

# Bilanz 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

Entwicklung von Angebot und  
Nachfrage 1991 - 2003

**sma**+

SMA und Partner AG  
Unternehmens-, Verkehrs- und Betriebsplaner  
Gubelstrasse 28, CH-8050 Zürich  
[www.sma-partner.ch](http://www.sma-partner.ch)



# Inhaltsübersicht

- Prognoseverfahren bei der ITF-Pilotstudie
- Entwicklung der Angebote auf einzelnen Strecken und Vergleich mit dem Angebotskonzept der Zwischenstufe
- Entwicklung der Nachfrage auf einzelnen Strecken und Vergleich mit der Prognose
- Korrelation und Bewertung der beiden Entwicklungen

# Entwicklung Integraler Taktfahrplan

- SMA und Partner AG entwickelte 1992/93 im Auftrag des Bundeslandes Rheinland-Pfalz und der DB den ITF für Rheinland-Pfalz
- Neben der Definition der künftigen Angebotskonzepte (Zielzustand und Zwischenstufe) erfolgte auch die Nachfrageprognose für die beiden Zeithorizonte

# Nachfrageeffekte beim ITF

- Häufigere Fahrgelegenheiten infolge Intervallverdichtung und netzweiter Verknüpfung mit Anschlüssen in den Knoten
- Fahrplan mit festen und dadurch leicht merkbaren Ankunfts- und Abfahrtszeiten
- Verkürzung der Reisezeiten durch schnellere Fahrzeuge und schlanke Anschlüsse
- Ausdehnung der Betriebsdauer spätabends und am Wochenende

# Prognoseverfahren

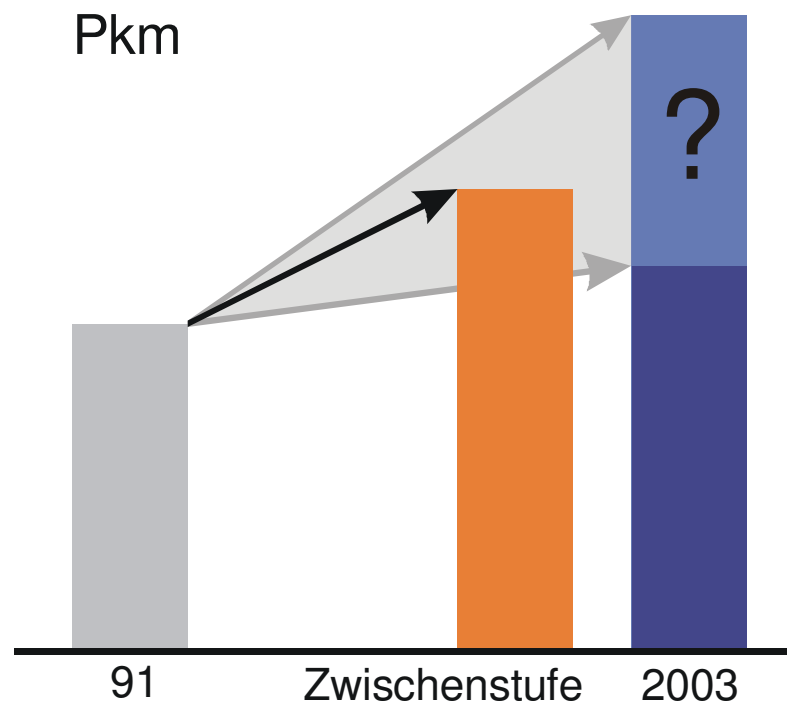
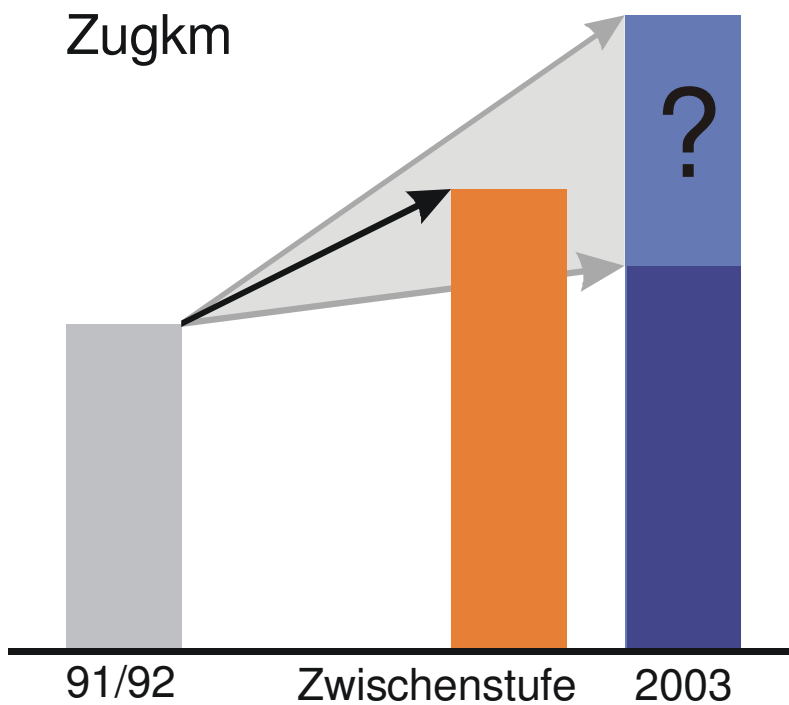
- Mangels einer fehlenden Quelle-Ziel-Matrix der Verkehrsnachfrage (inkl. Segmentierung nach Reisezwecken) musste auf den Einsatz eines analytischen Verfahrens mit einem Verkehrsmodell verzichtet werden
- Die Prognose der Verkehrsnachfrage erfolgte daher mit einem pragmatischen Elastizitätsansatz, aufbauend auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Planungen

# Nachfrageelastizitäten

- Angebotsvermehrung: +0.2 bis +0.5
- Fahrzeitreduktion: -0.8 bis -1.0
- ITF-Systematik: +0.02 bis +0.05
- Verbesserung der Anschlüsse: +0.01 bis +0.03

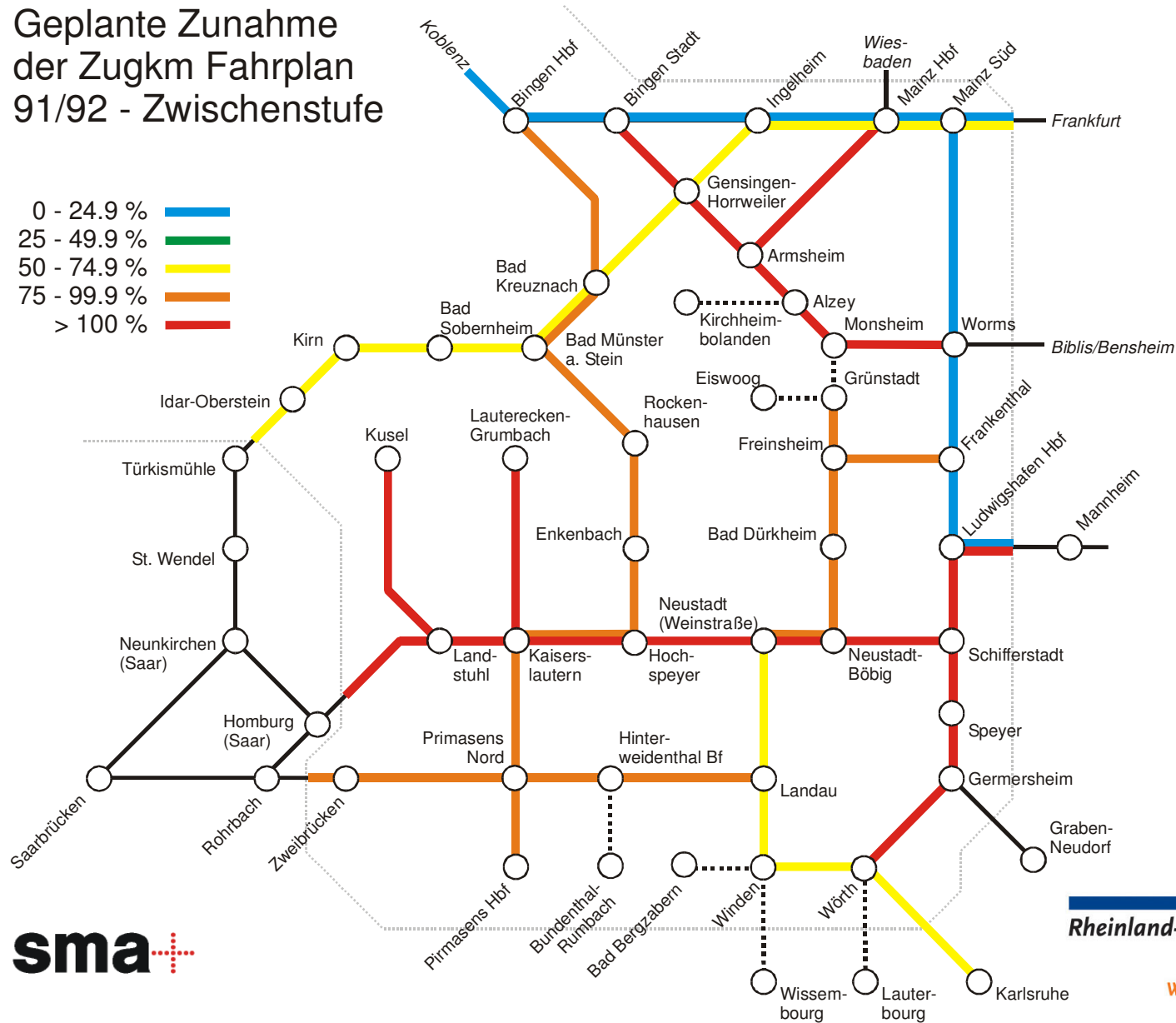
Beispiel: Eine Fahrzeitreduktion um 20 % ergibt eine Nachfragesteigerung um 16 bis 20 %

