

VCD Bayern - Bayern-Treffen Nürnberg 2002



Matthias Striebich:
**Eine moderne
Bahn für Bayern**

**Flächenbahn und
Konzept „Integraler
Taktfahrplan“ (ITF)
noch zeitgemäß?**

Gliederung

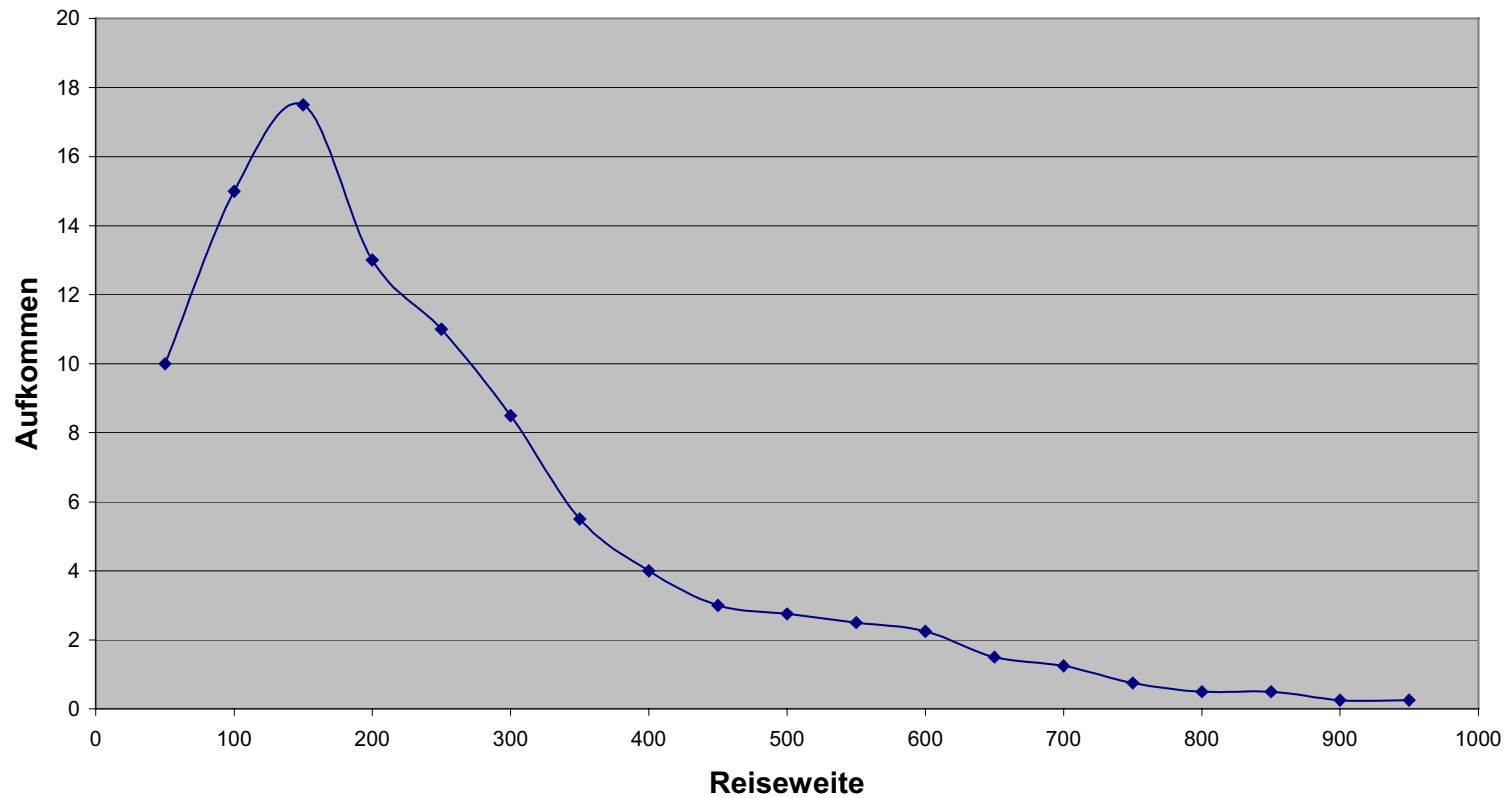


- Die Rahmenbedingungen
 - Der Verkehrsmarkt
 - Attraktivitätskriterien
- Verkehrspolitische Forderungen
 - Flächenbahn und Integraler Taktfahrplan als zentraler Bestandteil einer attraktiven Bahn
 - Der Stellenwert des Hochgeschwindigkeitsverkehrs
 - Bisherige Situation
 - Ein integrativer Ansatz: Der Platz des HGV im ITF

