

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



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

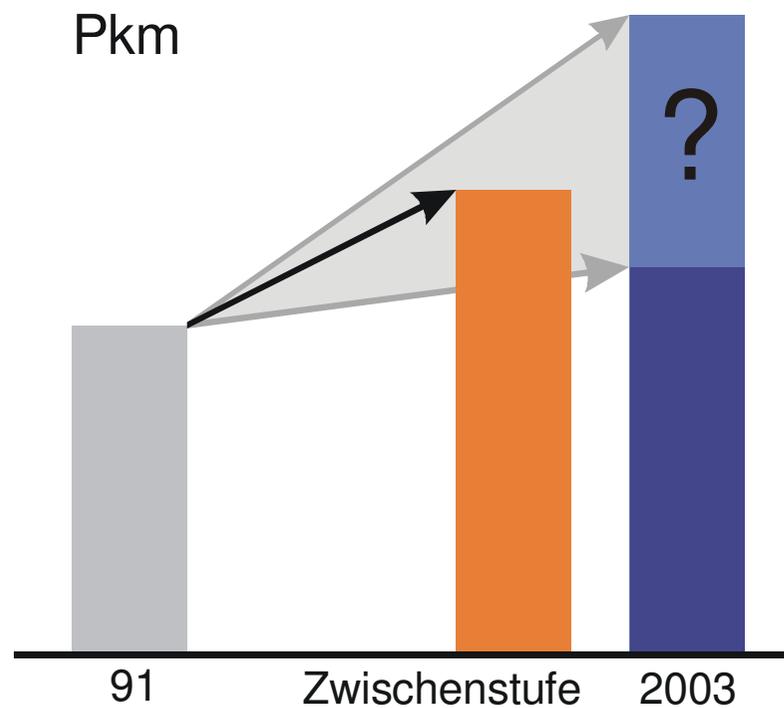
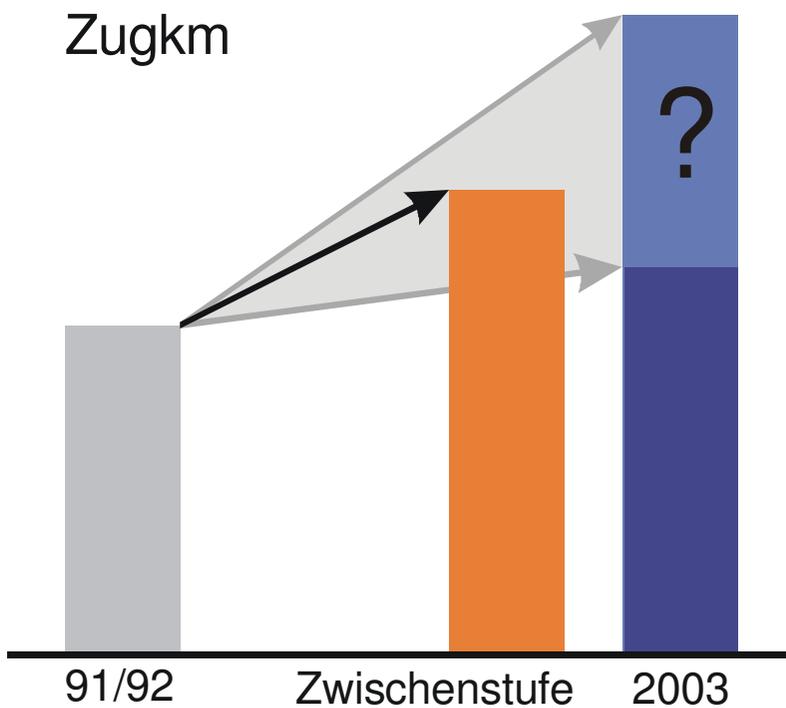
- Mangels einer fehlenden Quelle-Ziel-Matrix der Verkehrsnachfrage (inkl. Segmentierung nach Reisezwecken) musste auf den Einsatz eines analytischen Verfahrens mit einem Verkehrsmodell verzichtet werden
- Die Prognose der Verkehrsnachfrage erfolgte daher mit einem pragmatischen Elastizitätsansatz, aufbauend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

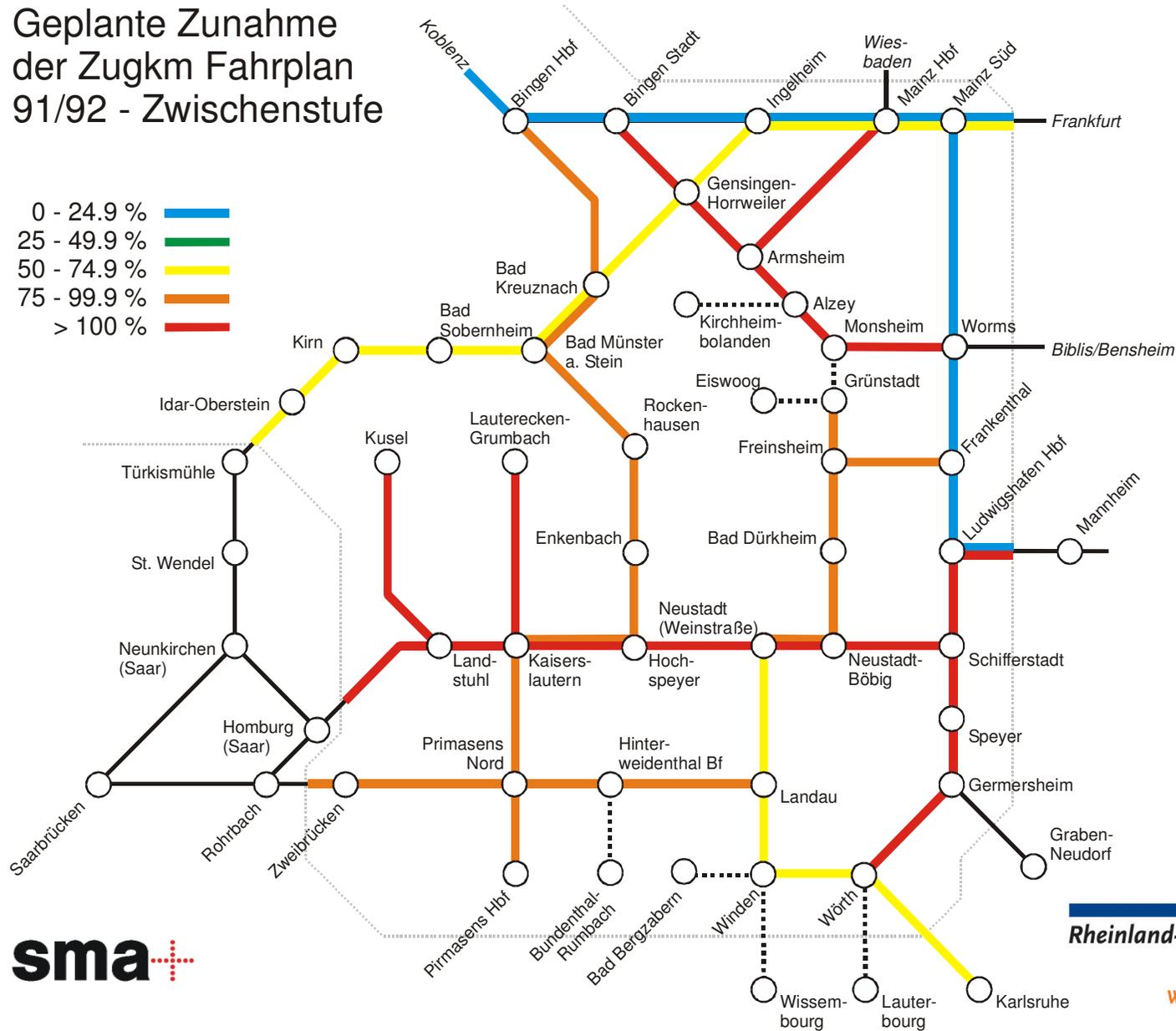
Beispiel: Eine Fahrzeitreduktion um 20 % ergibt eine Nachfragesteigerung um 16 bis 20 %

Fragestellung



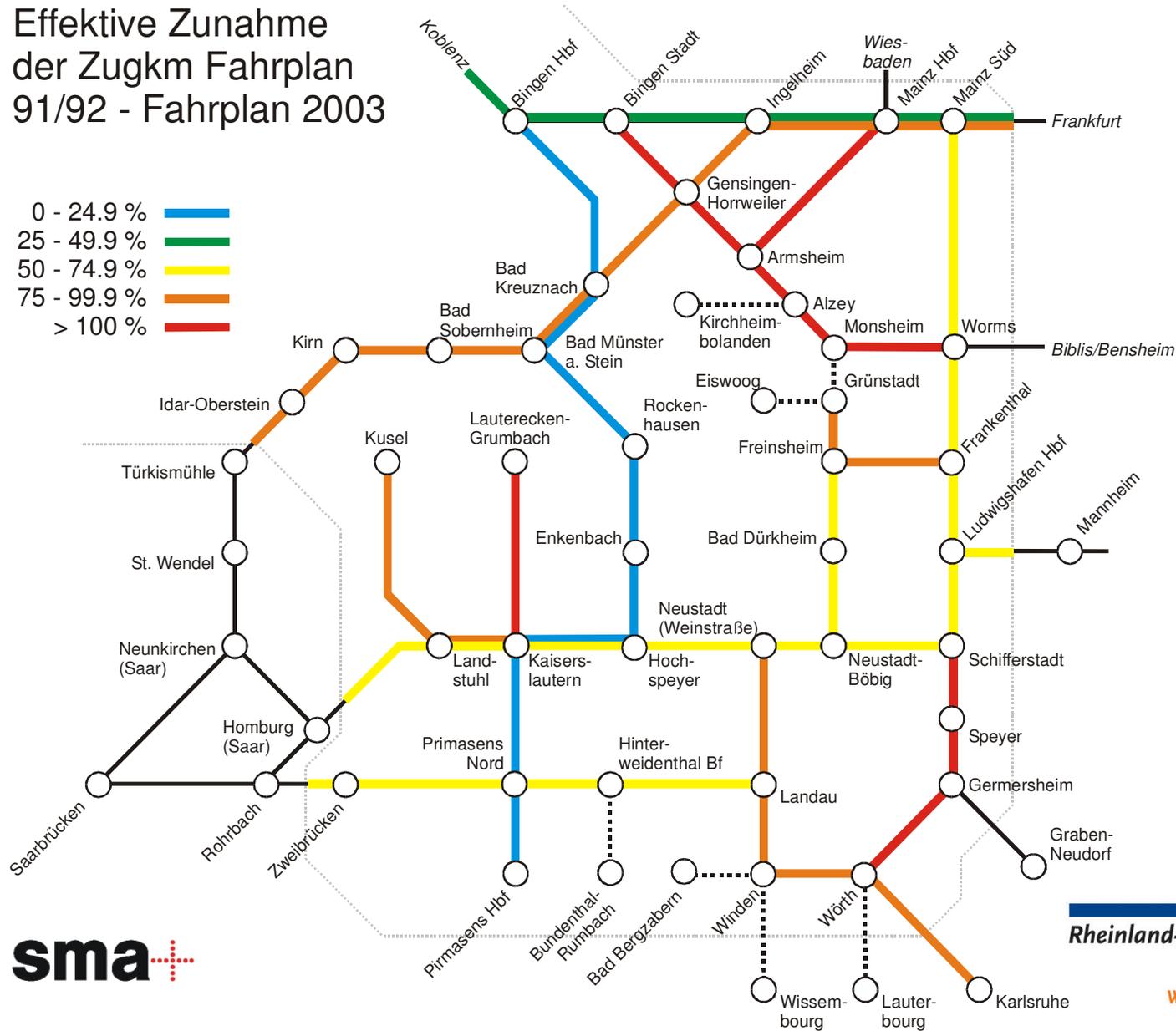
Geplante Zunahme der Zugkm Fahrplan 91/92 - Zwischenstufe