# Fragestellung



# Geplante Zunahme der Zugkm Fahrplan 91/92 - Zwischenstufe

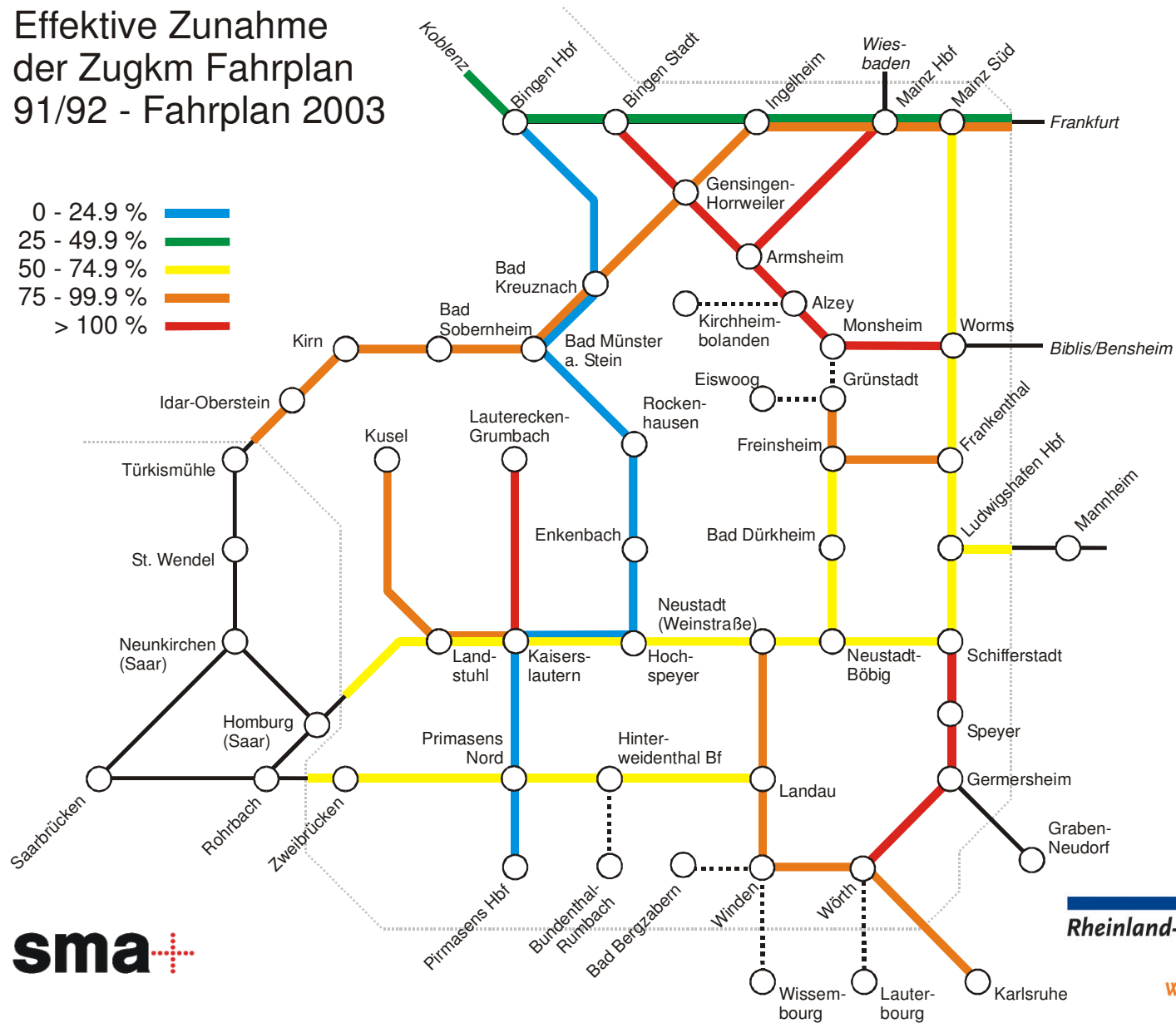
- 0 - 24.9 % █
- 25 - 49.9 % █
- 50 - 74.9 % █
- 75 - 99.9 % █
- > 100 % █





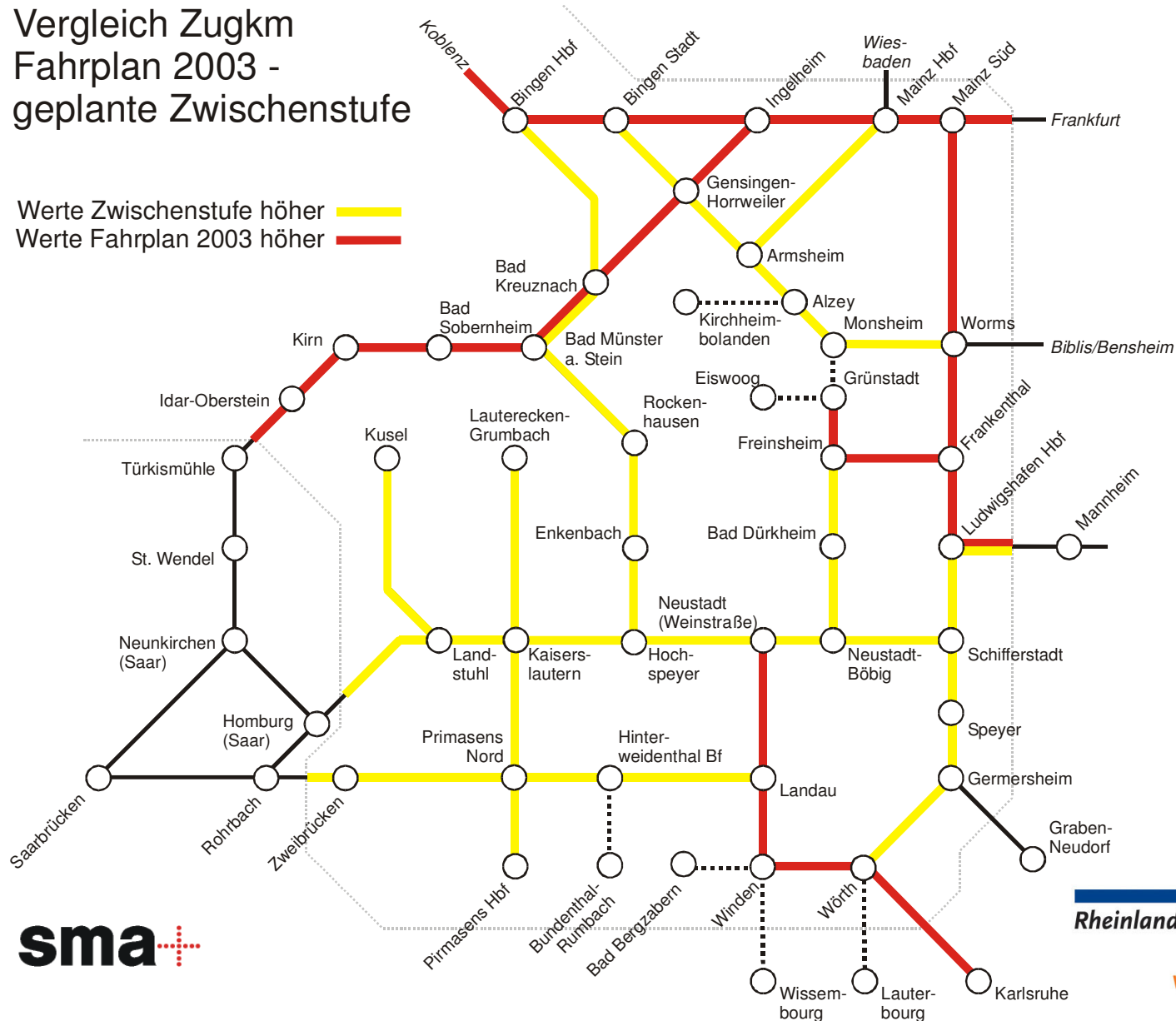
# Effektive Zunahme der Zugkm Fahrplan 91/92 - Fahrplan 2003

- 0 - 24.9 % ■
- 25 - 49.9 % ■
- 50 - 74.9 % ■
- 75 - 99.9 % ■
- > 100 % ■



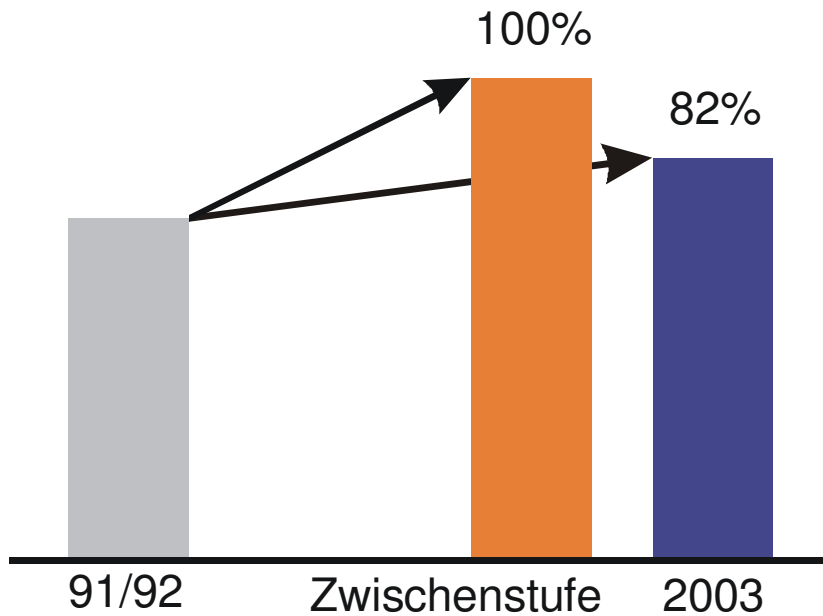
# Vergleich Zugkm Fahrplan 2003 - geplante Zwischenstufe

