

Anforderungen des Deutschland-Taktes

Andreas Schulz

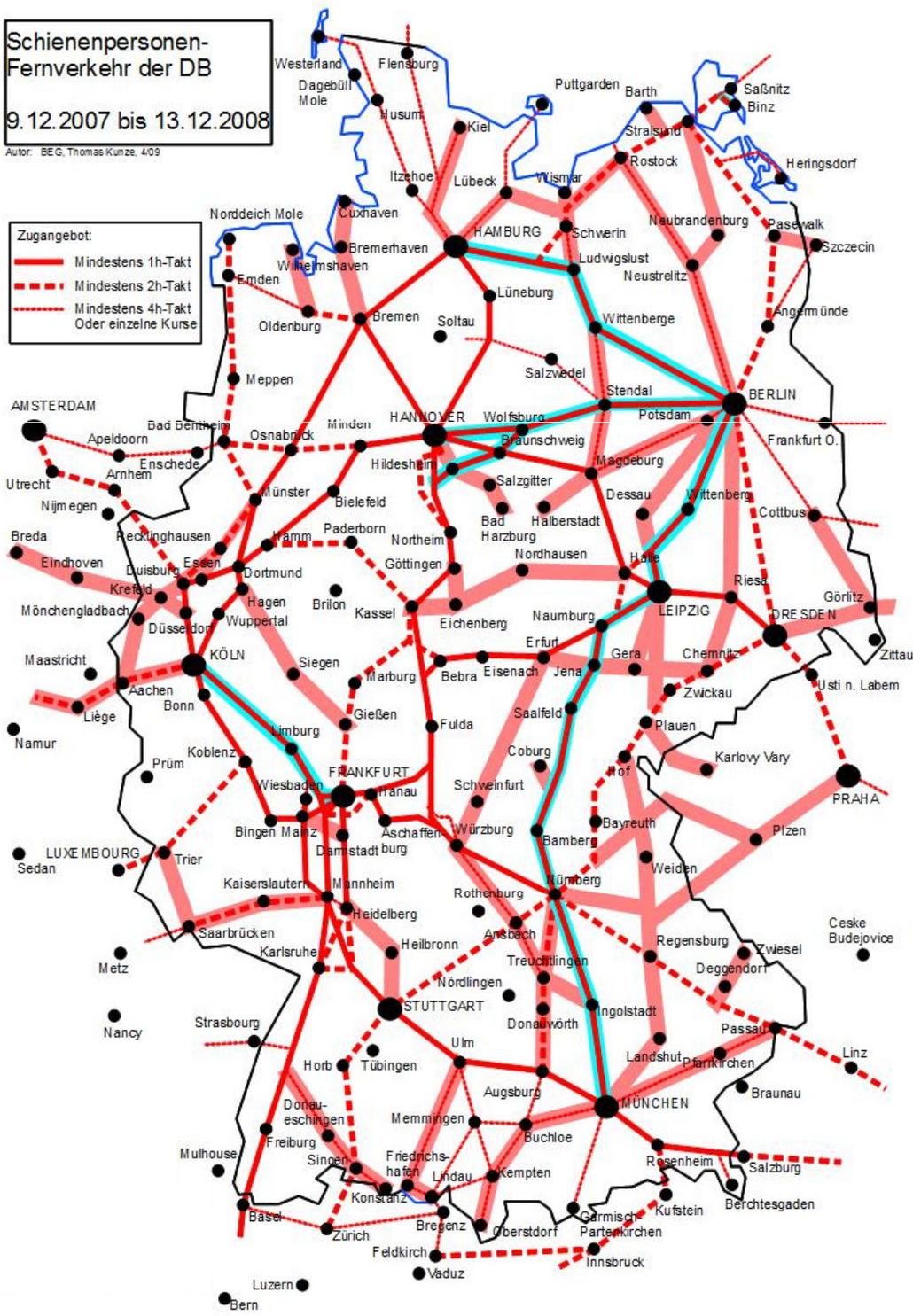
11.06.2012

Fachtagung VCD Berlin

Schienenpersonen-
Fernverkehr der DB
9.12.2007 bis 13.12.2008

Autor: BEG, Thomas Kunze, 409

Zugangebot:
 Mindestens 1h-Takt
 Mindestens 2h-Takt
 Mindestens 4h-Takt
 Oder einzelne Kurse