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



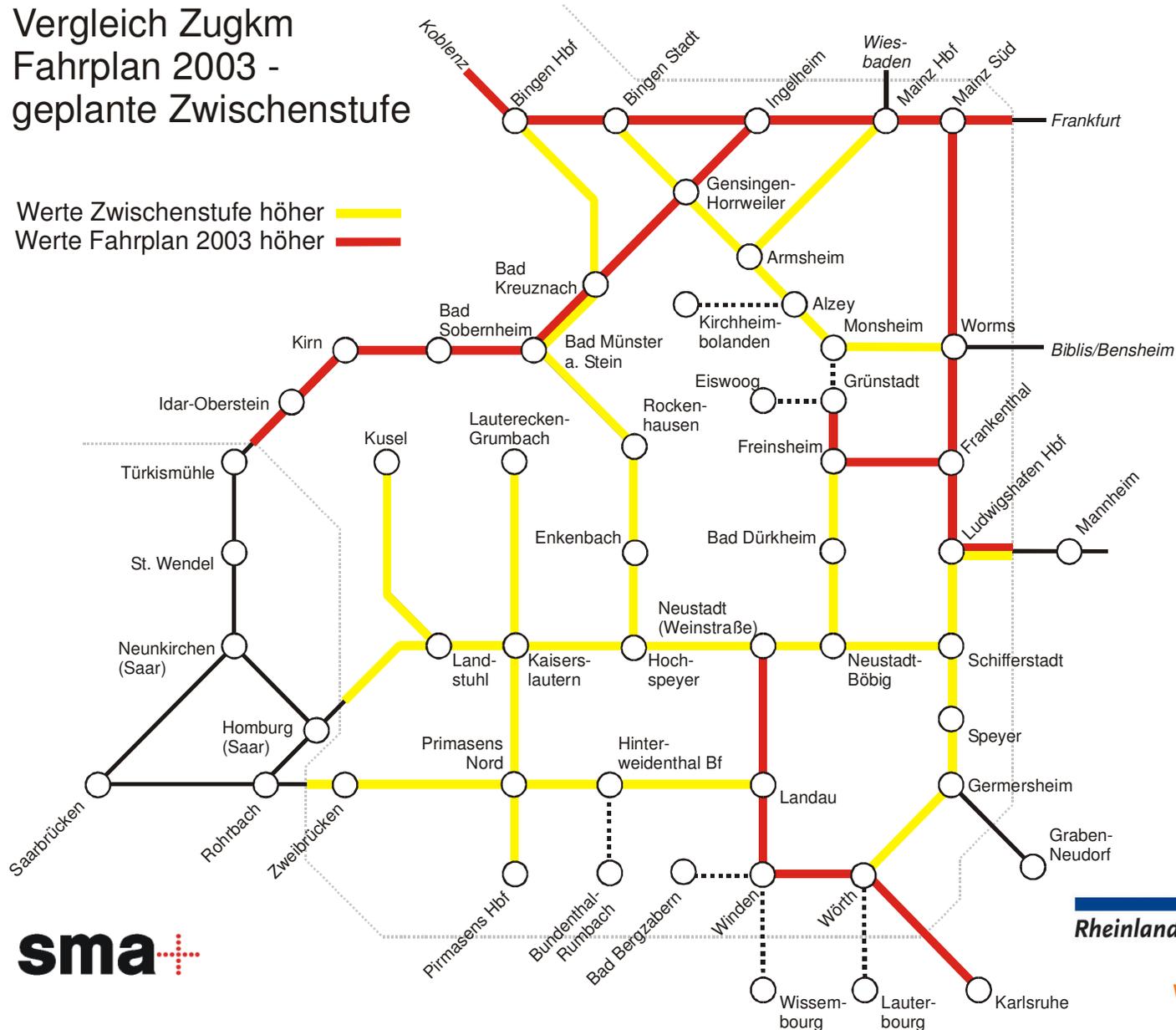
Effektive Zunahme der Zugkm Fahrplan 91/92 - Fahrplan 2003

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



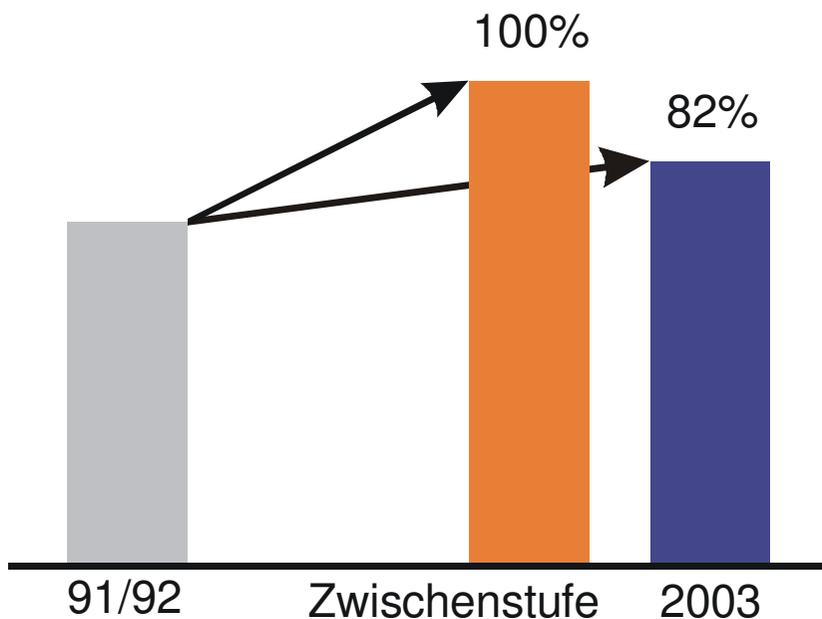
Vergleich Zugkm Fahrplan 2003 - geplante Zwischenstufe

Werte Zwischenstufe höher —
Werte Fahrplan 2003 höher —

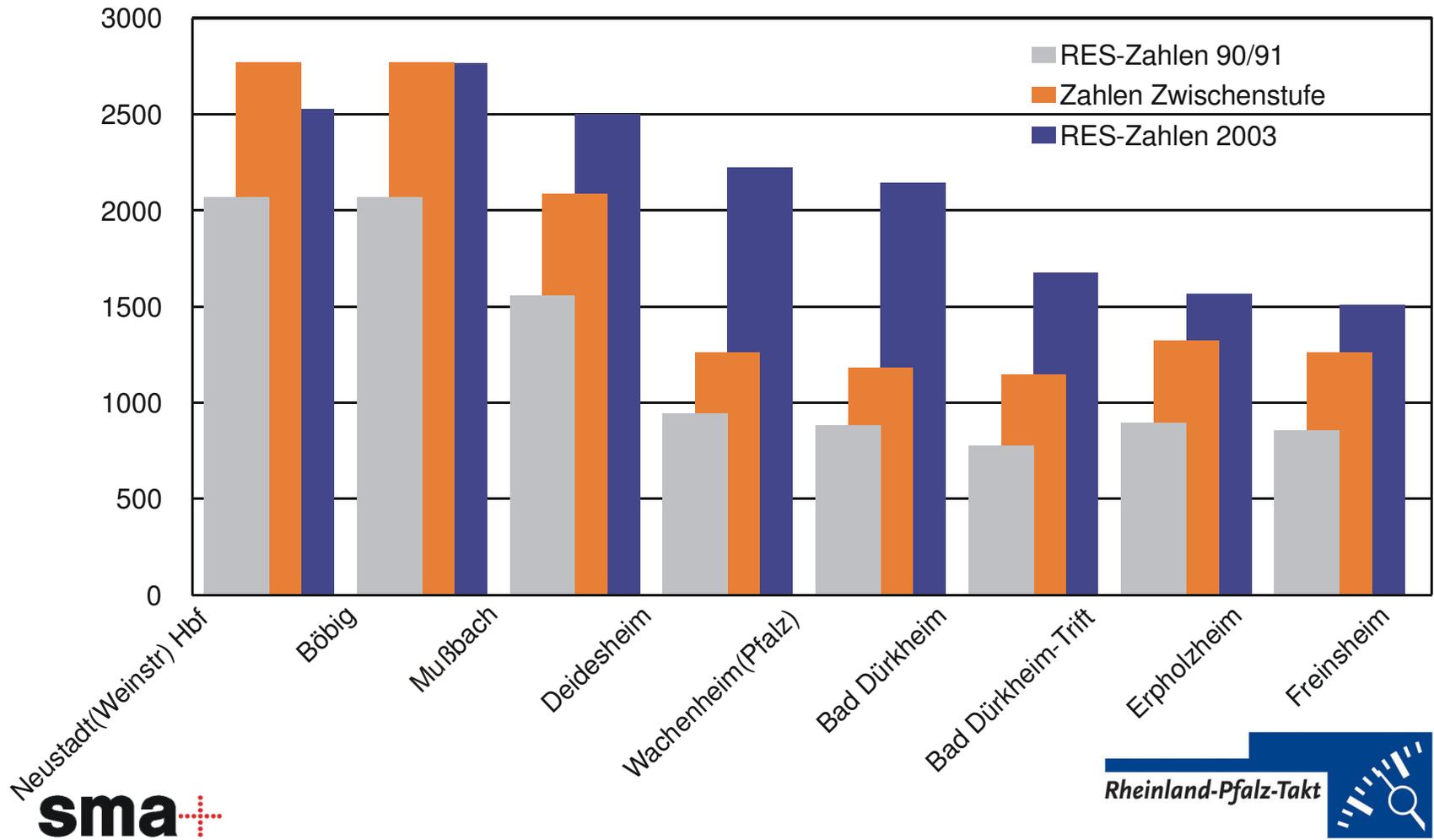


Zunahme der Zugkm kleiner als geplant

Zugkm

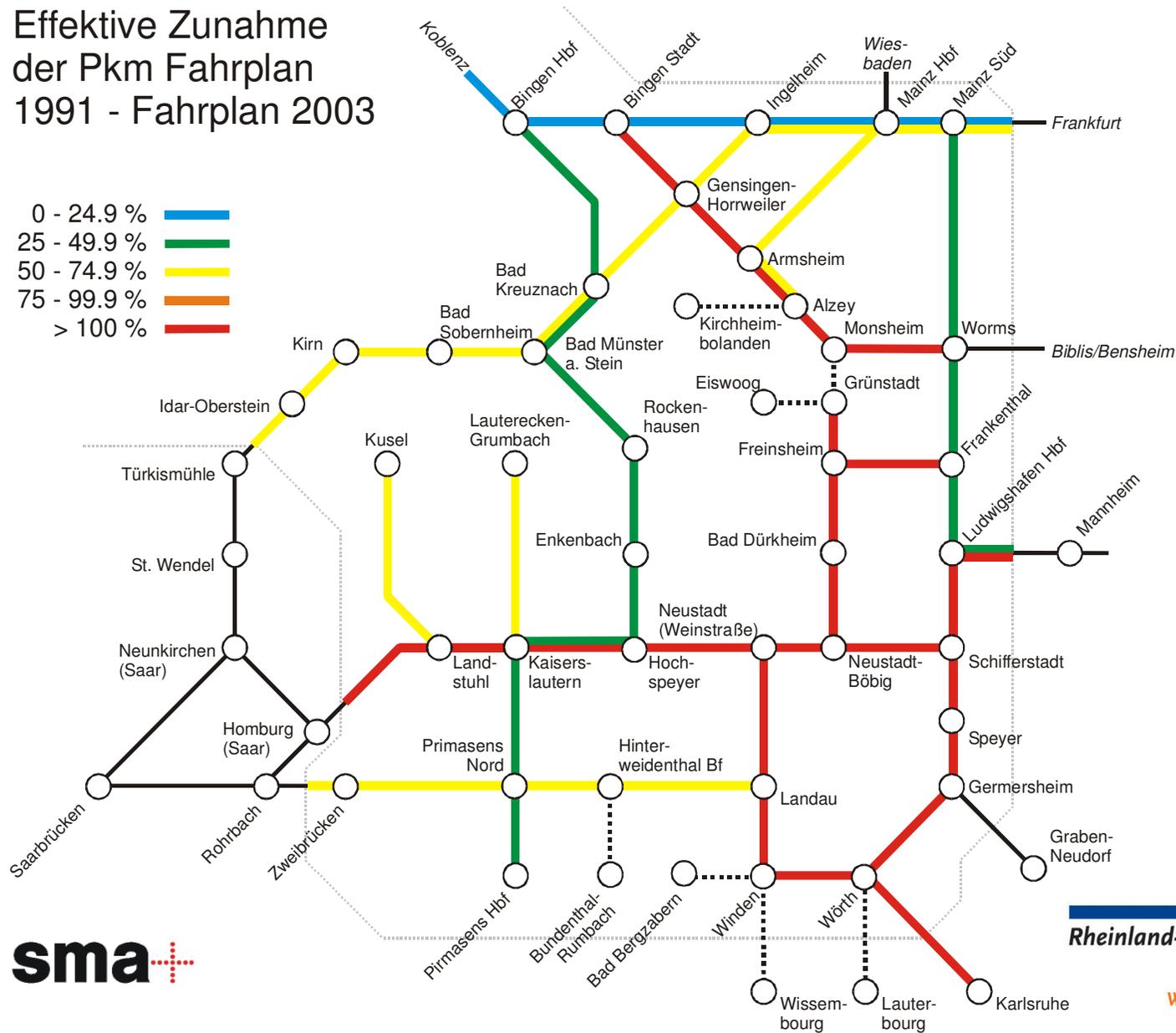


Beispiel: Neustadt - Freinsheim, Mo-Fr



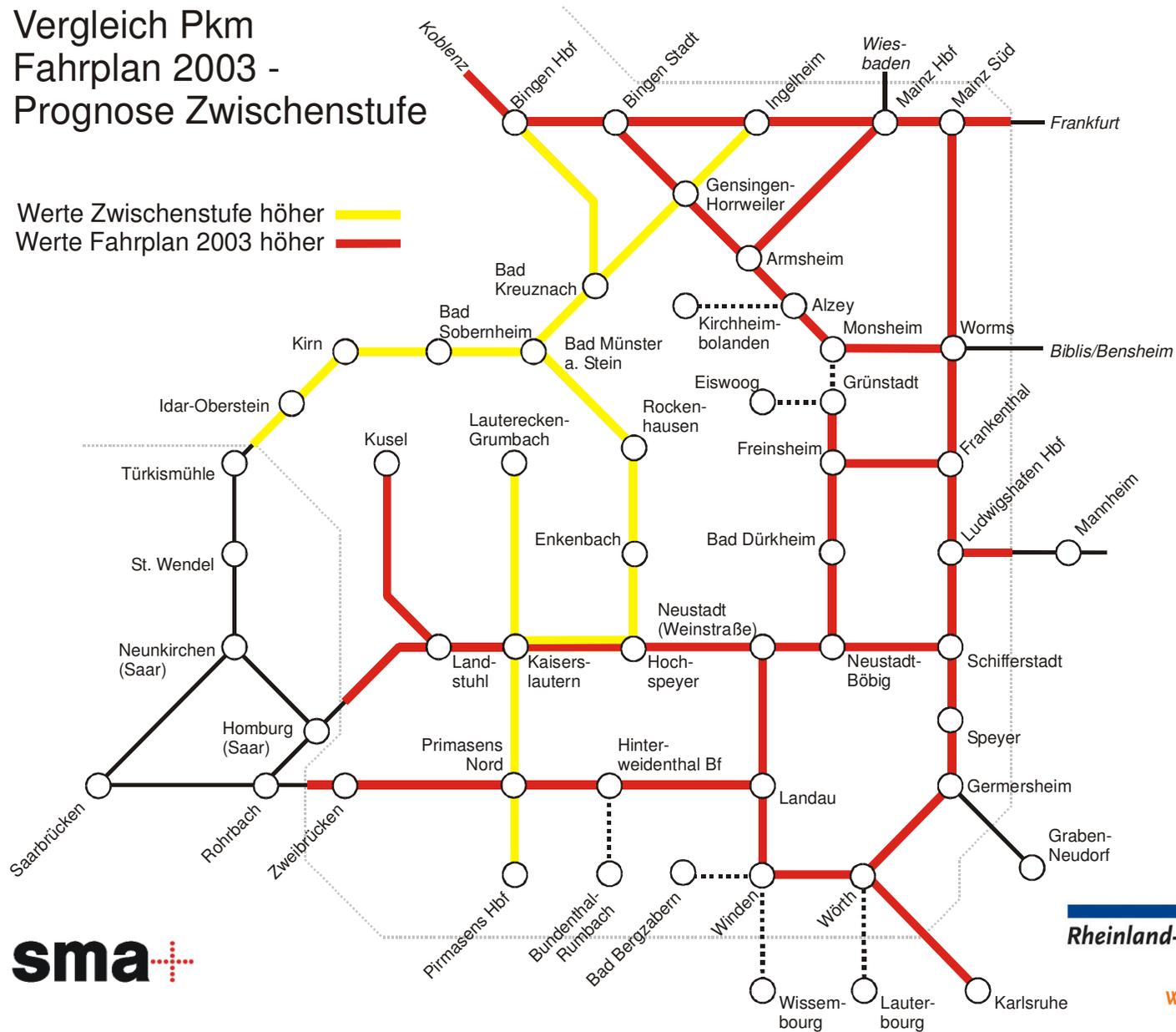
Effektive Zunahme der Pkm Fahrplan 1991 - Fahrplan 2003

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

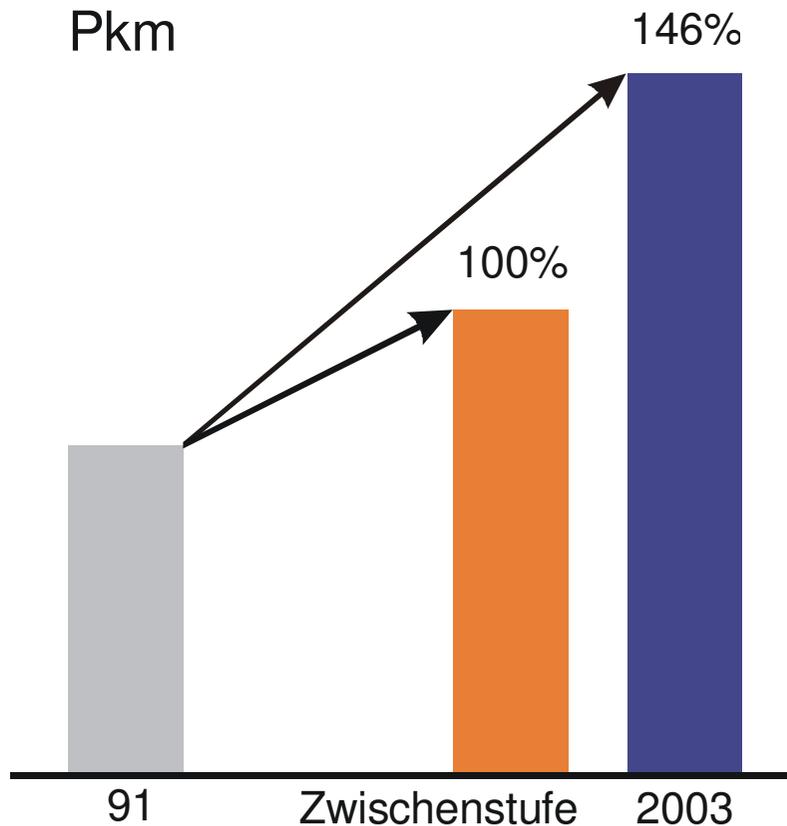


Vergleich Pkm Fahrplan 2003 - Prognose Zwischenstufe

Werte Zwischenstufe höher —
Werte Fahrplan 2003 höher —



Zunahme der Reisenden (Pkm) größer als prognostiziert



Fazit

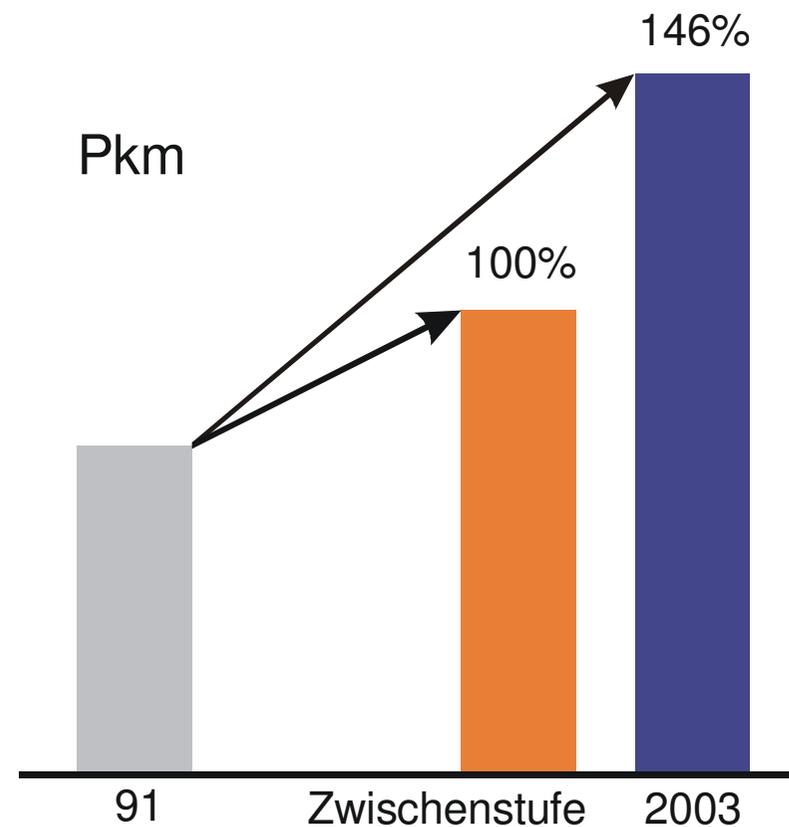
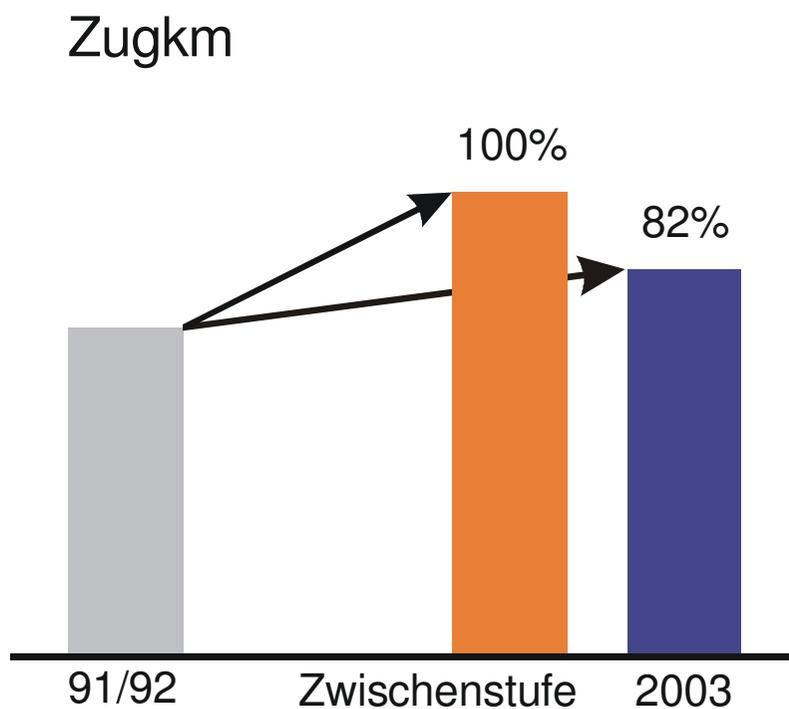
- Gegenüber der Prognose aus dem Jahr 1992 für die Zwischenstufe (Umsetzung je nach Strecke 1997 - 2003) ist für die untersuchten Strecken im Zweckverband SPNV Süd eine um fast 50 % höhere Nachfragesteigerung eingetreten
- und das, obwohl auf der Angebotsseite bis zum Fahrplan 2003 nur etwas mehr als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

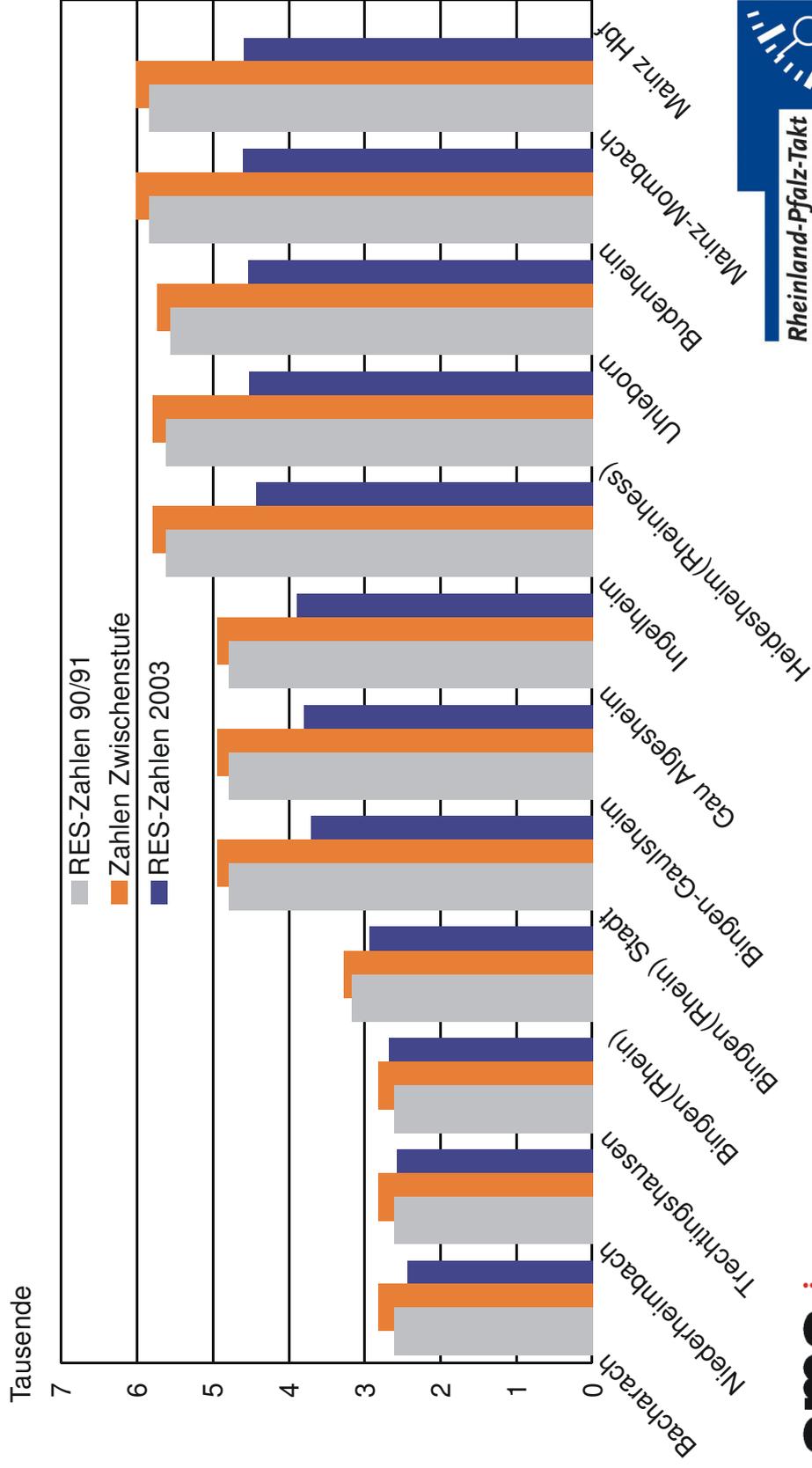
10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

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

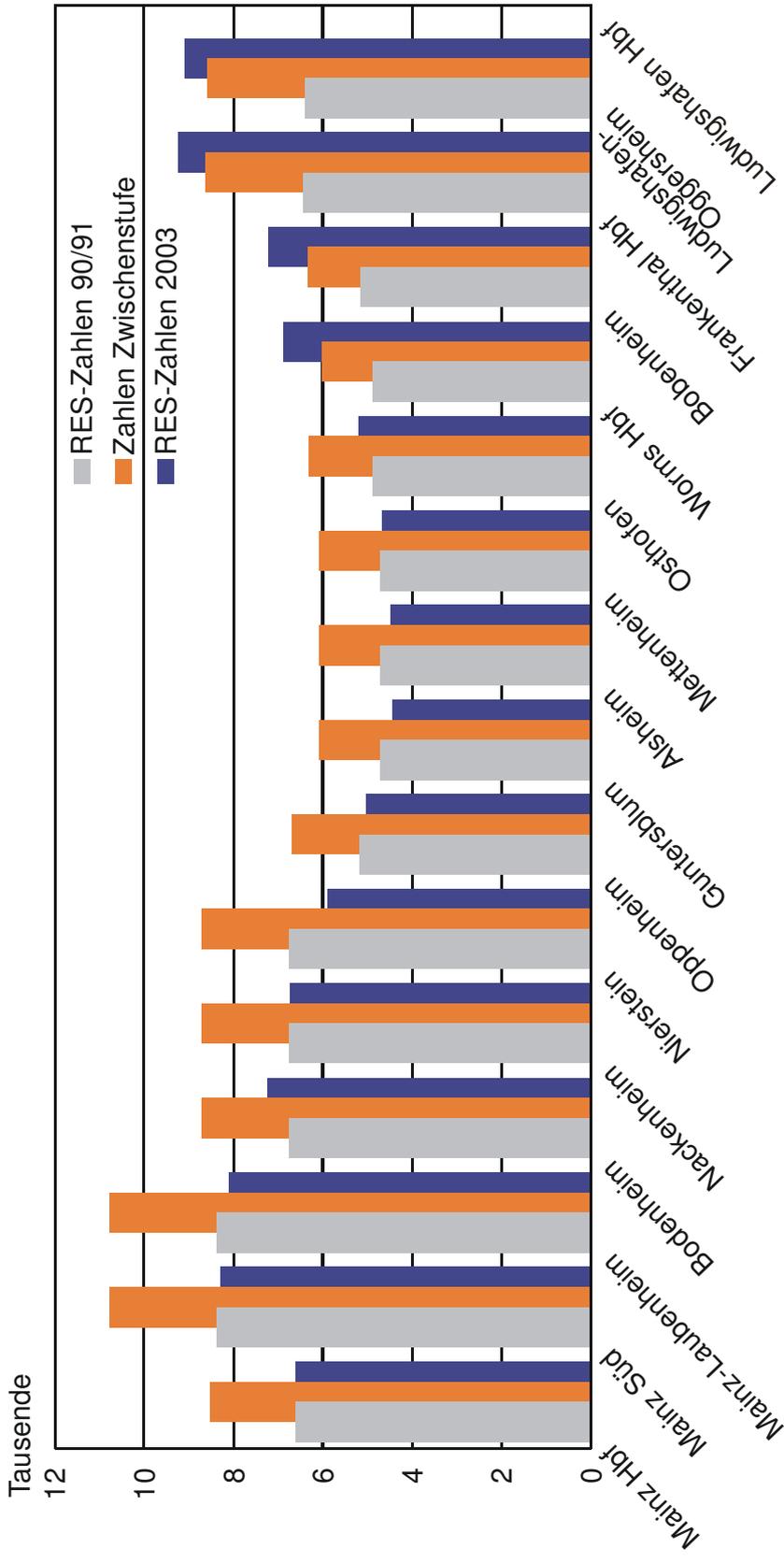
Gerade in Zeiten knapper werdender öffentlicher Gelder wünsche ich den Entscheidungsträgern die dazu erforderliche Weitsicht

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

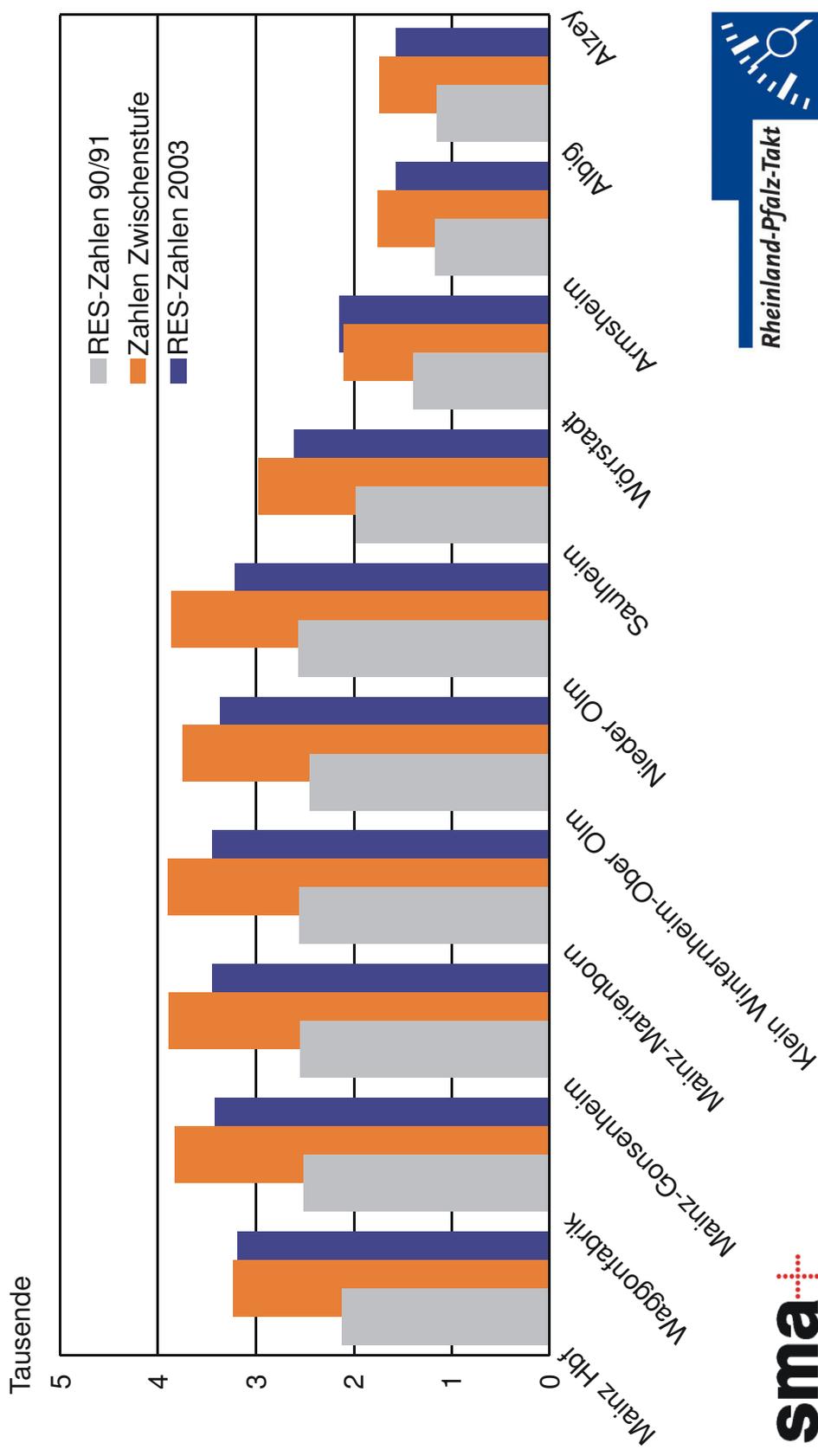
KBS 471: Bingen - Mainz, Mo-Fr



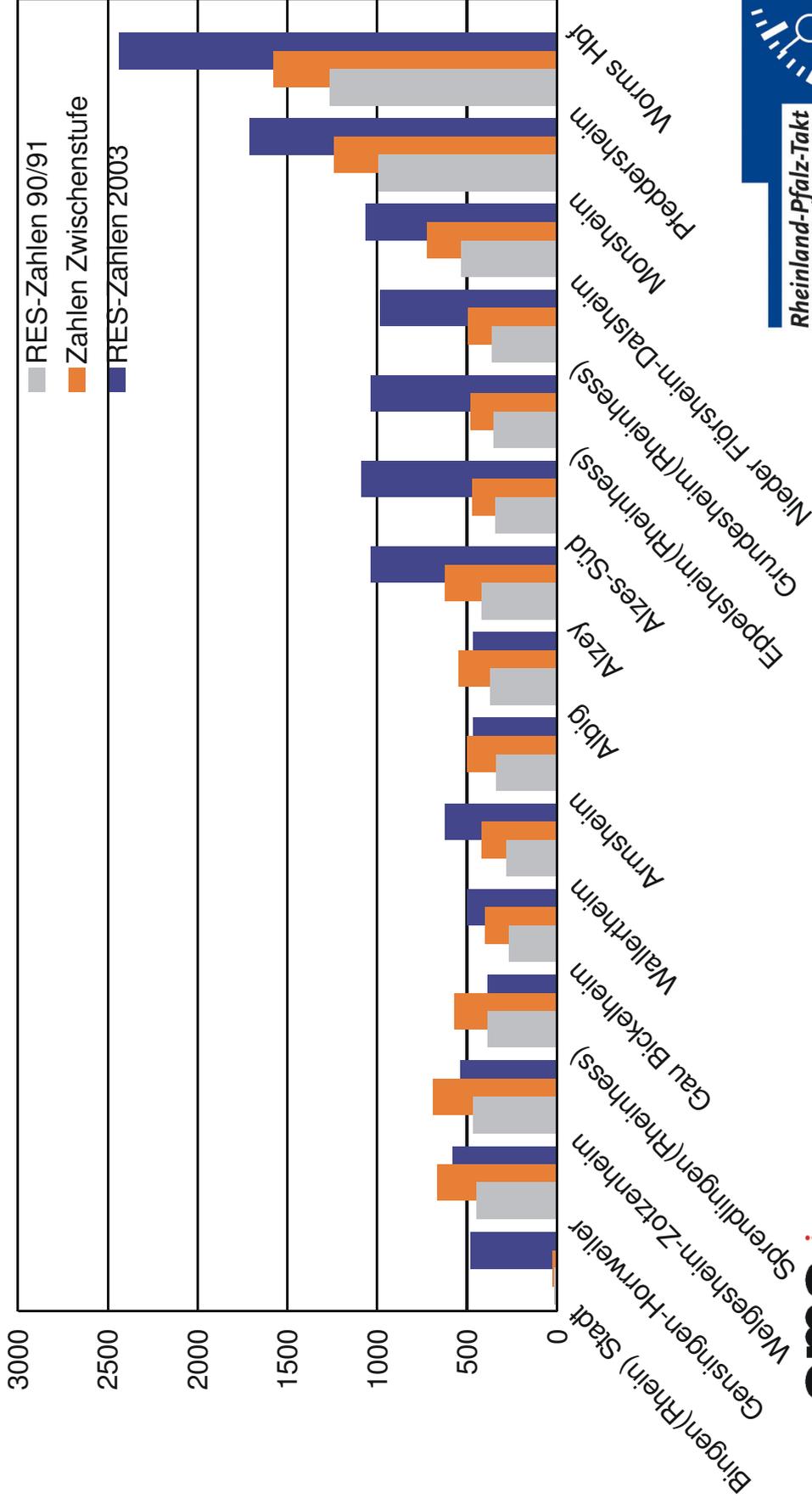
KBS 660: Mainz - Mannheim, Mo-Fr



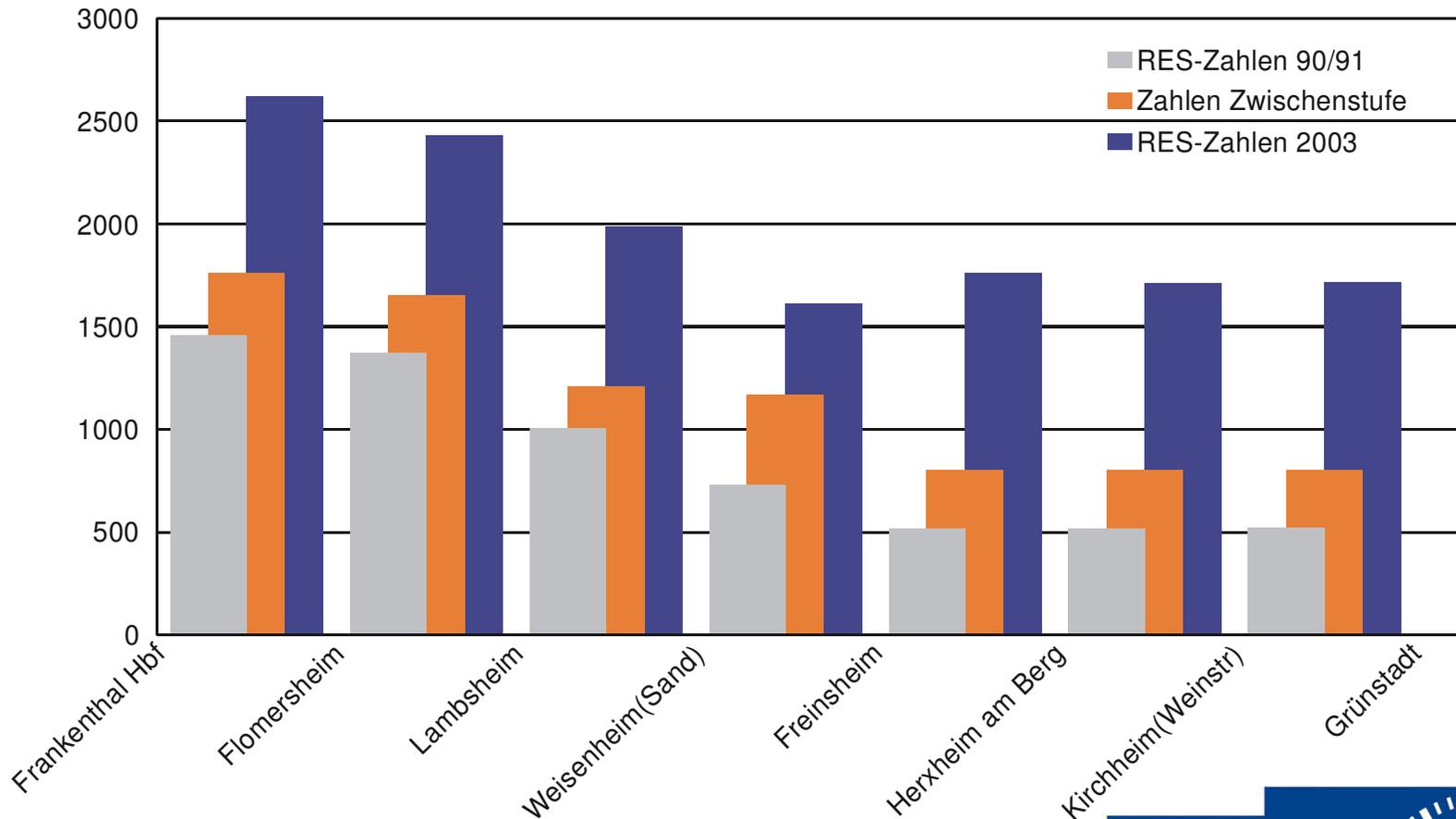
KBS 661: Mainz - Alzey, Mo-Fr



