

Finanzierbarkeit des ITF in Zeiten knapper öffentlicher Kassen

Thomas Busch

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Dipl.-Ing. Thomas Busch

Leiter Planung SPNV

Finanzierbarkeit des ITF in Zeiten knapper öffentlicher Kassen

Gliederung des Vortrages

1. „Modell RMV“ hinsichtlich Gestaltung des regionalen Leistungsangebotes
2. Der ITF im RMV – „Rhein-Main-Takt“
3. Nachfrage und Angebot
4. Entwicklung der Finanzierung des ÖPNV
5. Fazit

„Modell RMV“ hinsichtlich Gestaltung des regionalen Leistungsangebotes



dezentrales Prinzip



Grund- und Ergänzungsangebot



Partnerschaftsfinanzierung

Der ITF im RMV – „Rhein-Main-Takt“



Einführung des ITF mit Start des RMV im Jahr 1995



Anpassung von Infrastrukturmaßnahmen an den ITF
(z. B. Rodgau-S-Bahn)



Entwicklung und Umsetzung neuer Infrastruktur auf
Grundlage des ITF (z. B. Odenwaldbahn)

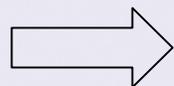


ITF als Grundlage des Rahmenfahrplans im RNVP

Der ITF im RMV – „Rhein-Main-Takt“

- ITF als Planungsparameter im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes 2004-2009 des RMV (RNVP)-

- Überführung der Einzelmaßnahmen (Strecken und Bahnhöfe) in eine Fahrplankonstruktion auf Grundlage des ITF
- Untersuchung der Abhängigkeiten zwischen Angebotskonzeption und Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam mit Infrastrukturunternehmen
- Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Ergebnisse unter Berücksichtigung der fahrplangenauen Umsteigezeiten

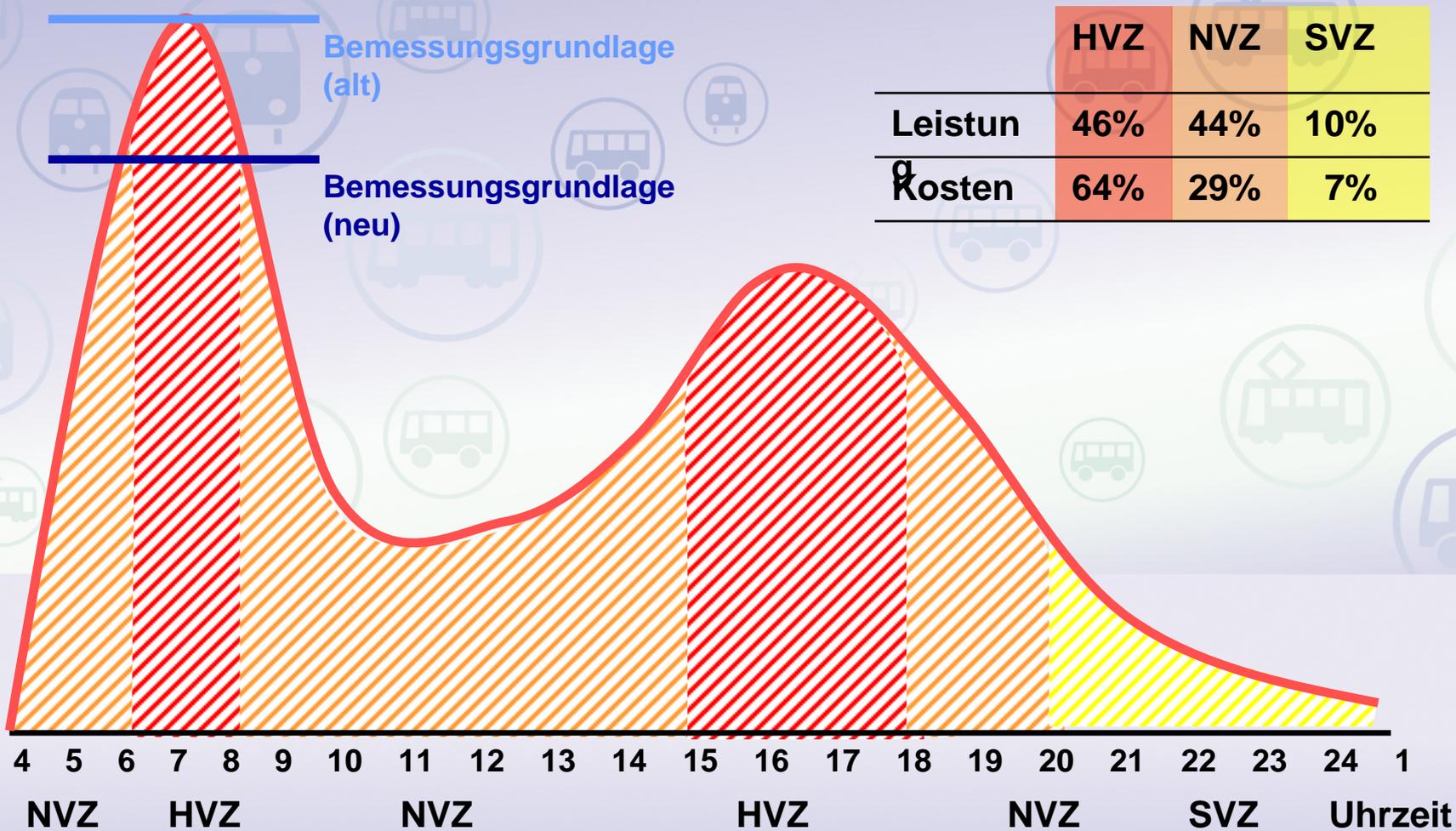


ITF ist Grundprinzip der Planung im SPNV

Nachfrage und Angebot

-Tagesganglinien bleiben zumindest qualitativ bestehen -

Tagesganglinie SPNV



Entwicklung der Finanzierung des RMV

- Paradigmenwechsel in der Finanzierung des ÖV-

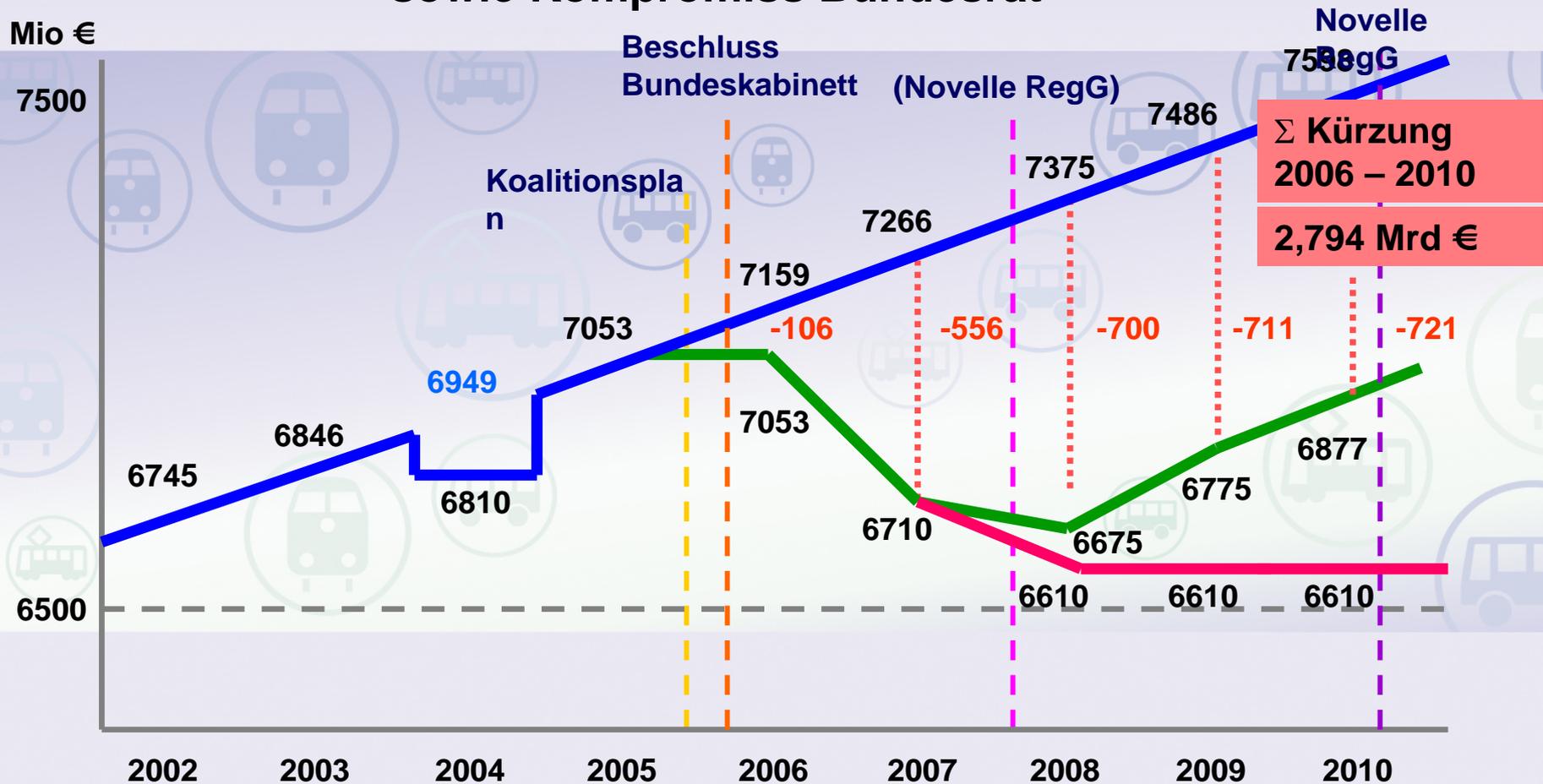
- Kürzungen der Regionalisierungsmittel führen zur Anpassung und Ausdünnung des Leistungsangebotes
- Zurückgehende Ausgleichszahlungen für Schüler und Schwerbehinderte verschlechtern Einnahmesituation
- Zusätzliche Mittelkürzungen sind mit weiteren Rationalisierungsbemühungen und Produktivitätssteigerungen der Unternehmen nicht mehr aufzufangen
- Länder und Kommunen werden nicht in der Lage sein, diese Ausfälle zu kompensieren
- Situation verschärft sich durch fehlende Finanzierungsmittel für notwendige Infrastruktur-Investitionen



Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“

Entwicklung der Finanzierung des RMV

Haushalts-Begleitgesetz 2006 sowie Kompromiss Bundesrat



Entwicklung der Finanzierung des RMV - Maßnahmen zur Verringerung bzw. Schließung des Finanzierungsdeltas-

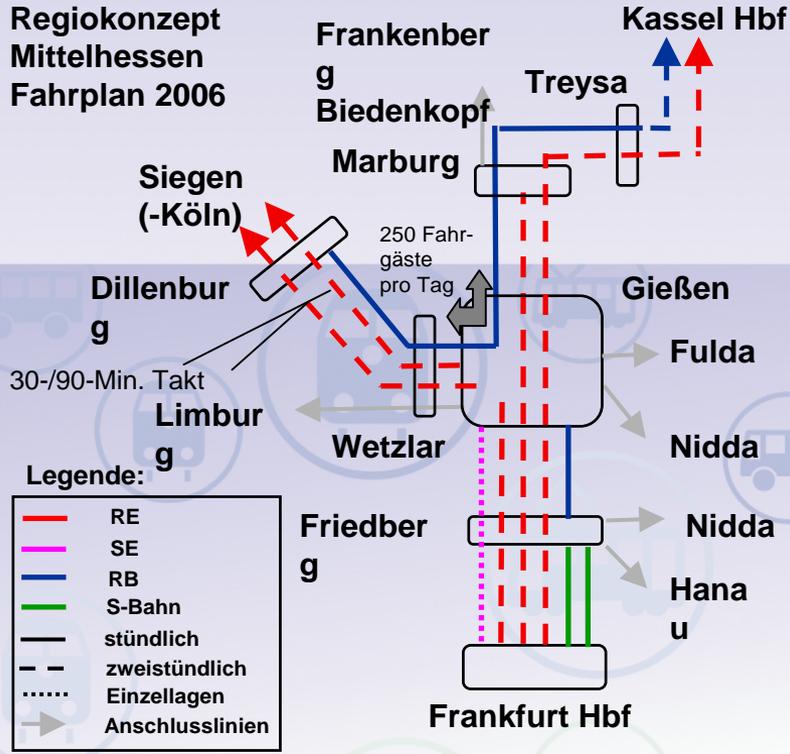
- **Kontinuierliche Preisanpassungen zur Verbesserung der Erlössituation**
- **Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb**
- **Stärkere Verknüpfung zwischen IV und ÖV**
- **Verstetigung der Nachfrage (Anreize, um Spitzen zu glätten und Täler aufzufüllen)**
- **Optimierung des Preisdeckungsgrades**
- **Minderung Trassenkosten**
- **Anpassung des Leistungsangebotes**

Entwicklung der Finanzierung des RMV

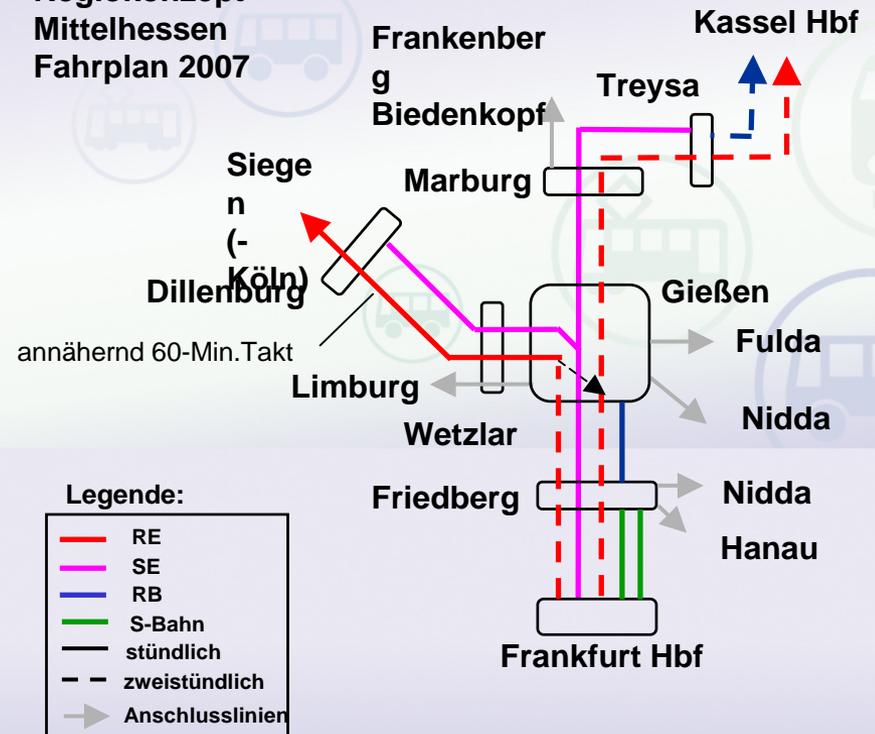
- Anpassung des Leistungsangebotes im Zusammenhang mit Ausgestaltung des ITF-

- **Akzeptanz eines höheren Stehplatzanteiles in der HVZ**
- **Spreizung des ITF in nachfrageschwachen Verkehrszeiten**
- **Fahrzeugeinsatz (Berücksichtigung Fahrzeugausstattung, Umlaufbildung, Gefäßgröße)**
- **Notwendigkeit für alternative Bedienungsformen in der Fläche sowie in verkehrsschwachen Zeiten**
- **Bedarfsorientierte, flexiblere Bus-Schiene Angebote**

Regiokonzept Mittelhessen Fahrplan 2006

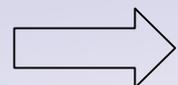


Regiokonzept Mittelhessen Fahrplan 2007



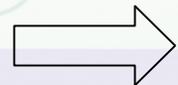
Regiokonzept Mittelhessen

- **Zusammenführung mehrerer Einzellinien zu einem Flügelkonzept mit neuen, umsteigefreien Verbindungen**
- **stärkere Ausrichtung der Verkehre auf Hauptnachfragerelationen zu Lasten nachfrageschwacher Übereckverkehre**



Nachfragesteigerung (Verbesserung Erlössituation)

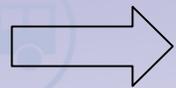
- **Berücksichtigung von Fahrzeugeinsatz und Umläufen**
- **nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazitäten**



Realisierung von Einsparpotentialen (betriebliche Optimierungen, Trassenkosten)

ITF bleibt Prinzip im Tagesverkehr mit Abweichungen in der HVZ sowie Spreizungen in der SVZ

Fazit



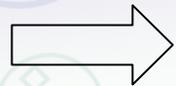
ITF bleibt ein Grundprinzip bei Planungen



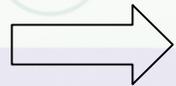
ITF ist nachfrageorientierter und intermodaler zu entwickeln



Anpassungsdruck wird größer



Potenziale für Effizienzsteigerung sind zu identifizieren



Spagat zwischen politischem Anspruch gleicher Bedienung im gesamten Verkehrsgebiet (ITF) und ökonomischen Zwängen (Anpassung Angebot an Nachfrage) wird größer



Vielen Dank!



Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Hofheim am Taunus