Die Rahmenbedingungen: Der Verkehrsmarkt Reiseweiten



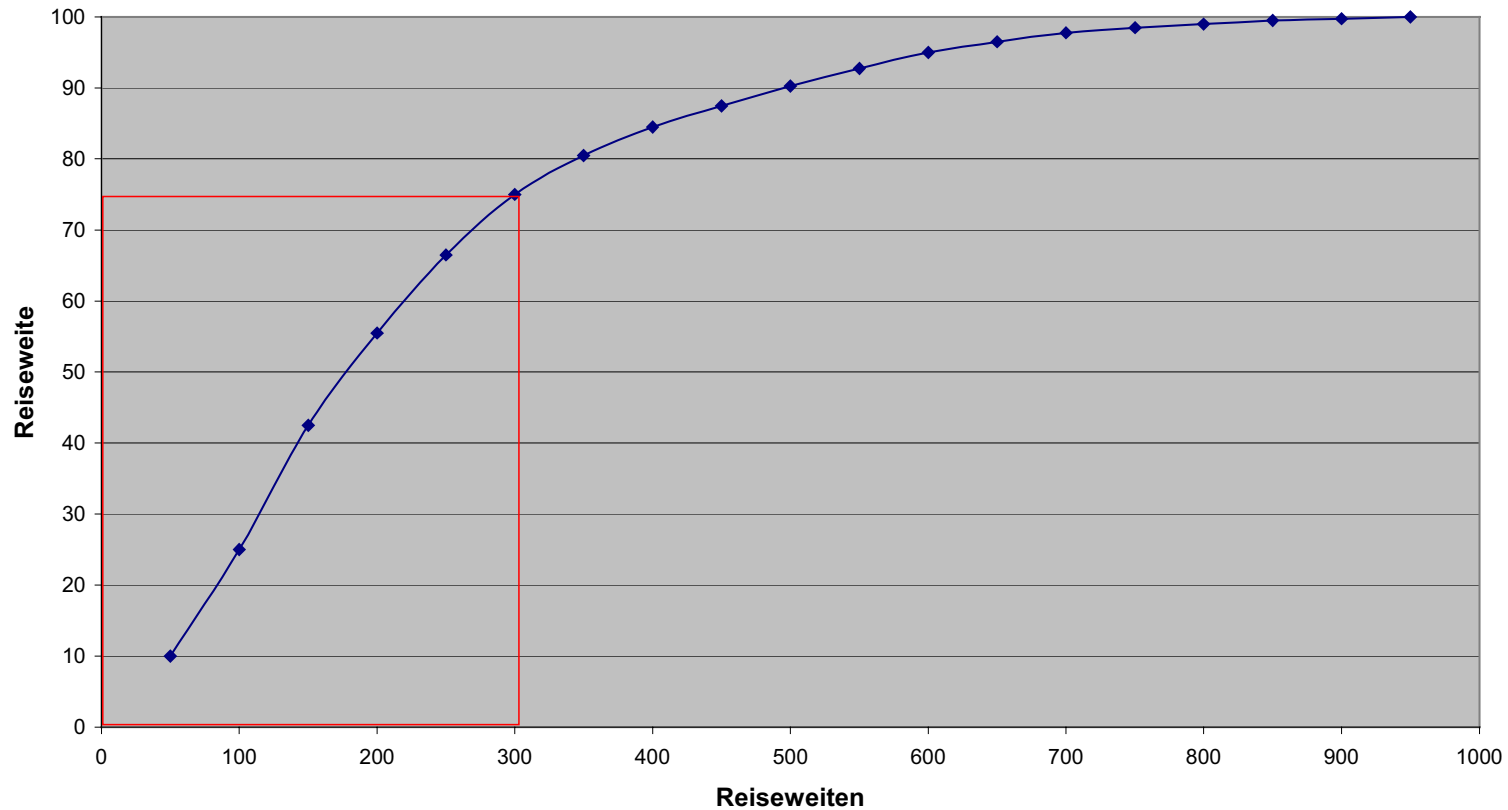
Aufkommen in Prozent der Personen-km



Die Rahmenbedingungen: Der Verkehrsmarkt Reiseweiten



Aufkommen in Prozent, aufsummiert



Die Rahmenbedingungen: Der Verkehrsmarkt

Hauptthesen



- Kurze und mittlere Entfernungen bestimmen den Verkehrsmarkt
 - Drei Viertel der Verkehrsleistung nach Personen-km werden im Entfernungsbereich bis 300 km erbracht.
 - Die großen Entfernungen werden überschätzt. Von den europäischen Dimensionen wird viel geredet. Tatsächlich ist der Anteil des Entfernungsbereichs über 500 km nach Personen-km unter 10 Prozent.
 - Bei der Anzahl der Fahrten sieht das Verhältnis noch drastischer aus.
- Die Bahn hat (außerhalb der Ballungsräume) vor allem bei kurzen und mittleren Entfernungen Defizite
 - Im größeren Entfernungsbereich hatte die Bahn auch ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr schon relativ hohe Marktanteile.
 - Bei den kleineren und mittleren Entfernungen kann der öffentliche Verkehr bisher fast nur in den Ballungsräumen nennenswerte Marktanteile erreichen.

Die Rahmenbedingungen: **Attraktivitätskriterien**



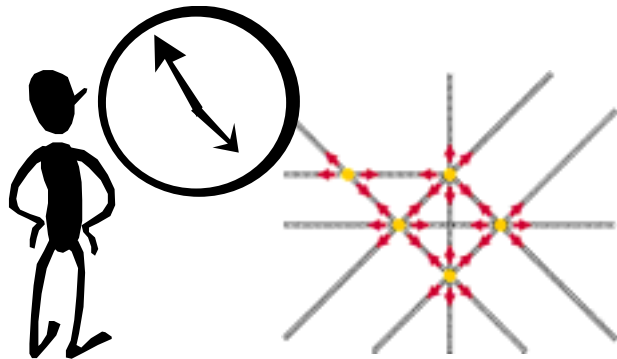
- Die kurzen und mittleren Entfernungen sind von zentraler Bedeutung, da sie den höchsten Marktanteil haben und die Bahn dort die größten Defizite hat.