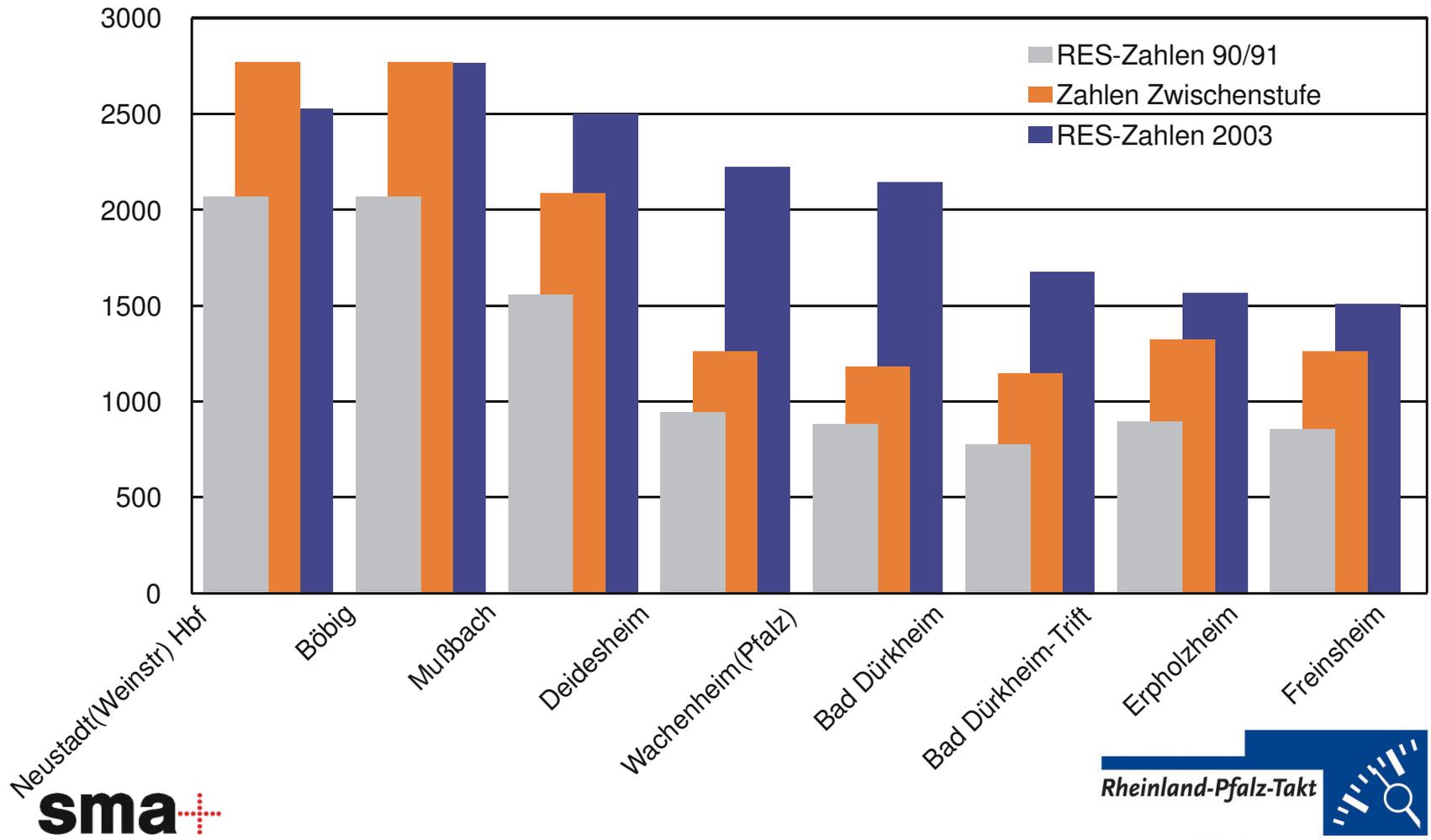
KBS 662: Bingen - Worms, Mo-Fr



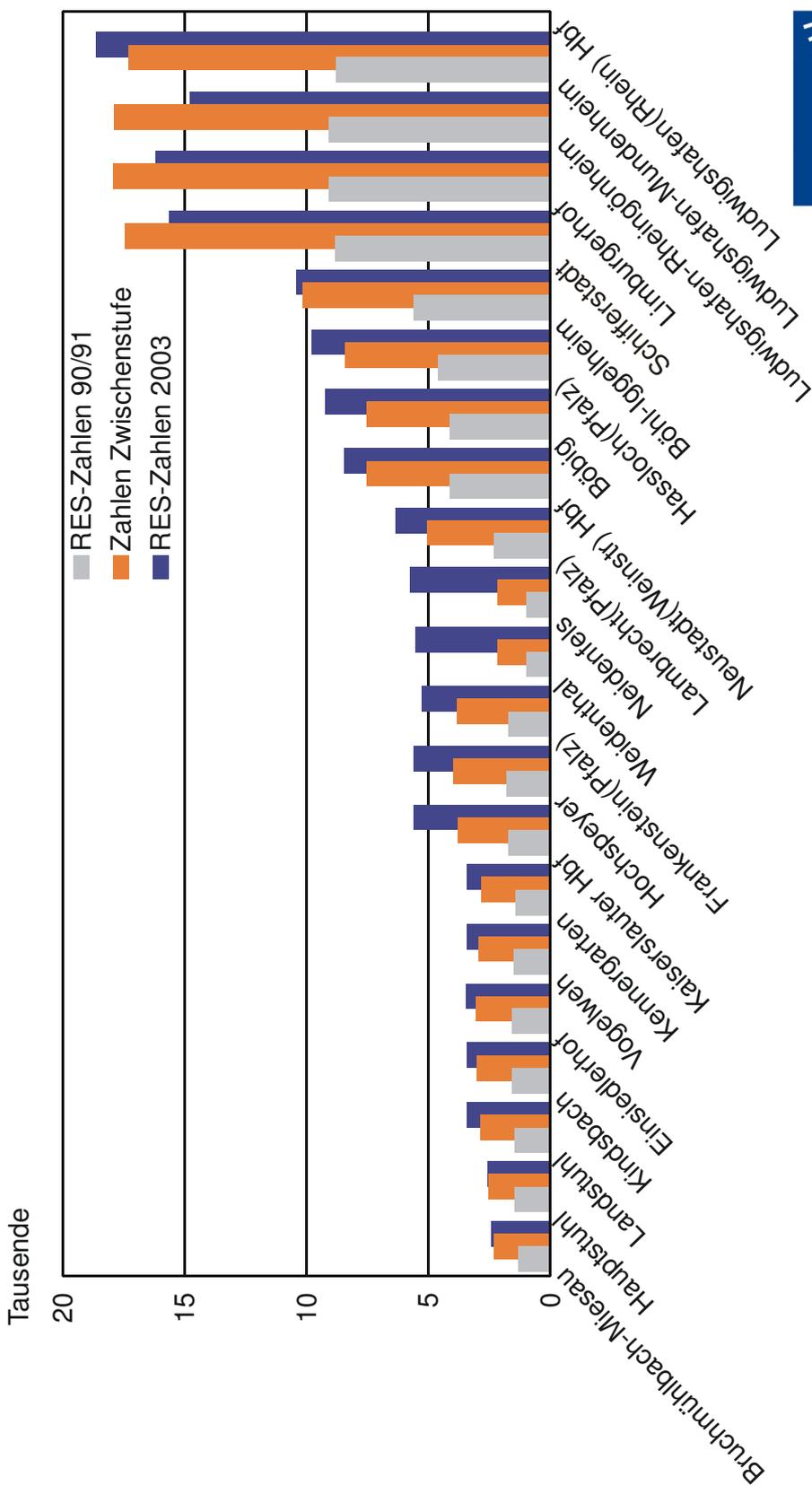
KBS 666: Frankenthal - Grünstadt



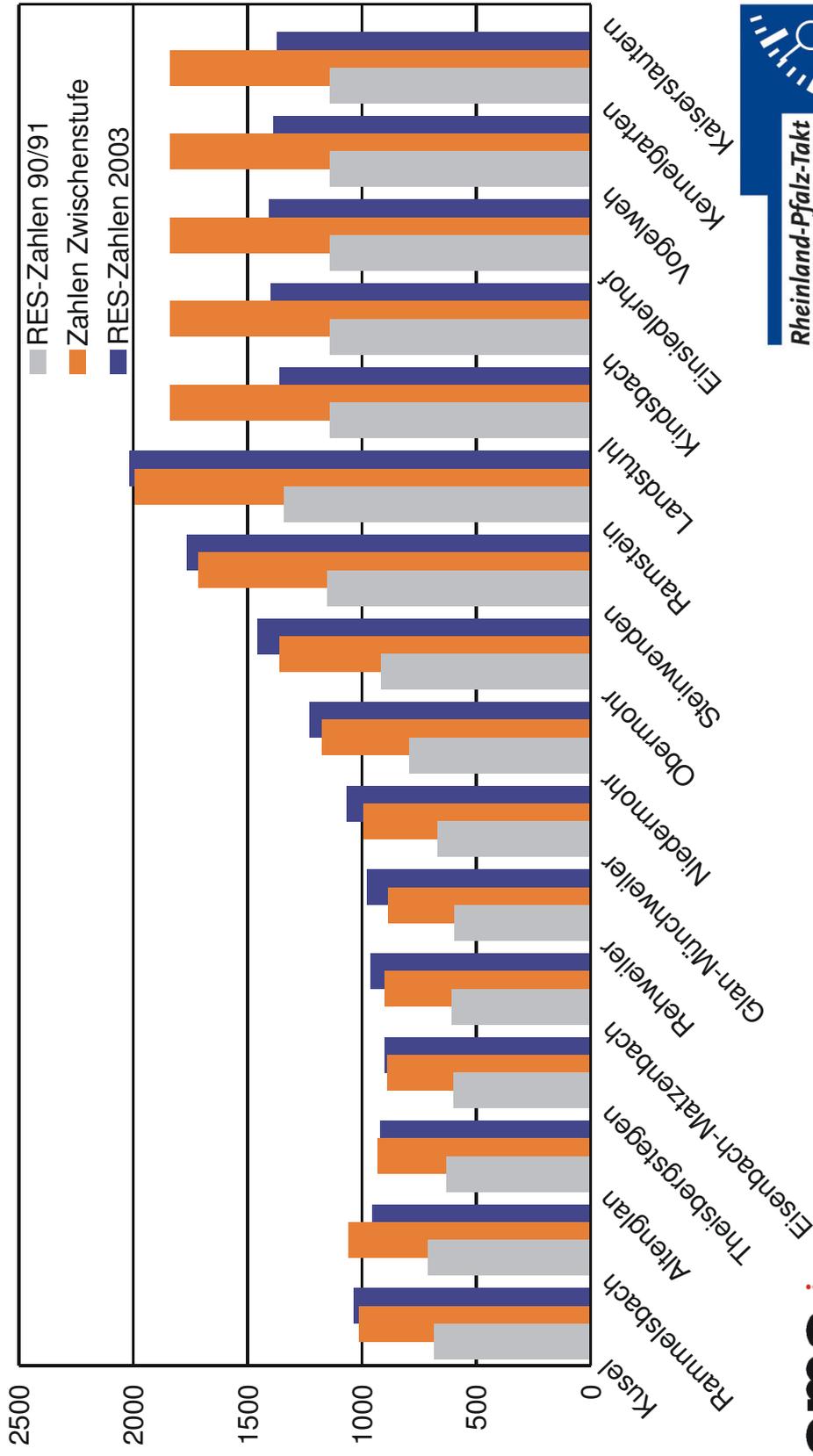
KBS 667: Neustadt - Freinsheim, Mo-Fr



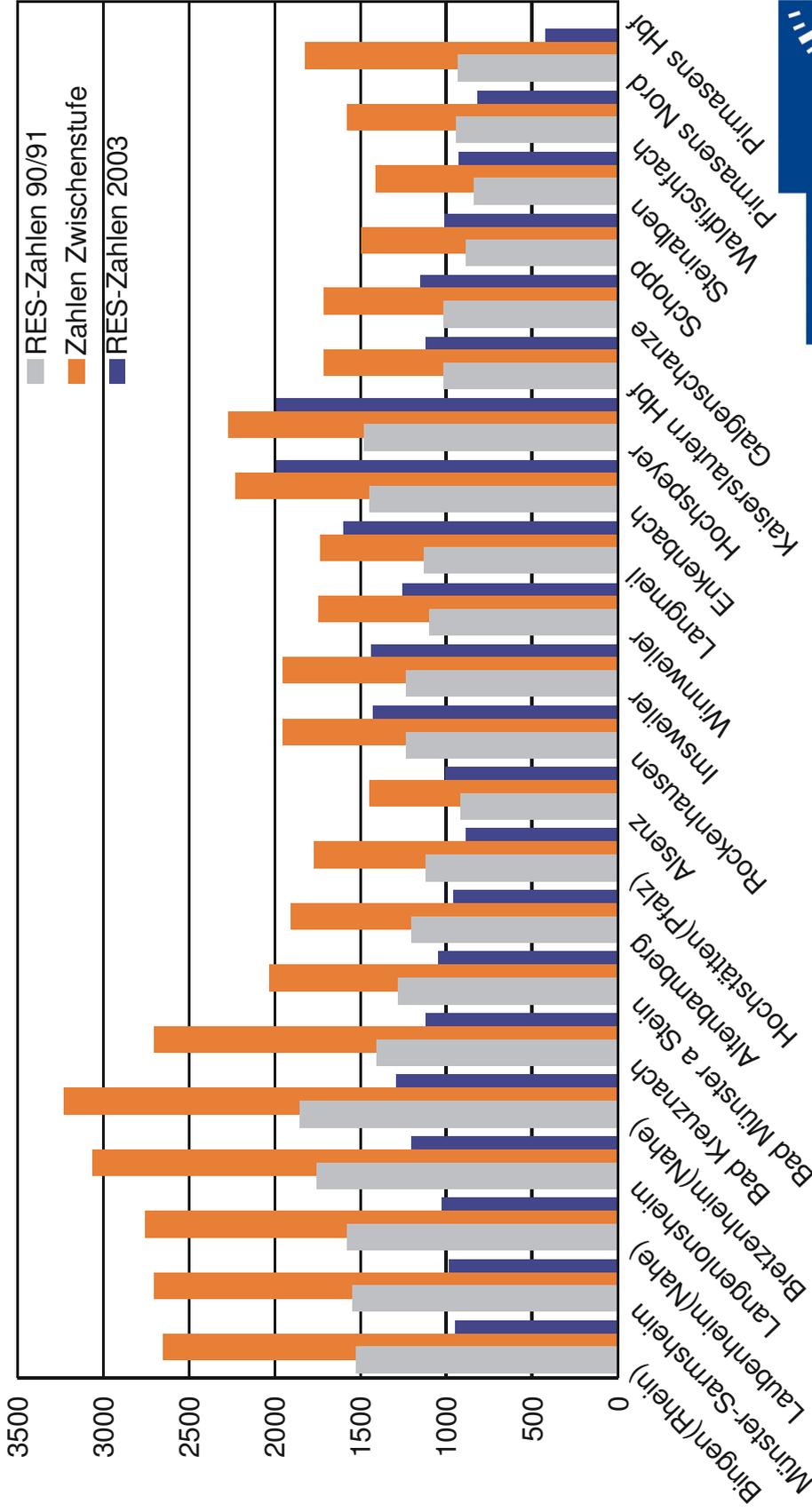
KBS 670: Homburg - Mannheim, Mo-Fr



KBS 671: Kusel - Kaiserslautern, Mo-Fr



KBS 672: Bingen - Pirmasens, Mo-Fr

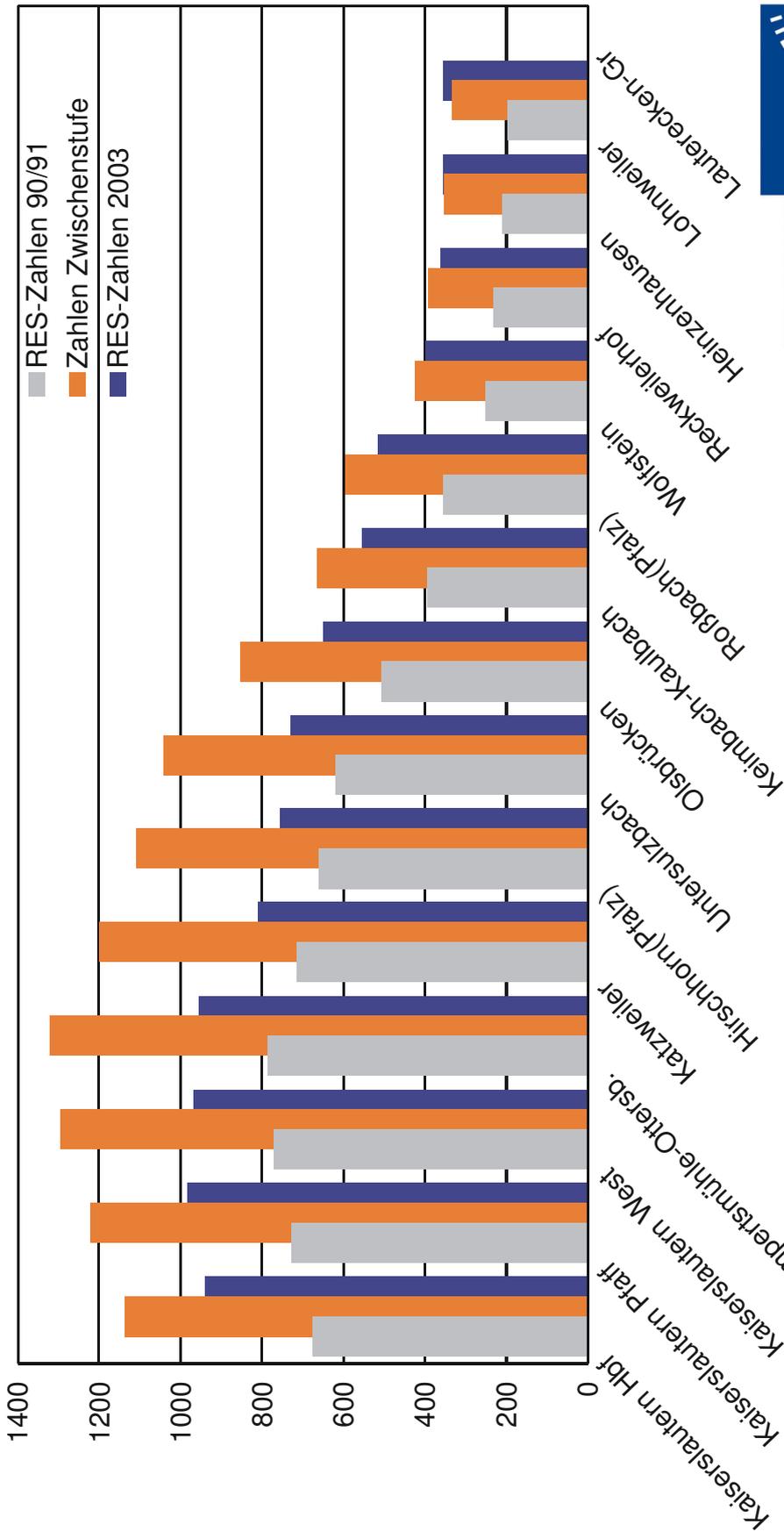


Rheinland-Pfalz-Takt

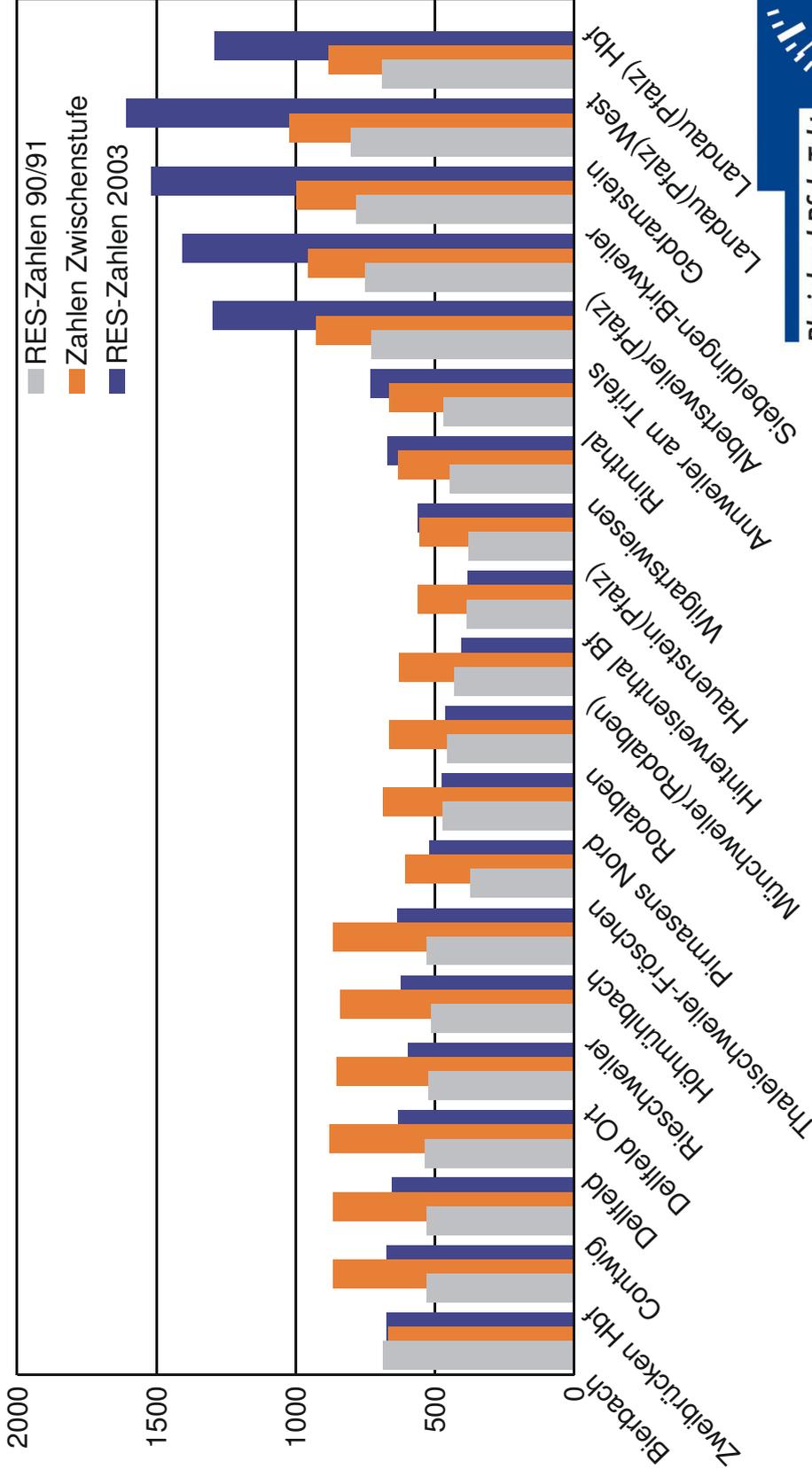
Wir bewegen unser Land



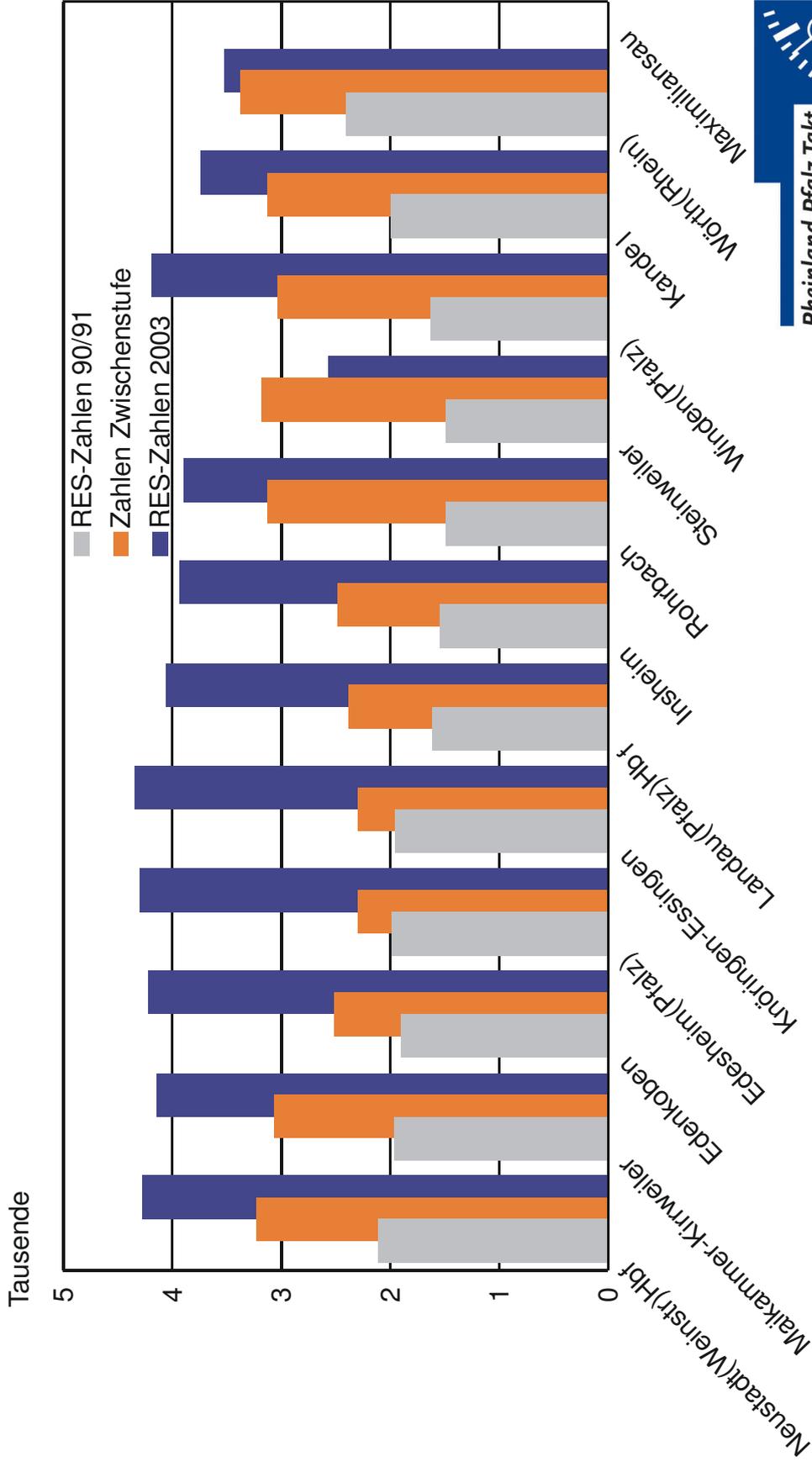
KBS 673: Kaiserslautern - Lauterecken



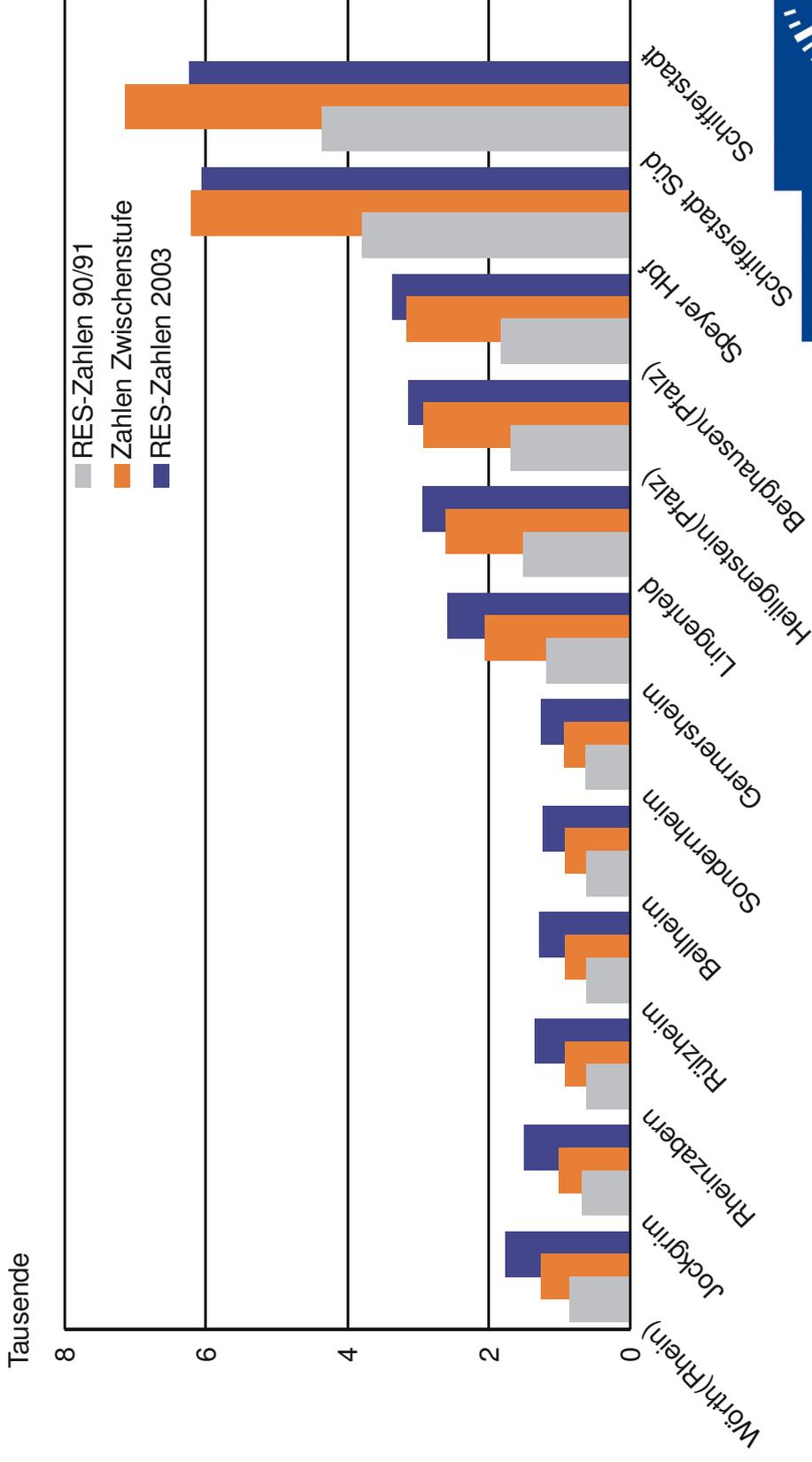
KBS 674/75: Zweibrücken - Landau



KBS 676: Neustadt - Karlsruhe, Mo-Fr



KBS 677: Wörth - Schifferstadt, Mo-Fr



KBS 680: Türkismühle - Mainz, Mo-Fr

