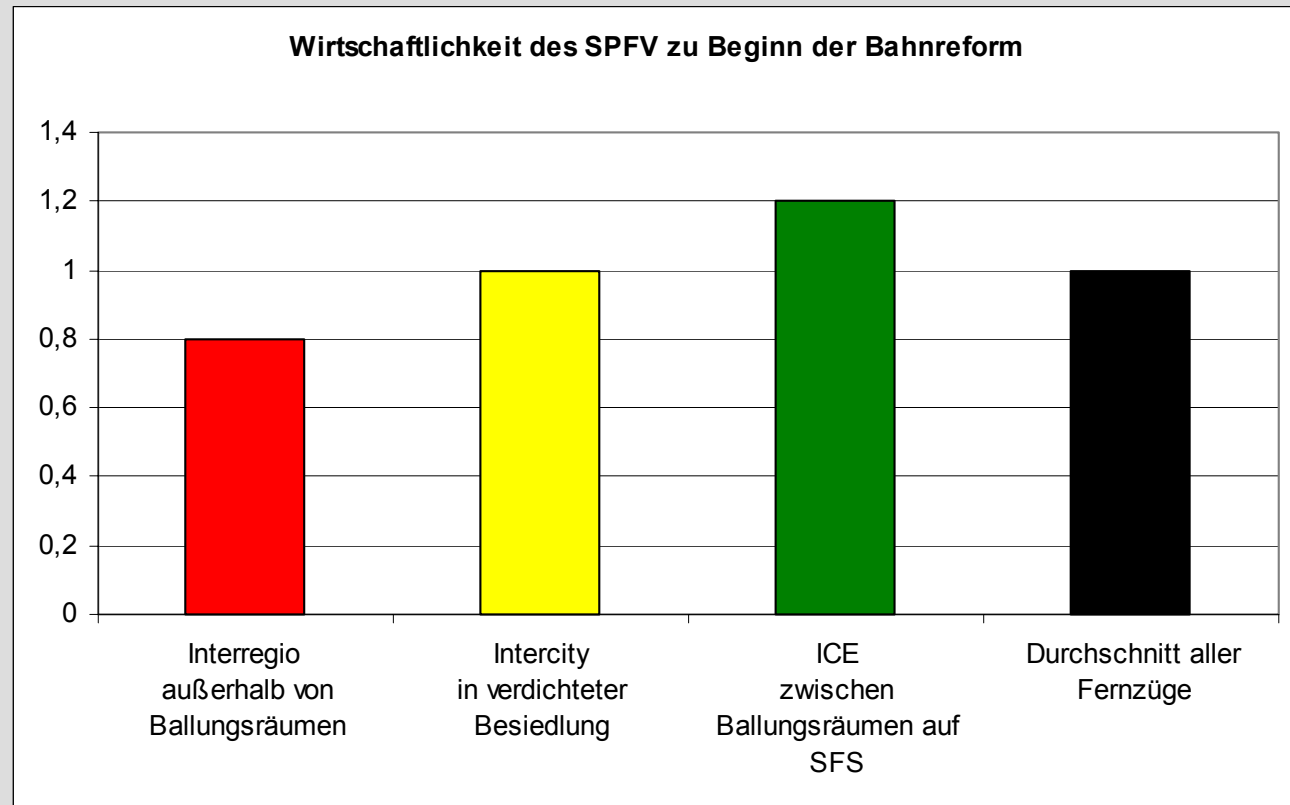
1994



2. Ursachen für die Entwicklung

SPFV zur Bahnreform: eine schwarze Null

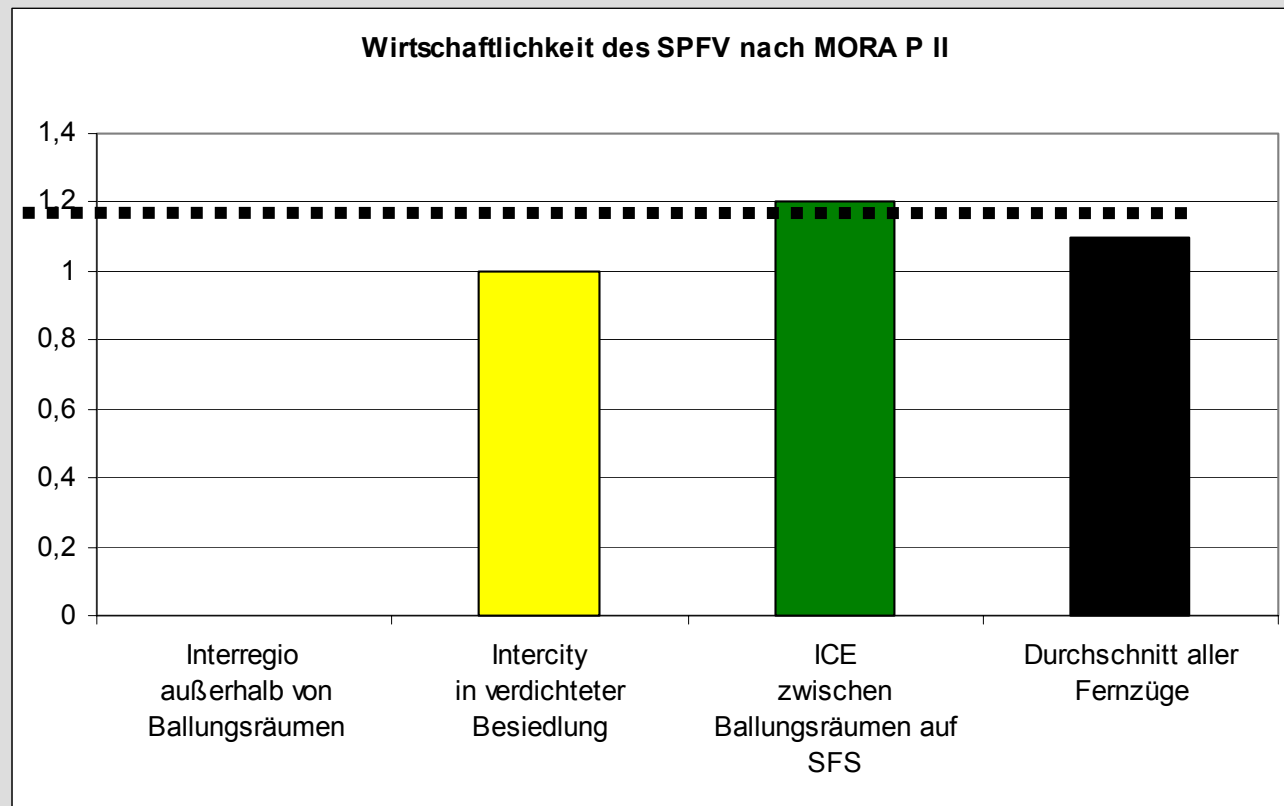