Werte Zwischenstufe höher —  
Werte Fahrplan 2003 höher —

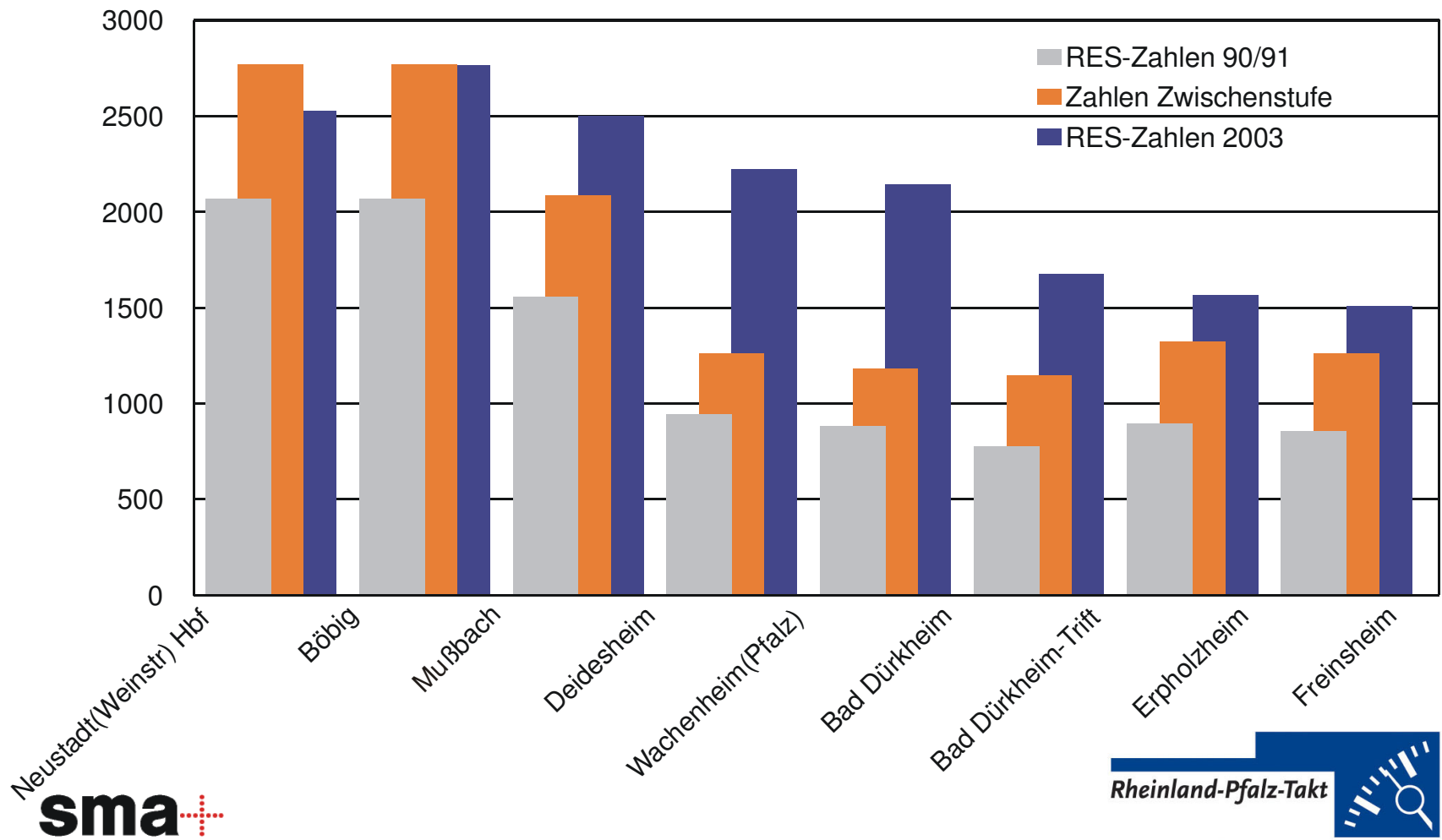


# Zunahme der Zugkm kleiner als geplant

Zugkm

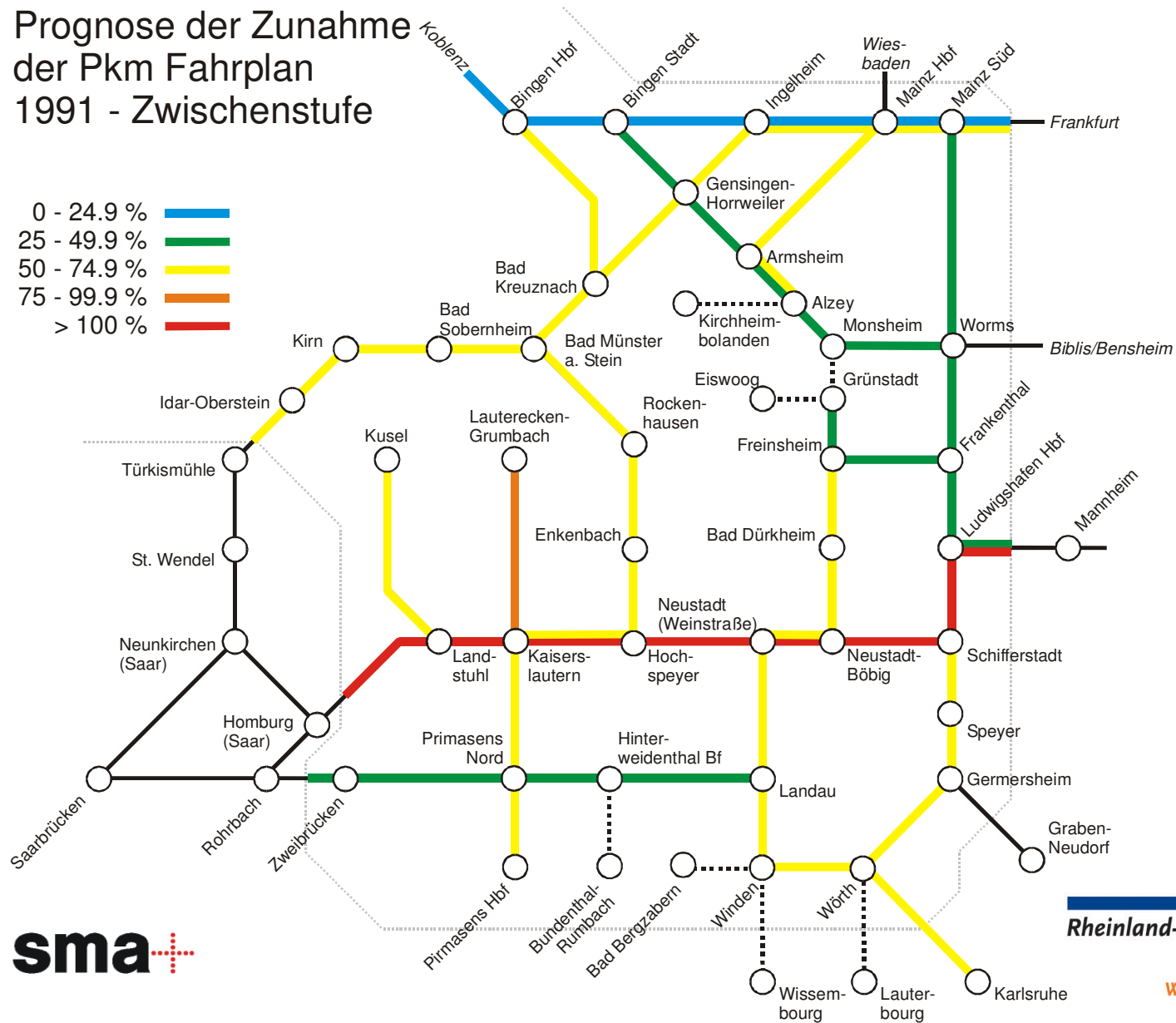


# Beispiel: Neustadt - Freinsheim, Mo-Fr



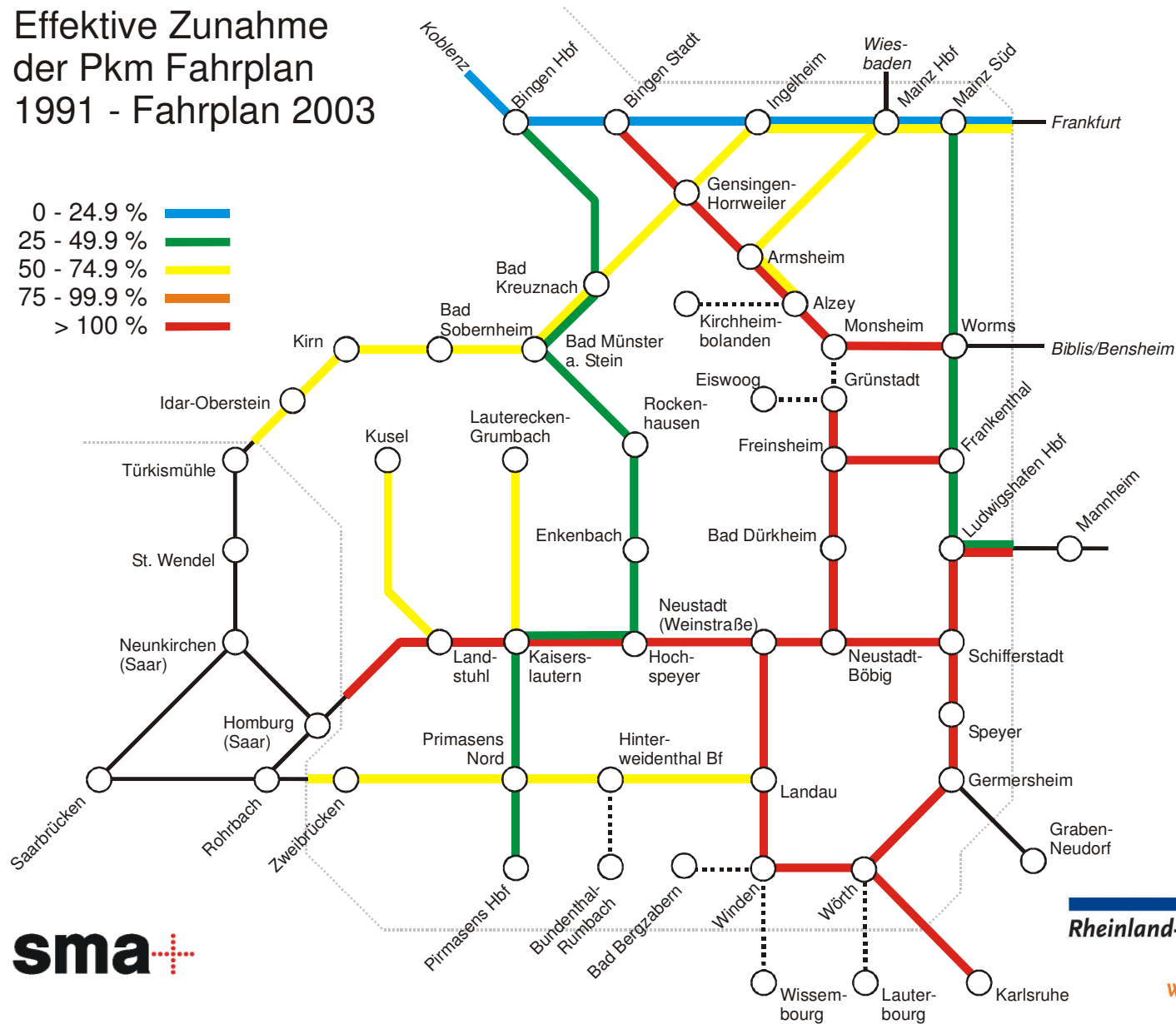
# Prognose der Zunahme der Pkm Fahrplan 1991 - Zwischenstufe

- 0 - 24.9 % █
- 25 - 49.9 % █
- 50 - 74.9 % █
- 75 - 99.9 % █
- > 100 % █



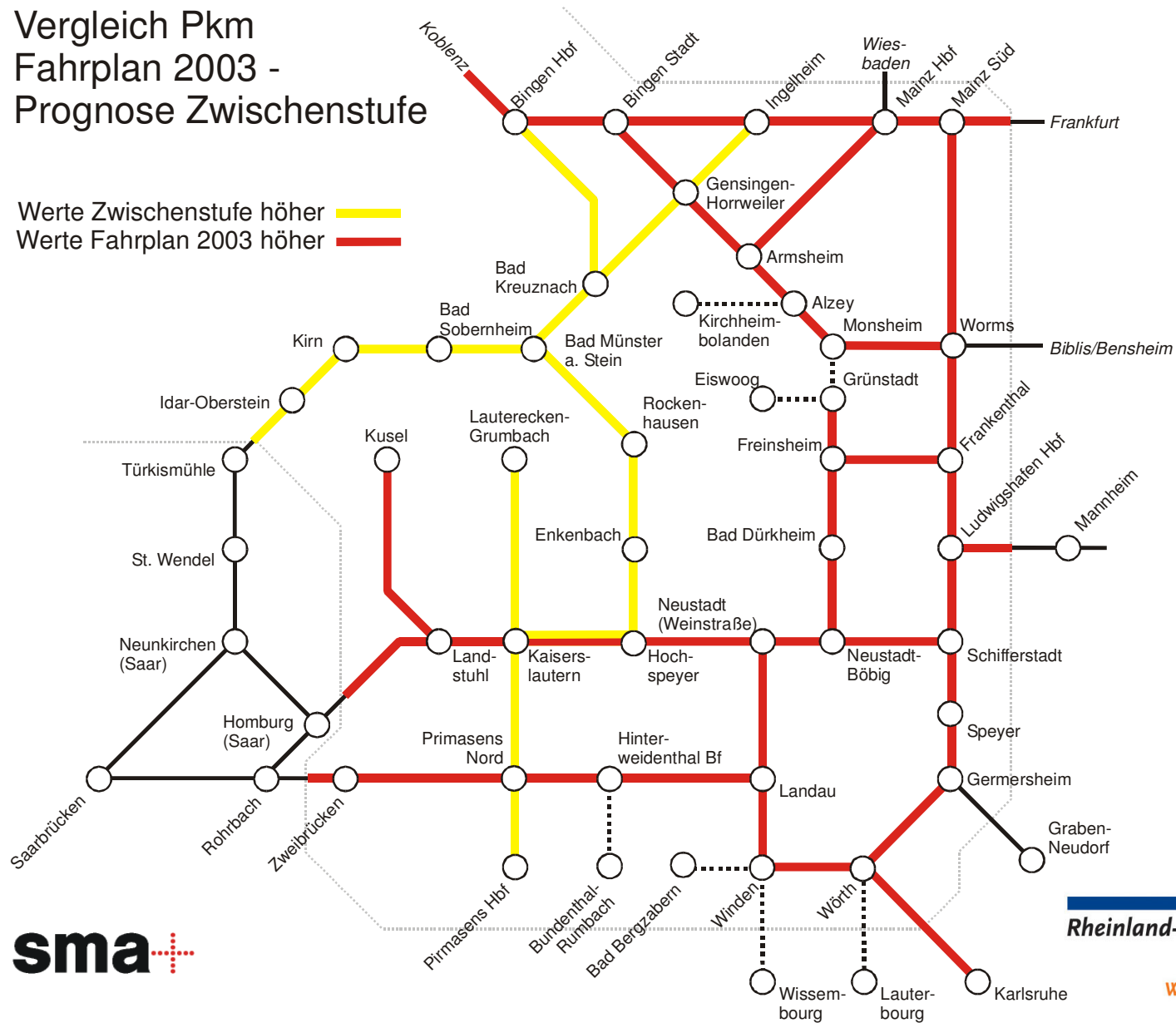
# Effektive Zunahme der Pkm Fahrplan 1991 - Fahrplan 2003

