

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität



Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Stuttgart, 23. Juni 2014



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Unsere jetzige Mobilität ist nicht nachhaltig

- Klimawandel
- Ressourcenverbrauch
- Lärm
- Luftbelastung
- Versiegelung
- Unfallgefahr



1.

ÖPNV-Offensive für Baden-Württemberg

Koalitionsvereinbarung in Baden-Württemberg

„Wir wollen unser Land zu einer Pionierregion der nachhaltigen Mobilität machen“



Leitziel für die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs

„Verdoppelung der
Nachfrage im
Öffentlichen Verkehr
bis 2030“

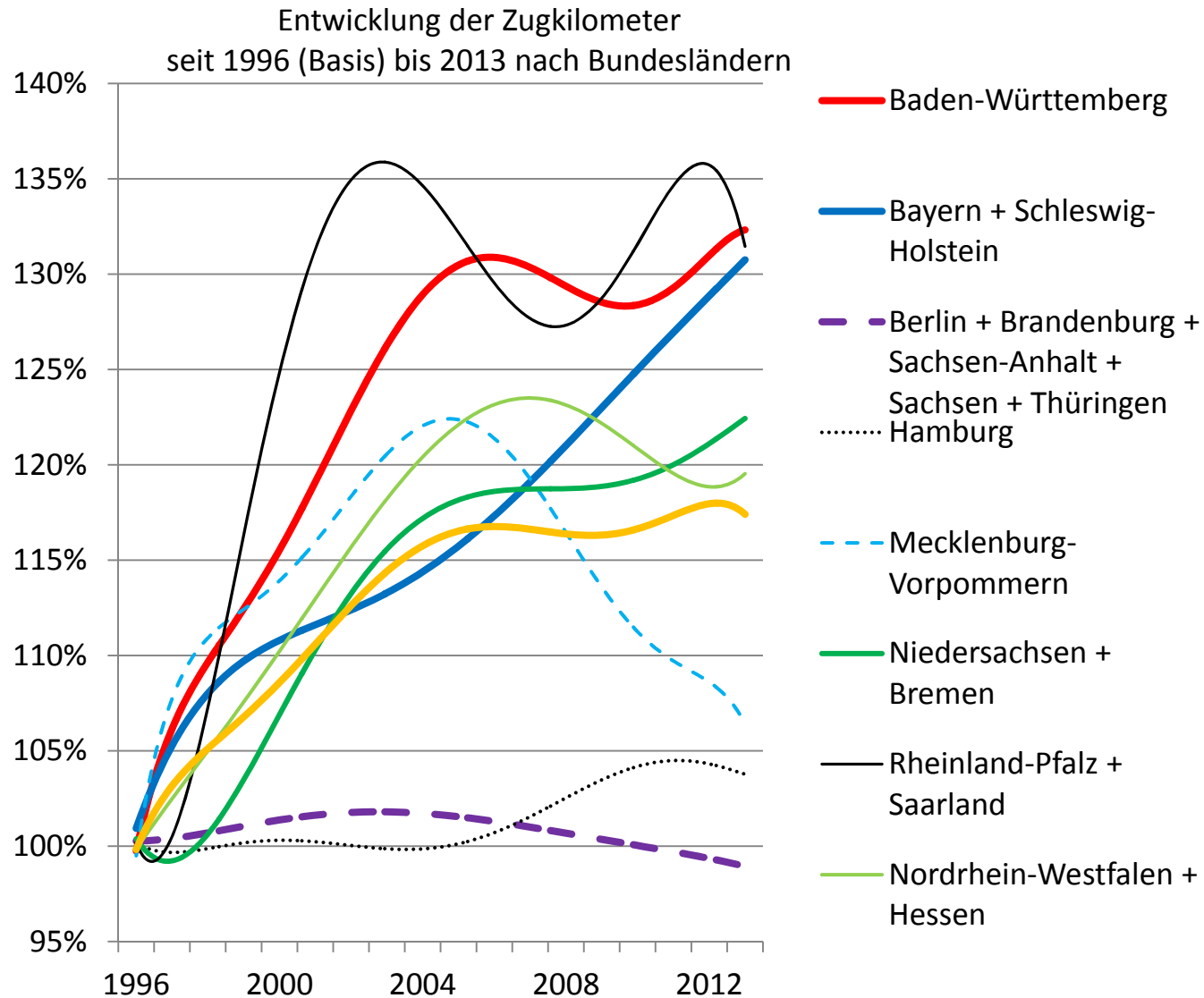
- Ambitioniertes Ziel
- Schweizer Niveau heute
- SPNV muss dazu einen erheblichen Anteil leisten



2.