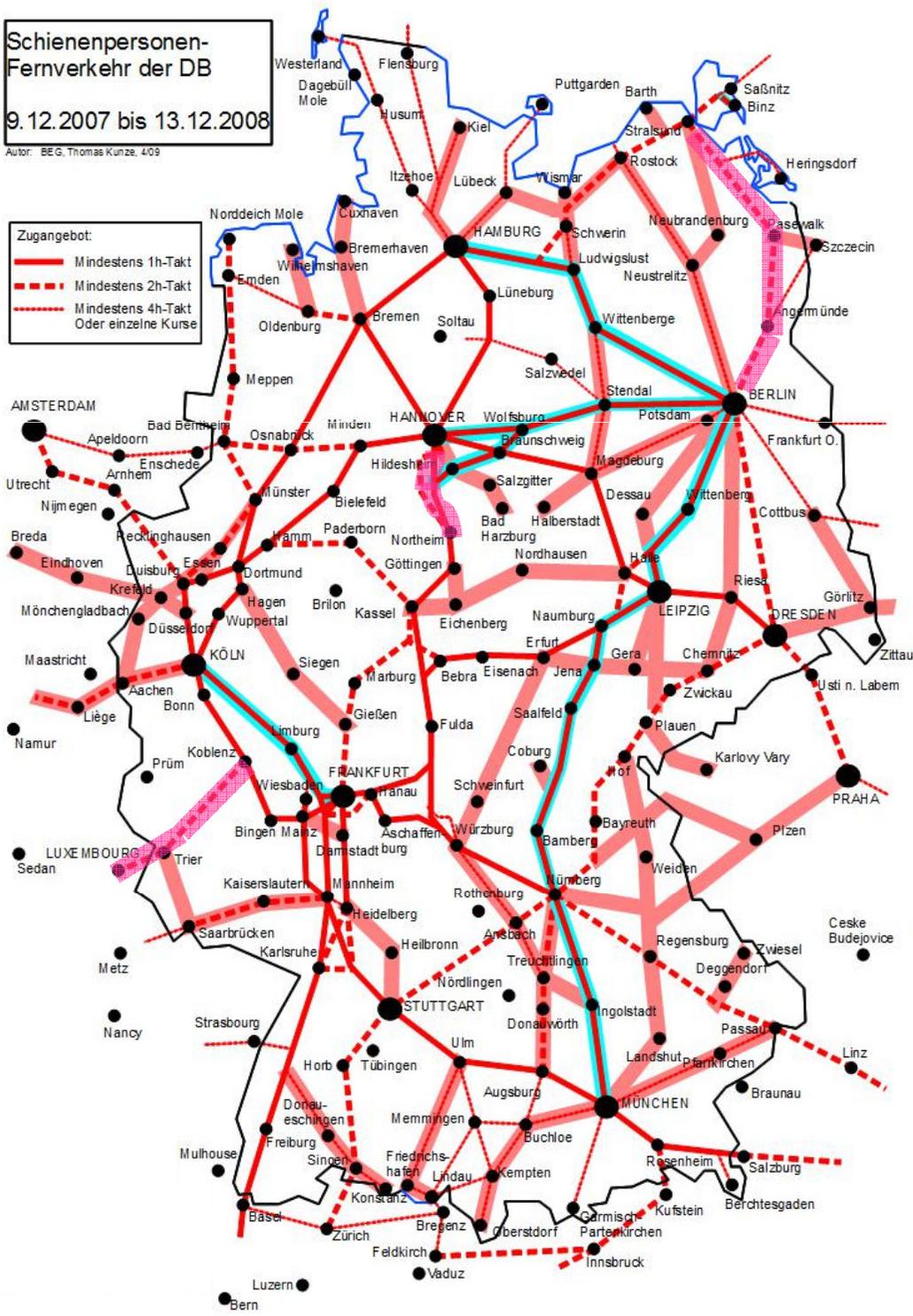
Rückzug des Fernverkehrs in Deutschland seit der Bahnreform bis 2008

-  Einstellung oder deutliche Angebotsreduzierung
-  Deutliche Angebotsverdichtung

Schienerpersonen-
Fernverkehr der DB
9.12.2007 bis 13.12.2008

Autor: BEG, Thomas Kunze, 409

Zugangebot:
— Mindestens 1h-Takt
- - - Mindestens 2h-Takt
- - - Mindestens 4h-Takt
Oder einzelne Kurse



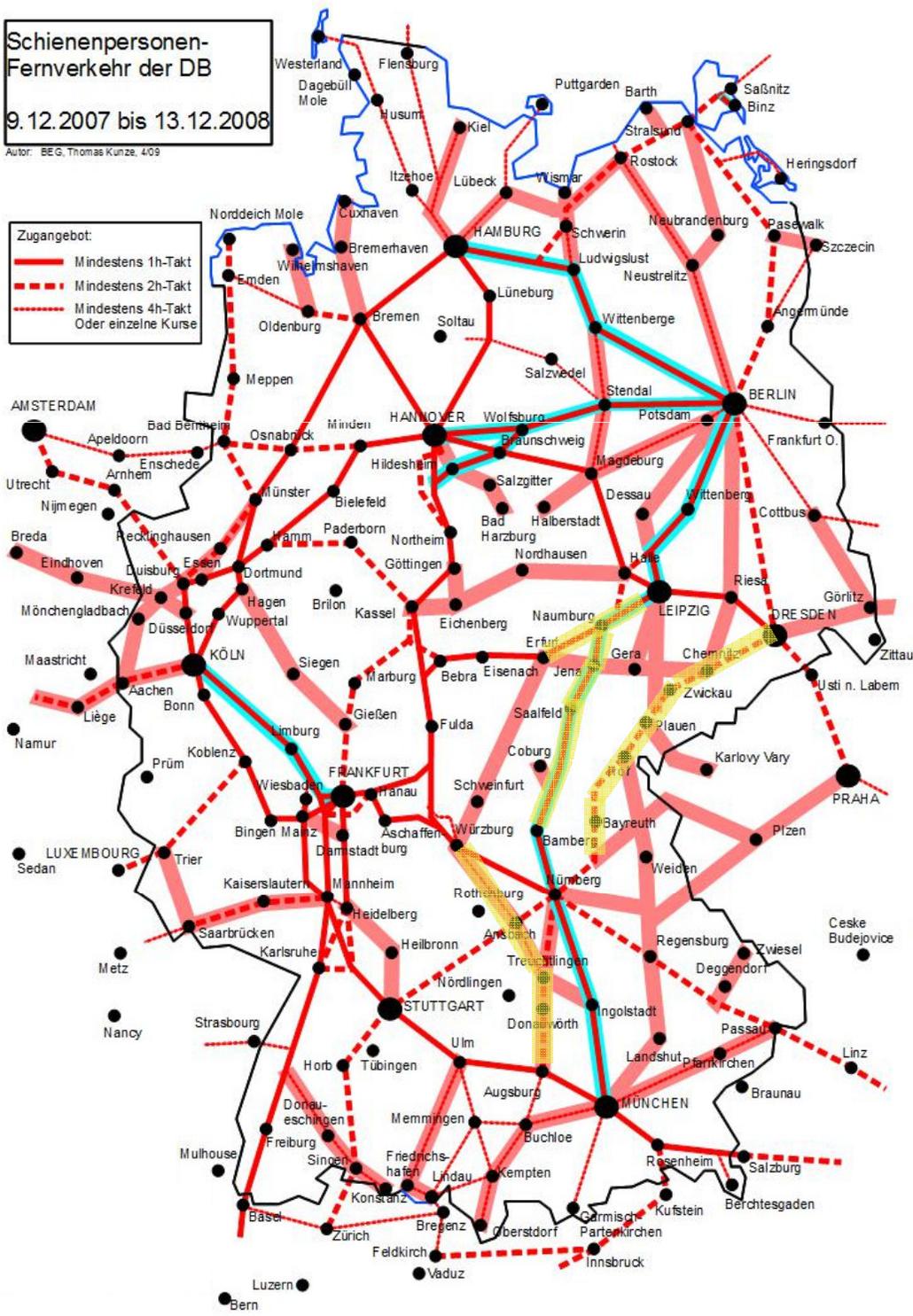
Rückzug des Fernverkehrs in Deutschland seit 2008