- 0 - 24.9 % █
- 25 - 49.9 % █
- 50 - 74.9 % █
- 75 - 99.9 % █
- > 100 % █

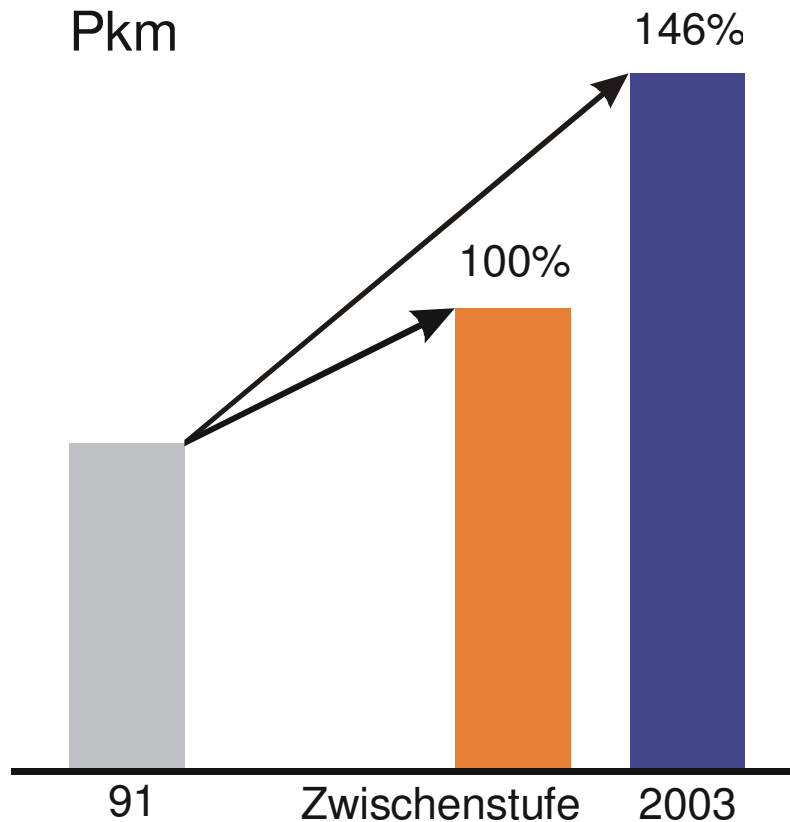


# Vergleich Pkm Fahrplan 2003 - Prognose Zwischenstufe

Werte Zwischenstufe höher —  
Werte Fahrplan 2003 höher —



# Zunahme der Reisenden (Pkm) größer als prognostiziert





# Fazit

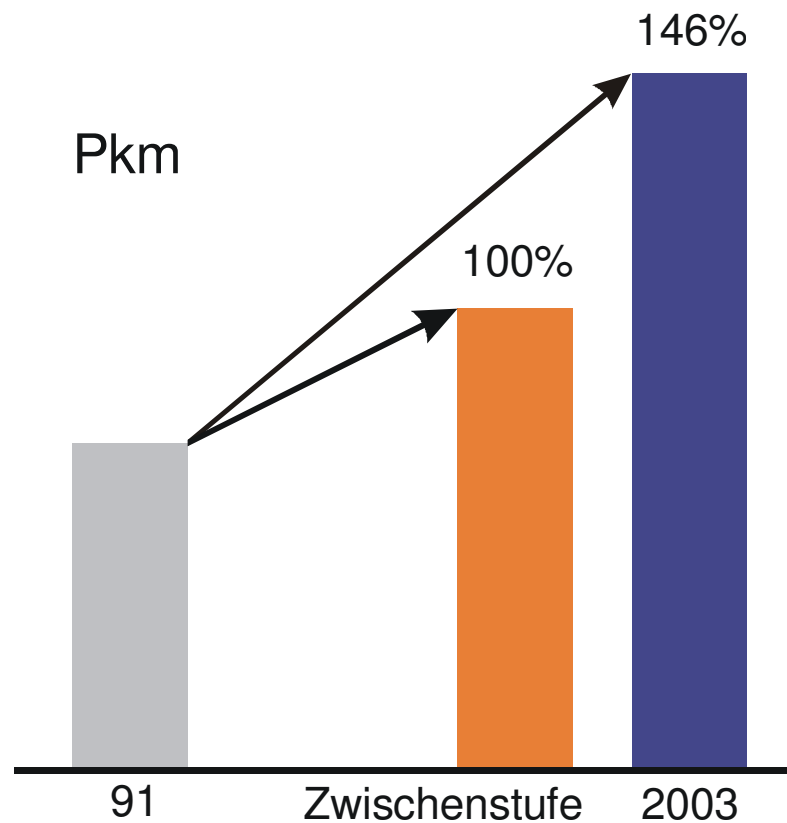
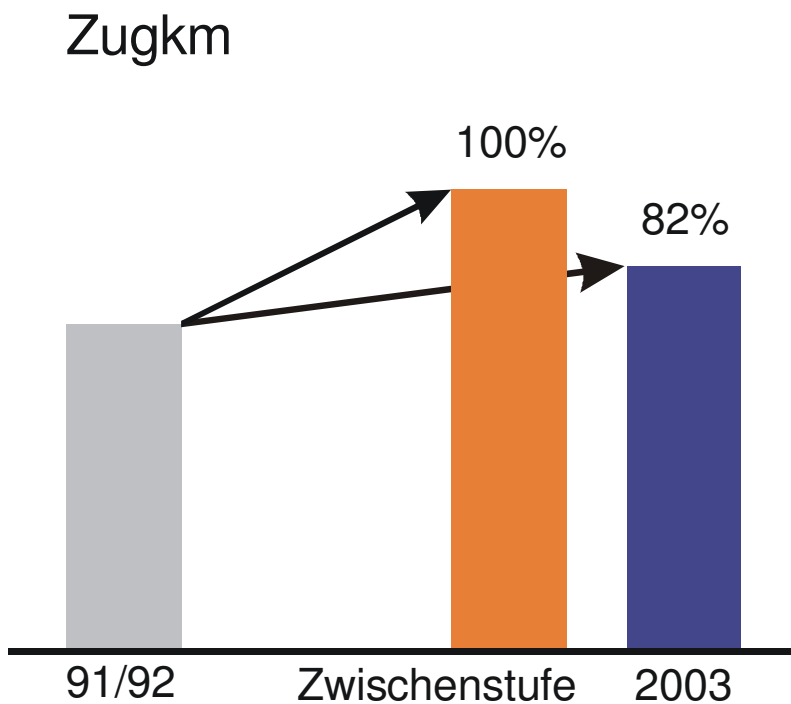
- Gegenüber der Prognose aus dem Jahr 1992 für die Zwischenstufe (Umsetzung je nach Strecke 1997 - 2003) ist für die untersuchten Strecken im Zweckverband SPNV Süd eine um fast 50 % höhere Nachfragesteigerung eingetreten
- und das, obwohl auf der Angebotsseite bis zum Fahrplan 2003 nur etwas mehr als 82 % der Zugkm umgesetzt wurden

## Fazit (Fortsetzung)

- Bei der ITF-Pilotstudie wurde mit einer Zunahme der Zugkm um 82% eine Nachfragesteigerung von 66% prognostiziert
- Effektiv haben die Zugkm nur um 67% zugenommen, die Nachfragesteigerung liegt jedoch bei 97%
- Dafür verantwortlich ist vor allem die große Zunahme an den Wochenenden, von Mo-Fr sind die Prognosewerte eingetroffen



# Zusammenfassung



# Weitere Zunahmen sind zu erwarten

- Mittelfristige Wirkung des neuen Konzeptes auf der Nahestrecke (Fahrplan 2003)
- S-Bahn Rhein-Neckar
- Neues Konzept auf der Lautertalbahn (Fahrzeitreduktion um 10%)

# Bewertung

Der Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes ist die Summe verschiedener Faktoren:

- Voraussetzung sind ein vertaktetes Grundangebot über die ganze Woche, Verkürzung der Reisezeiten und abgestimmte Anschlüsse
- Darauf aufbauend wurden mit günstigen Tarifen, neuen Fahrzeugen, verschönerten Bahnhöfen, verbessertem Kundenservice und Marketing weitere Kunden gewonnen