Regionalisierung des SPNV – eine Erfolgsgeschichte

Entwicklung des SPNV in Baden-Württemberg



SPNV in
Baden-Württemberg
1996 bis 2013:

Zugkilometer:
+ 30%

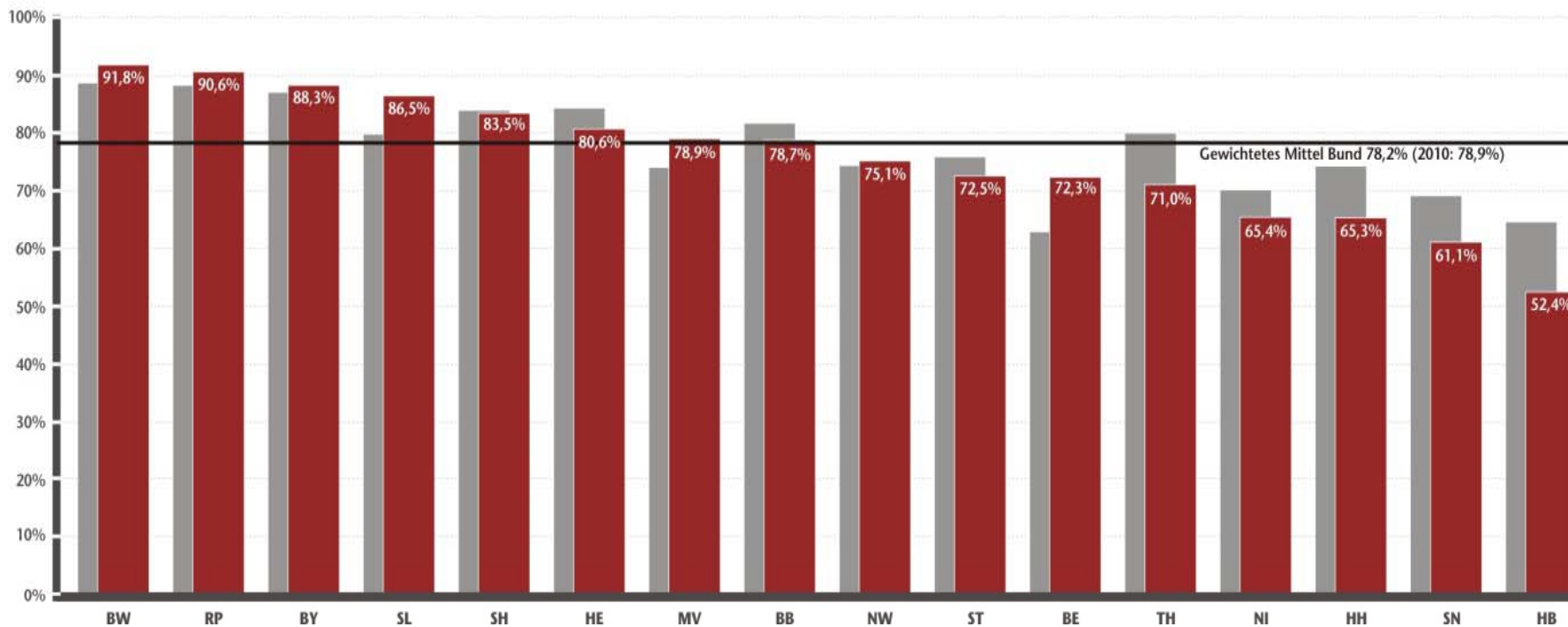
Fahrgastnachfrage:
+ 60%

3.