-  Einstellung oder deutliche Angebotsreduzierung
-  Deutliche Angebotsverdichtung

Schienenpersonen-
Fernverkehr der DB
9.12.2007 bis 13.12.2008

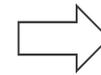
Autor: BEG, Thomas Kunze, 409

Zugangebot:
— Mindestens 1h-Takt
- - - Mindestens 2h-Takt
- - - - Mindestens 4h-Takt
 Oder einzelne Kurse



Rückzug des Fernverkehrs in Deutschland 2014ff

— Rückzugsplanungen DB-Fernverkehr
2014 - 2018

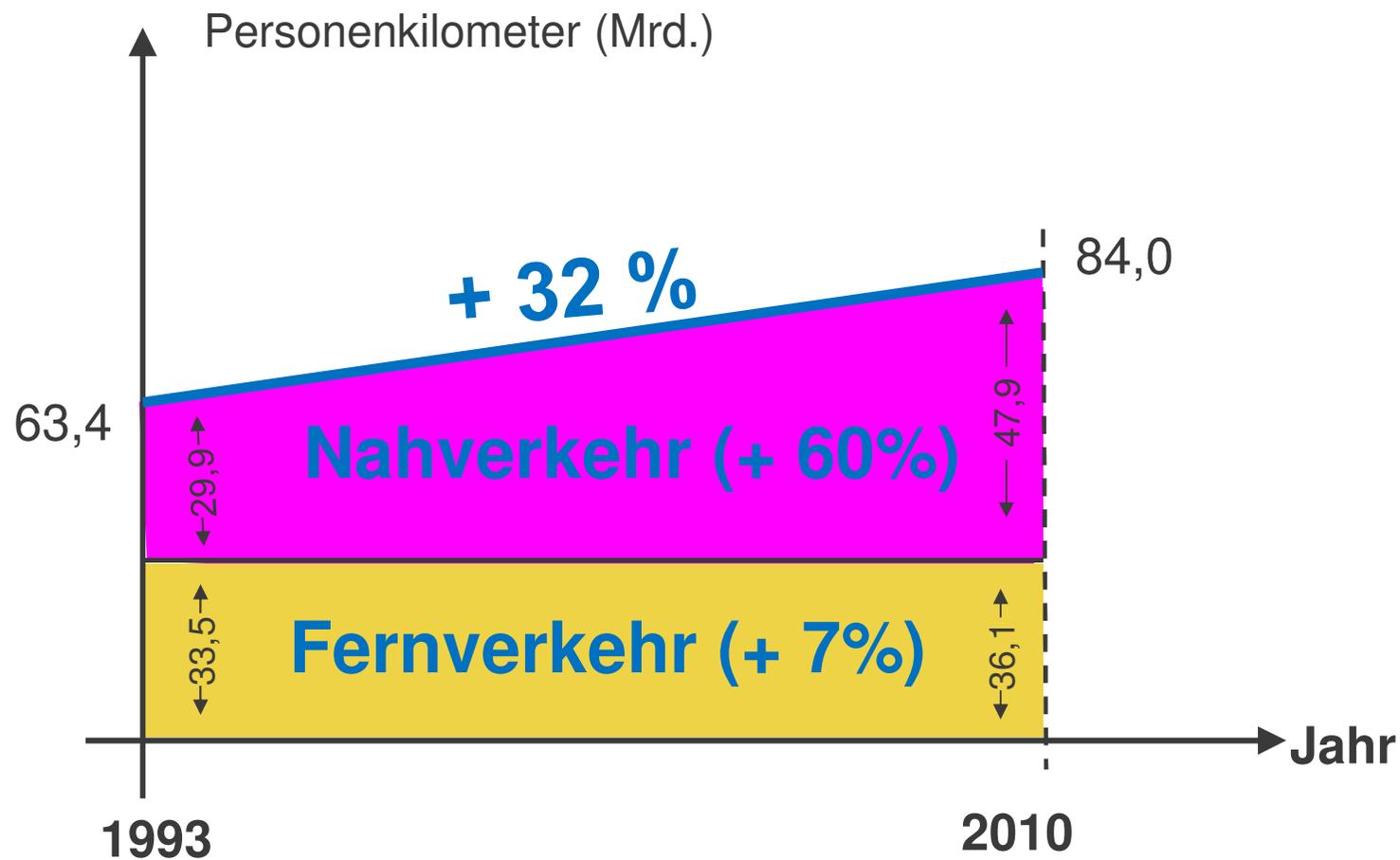


Voraussichtlich kaum mehr Fernverkehrs-
züge nach Fertigstellung der Neubau-
Strecke Nürnberg - Leipzig

Weitere akute Probleme des Fernverkehrs