- Bei den kurzen und mittleren Entfernungen sind vor allem folgende Kriterien entscheidend:
 - Hohe zeitliche Verfügbarkeit, da diese Fahrten häufig spontan und zu jeder Tages- und Nachtzeit angetreten werden.
 - Hohe räumliche Verfügbarkeit, da Zu- und Abgangswege bzw. -fahrten bei kurzen/mittleren Entfernungen stärker ins Gewicht fallen.
 - Umsteigefreie Fahrten bzw. Optimierung des Umsteigens (zeitlich, bequem), da lange Umsteigezeiten bei kurzen Entfernungen stärker ins Gewicht fallen.
- Von diesbezüglichen Verbesserungen profitieren auch die größeren Entfernungen

Die verkehrspolitischen Forderungen: Folgerungen



- Bei den kurzen und mittleren Entfernungen sind vor allem folgende Kriterien entscheidend:
 - Hohe zeitliche Verfügbarkeit ⇒ **Dichter Takt, auch abends und am Wochenende.**
 - Hohe räumliche Verfügbarkeit ⇒ **Dichtes Strecken- und Haltestellennetz (Flächenbahn).**
 - Umsteigefreie Fahrten bzw. Optimierung des Umsteigens (zeitlich, bequem) ⇒ **Integraler Taktfahrplan (ITF), Flügelzugkonzepte.**
 - Hohe Geschwindigkeit allein bringt in diesem Entfernungsbereich wenig - zumindest muß der Ausbau des Fernverkehrs dort **ITF-gerecht** sein, weil sonst die Anschlüsse verloren gehen.
- Von diesbezüglichen Verbesserungen **profitieren auch die größeren Entfernungen**