Die schwierige Finanzierungssituation des SPNV in Baden-Württemberg

Finanzierungssituation des SPNV in Baden-Württemberg

Konsumquote 2012 (Anteil der für Leistungsbestellungen im SPNV genutzten Regionalisierungsmittelzuweisungen)
 grau: 2010

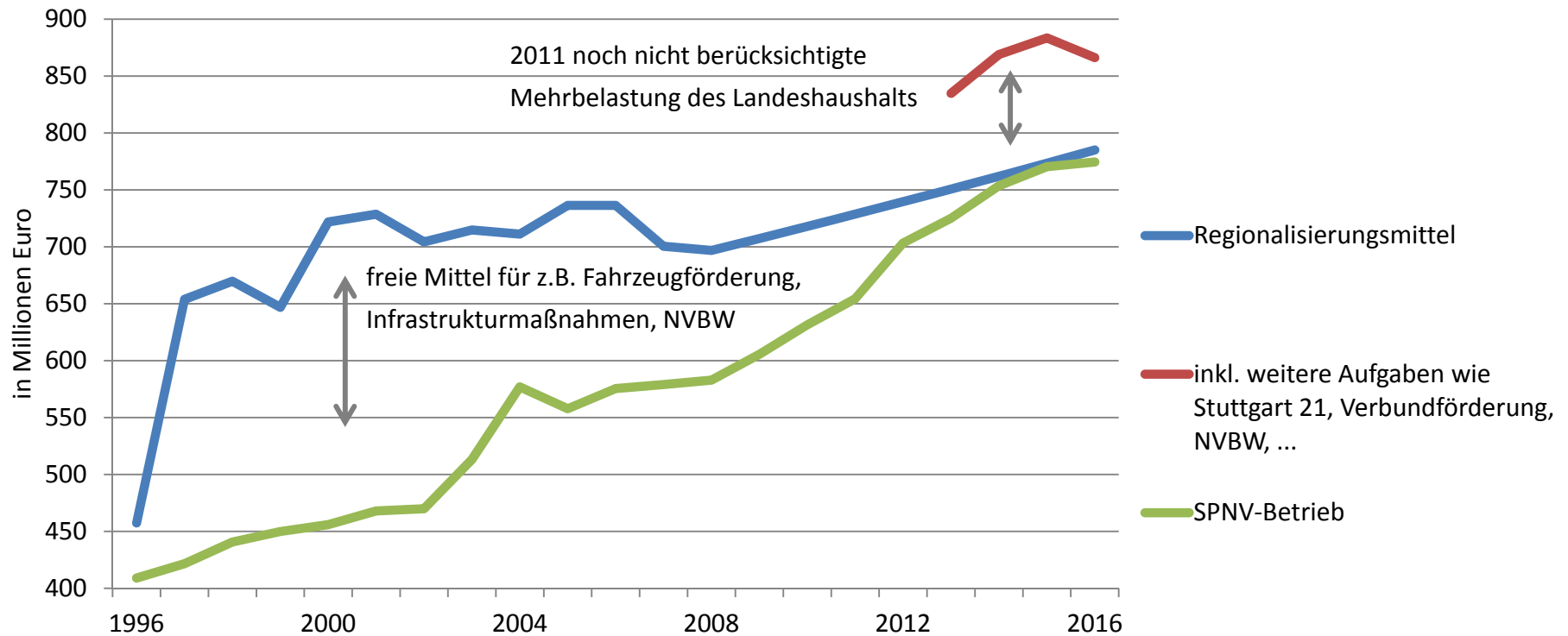


Große Leistungsausweitung = hohe laufende Kosten

Großer Verkehrsvertrag = hohe Kosten für das Land

Verkehrsvertragsquote 2014: 98 Prozent

Finanzierungssituation des SPNV in Baden-Württemberg



Land wendet 84 Mio. Euro auf (2014),
nur um die Abbestellung von Zügen zu vermeiden

Finanzierungssituation des SPNV in Baden-Württemberg

Die Spielräume für weitere Angebotsausweitungen
sind eng geworden

Voraussetzungen für Angebotsausbau:

1. Kostensenkungen durch wettbewerbliche Vergabe
2. Erfolgreiche Revision der Regionalisierungsmittel
 - Anhebung und Dynamisierung der Mittel
 - angemessener Anteil Baden-Württembergs
(Anteil Einwohner 13 Prozent; Anteil Reg-Mittel bislang 10,44 Prozent)

4.