- Weniger Takte
- Weniger Verknüpfung
- Kurzfristige Planung

Entwicklung Personenverkehr

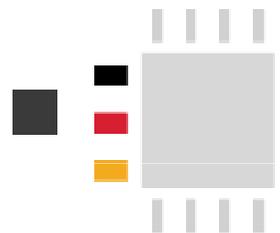


Quelle: Verkehr in Zahlen (BMVBS 2011/2012)

Lösungsansätze

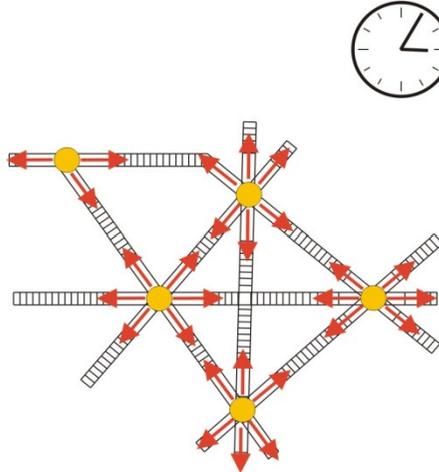
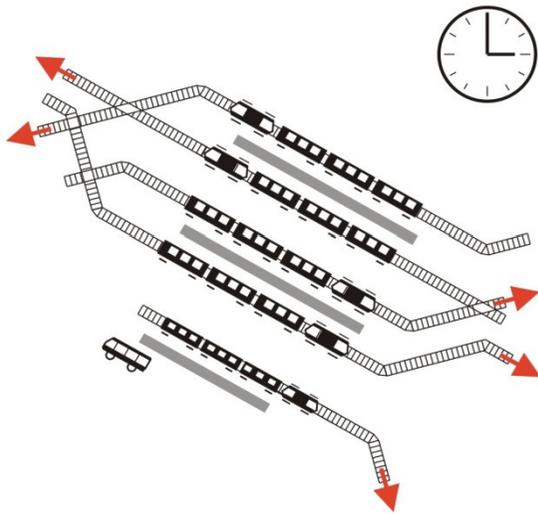
Zuständig laut Grundgesetz (§ 87e) : Bund

- Bundesschienenpersonenfernverkehrsgesetz

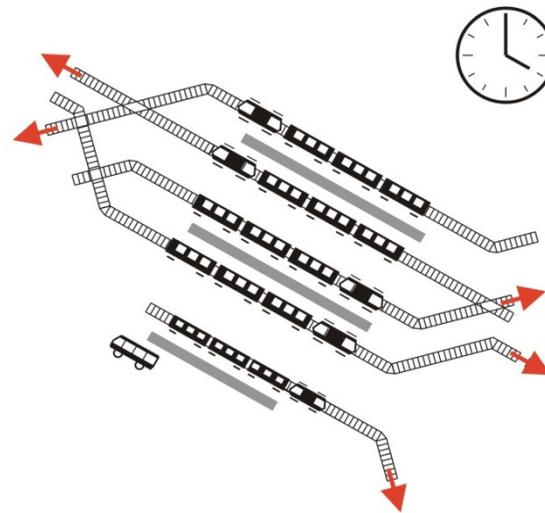
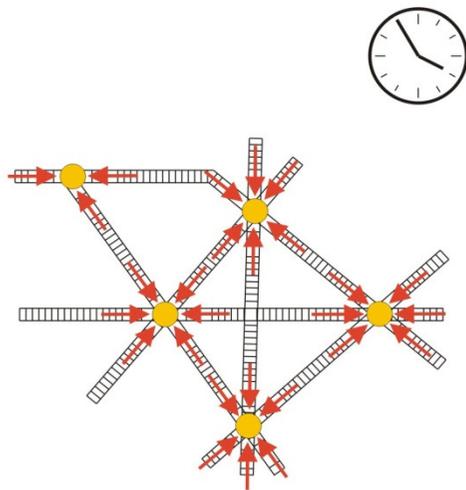
 **deutschland-takt.de**

Ziele

- Bedienung aller Oberzentren mindestens im 2-Stunden-Takt
- Verknüpfungen im Integralen Taktfahrplan (ITF)