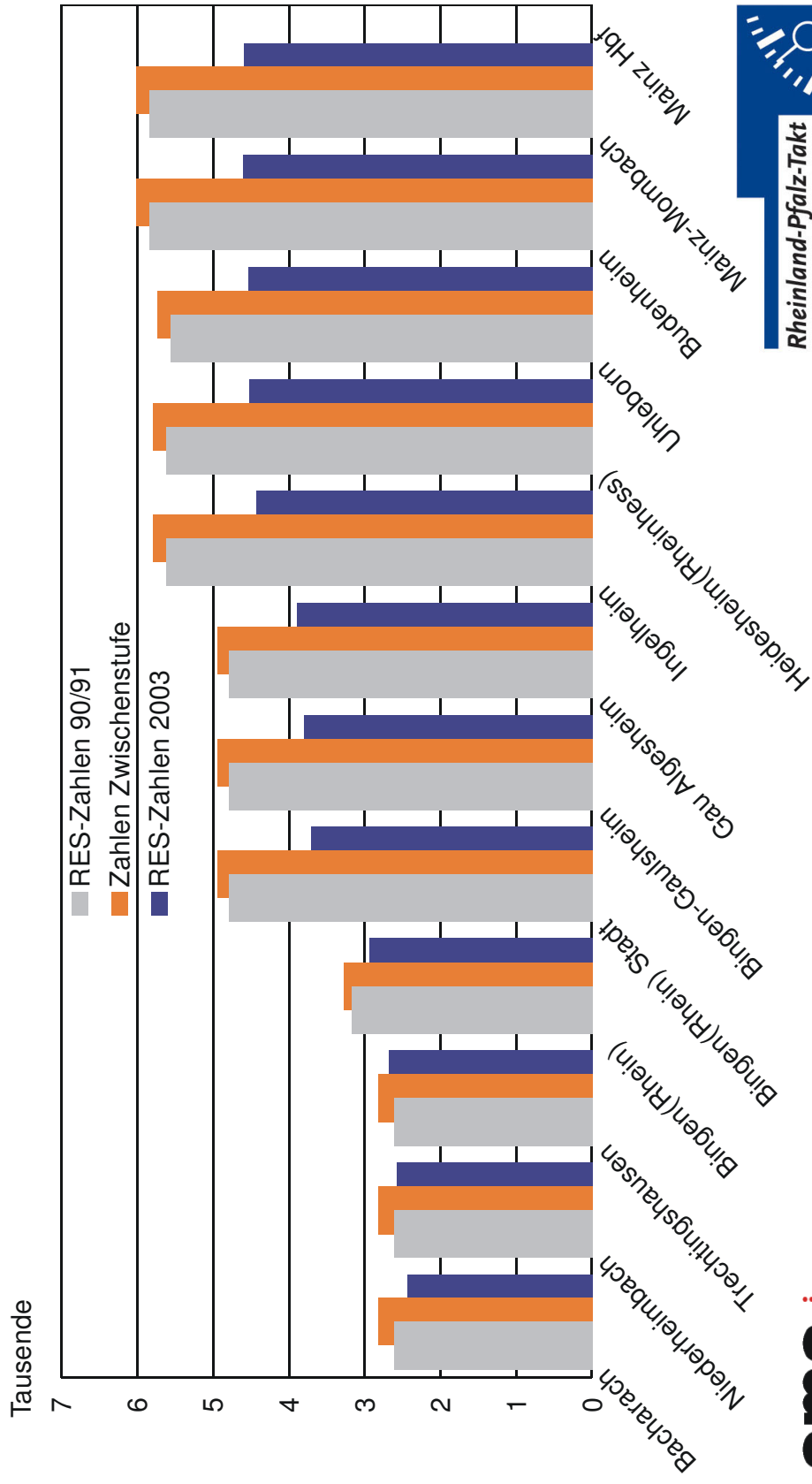
# 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

Trotz des Erfolges des Rheinland-Pfalz-Taktes gibt es noch einiges zu tun bzw. zu verbessern

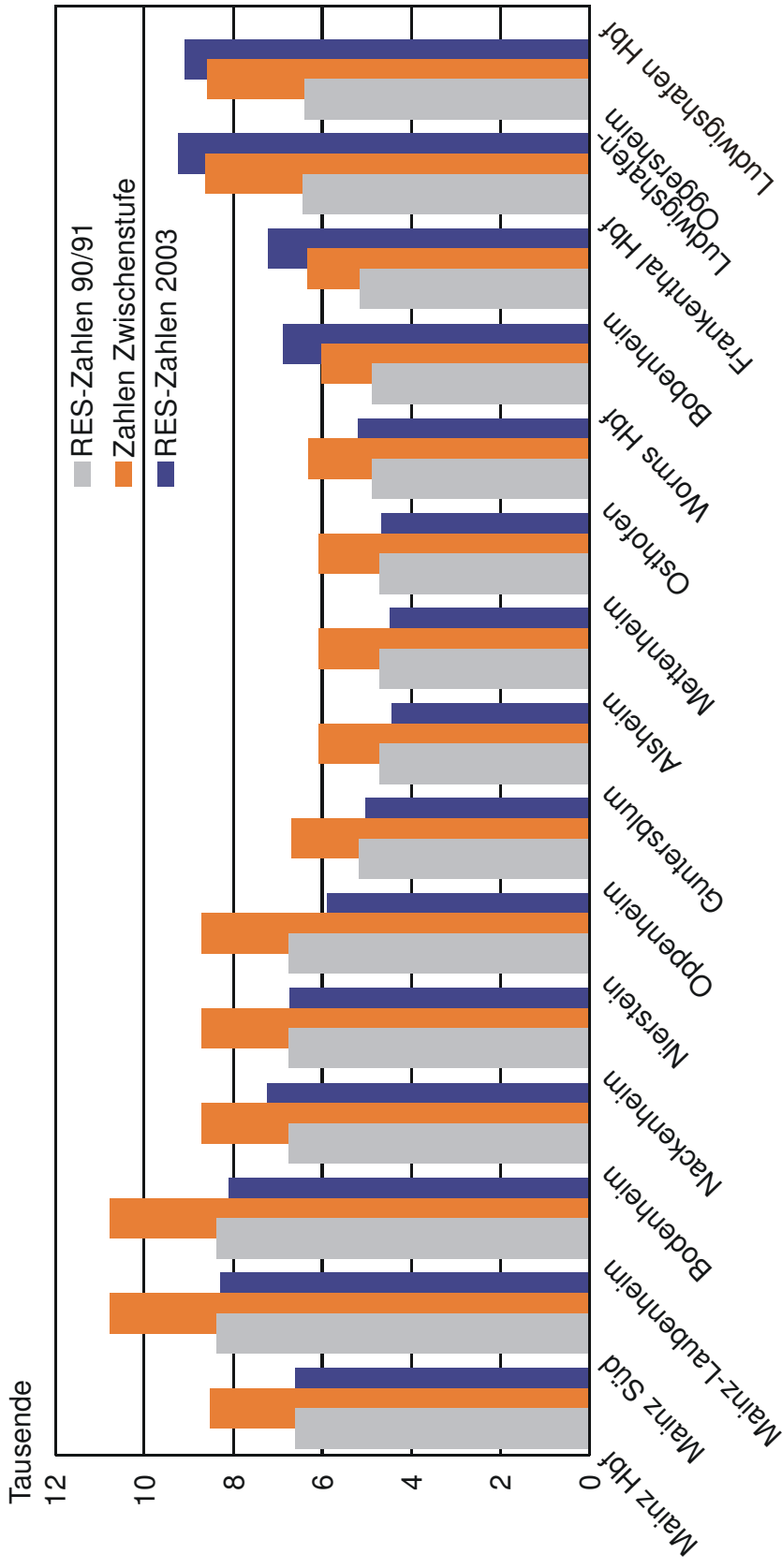
Gerade in Zeiten knapper werdender öffentlicher Gelder wünsche ich den Entscheidungsträgern die dazu erforderliche Weitsicht