Warum Angebotsstandards?

Warum Angebotsstandards?

Der Angebotsentwicklung fehlen noch klare Maßstäbe:

Beispiel 1: Fahrgastnachfrage und Taktdichte

Strecke	Fahrgäste/Tag	Taktdichte
Strecke A = Heilbronn - Würzburg	~ 2000	120 Min
Strecke B = Nagoldtalbahn	~ 1100	30 – 60 Min

Beispiel 2: Fahrgastnachfrage und Betriebszeiten

Strecke	Fahrgäste/Tag	Letzte Abfahrt
Strecke A = Renchtalbahnhof	~ 2000	21:00 Uhr
Strecke B = Eutingen - Freudenstadt	~ 1000	23:30 Uhr

Warum Angebotsstandards?

Der Angebotsentwicklung fehlen noch klare Maßstäbe:

Beispiel 1: Fahrgastnachfrage und Taktdichte

Strecke	Fahrgäste/Tag	Taktdichte
Strecke A	~ 2000	120 Min
Strecke B	~ 1100	30 – 60 Min

Beispiel 2: Fahrgastnachfrage und Betriebszeiten

Strecke	Fahrgäste/Tag	Letzte Abfahrt
Strecke A	~ 2000	21:00 Uhr
Strecke B	~ 1000	23.30 Uhr

Warum Angebotsstandards?

Aufgabe von Angebotsstandards:

- Homogene, „gerechte“ Angebotsentwicklung im Land
- Effektiver Mitteleinsatz: große Potenziale gewinnen
- Nachvollziehbarer Maßstab für die kommunale Mitfinanzierung von Zusatzwünschen

5.

Grundsätze der Angebotsgestaltung

Grundsätze der Angebotsgestaltung

Sicherung bestehender Angebote:

- Keine Streckenstilllegungen
- Standards gelten nur für Strecken mit regelmäßigem SPNV
(nicht für Ausflugs- oder reine Schülerstrecken)

Grundsätze der Angebotsgestaltung

Integraler Taktfahrplan:

- Regelmäßige Bedienung aller Stationen
- Feste zeitliche Vertaktung
- Systematische Umsteigebeziehungen
in den Knotenbahnhöfen

Grundsätze der Angebotsgestaltung

Streckennetz und Haltestellen:

- Streckenreaktivierungen nur in Einzelfällen möglich
- Zusätzliche Haltestellen zur Nachfragesteigerung

6.
Landesweites Grundangebot
„Mobilitätsgarantie“

Landesweites Grundangebot

Landesweites Grundangebot als „Mobilitätsgarantie“:

- 1- Stunden-Takt grundsätzlich auf allen Strecken mit regelmäßigem Personenverkehr
- Betriebszeit 5 - 24 Uhr:
Erste Ankunft im jeweiligen Mittelzentrum vor 6 Uhr
letzte Abfahrt im jeweiligen Mittelzentrum nach 23 Uhr
- Erreichbarkeit Oberzentren vor 7 Uhr, nach 22 Uhr
- Betriebszeiterweiterung auf Strecken mit schwacher Nachfrage teilweise durch Busverkehr/Rufbus

7.