Grundlagen des Integralen Taktfahrplanes



Fahrzeitbedingung

(Knotenabstand inkl. Umsteigezeiten)

60'-Takt



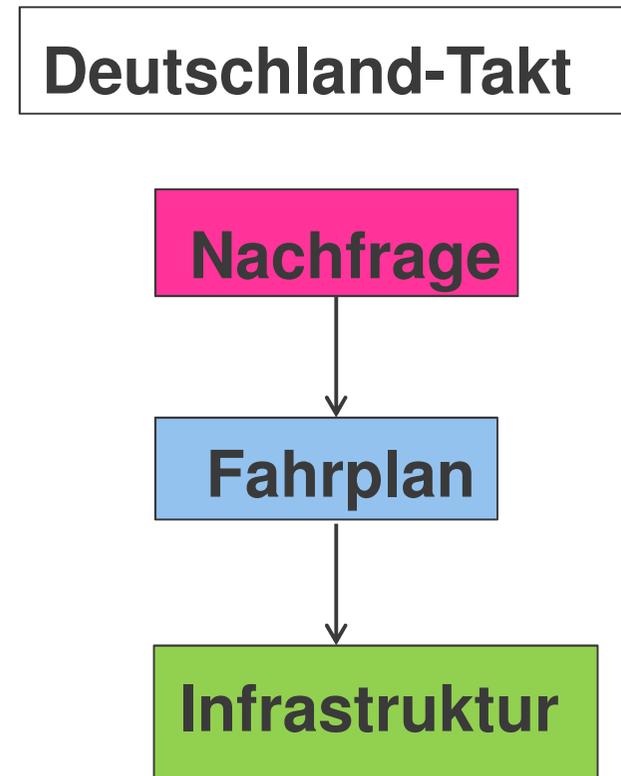
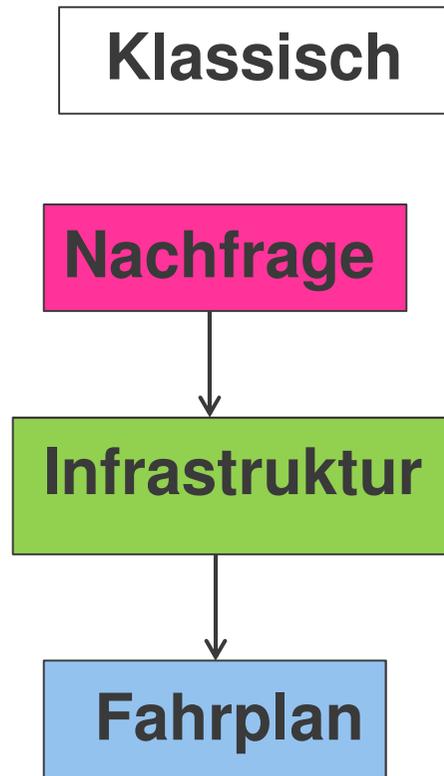
30', 60', 90', 120'

30'-Takt



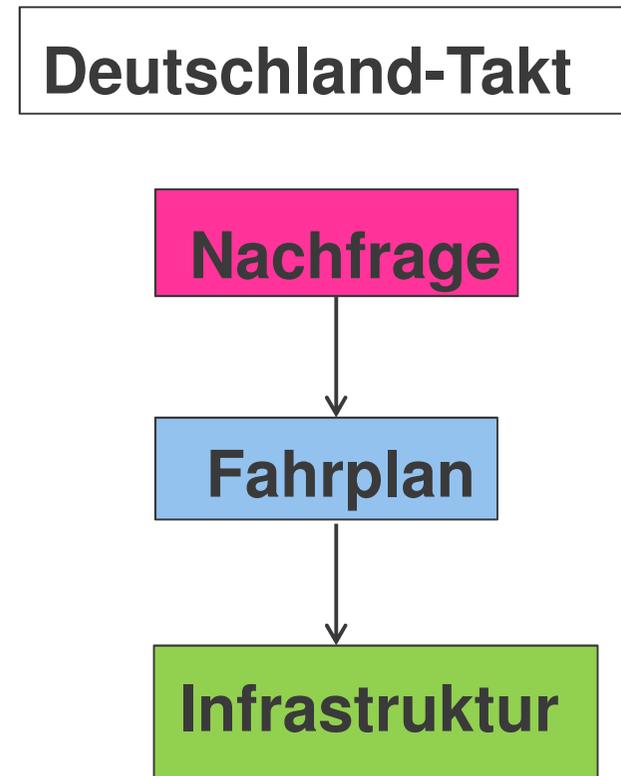
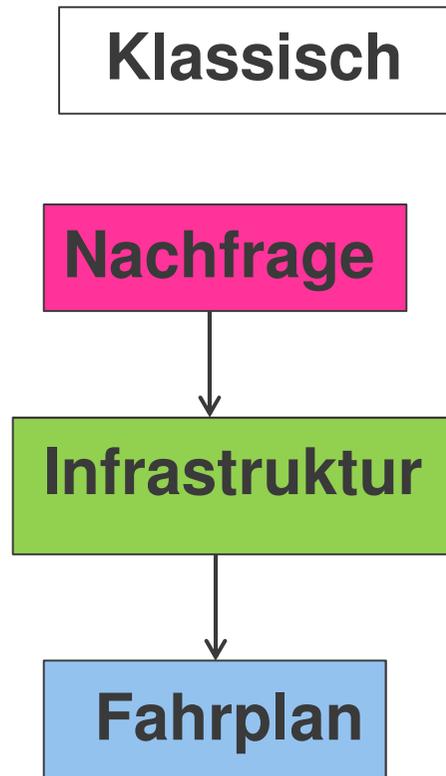
15', 30', 45', 60', 75'