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

# KBS 471: Bingen - Mainz, Mo-Fr

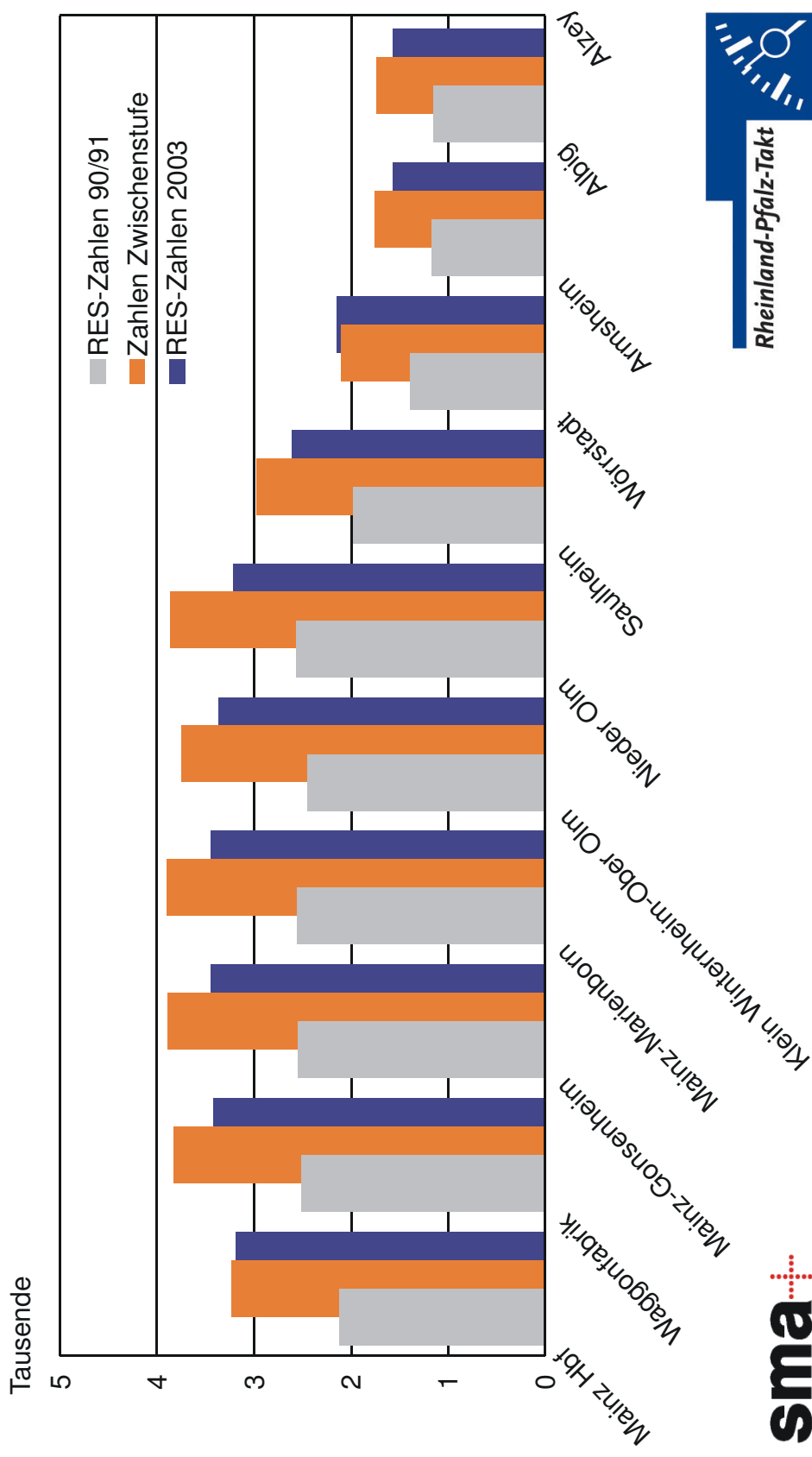


# KBS 660: Mainz - Mannheim, Mo-Fr

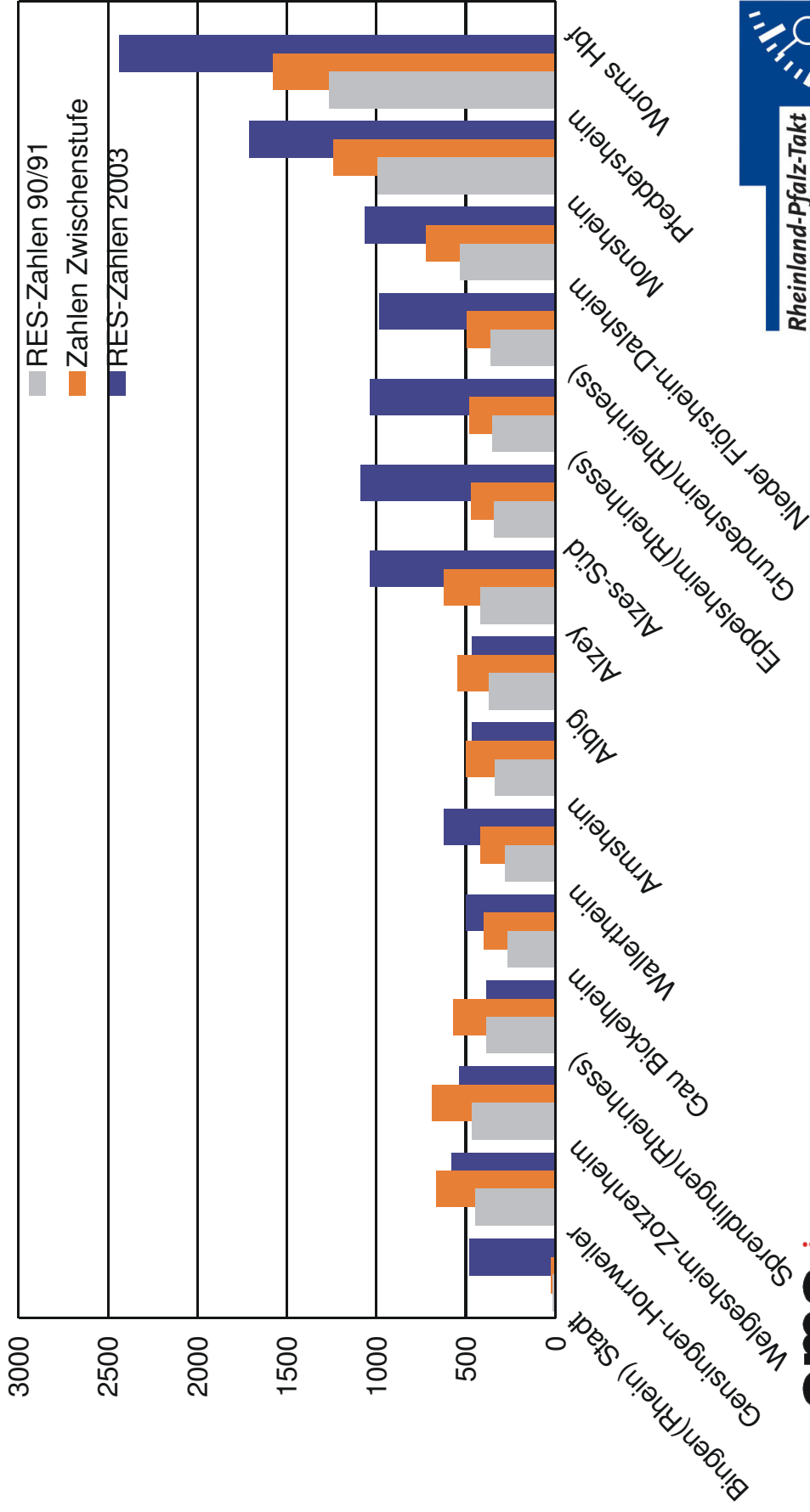




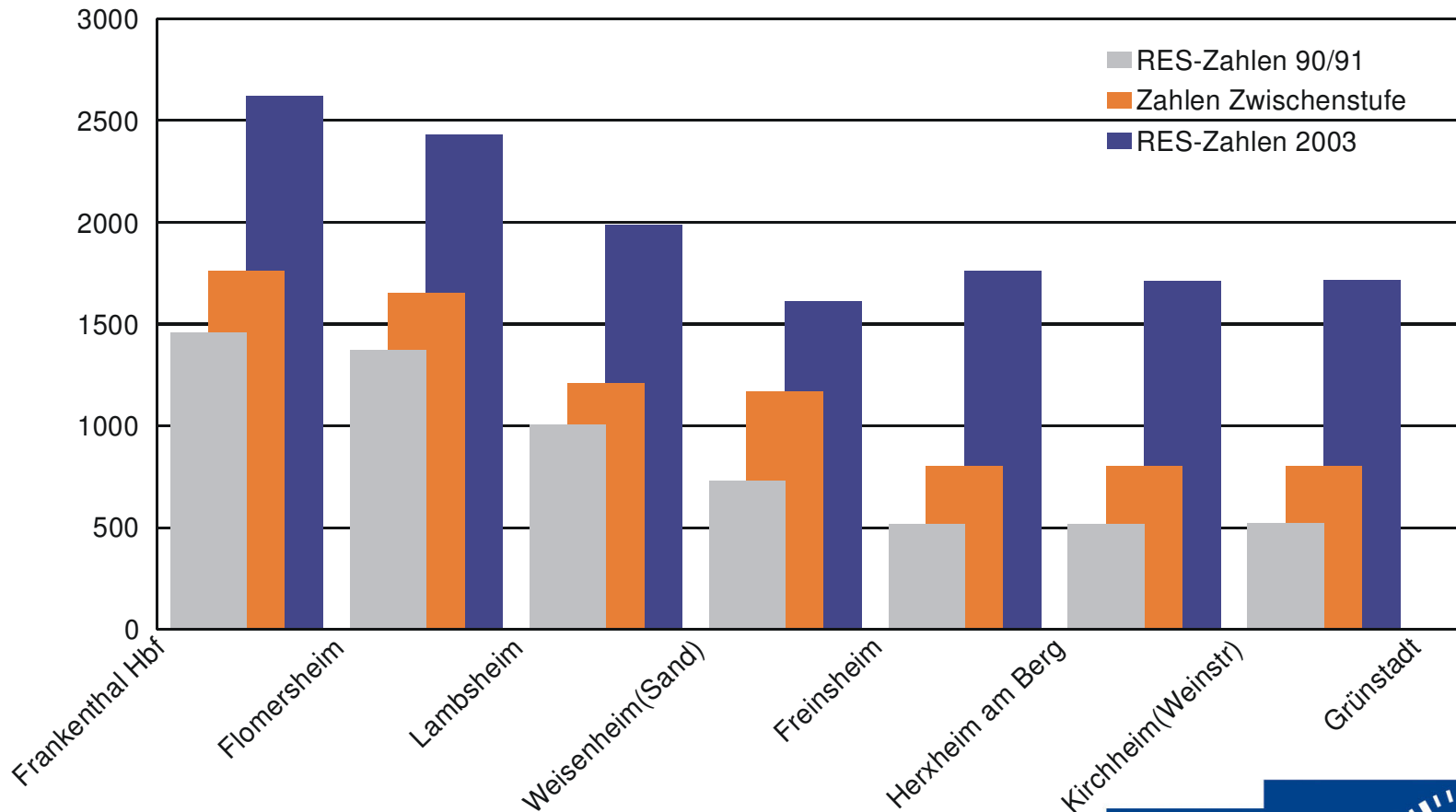
# KBS 661: Mainz - Alzey, Mo-Fr



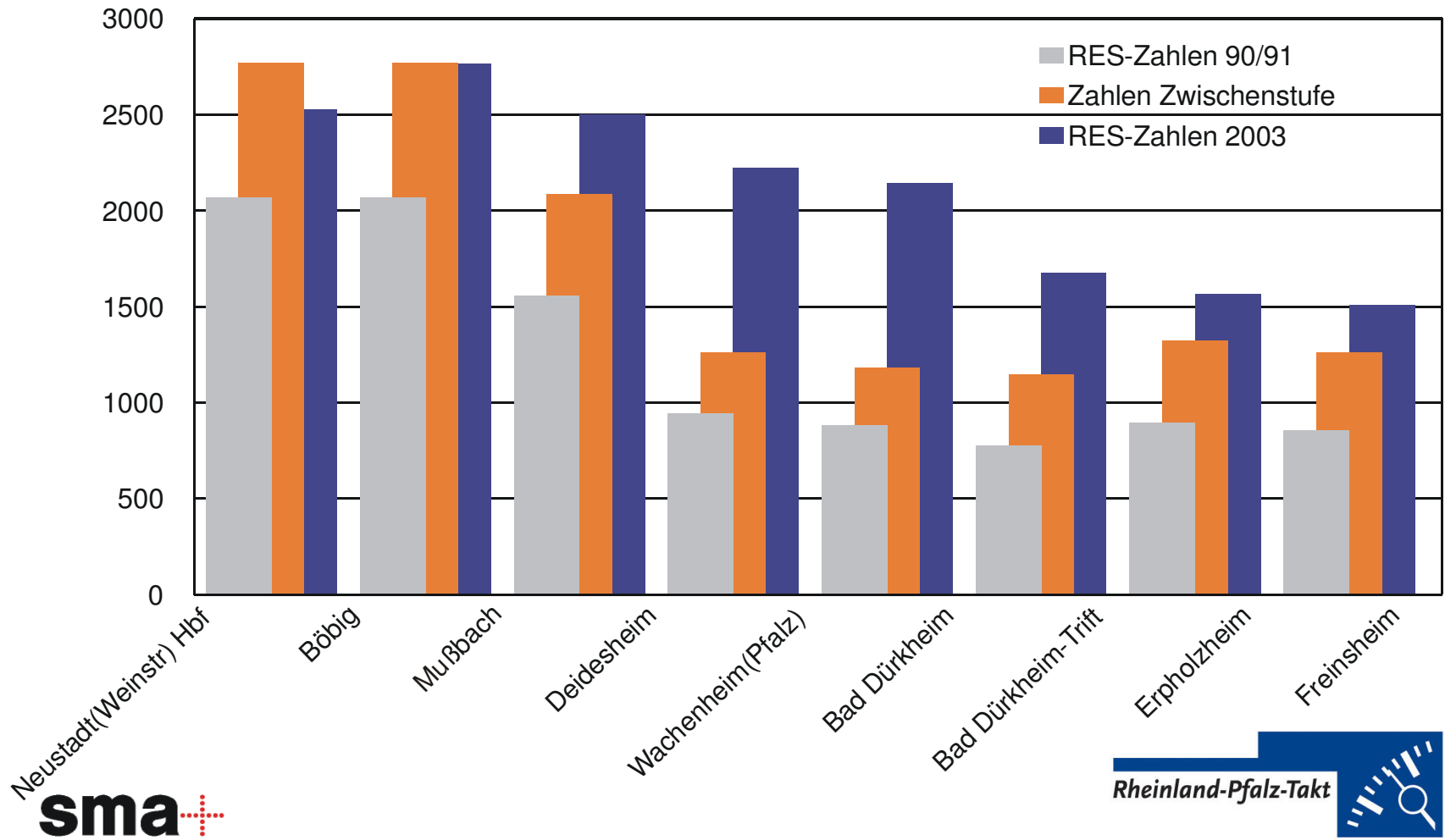