Hohe Nachfrage – dichtere Takte

Hohe Nachfrage – dichtere Takte

Doppelstrategie:

- Landesweites Grundangebot als attraktiv nutzbare Mobilitätsgarantie, auch im ländlicher Raum

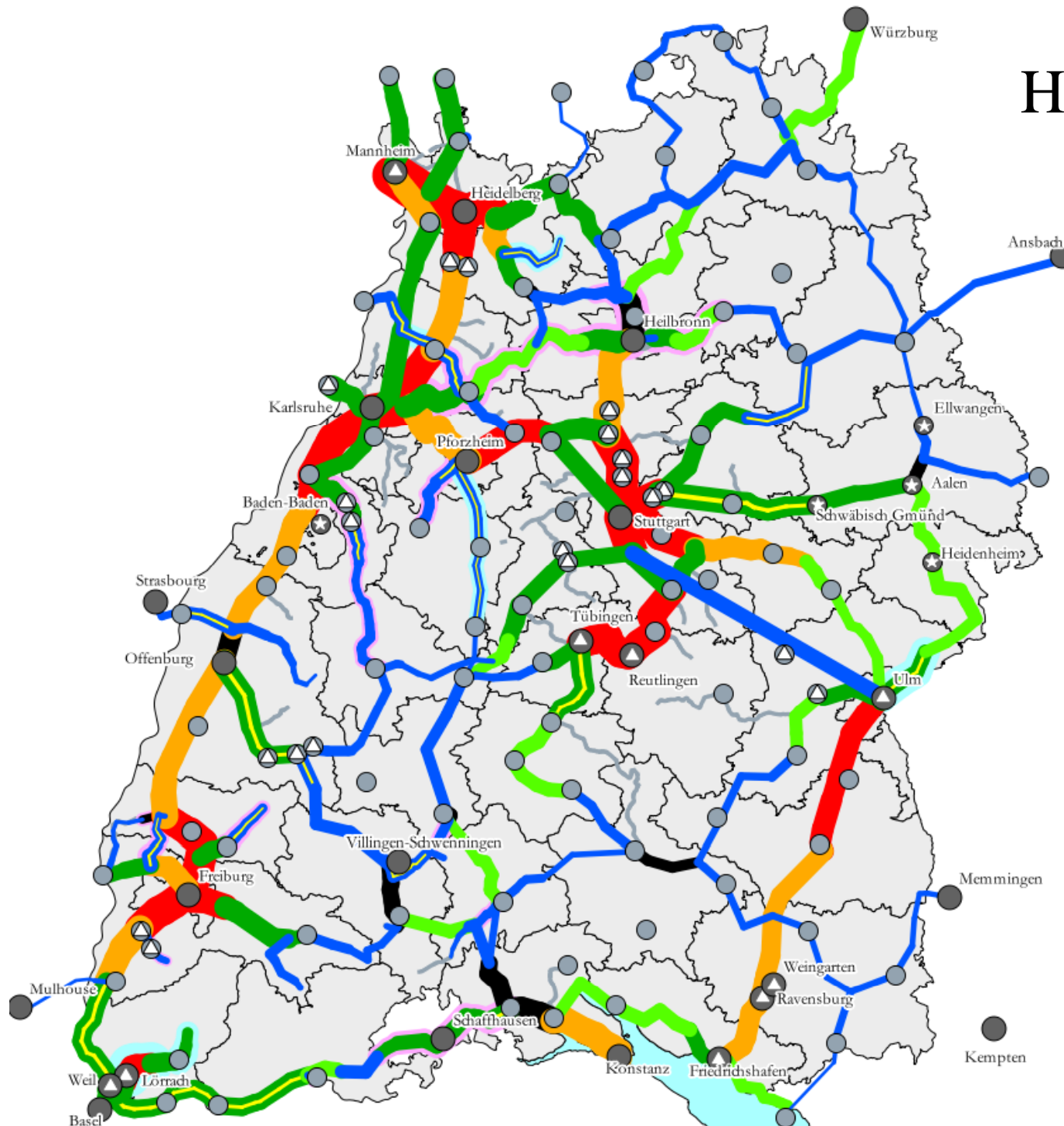
- Taktverdichtung auf Strecken mit großem Nachfragepotenzial
- Taktdichte abhängig von Nachfrageklassen

Hohe Nachfrage – dichtere Takte

Klasse	Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare /Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stundentakt	129	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	
IIa	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel



Hohe Nachfrage – dichtere Takte



Zentren

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums

Einteilung

- keine Aufgabenträgerschaft des Landes
- 1 Zug pro Stunde
- 2 Züge pro Stunde wegen Express
- 2 Züge pro Stunde
- 3 Züge pro Stunde
- 4 und mehr Züge pro Stunde
- zusätzliche Verdichterzüge zur Hauptverkehrszeit
- Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken
- Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer
- Bestandsgarantie für das Status Quo Angebot über 2020 hinaus, soweit die Nachfrage für die Angebotsklasse erreicht wird



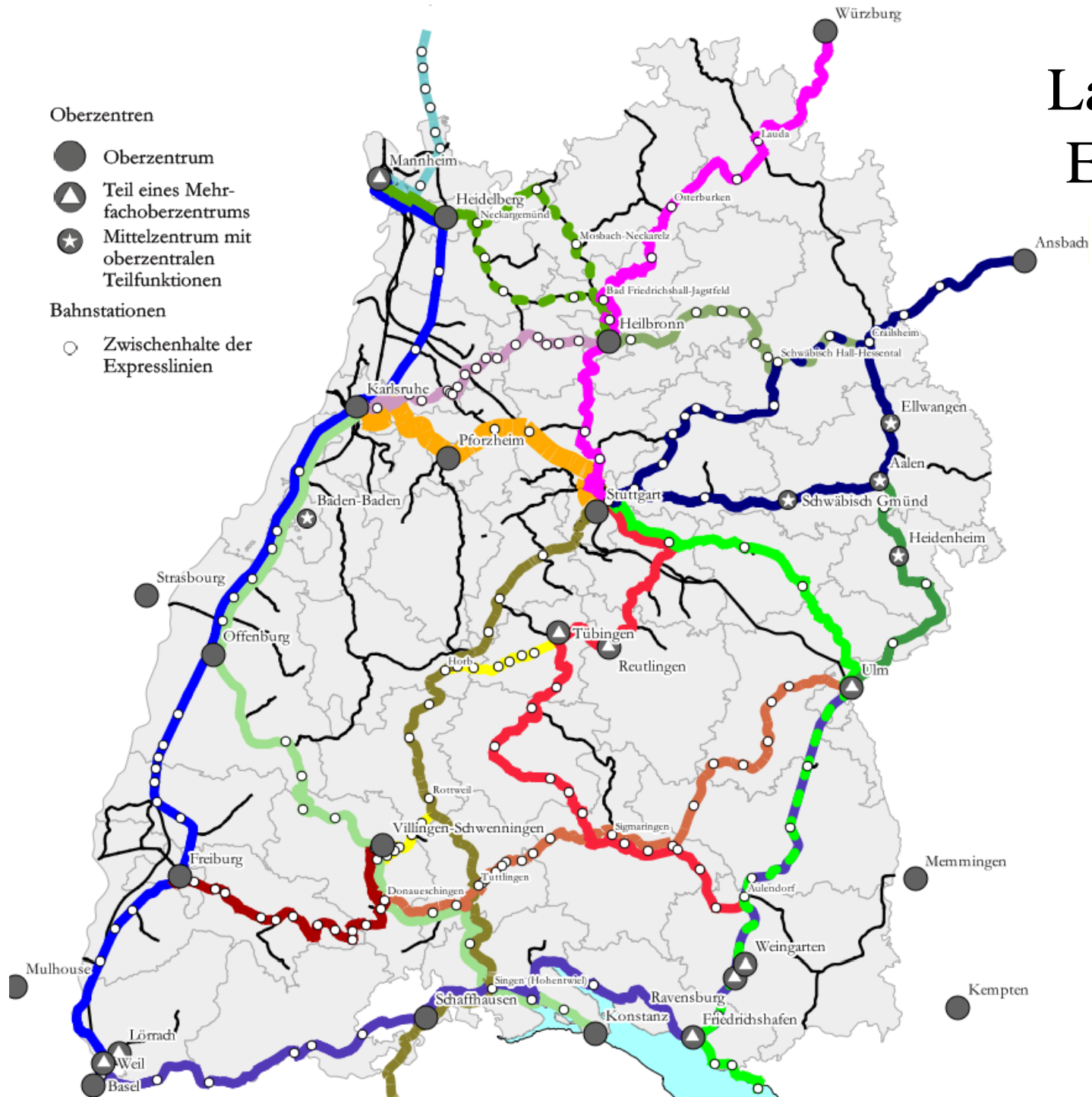
8. Landesweites Expressnetz

Landesweites Expressnetz

Landesweites Expressnetz

- Schnelle Verbindungen zwischen den Oberzentren des Landes zum Nahverkehrstarif
- grundsätzlich 1-Stunden-Takt
- Stundentakt auf eingleisigen Strecken teilweise erst mittelfristig mit Infrastrukturausbau möglich
- Auf sehr starken Relationen mittelfristig 30-Min-Takt (Stuttgart - Pforzheim – Karlsruhe)
- Strecken unter 2500 Fahrgästen/Tag: kein gesonderter Express (Express als einziger Zug)

Landesweites Expressnetz



9. Ausreichende Kapazitäten

Ausreichende Kapazitäten

Sitzplatzangebot und Begrenzung der Stehplatzanteile

- Grundsätzlich ein Sitzplatz für jeden Fahrgast
- In Stoßzeiten ist eine Sitzplatzgarantie aus wirtschaftlichen Gründen jedoch nicht möglich.

Begrenzung der Zahl der Stehplätze:

- Reisezeiten im Stehen über 15 Minuten sind auszuschließen
- Stehplatzanteil in der Hauptverkehrszeit max. 20 Prozent
- Stehplatzanteil in einzelnen Spitzenzügen max. 33 Prozent

10. Refinanzierung des SPNV

Refinanzierung des SPNV

Guter SPNV braucht angemessene Erlöse

- Aufgrund knapper Finanzierung braucht der SPNV auch angemessene Fahrgelderlöse
- Wachstumstreiber SPNV in vielen Verkehrsverbänden ohne adäquates Erlöswachstum