Planungsansätze



⇒ „fahrplanbasierte Infrastrukturplanung“

Planungsansätze



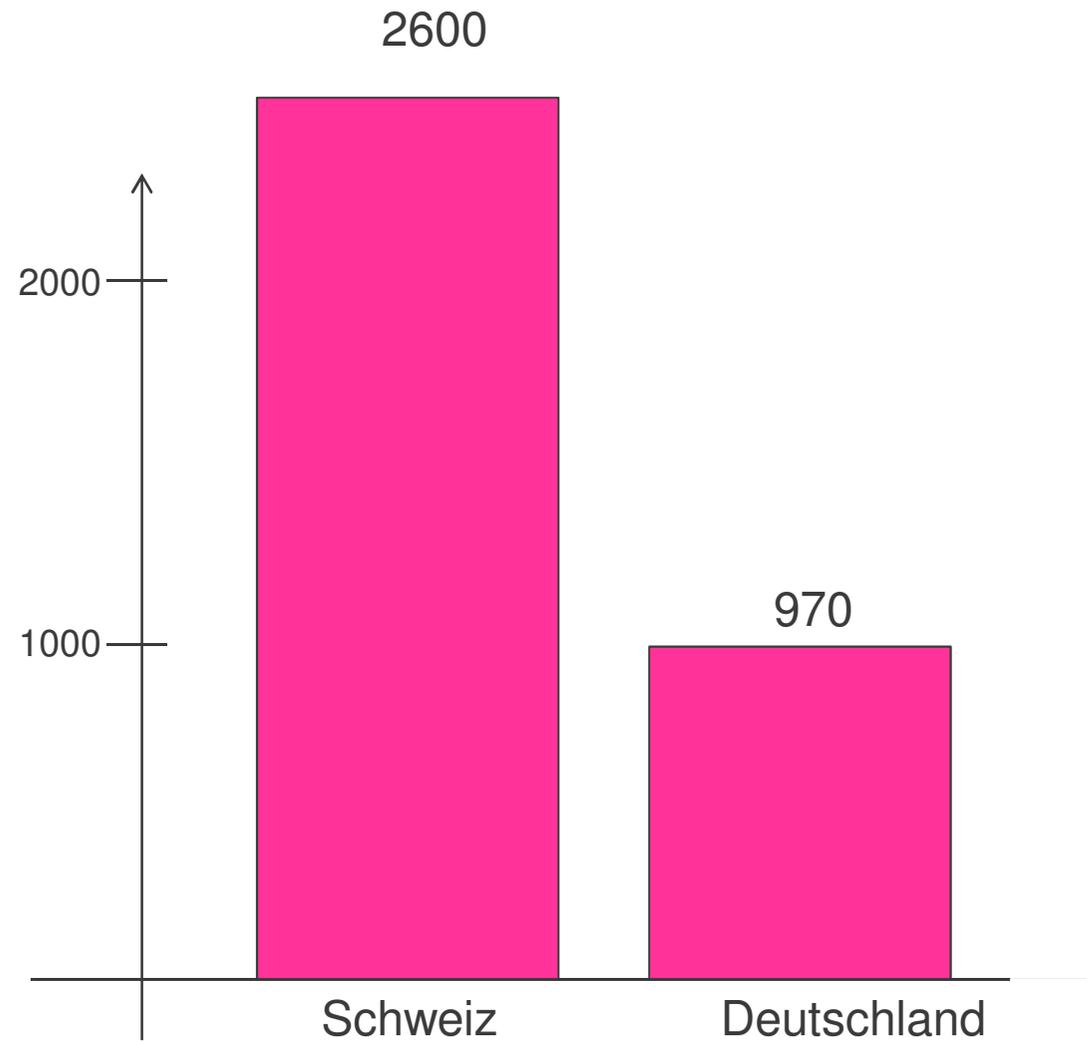
⇒ „fahrplanbasierte Infrastrukturplanung“