(Prinzipschaubild)



2. Ursachen für die Entwicklung

MORA P: Unwirtschaftliche Züge werden eingestellt

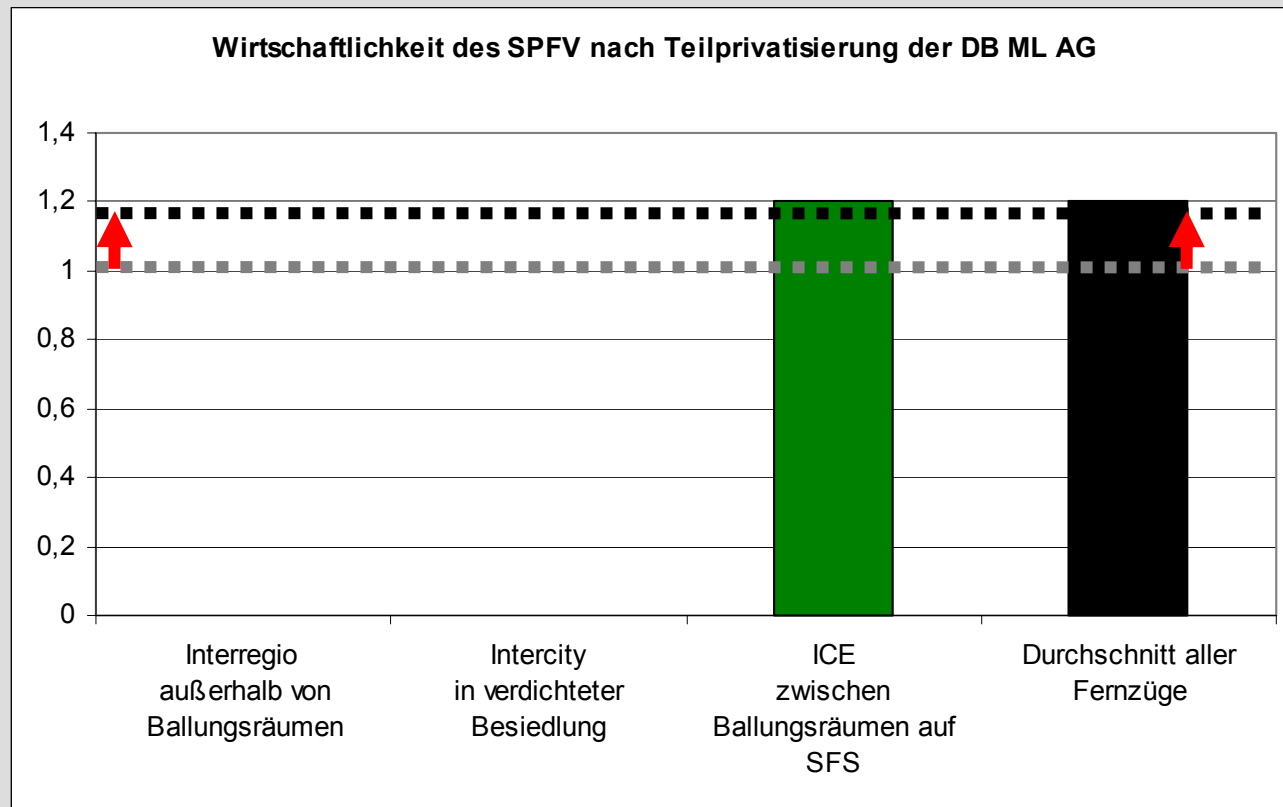
(Prinzipschaubild)



2. Ursachen für die Entwicklung

DB ML AG: Die Renditeschwelle wird erhöht

(Prinzipschaubild)



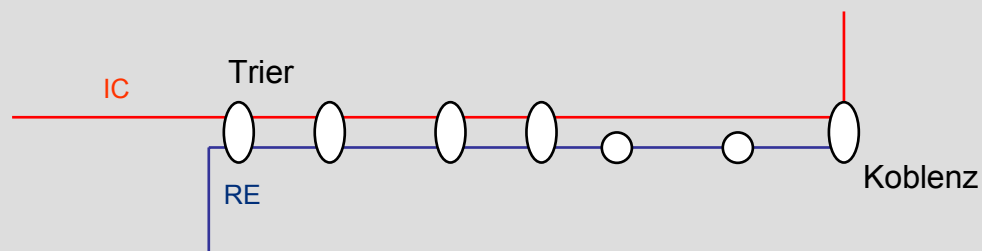
2. Ursachen für die Entwicklung

Desintegration der Angebote Fern-/Nahverkehr:

1. Tarifliche Desintegration FV-SPNV

2. Keine strategische Abstimmung des Angebotes zwischen FV und SPNV

Beispiel Moselstrecke - aktueller Fahrplan



- IC und RE jeweils 2-Stunden-Takt
- Unterschiedliche Fahrkarten für unterschiedliche Produkte

02.03.2009

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

Zwischenfazit

- Das verkehrspolitische Ziel ist im Fernverkehr nicht umgesetzt
- Das Modell des „Open access“ zementiert die Monopolstellung der DB AG
- Keine Steuerung durch die öffentliche Hand

3. Der Deutschland-Takt

Ziel

Verdopplung der Fahrgastzahlen
binnen zehn Jahren
im Personenverkehr auf der Schiene