# KBS 662: Bingen - Worms, Mo-Fr



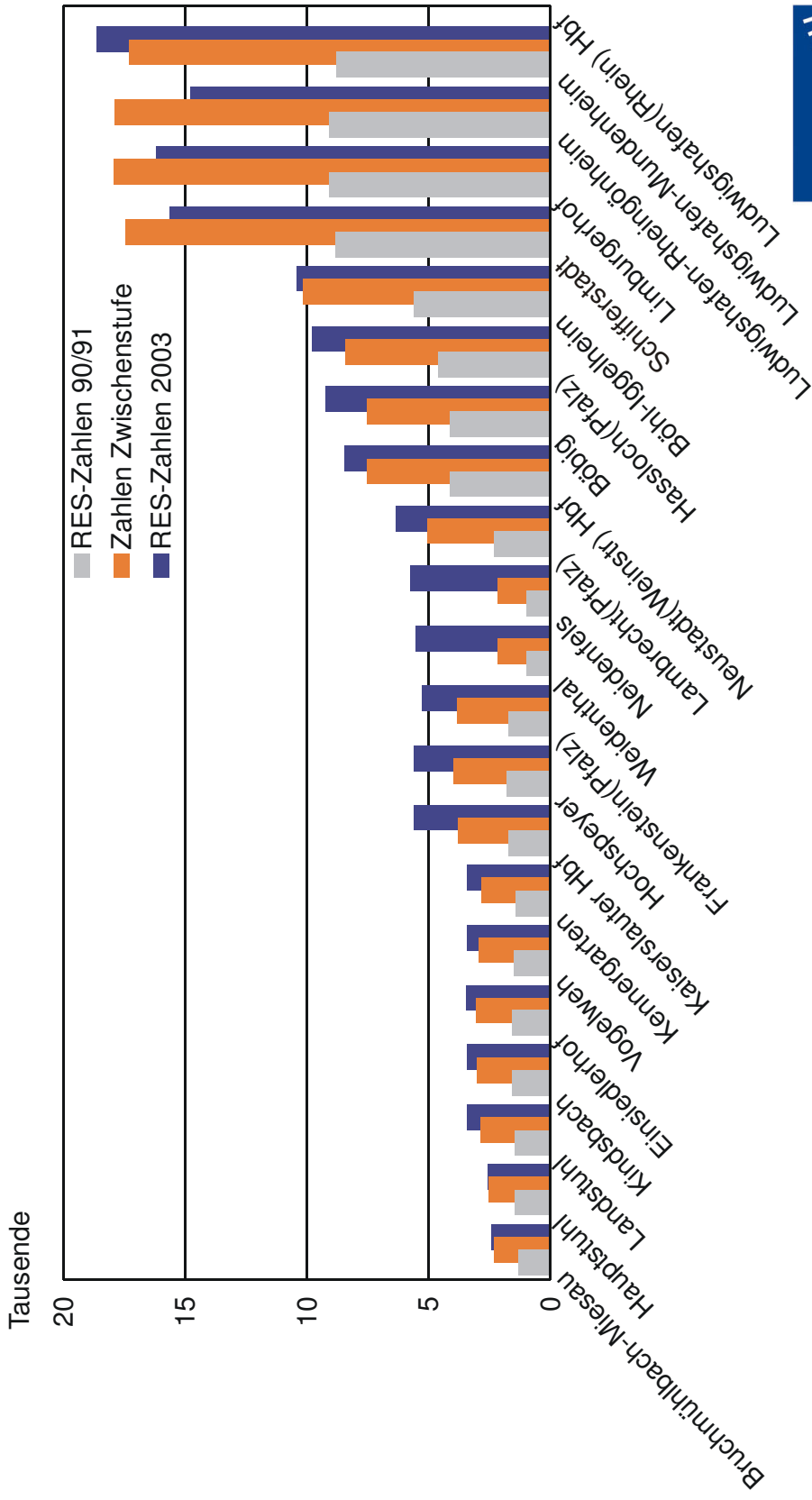
# KBS 666: Frankenthal - Grünstadt



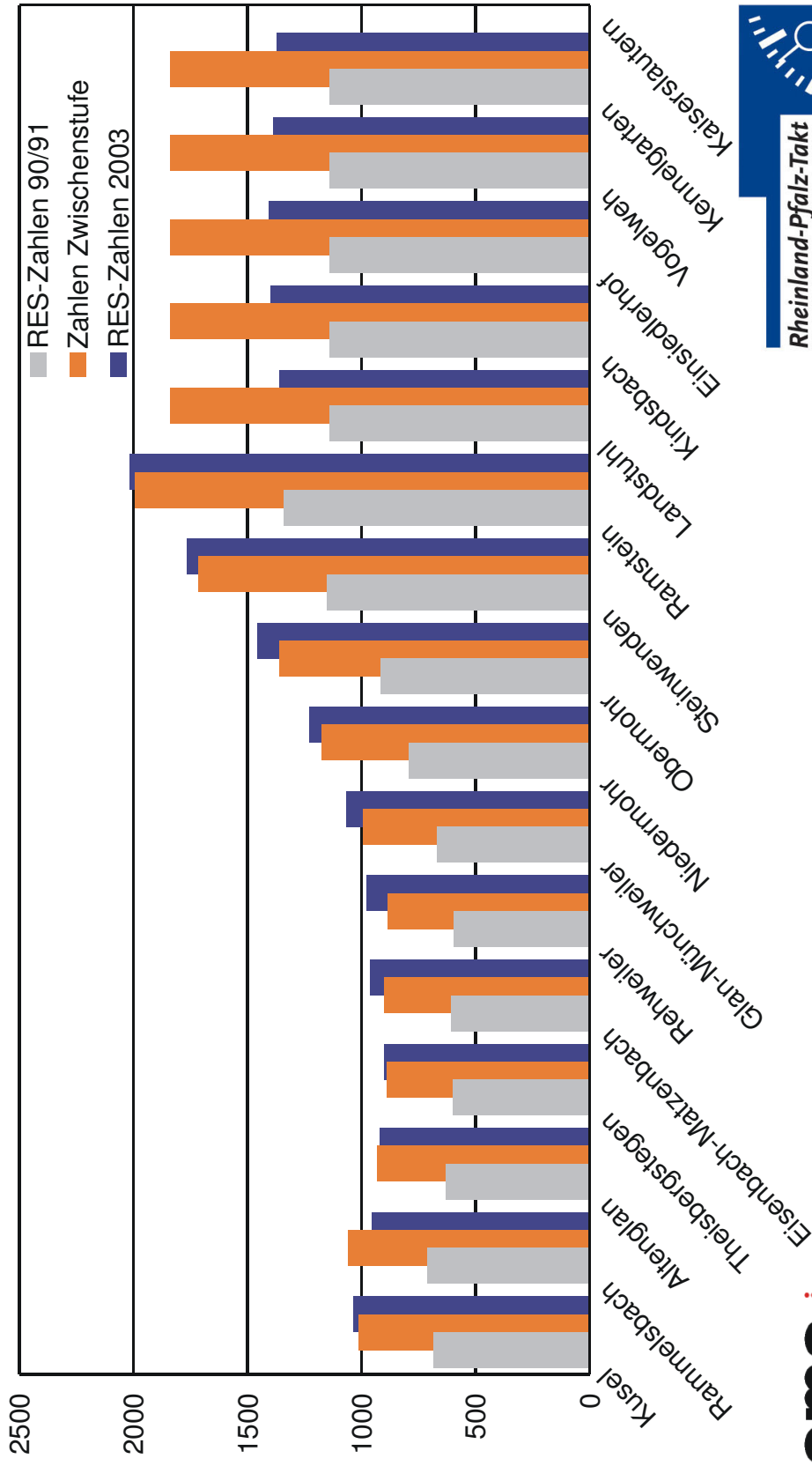
# KBS 667: Neustadt - Freinsheim, Mo-Fr



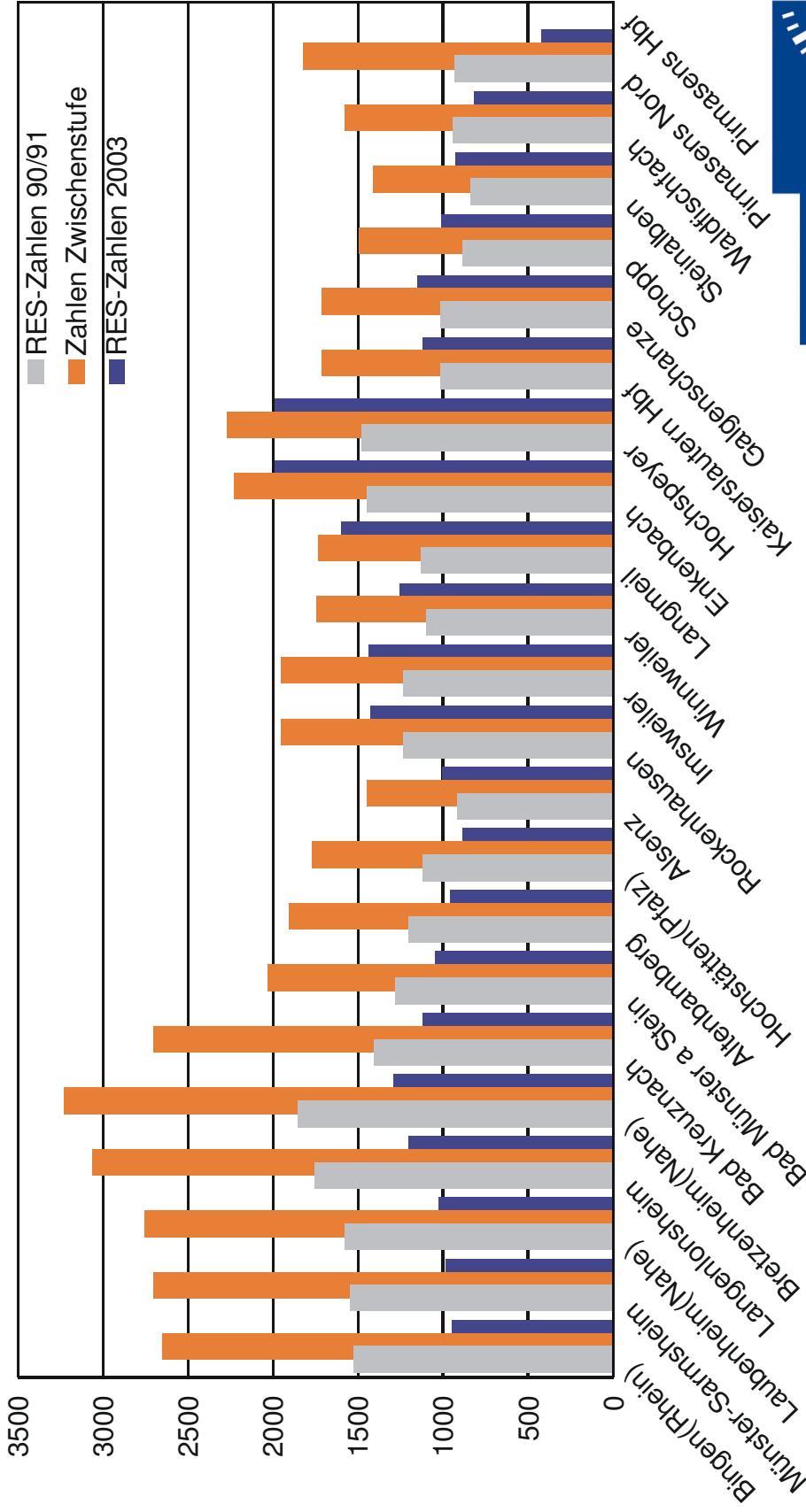
# KBS 670: Homburg - Mannheim, Mo-Fr



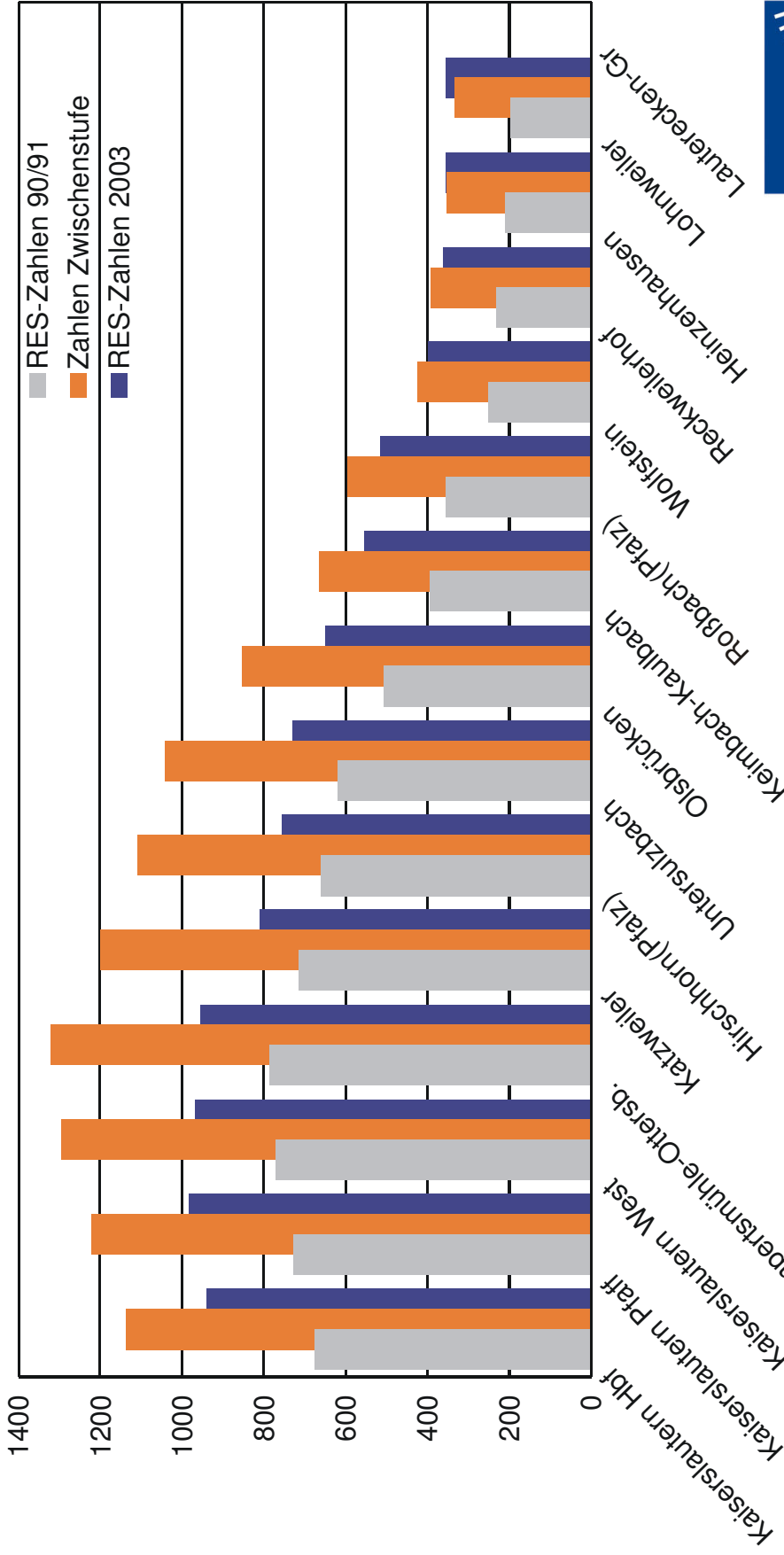
# KBS 671: Kusel - Kaiserslautern, Mo-Fr



# KBS 672: Bingen - Pirmasens, Mo-Fr

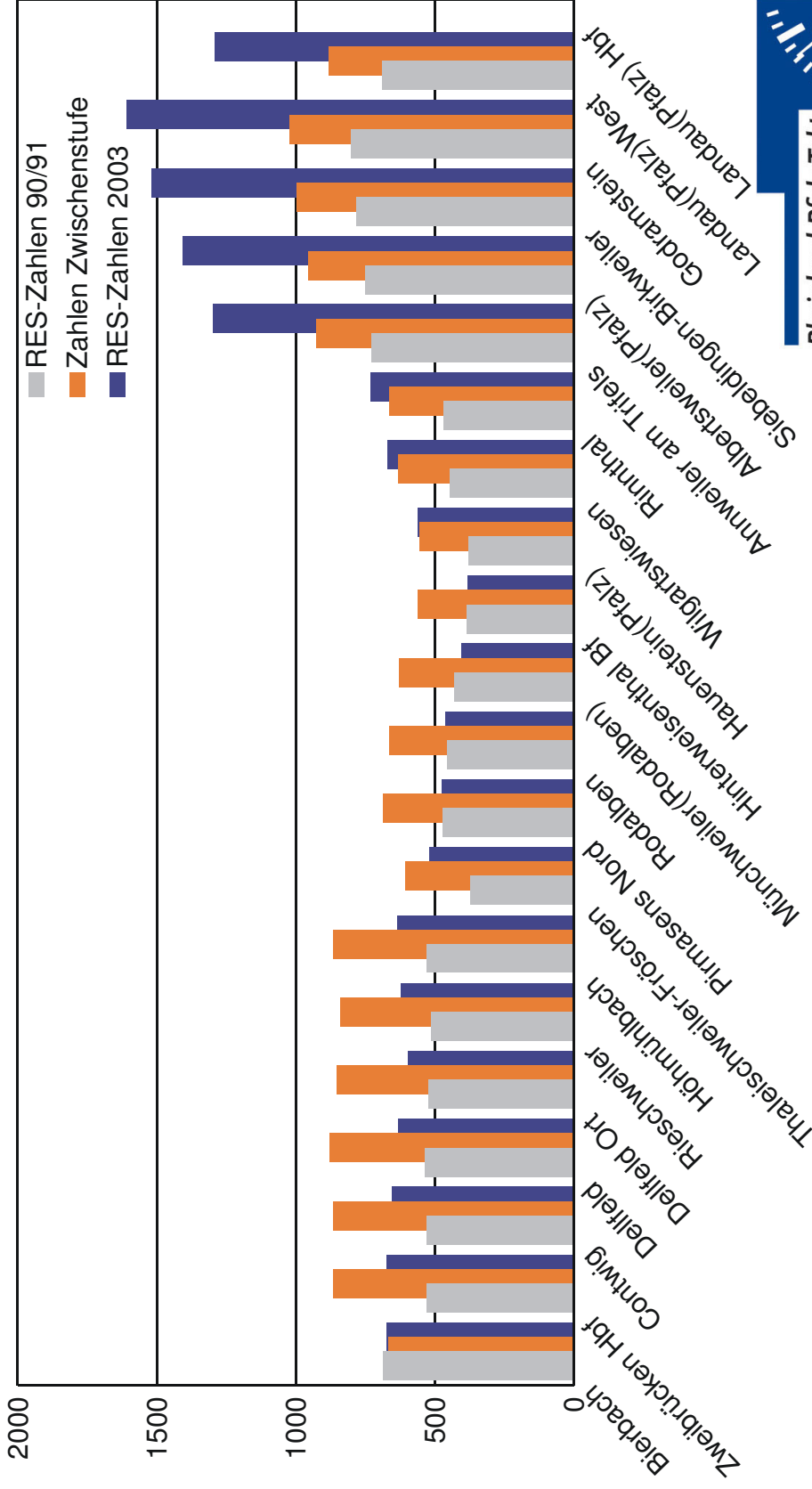


# KBS 673: Kaiserslautern - Lauterecken

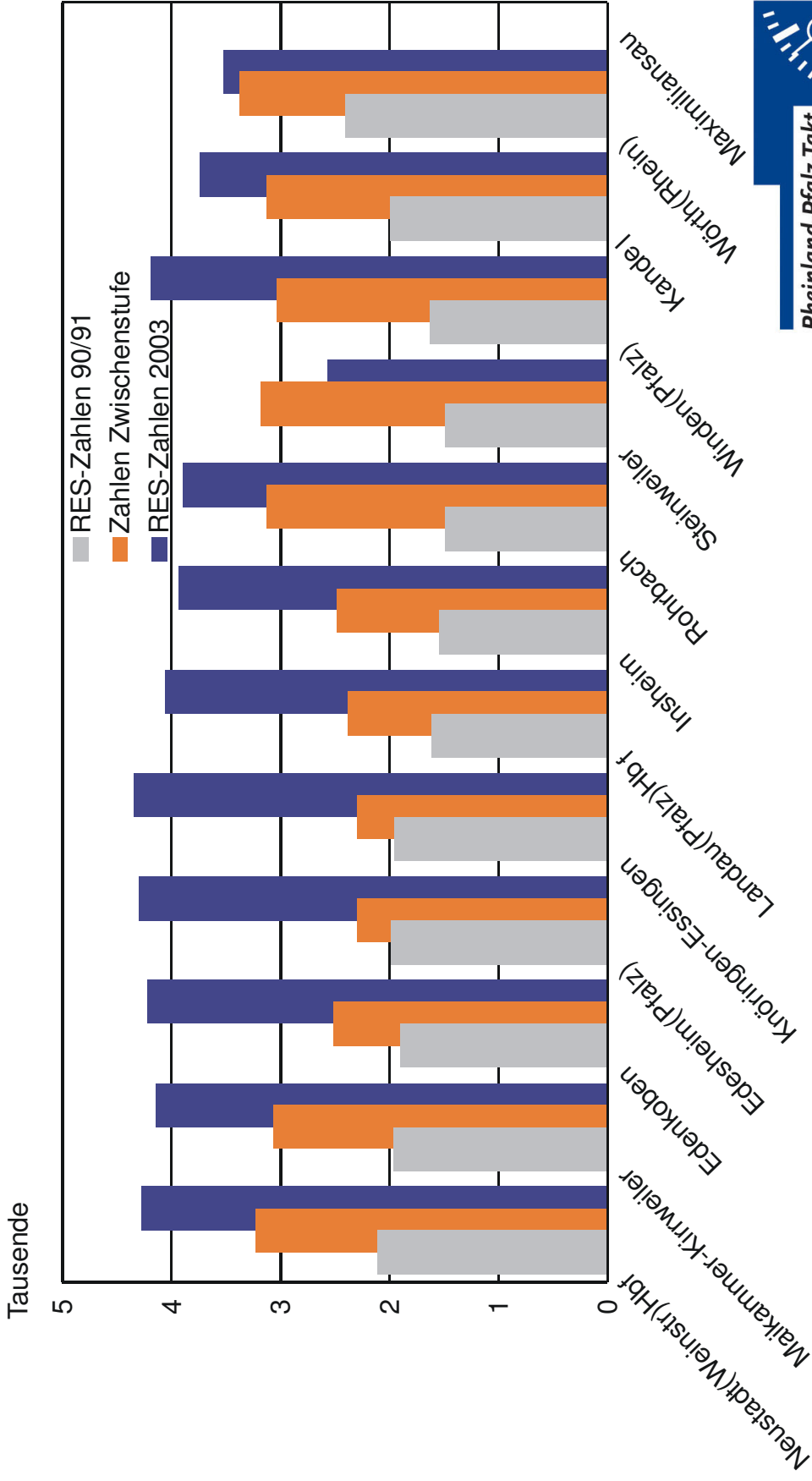




# KBS 674/75: Zweibrücken - Landau



# KBS 676: Neustadt - Karlsruhe, Mo-Fr



# KBS 677: Wörth - Schifferstadt, Mo-Fr