Prämisse: Planungssicherheit

Vergleich Schweiz - Deutschland

Bahnnutzung 2008

Mit der Bahn gefahrene
Kilometer pro Jahr und
Einwohner

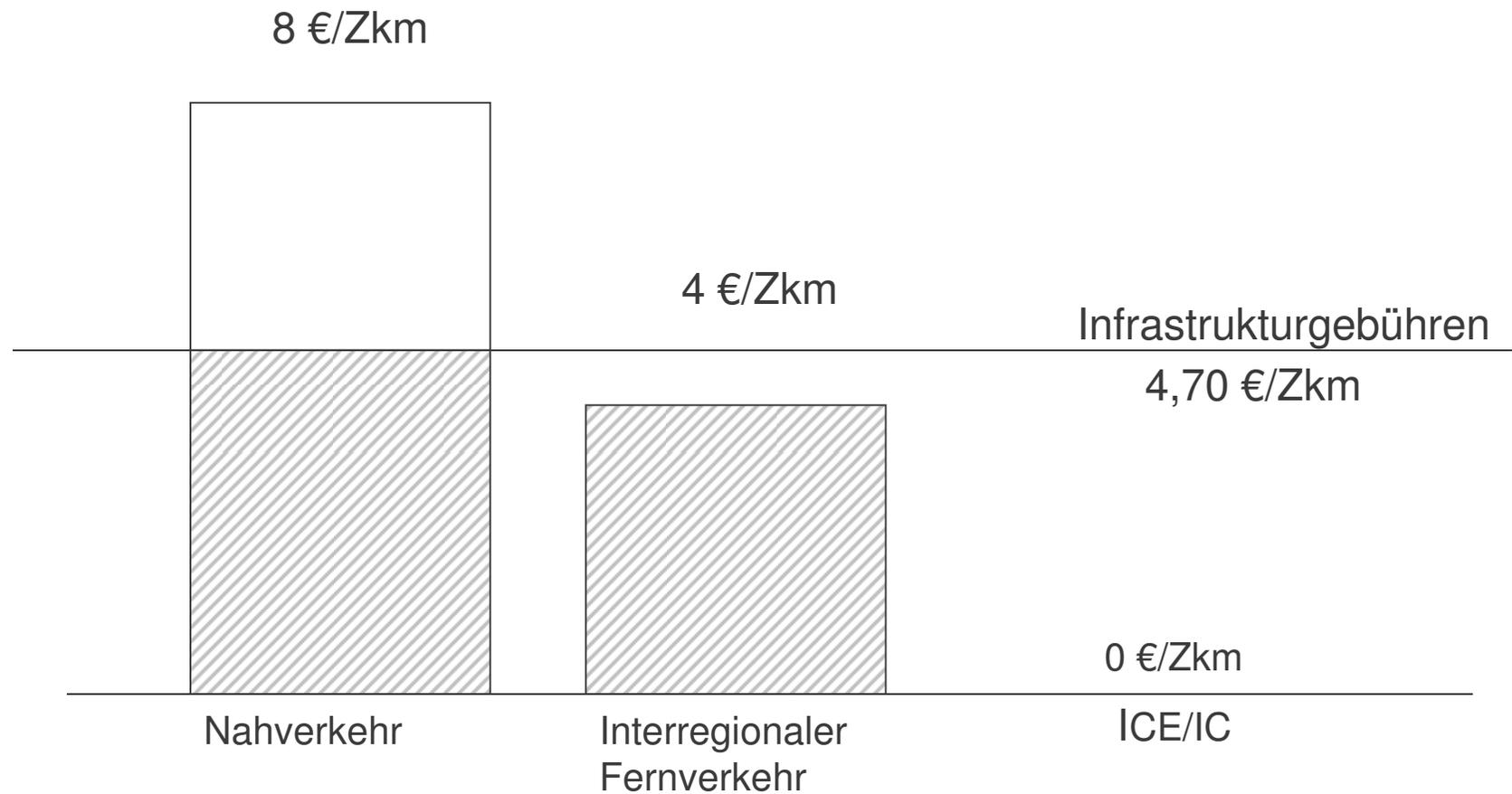


Argumente gegen den Deutschland-Takt

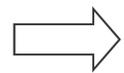
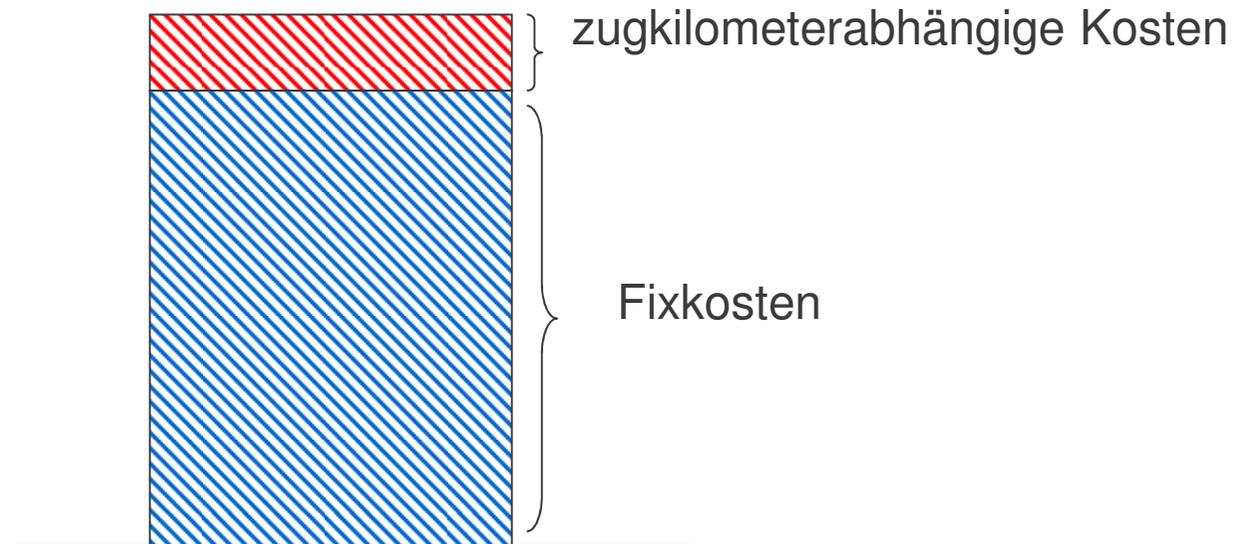
- Technisch nicht machbar
- Nicht bezahlbar
- Politische Verantwortung
- Behinderung Güterverkehr