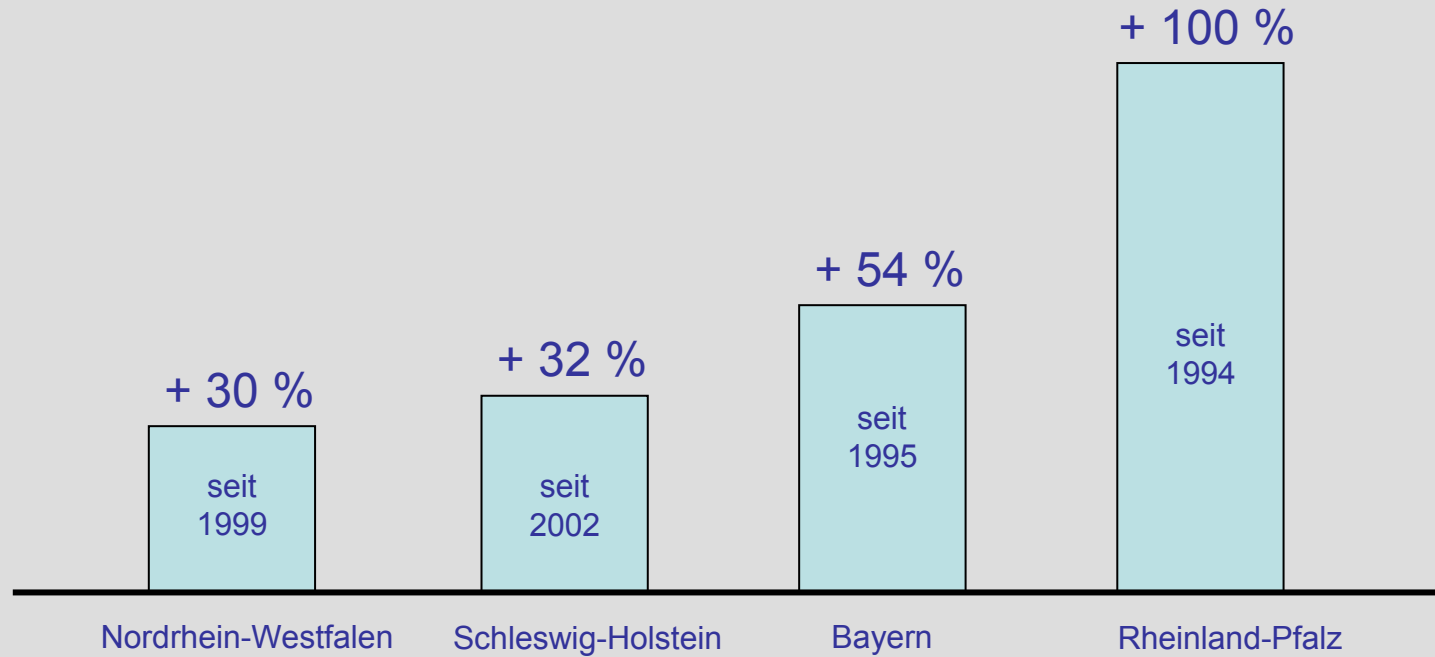
3. Der Deutschland-Takt

Einführung eines Integralen Taktfahrplans für Deutschland

- Regelmäßige, gut verknüpfte Angebote im öffentlichen Nahverkehr
- Flächendeckende Anbindung im Schnellverkehr
- Ausrichtung des Netzausbaus
- Berücksichtigung des Güterverkehrs bei der Trassenplanung

3. Der Deutschland-Takt

Erfolge des Integralen Taktfahrplans in einzelnen Bundesländern



3. Der Deutschland-Takt

Netzentwicklung Schnellverkehrsnetz

- Anbindung aller Großstädte
- Anbindung bedeutender Mittelstädte
- Anbindung touristischer Regionen
- Verbindung mindestens im Stundentakt an allen Tagen der Woche

3. Der Deutschland-Takt

Infrastruktur

Planungsgrundsatz klassischer Fahrplan

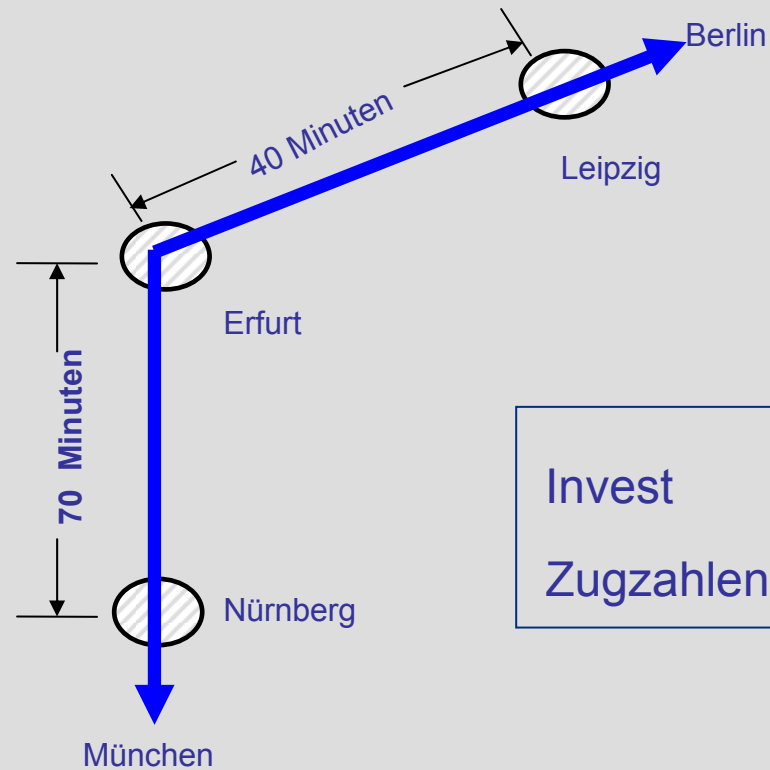
„ So schnell wie möglich“

Planungsgrundsatz Integraler Taktfahrplan:

„ So schnell wie nötig“

Infrastruktur

Neubaustrecke Nürnberg - Leipzig



Invest : 8 Mrd. €

Zugzahlen : ± 0

3. Der Deutschland-Takt

Zuständigkeit für den Fernverkehr?

Art. 87e, Abs. 4, Satz 1 GG:

Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.

BMVBS, Thomas Kohl, 17.06.2008:

"Diese Verantwortung nimmt der Bund wahr, indem er die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert. Die Verantwortung für die Leistungen im SPFV liegen in der unternehmerischen Eigenverantwortung der EVU, für Leistungen im SPNV (ÖPNV) in der Bestellerverantwortung der Länder."

3. Der Deutschland-Takt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

BAG-SPNV

Arnd Schäfer

030 / 25 414-240

www.bag-spnv.de

www.deutschland-takt.de

schaefer@bag-spnv.de