Die verkehrspolitischen Forderungen: „Modernes Bayern-Netz für Bahn und Bus“ Die Hauptforderungen



1) Ein attraktives Angebot
(**Integraler Taktfahrplan**) im Bayern-
Netz von 5 bis 24 Uhr



2+3) Ein **dichtes Bayern-Netz** für
ganz Bayern mit einem leistungs-
fähigen Schienennetz als Rückgrat
- Wiederinbetriebnahmen von
Bahnstrecken und Haltestellen
- Busnetz als Ergänzung

Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV): Heutige Rolle des HGV



- Der Hochgeschwindigkeitsverkehr wird als eigenes System betrachtet - getrennt von der „popeligen“ sonstigen Eisenbahn
- Es gilt das Prinzip „Entwurfsgeschwindigkeit“: Die höchste technisch machbare Geschwindigkeit wird ohne Rücksicht auf Verluste realisiert
 - Immense Baukosten (im wahrsten Sinn „ohne Rücksicht auf Verluste“)
 - ⇒ Extrem lange Realisierungszeit.
 - ⇒ Die übrigen Strecken (Nebenstrecken und sekundäre Hauptstrecken) dümpeln vor sich hin, an Flächenbahn ist nicht zu denken.
 - Planung mit dem Lineal ohne Rücksicht auf Topographie und Umwelt
 - ⇒ Oft immense Naturzerstörung.
 - Keine Einbeziehung des ITF-Gedanken
 - ⇒ Anschlußknoten und Anti-Anschlüsse entstehen nach dem Zufallsprinzip.

Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) - ein integrativer Ansatz:

Der Platz des HGV im ITF



- **Niemand will eine Bummelbahn!**
- Entscheidend ist aber die **Geschwindigkeit im Gesamtnetz** - nicht auf einzelnen Strecken
- Vom Prinzip „Entwurfsgeschwindigkeit“ zum Prinzip **„So schnell wie nötig und realisierbar“**:
 - Berücksichtigung der Baukosten
 - ⇒ Viel kürzere Realisierungszeiten ⇒ schnellere Verbesserung.
 - ⇒ Verbesserungen im Gesamtnetz (einschließlich Nebenstrecken und sekundäre Hauptstrecken), Realisierung der Flächenbahn möglich.
 - Planung mit Rücksicht auf Topographie und Umwelt
 - ⇒ Reduzierung der Naturzerstörung.
 - Konsequente Einbeziehung des ITF-Gedanken
 - ⇒ Ausbau gezielt so, daß Anschlußknoten entstehen.

Zusammenfassung: Forderungen für eine Attraktive Bahn



- Wir wollen eine attraktive Bahn im Nah- und Fernverkehr.
- Weder im Nah- noch im Fernverkehr soll es Bummelzüge geben - allerdings ist Geschwindigkeit nicht das einzige Kriterium.
- Die Gesamtreisezeit im Gesamtsystem ist zu optimieren - nicht auf einzelnen Strecken.
- Die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit ist zu verbessern: Deswegen fordern wir die Flächenbahn und Taktverdichtungen.
- Ausbau des Fernverkehrs mit kurzen Gesamtreisezeiten
 - Optimierung der Anschlüsse durch ITF-gerechten Ausbau
 - Beschleunigung im Gesamtsystem durch Ausbau auch sekundärer Hauptstrecken und Nebenstrecken
 - Berücksichtigung der Baukosten (=Bauzeit) und der Umwelt

VCD Bayern - Bayern-Treffen Nürnberg 2002



**Danke für die
Aufmerksamkeit!**
Matthias Striebich