Zuschussbedarf Personenverkehr

Durchschnittswerte; Stand 11/11



Kostenstruktur Eisenbahninfrastruktur



Bestellung von zusätzlichen Zügen auf vorhandener Infrastruktur führt kaum zu zusätzlichen Kosten

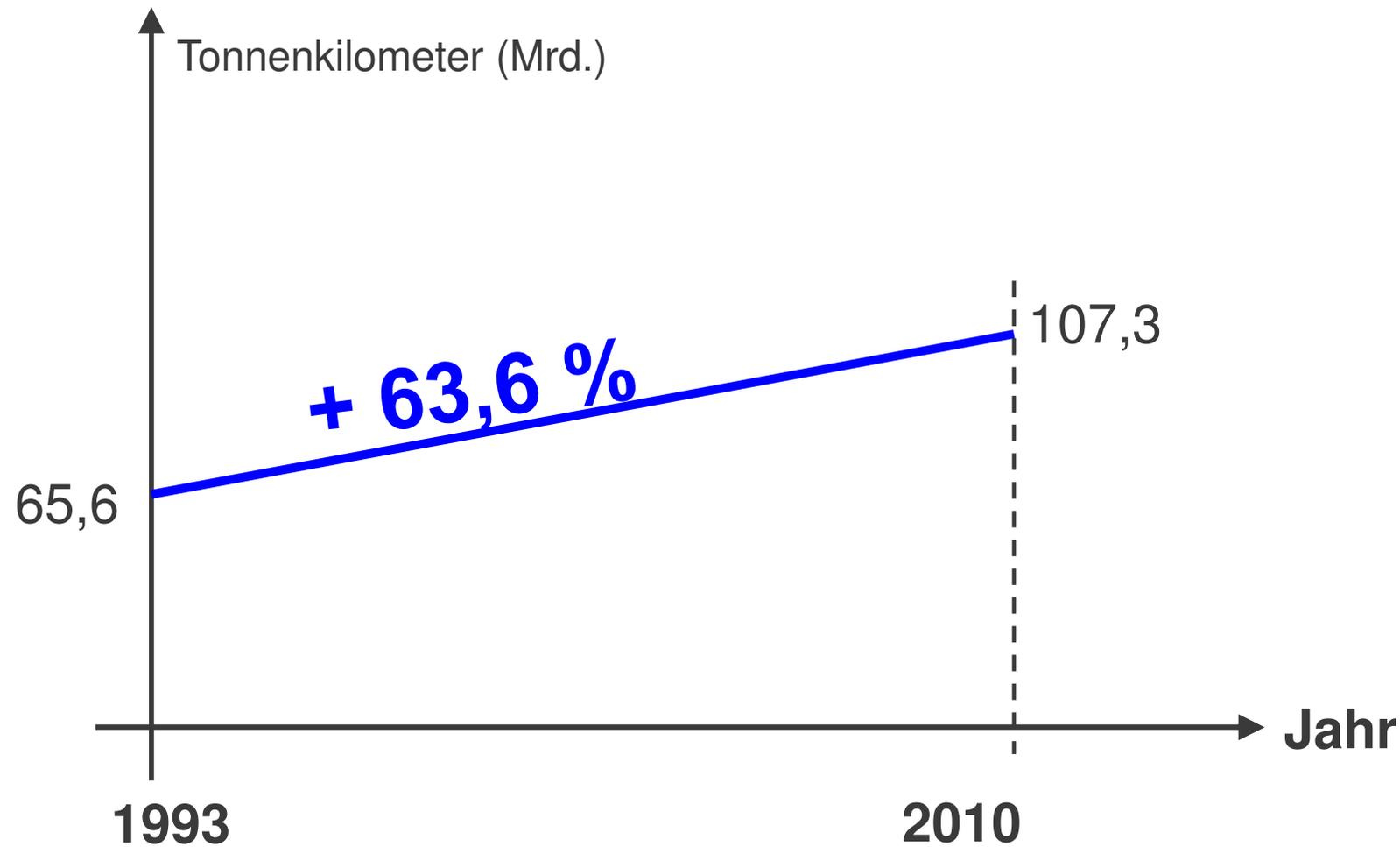
Fazit

- Bestellung Deutschland-Takt ist für die Länder voll kassen-wirksam → weniger Geld für klassischen Nahverkehr
- Bestellung Deutschland-Takt ist für den Bund aufwands-neutral, wenn er sich die zusätzlichen Infrastruktureinnahmen, denen kaum zusätzliche Kosten gegenüberstehen, als Gewinnabschöpfung von der DB in den Bundeshaushalt zurückholt

Argumente gegen den Deutschland-Takt

- Technisch nicht machbar
- Nicht bezahlbar
- Politische Verantwortung
- Behinderung Güterverkehr

Entwicklung Güterverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen (BMVBS 2011/2012)

Der Güterverkehr im Deutschland-Takt

- Gleichzeitige und gleichwertige Berücksichtigung bei Fahrplangestaltung und Infrastrukturplanung
- Optimierung des Infrastrukturausbaubedarfs
- Langfristige Planungssicherheit

Prämisse: Definition von Güterverkehrskorridoren
(Trassen pro Stunde)

Vergleich Schweiz - Deutschland

Netzauslastung 2004

Züge pro Tag und
Streckenkilometer



Vergleich Schweiz - Deutschland

Güterverkehrsanteile Schiene 2004