- Fortentwicklung der Tarife und Einnahmenaufteilungssysteme erforderlich

11.

Schrittweise Umsetzung des Zielkonzepts 2025

Schrittweise Umsetzung des Zielkonzepts 2025

Angebotsprogramm 2017

Zielkonzept 2025 = mittelfristig Angebotsausweitung von gut 20 Prozent.

Voraussetzungen für die Realisierung:

- erfolgreiche Vergaben mit Wettbewerbsrenditen
- angemessenere Ausstattung Baden-Württembergs mit Reg-Mitteln
- nachfragegerechte Teilhabe des SPNV an den Fahrgeldeinnahmen aufgrund von Angebotsausweitungen und Fahrgastzuwächsen

Umsetzung des Zielkonzepts nur schrittweise möglich:
zunächst budgetgesteuertes Angebotsprogramm 2017

Schrittweise Umsetzung des Zielkonzepts 2025

Kommunale Finanzierung von Zusatzleistungen

- Die kommunale Mitfinanzierung wird auf eine einheitliche Basis gestellt.
- Gewünschte Zusatzleistungen oberhalb des Landesstandards bedürfen der kommunalen Finanzierung.
- Zusatzangebot mit bereits bestehender kommunaler Finanzierung müssen dauerhaft entsprechend finanziert werden.
- Landesfinanzierte Status quo-Angebote oberhalb der Standards bleiben zunächst weiterhin bestehen. Sie sollen bis 2020 durch Nachfragesteigerungen dauerhaft gesichert werden.

12.

Fazit und Ausblick

Fazit und Ausblick

- Zielkonzept 2025 und Angebotsprogramm 2017:
Ambitioniertes Ziel und pragmatische Umsetzung
unter bestehenden schwierigen Randbedingungen.
- Angebotsoffensive im SPNV braucht verbesserte Finanzierung.
Baden-Württemberg kämpft dafür auf Bundesebene.

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität



Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg (MVI)

Hauptstätter Straße 67 • 70178 Stuttgart

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-4

Fax: 0711 231-5819

Poststelle@mvi.bwl.de



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR