
Der ITF aus Sicht der Kunden

Der ITF aus Sicht der Kunden

Werner Schreiner

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Der ITF aus Sicht der Kunden

Der ITF aus Sicht des Kunden

Als vor rund 15 Jahren die Deutsche Bundesbahn mit ersten Überlegungen für die Einführung eines Taktsystems begannen, bat mich das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau die Überlegungen der Planer zu begleiten und notwendige örtliche Anregungen einzubringen. Besondere Aufmerksamkeit widmete ich dabei den Fragen der Zug- bzw. Trassenlage, der Anschlussicherung zu Bussen und Zügen, den sogenannten Übereckanschlüssen sowie den Fragen des Beginns und des Endes der Schulzeiten.

Wie war nun das Ministerium überhaupt auf die Idee "verfallen", einen Externen und Nicht-Eisenbahner mit einer solchen Aufgabe zu betrauen? Nachdem viele Jahre der Schienenverkehr im Land Rheinland-Pfalz in der Krise war hatten die Stadt Neustadt an der Weinstrasse und der Landkreis Bad Dürkheim mich bereits Mitte der siebziger Jahre beauftragt, den Schienenverkehr zwischen Neustadt an der Weinstrasse und Bad Dürkheim zu analysieren und auch für den immer stärker zunehmenden Schülerverkehr im Hinblick auf die Schaffung eines Schulzentrums eine wirtschaftliche und eine gute Verkehrsanbindung zu schaffen.

Drucksache 11/805
Landtag Rheinland-Pfalz - 11. Wahlperiode

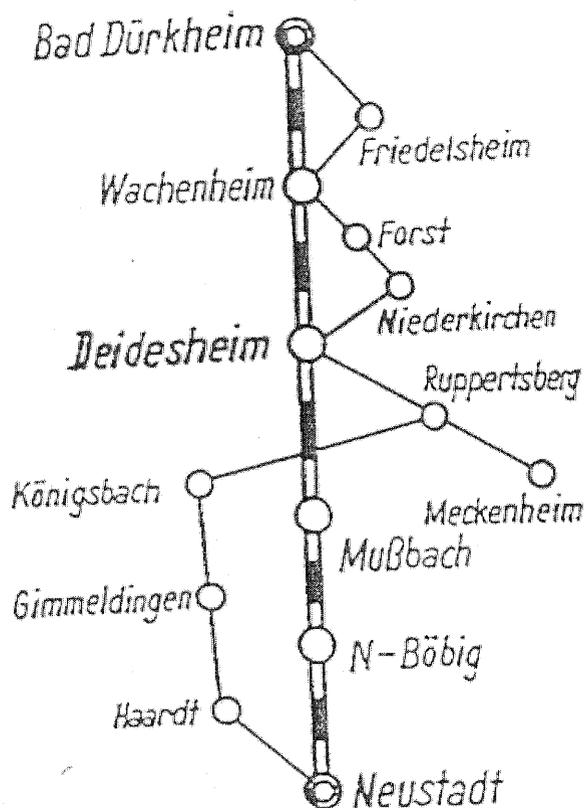
Anlage
Der Schienenpersonenverkehr wurde seit 1960 auf folgenden Strecken eingestellt:

Strecke/Altstrecke	Länge km	Tage der Ge- nähmigung	Tag der Re- aktivierung
Lim - Neustadt (Pfalz)	23	22.05.1960	29.01.1960
Urselheim - Körschheim - Nierenstein	10	28.04.1960	29.05.1960
Milheim (Eifel) - Altdorf	14	11.04.1960	01.03.1961
Pösch - Münstermündel	10	01.07.1961	30.09.1961
Simmern - Gemünden (Hunsrück)	15	29.04.1961	29.09.1961
Pronsfeld - Binsfeld	11	01.12.1965	01.01.1966
Pronsfeld - Wetzlar	8	01.12.1965	01.01.1966
Ammheim - Wörschheim	8	14.05.1966	29.09.1966
Hinterweischel - Bardenhagen	15	14.05.1966	29.09.1966
Grünstadt - Alheim	7	06.11.1966	24.03.1969
Grünstadt - Hül - Hornbach	8	02.01.1967	24.03.1969
Grünstadt - Worms-Forchheim - Worms (Hbf.)	10	08.21.1968	29.09.1968
Grünstadt - Worms-Forchheim - Worms (Hbf.)	8	08.07.1968	29.09.1968
Grünstadt - Neustadt	23	31.07.1968	01.06.1969
Hersfeld - Tückelshöhe	22	31.07.1968	01.06.1969
Grünstadt - Gundersheim	19	08.11.1968	01.06.1969
Freder - Isel	22	24.01.1969	27.09.1969
Erbsch - Pösch-Rixhausen	12	16.05.1972	26.09.1972
Prum - Pronsfeld	16	26.07.1971	28.05.1972
Langenlonsdale - Osterbach - Reichensbach (Pfl.)	3	30.11.1972	28.05.1972
Grünstadt - Hül - Hornbach	3	29.06.1972	28.05.1972
Hül - Hornbach	43	25.01.1973	01.10.1973
Walden (Pfl.) - Katzenberg	19	10.04.1974	28.09.1974
Simmern - Hunsrück	14	12.13.1974	28.09.1975
Grünstadt - Enzenbach	23	29.01.1976	30.09.1976
Grünstadt - Prüm	24	30.01.1976	20.05.1976
Wiesbaden - Weesering	24	17.03.1980	27.09.1980
Weesering - Rannrod	25	04.08.1980	31.05.1980
Plüsch - Hunsrück	17	17.03.1980	31.05.1981
Hunsrück - Hunsrück	9	17.03.1980	31.05.1981
Hunsrück (Saar) (Hbf.) - Landesgrenze - Glin-Münchweiler	15	17.03.1980	31.05.1981
Walden (Pfl.) - Bad Bergzabern	10	09.02.1980	27.09.1981
Daus - Wörsch	37	20.07.1981	01.11.1981
Isel - Ebrang	15	07.09.1982	29.05.1983
Simmern - Kappelbäumen	14	30.09.1982	29.05.1983
Olpe - Landesgrenze - Katzen	9	22.09.1982	29.05.1983
Mosheim - Hornbach - Langmeil	21	14.06.1983	25.09.1983
Langmeil - Hornbach	11	26.05.1983	25.09.1983
Koblenz-Lutzerath - Mäven Ort	6	14.06.1983	25.09.1983
Simmern - Alheim	19	19.07.1983	09.12.1983
Langenlonsdale - Simmern	38	24.06.1983	02.06.1984
Mosheim - Grünstadt	10	27.01.1984	02.06.1984
Landau - Gernsheim	10	11.01.1983	01.04.1984
Wörsch (Pfalz) - Reg. (Pfalz) Grenz	21	11.01.1983	01.04.1984
Walden - Prüm	21	22.12.1983	01.06.1984
Kreuzberg (Ahr) - Adenau	8	01.09.1984	02.06.1985
Wengert - Berncastel-Korn	15	20.12.1984	02.06.1985
Ahrensberg - Lauterbach-Grünbach	18	21.10.1983	02.06.1985
Bad Dürkheim - Auzay	31	27.07.1984	02.06.1985
Trier - Waldern	39	28.04.1984	02.06.1985
Lauterbach-Grünbach - Steudernheim	10	01.09.1984	29.09.1985
Bad-Schwarzbach Landesgrenze - Isel	22	27.07.1984	31.12.1986
Isel	13	30.12.1985	27.09.1986

Der ITF aus Sicht der Kunden

Nachdem der Haltepunkt "Neustadt-Böbig" im September 1974 in Betrieb gegangen war, galt es den Verkehr weiter auszubauen um die Umsetzung verschiedener Schulmodelle zur ermöglichen.

Einbezogen wurden daher die Schülerverkehre zu einer Haupt- und Realschule, einem Gymnasium (altsprachlich) und zu einer berufsbildenden Schule. Auch unter Einbeziehung der Änderung von Schulzeiten wurde dann letztlich ein Modell entwickelt, das sich in einem abgestimmten Konzept von Bus und Schiene niederschlug.



Weit vor der Schaffung der Verkehrsverbünde wurde auf einen eng begrenzten Teilraum auch eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise von Bus und Schiene möglich.

Der ITF aus Sicht der Kunden

Das Nahverkehrssystem "Mittlere Weinstraße" -

DB - Nahverkehrssystem Mittlere Weinstraße



mit Zügen und Bussen



Fahrplan vom 1. Oktober 1978 bis 26. Mai 1979

Durchgehend Fahrausweise für einfache Fahrt		Am 1. XI. Verkehr wie t										Samstagnachmittag und Sonntag nur Busverkehr (s. Tabelle 6720)	
		6869	6815	6851	6817	6819	6817	6873	6822	6821	6813		
Bahnstraße	Zug Nr.												
Neustadt (Vorb.)	ct	10.20	10.41	10.52	11.03	11.14	11.25	11.36	11.47	11.58	12.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	10.25	10.46	10.57	11.08	11.19	11.30	11.41	11.52	12.03	12.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	10.30	10.51	11.02	11.13	11.24	11.35	11.46	11.57	12.08	12.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	10.35	10.56	11.07	11.18	11.29	11.40	11.51	12.02	12.13	12.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	10.40	11.01	11.12	11.23	11.34	11.45	11.56	12.07	12.18	12.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	10.45	11.06	11.17	11.28	11.39	11.50	12.01	12.12	12.23	12.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	10.50	11.11	11.22	11.33	11.44	11.55	12.06	12.17	12.28	12.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	10.55	11.16	11.27	11.38	11.49	12.00	12.11	12.22	12.33	12.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.00	11.21	11.32	11.43	11.54	12.05	12.16	12.27	12.38	12.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.05	11.26	11.37	11.48	11.59	12.10	12.21	12.32	12.43	12.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.10	11.31	11.42	11.53	12.04	12.15	12.26	12.37	12.48	12.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.15	11.36	11.47	11.58	12.09	12.20	12.31	12.42	12.53	13.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.20	11.41	11.52	12.03	12.14	12.25	12.36	12.47	12.58	13.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.25	11.46	11.57	12.08	12.19	12.30	12.41	12.52	13.03	13.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.30	11.51	12.02	12.13	12.24	12.35	12.46	12.57	13.08	13.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.35	11.56	12.07	12.18	12.29	12.40	12.51	13.02	13.13	13.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.40	12.01	12.12	12.23	12.34	12.45	12.56	13.07	13.18	13.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.45	12.06	12.17	12.28	12.39	12.50	13.01	13.12	13.23	13.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	11.50	12.11	12.22	12.33	12.44	12.55	13.06	13.17	13.28	13.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	11.55	12.16	12.27	12.38	12.49	13.00	13.11	13.22	13.33	13.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.00	12.21	12.32	12.43	12.54	13.05	13.16	13.27	13.38	13.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.05	12.26	12.37	12.48	12.59	13.10	13.21	13.32	13.43	13.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.10	12.31	12.42	12.53	13.04	13.15	13.26	13.37	13.48	13.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.15	12.36	12.47	12.58	13.09	13.20	13.31	13.42	13.53	14.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.20	12.41	12.52	13.03	13.14	13.25	13.36	13.47	13.58	14.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.25	12.46	12.57	13.08	13.19	13.30	13.41	13.52	14.03	14.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.30	12.51	13.02	13.13	13.24	13.35	13.46	13.57	14.08	14.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.35	12.56	13.07	13.18	13.29	13.40	13.51	14.02	14.13	14.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.40	13.01	13.12	13.23	13.34	13.45	13.56	14.07	14.18	14.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.45	13.06	13.17	13.28	13.39	13.50	14.01	14.12	14.23	14.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	12.50	13.11	13.22	13.33	13.44	13.55	14.06	14.17	14.28	14.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	12.55	13.16	13.27	13.38	13.49	14.00	14.11	14.22	14.33	14.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.00	13.21	13.32	13.43	13.54	14.05	14.16	14.27	14.38	14.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.05	13.26	13.37	13.48	13.59	14.10	14.21	14.32	14.43	14.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.10	13.31	13.42	13.53	14.04	14.15	14.26	14.37	14.48	14.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.15	13.36	13.47	13.58	14.09	14.20	14.31	14.42	14.53	15.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.20	13.41	13.52	14.03	14.14	14.25	14.36	14.47	14.58	15.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.25	13.46	13.57	14.08	14.19	14.30	14.41	14.52	15.03	15.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.30	13.51	14.02	14.13	14.24	14.35	14.46	14.57	15.08	15.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.35	13.56	14.07	14.18	14.29	14.40	14.51	15.02	15.13	15.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.40	14.01	14.12	14.23	14.34	14.45	14.56	15.07	15.18	15.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.45	14.06	14.17	14.28	14.39	14.50	15.01	15.12	15.23	15.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	13.50	14.11	14.22	14.33	14.44	14.55	15.06	15.17	15.28	15.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	13.55	14.16	14.27	14.38	14.49	15.00	15.11	15.22	15.33	15.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.00	14.21	14.32	14.43	14.54	15.05	15.16	15.27	15.38	15.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.05	14.26	14.37	14.48	14.59	15.10	15.21	15.32	15.43	15.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.10	14.31	14.42	14.53	15.04	15.15	15.26	15.37	15.48	15.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.15	14.36	14.47	14.58	15.09	15.20	15.31	15.42	15.53	16.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.20	14.41	14.52	15.03	15.14	15.25	15.36	15.47	15.58	16.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.25	14.46	14.57	15.08	15.19	15.30	15.41	15.52	16.03	16.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.30	14.51	15.02	15.13	15.24	15.35	15.46	15.57	16.08	16.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.35	14.56	15.07	15.18	15.29	15.40	15.51	16.02	16.13	16.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.40	15.01	15.12	15.23	15.34	15.45	15.56	16.07	16.18	16.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.45	15.06	15.17	15.28	15.39	15.50	16.01	16.12	16.23	16.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	14.50	15.11	15.22	15.33	15.44	15.55	16.06	16.17	16.28	16.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	14.55	15.16	15.27	15.38	15.49	16.00	16.11	16.22	16.33	16.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.00	15.21	15.32	15.43	15.54	16.05	16.16	16.27	16.38	16.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.05	15.26	15.37	15.48	15.59	16.10	16.21	16.32	16.43	16.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.10	15.31	15.42	15.53	16.04	16.15	16.26	16.37	16.48	16.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.15	15.36	15.47	15.58	16.09	16.20	16.31	16.42	16.53	17.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.20	15.41	15.52	16.03	16.14	16.25	16.36	16.47	16.58	17.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.25	15.46	15.57	16.08	16.19	16.30	16.41	16.52	17.03	17.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.30	15.51	16.02	16.13	16.24	16.35	16.46	16.57	17.08	17.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.35	15.56	16.07	16.18	16.29	16.40	16.51	17.02	17.13	17.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.40	16.01	16.12	16.23	16.34	16.45	16.56	17.07	17.18	17.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.45	16.06	16.17	16.28	16.39	16.50	17.01	17.12	17.23	17.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	15.50	16.11	16.22	16.33	16.44	16.55	17.06	17.17	17.28	17.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	15.55	16.16	16.27	16.38	16.49	17.00	17.11	17.22	17.33	17.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.00	16.21	16.32	16.43	16.54	17.05	17.16	17.27	17.38	17.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.05	16.26	16.37	16.48	16.59	17.10	17.21	17.32	17.43	17.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.10	16.31	16.42	16.53	17.04	17.15	17.26	17.37	17.48	17.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.15	16.36	16.47	16.58	17.09	17.20	17.31	17.42	17.53	18.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.20	16.41	16.52	17.03	17.14	17.25	17.36	17.47	17.58	18.09		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.25	16.46	16.57	17.08	17.19	17.30	17.41	17.52	18.03	18.14		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.30	16.51	17.02	17.13	17.24	17.35	17.46	17.57	18.08	18.19		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.35	16.56	17.07	17.18	17.29	17.40	17.51	18.02	18.13	18.24		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.40	17.01	17.12	17.23	17.34	17.45	17.56	18.07	18.18	18.29		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.45	17.06	17.17	17.28	17.39	17.50	18.01	18.12	18.23	18.34		
Neustadt (Vorb.)	ca	16.50	17.11	17.22	17.33	17.44	17.55	18.06	18.17	18.28	18.39		
Neustadt (Vorb.)	cb	16.55	17.16	17.27	17.38	17.49	18.00	18.11	18.22	18.33	18.44		
Neustadt (Vorb.)	ca	17.00	17.21	17.32	17.43	17.54	18.05	18.16	18.27	18.38	18.49		
Neustadt (Vorb.)	cb	17.05	17.26	17.37	17.48	17.59	18.10	18.21	18.32	18.43	18.54		
Neustadt (Vorb.)	ca	17.10	17.31	17.42	17.53	18.04	18.15	18.26	18.37	18.48	18.59		
Neustadt (Vorb.)	cb	17.15	17.36	17.47	17.58	18.09	18.20	18.31	18.42	18.53	19.04		
Neustadt (Vorb.)	ca	17.20	17.41	17.52	18.03	18.14	18.25	18.36	18.47	18.58	19.09		
Neustadt (Vorb.)	cb												

Nr. 13 16.1.79

Mittelhaardter Rundschau

Mit neuem Vorplatz noch attraktiver

Arbeiten am Deidesheimer Bahnhof gingen zügig voran - Beitrag zur Ortsverschönerung

DEIDESHEIM (wll). Durch die Einführung des sogenannten „Schreiner-Modells“ im Verbund des Schienen- und Busverkehrs der Bundesbahn auf der Strecke Neustadt - Bad Dürkheim hat der Deidesheimer Bahnhof wieder stärkere Bedeutung gewonnen. So lag eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes nicht nur im Interesse der Stadt Deidesheim sondern auch der Bundesbahn selbst, mit der alle geplanten Maßnahmen abgesprochen wurden, nachdem durch Grundstückstausch die Voraussetzungen für eine Neugestaltung geschaffen waren.

Eine weitere Voraussetzung war die Erneuerung der Bahnhofsfassade durch die Bundesbahn, ehe mit dem Gestaltungsprogramm des Platzes begonnen wurde. Stadtratsbeschlüsse hierzu waren bereits am 20. April und am 27. Juni 1978 erfolgt. Insgesamt wurden für diese Maßnahme 234.000 Mark bewilligt, wobei die Forderung durch das Land 50 Prozent beträgt.

Die Planung der Platzgestaltung liegt in den Händen des Ludwigshafener Gartenbau-Architekturbüros Bernd Mathas, während die Bauarbeiten von der Firma Hans Braun, Neustadt, ausgeführt werden. Wesentlicher Punkt des Vorhabens ist ein ausgewogenes Parkplatzprogramm, wobei insgesamt 25 Stellplätze vorgesehen sind.

oder Zug ankommt, Orientierungshilfe geben.

Die Maßnahmen der Stadt werden durch solche der Bundesbahn ergänzt, wie durch die Erstellung von beleuchteten Abfahrtsfeldern, die Anlage von Busabstellplätzen am Bahngelände östlich des Bahndamms und die Verlegung der Fahrradständer auf die Nordseite des Bahnhofs sowie die Installation einer nicht störenden Lautsprecheranlage. Eine Telefonzelle ist hier nicht vorgesehen,

da sich die Post in unmittelbarer Nähe befindet und die dortige Zelle nicht überlastet ist. Jedoch habe, wie Gillich erklärte, der Stadtrat einstimmig beschlossen, für eine ausreichende und zugleich ausschmückende Beleuchtung des Bahnhofsvorgeländes durch Aufstellung von Kugellampen zu sorgen.

Stadtverwaltung und Bundesbahn hoffen, nach Fertigstellung dieser Anlage einen weiteren Beitrag zur Ortsverschönerung Deidesheim geleistet zu haben.



Bus und Schiene erklärten sich ebenfalls bereit, zusätzliche Leistungen zu erbringen. Eine permanente Nachfragekontrolle machte deutlich, dass die Angebotsverbesserungen auch zu entsprechenden Steigerungen der Nachfrage führten.

Im Jahre 1989 wurde das Verkehrsmodell tariflich in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar integriert, der sich in den folgenden Jahre in einer territorialen Entwicklung befand, die im Jahre 2003 vom Bereich bei Tauberbischofsheim bis nach Kaiserslautern reichte. Analog der Organisation des VRN wurden in den benachbarten Bereichen die Verbünde RNN und WVV sowie VRT gegründet.

Der ITF aus Sicht der Kunden

Parallel dazu begann man verstärkt in die Anlagen der Bundesbahn, d.h. in Bahnhöfe und Bahnhofsumfelde sowie Busbahnhöfe zu investieren.



154 Mittelhaardt 6.07.92

Ein neuer Außenbahnsteig (rechts) entsteht am Deidesheimer Bahnhof. (Foto: Frank)

Bequemere und neue Bahnsteige

Bahnhöfe Deidesheim und Wachenheim werden benutzerfreundlicher

DEIDESHEIM/WACHENHEIM
(swp). Auf Hochtauren laufen momentan die Bauarbeiten entlang der Bahnstrecke zwischen Neustadt und Bad Dürkheim, um Bahnsteigen und Umfeld benutzerfreundlich auszustatten. Begonnen haben die Maßnahmen im Frühjahr dieses Jahres in Wachenheim, wo die Bahnsteiganlage völlig umgestaltet wurde. Als wesentliche Maßnahme gilt dabei die in der Gemeinschaftsplanung zwischen der Stadt Wachenheim, der Deutschen Bundesbahn und dem Lande Rheinland-Pfalz vorgenommene Erhöhung der Bahnsteigkanten auf 55 Zentimeter über der Schienenoberkante. Dadurch befinden sich die Bahnsteige in der gleichen Höhe wie die unterste Tritstufe der eingesetzten Triebwagen und ermöglicht somit ein bequemes Ein- und Aussteigen. Bauschritten wurden auch die Unterarmstützen und Fahrstuhlstützen. Die Arbeiten sind momentan in der End-

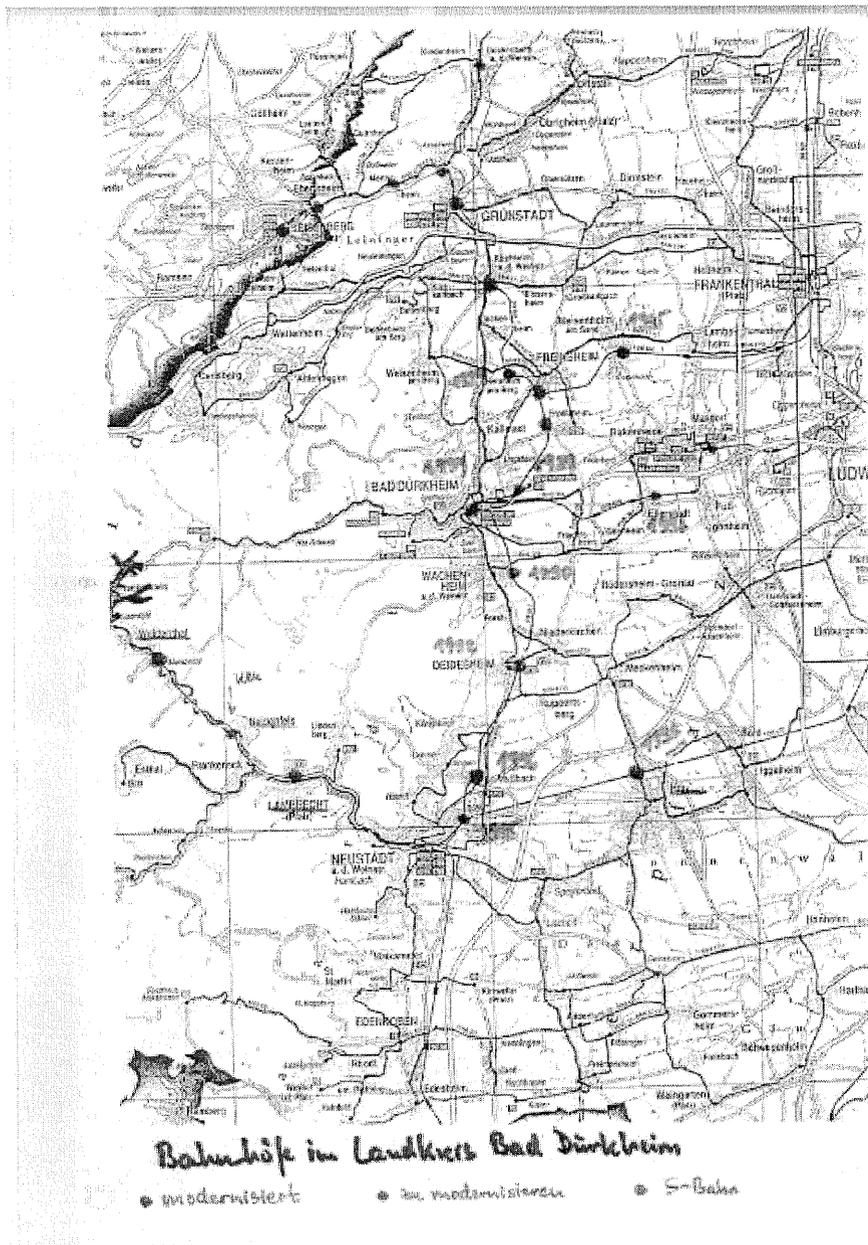
phase, wobei im Haltepunktbereich noch eine neue Fernsprechanlage in Betrieb genommen wird. Die Umgestaltung wird voraussichtlich im Spätherbst mit der Neupflanzung der Außenanlagen abgeschlossen.

Im Bereich des Bahnhofs Deidesheim wird sowohl am sogenannten „Hausbahnsteig“, wie auch am neuen Außenbahnsteig die Arbeiten begonnen worden, nachdem die deutsche Bundesbahn die Vorarbeiten für die Umstellung der Hauptgasse und der Verlegung der Kabelzuganlagen für die Weichen abgeschlossen hat. In die beiden im Bau befindlichen neuen Bahnsteige werden zugleich die Bahnanlagen für die neue Fernsprechanlage in der Bahnhofstraße eingebaut. Des Weiteren wurden im Verlauf der vergangenen Woche Rohrleitungen unter dem Gleis hindurchgeschoben, die die Kabel für die neuen Anlagen auf der Ostseite des Bahnhofs aufnehmen sollen.

Angestrebt wird von der die beiden Maßnahmen planmäßig betretenden Kreisverwaltung, etwa ein Drittel des neuen Außenbahnsteigs so rechtzeitig fertigzustellen, daß vor dem Bestehen der Unternehmen noch der ehemalige Mittelbahnsteig ausgebaut werden kann. Die Bundesbahn könnte dann bis zur Fertigstellung der Bauarbeiten ihre Erntemaschinen für Weichen und Signale noch in nördlicher Richtung in ihre endgültige Stellung bringen. Im Hinblick auf die Deidesheimer Weichen werden auch am Hausbahnsteig die Arbeiten soweit fortgeschritten sein, daß zumindest im Bereich des Empfangsgebäudes die wesentlichen Arbeiten abgeschlossen sind.

Erst wenn die gesamten Maßnahmen abgeschlossen sind, wird im Bahnhof Deidesheim der sogenannte Richtungsbetrieb eingeführt werden, das heißt, die Züge in Richtung Neustadt und Bad Dürkheim fahren immer vom gleichen Bahnsteig ab.

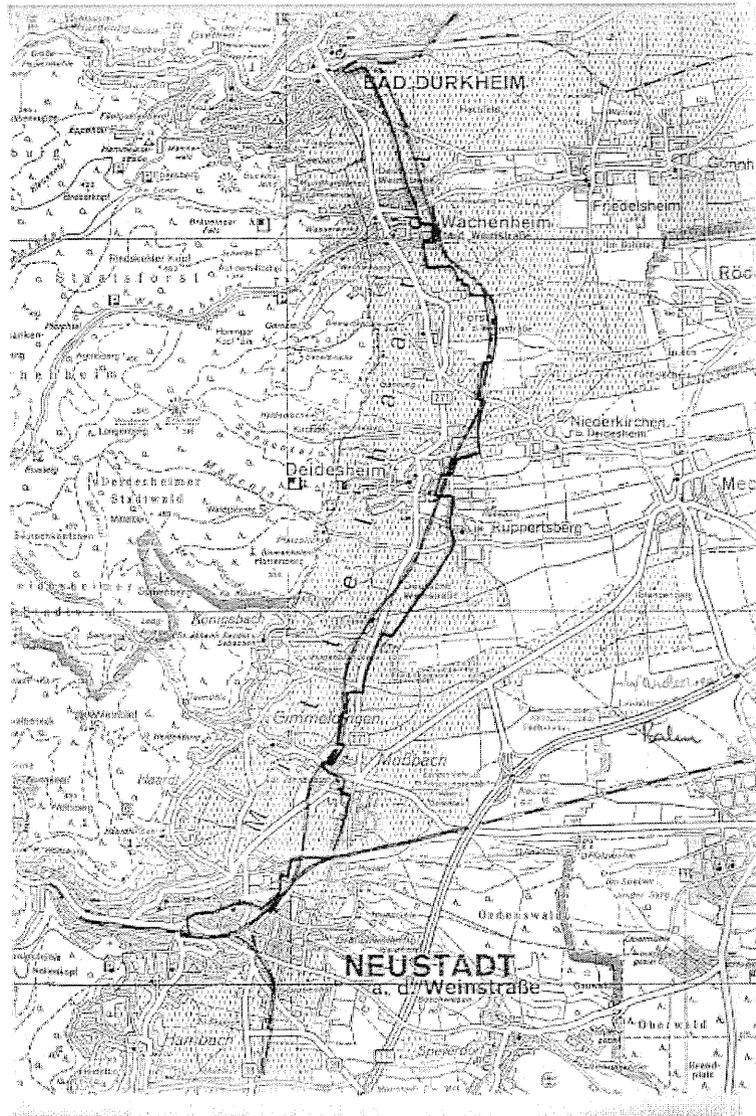
Der ITF aus Sicht der Kunden



Folie 8

Mit Projekten wie dem "Bahnwanderweg", der auf landschaftlich schöner Strecke die Haltepunkte fußläufig miteinander verband, begann man gleichzeitig in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund ein überregionales Marketing in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund.

Der ITF aus Sicht der Kunden



Parallel dazu entwickelte sich ein Kundendialog, weniger mit der Deutschen Bundesbahn, sondern eher mit den Kommunen, die mich beauftragten, ihre Interessen und die Interessen der Bürger gegenüber der Bahn zu vertreten. In diesem Zusammenhang entwickelten sich dann gemeinsam mit der örtlichen Presse auch Fahrgastforen. Auch eine ÖPNV-Event-Kultur griff Platz, d.h. zu Festen wurden verstärkt abgestimmte Bus/Schienenangebote gefahren.

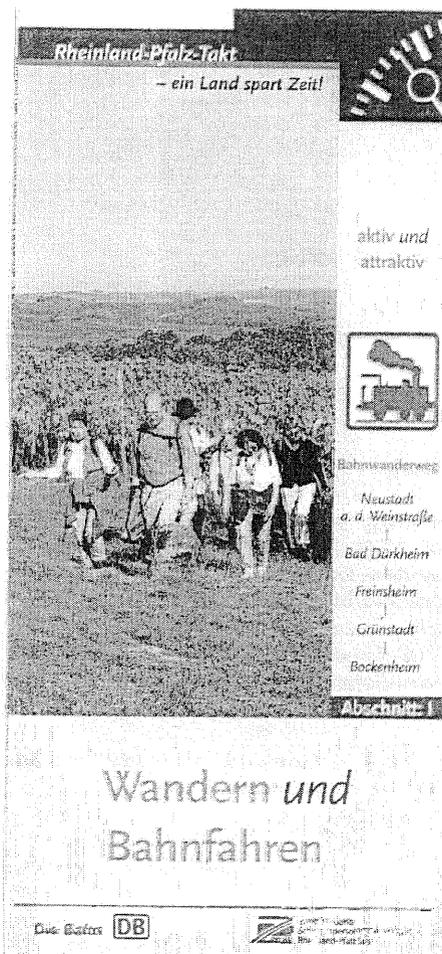
Diese Bemühungen entlang der Bahnstrecke Neustadt – Bad Dürkheim führten sehr schnell zu einem positiven Image für den ÖPNV, das es auch möglich machte, die Ende der 70-iger Jahre des vergangenen Jahrhunderts anstehenden Einsparungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn besser zu "verkräften". Die "Dürrephase" des ÖPNV fand ihre Überwindung in den sogenannten Landesverträgen zwischen den Bundesländern und der Deutschen Bundesbahn. Das Konzept von Absprachen, kopiert nach einem in Frankreich damals eingeführten System zwischen Regionen und der SNCF, führte zu einer Kategorisierung der Bahnstrecken und zu einem Engagement der Länder für den Schienennahverkehr.

Der ITF aus Sicht der Kunden

Das Engagement führte letztlich zu Plänen für die Reaktivierung von Bahnstrecken, zu abgestimmten ÖPNV-Konzepten für den Tourismus, zu Kundenbefragungen und zu Aktionstagen für den ÖPNV.

Die in diesem Zusammenhang erworbenen Erfahrungen konnten eingebracht werden, als das Land Rheinland-Pfalz dann im Jahre 1991/92 begann mit den Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern sowie mit der Deutschen Bundesbahn und dem Bundesministerium für Verkehr das Pilotprojekt "Integraler Taktfahrplan Südwestraum – Teilraum Rheinland-Pfalz" auf den Weg zu bringen.

Bereits im September 1992 veröffentlichte die ETR einen Beitrag des Bereichsleiters Nahverkehr bei der Zentralen Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn zur "Kundenorientierten Weiterentwicklung der Produkte im Schienenpersonennahverkehr",¹ in dem das Konzept des Integralen Taktfahrplans erläutert wird. Darüber hinaus wird deutlich, dass "auf den Kunden das gesamte Marketing-Mix einwirkt".



¹ Rudolf Göbertshahn, Kundenorientierte Weiterentwicklung der Produkte im Schienenpersonennahverkehr – Anforderung an Betrieb und Technik, in: Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) 1993, Nr. 41, S. 569-580

Der ITF aus Sicht der Kunden

Die hier vorgetragenen Ideen waren erstmals 1990 bei einem Vortrag der "Parlamentarischen Gruppe Bahn" am 08.05.1990 in Bonn geäußert worden, wobei vor allem auch auf Planungen aus der Schweiz Bezug genommen wurde². Ein weiteres Grundkonzept wurde deutlich, dass auch schon die Verkehrsplanung zwischen Neustadt und Bad Dürkheim geprägt hatte, die "linienreine" Aufgabenteilung zwischen Bus und Schiene "die Konkurrenz zwischen Bus und Schiene [wird] durch eine Synergie ersetzt"^{3 4}. Dass die Bahn an dem Thema Nahverkehr arbeiten konnte man dann einer Veröffentlichung in der Kundenzeitschrift "Blickpunkt" erkennen, die 1991⁴ über das Thema berichtete, im September des gleichen Jahres kündigte der damalige rheinland-pfälzische Verkehrsminister Brüderle an, dass die Schiene zum "Rückgrat des Verkehrs" werden sollte^{4 5}. Darüber hinaus wurde die Öffentlichkeit erstmals über das geplante Pilotprojekt des Taktverkehrs informiert, für das dann 1992 die Studien vorliegen sollten. Bearbeitet wurde Projekt nicht nur bei den Dienststellen der Deutschen Bundesbahn, sondern auch durch zwei Schweizer Beratungsbüros und verschiedene ÖPNV-Berater. Da ich bereits relativ früh in die Projektabwicklung eingebunden war, musste ich dann allerdings feststellen, dass die ursprünglich zwischen Neustadt und Bad Dürkheim im Jahre 1977 gefundene Lösung für die Betriebsangebote seitens der Gutachter nicht vorgesehen war. Nach intensiven Diskussionen entschied man sich dann dafür, das System doch beizubehalten, um eine funktionierende Kundenbindung nicht auf's Spiel zu setzen. Da sich auch an anderen Stellen Probleme – vor allem für den Bereich des Berufsverkehrs – abzeichneten, kam man nach genauer Analyse für den Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion Karlsruhe zu dem Schluss, dass die vor 8 Uhr bestehenden Verkehrsangebote weitestgehend so erhalten bleiben sollten; wir sprachen im Gegensatz zum ITF vom "wilden" Plan.

Mit dieser Lösung wurde aus Kundensicht ein hervorragender Ansatz zur Verkehrsbedienung geschaffen, der es auch ermöglichte, in den Nachmittagsstunden, d.h. für den Berufsverkehr mit einem vertakteten Angebot zu operieren. Die Kunden akzeptierten, dass sie morgens möglichst "punktgenau" an ihren Arbeitsplatz gelangten und nachmittags eventuell eine etwas längere Zeit bis zur Rückfahrt in Kauf nehmen mussten. Die Probleme wurden allerdings dadurch etwas gemildert, dass selbst der "Vorlauf" des dann als Rheinland-Pfalz-Takt bezeichneten ITF weitestgehend im Halbstundentakt angeboten wurde und zugleich die Busfahrpläne auf den Taktverkehr ausgerichtet wurden.

Im Jahre 1993 begannen dann die Informationen des Landes und der Bahn bei der kommunalen Politik, um auch dort Unterstützung für die Einführung eines Integralen Taktfahrplanes zu finden.

² Rudolf Göbertshahn, Der Integrale Taktfahrplan – Vortrag Parlamentarische Gruppe Bahn, Bonn, 08.05.1990 [Hektographiertes Manuskript], S. 1

³ loc.cit. S. 11

⁴ Blickpunkt 4/1991, Thema des Monats: Nahverkehr '91, S. 8

⁵ Brüderle, Rainer: Schiene soll Rückgrat des Verkehrs werden" in: Die Rheinpfalz, Jg. Nr. 225 vom 27. Sept. 1991

RHEINLAND-PFALZ-TAKT

DER INTEGRALE TAKTFAHRPLAN

- ZIELE UND VORSCHLÄGE DER LANDESREGIERUNG -

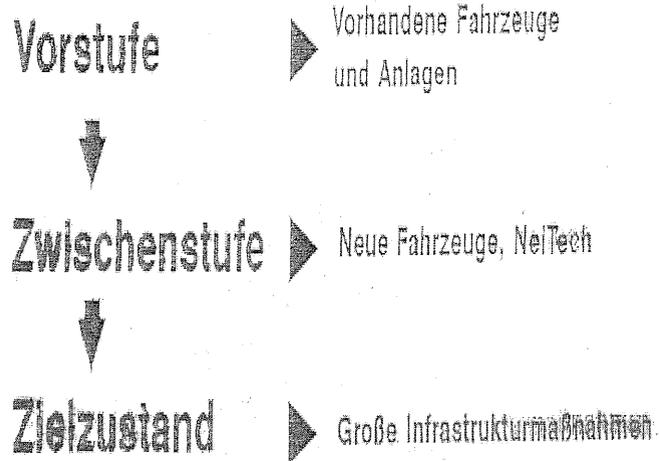


Folie 12

sondern auch Kostenstrukturen des Nahverkehrs

Der ITF aus Sicht der Kunden

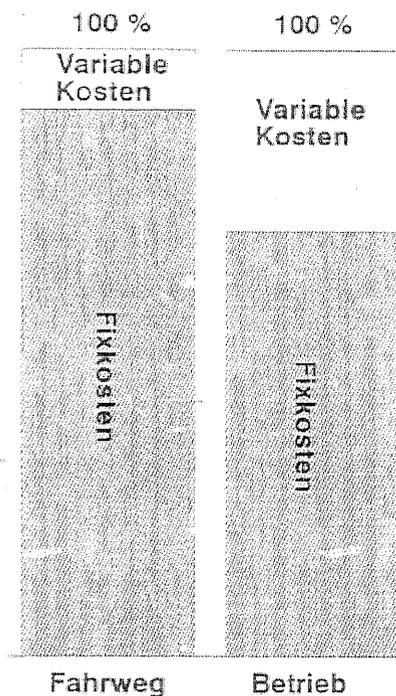
Realisierungsstufen Integraler Taktfahrplan



Folie 13

Kostenstruktur Nahverkehr

- Prinzip -

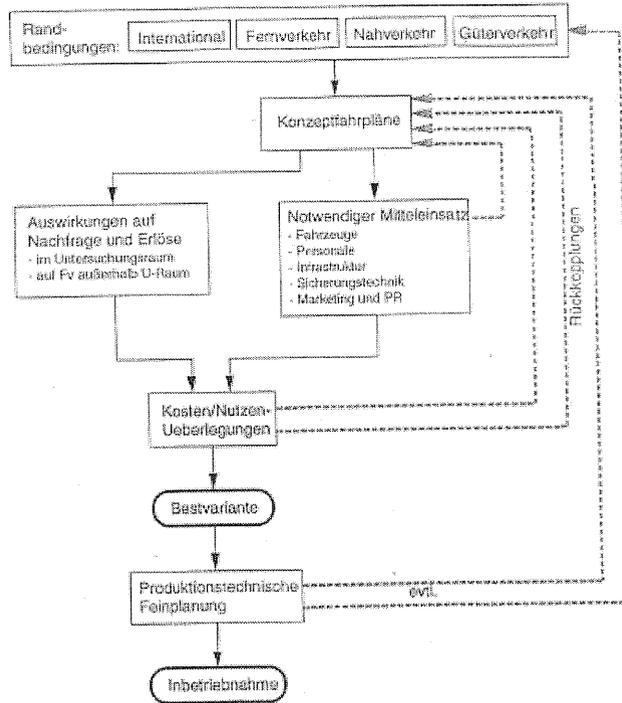


Folie 14

sowie die Einbindung des regionalen Schienenverkehrs in ein Gesamtkonzept Eisenbahn

Der ITF aus Sicht der Kunden

Bedingung für IT-Fahrpläne



Folie 15

"Ein Land spart Zeit" war der Slogan, mit der der Rheinland-Pfalz-Takt dann schließlich startete,

Ein Land spart Zeit. Rheinland-Pfalz-Takt.



Rheinland-Pfalz
Landesbahnen

Unternehmen Zukunft
Deutsche Bahn **DB**

Folie 16

Der ITF aus Sicht der Kunden

Im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes wurden alle "betroffenen" kommunalen Gebietskörperschaften im Detail informiert



RHEINLAND - PFALZ - TAKT

Ein Land spart ZEIT

Beginn: 29.05.1994: Vorder-, West- und Südpfalz

24. September 1994: Mainz - Alzey und Alzey - Bingen

28. Mai 1995

Grünstadt - Monsheim

Ramsen - Eisenberg

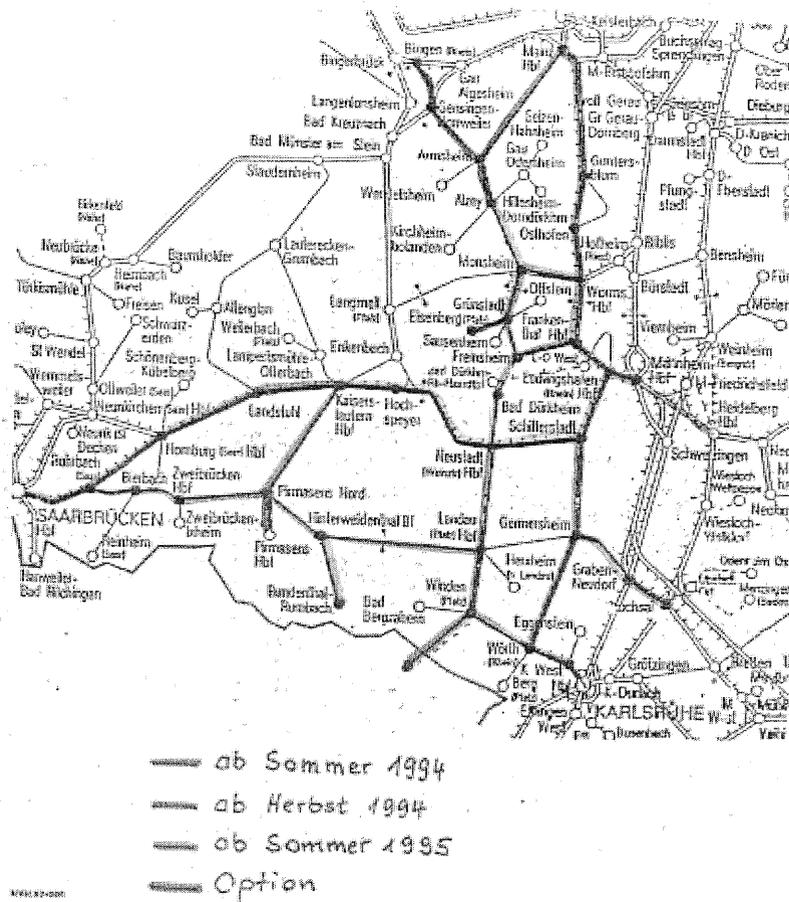
Alzey - Monsheim - Worms

Mainz - Worms - Ludwigshafen

Folie 19

Der ITF aus Sicht der Kunden

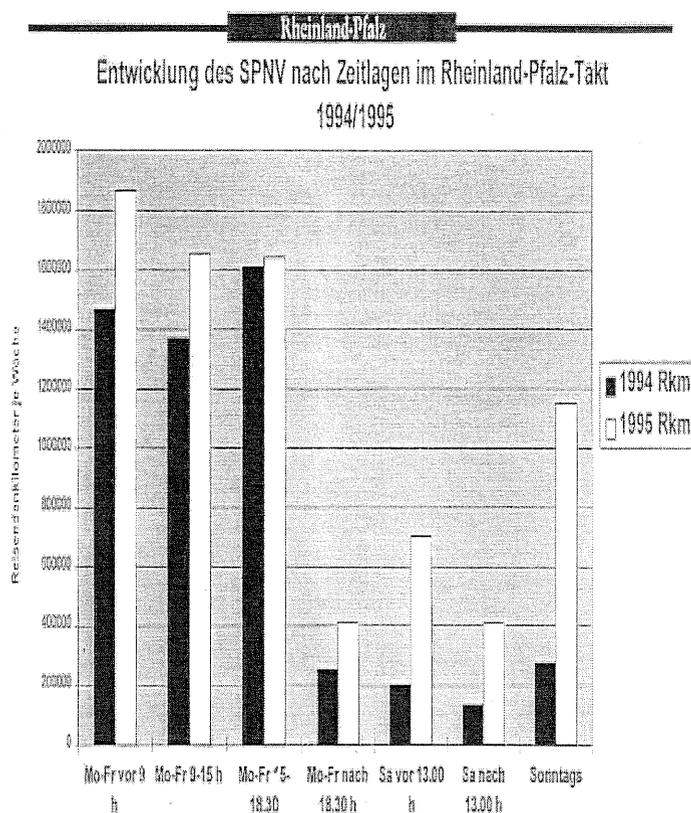
Rheinland-Pfalz-Takt, Vorstufe 94/95



Der ITF aus Sicht der Kunden

Vor allem ging es bei den Kampagnen darum, mit den Schlagworten "Takt, Anschlüsse, Wochenendverkehr und Tourismus" die kommunalen Gebietskörperschaften und die Bürger für eine Unterstützung des Projektes zu gewinnen.

Die ersten Überprüfungen der Nachfrage bestätigten sehr schnell den Erfolg, so dass wir mit einer Serie von "Berichten" über die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wieder alle Gremien informierten.



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

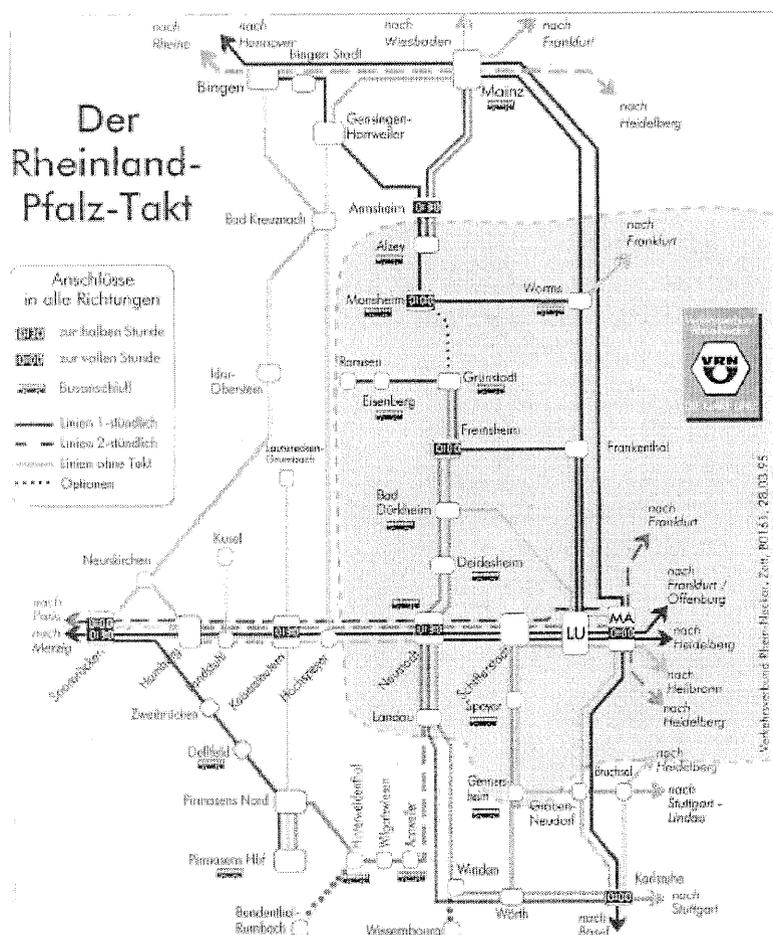
Der ITF aus Sicht der Kunden

Von daher wurde auch das Marketing entsprechend angepasst.

Rheinland-Pfalz
skonzept zum Rheinland-Pfalz-Takt

tsbild
Ein Land spart Zeit.
Rheinland-Pfalz-Takt.

Folie 23



Folie 24

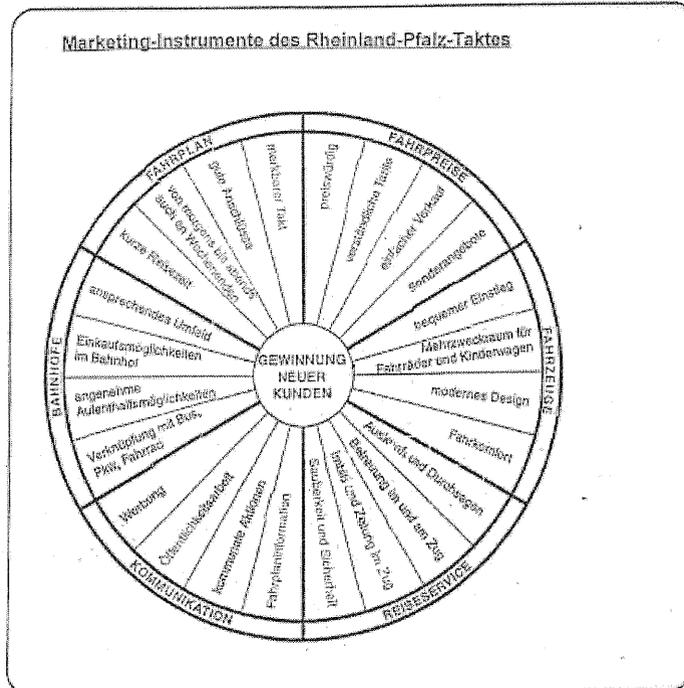
Der ITF aus Sicht der Kunden

Das Marketingkonzept des Rheinland-Pfalz-Taktes wurde systematisiert und vom Angebot ausgehend auch auf die Bahn und ihr Umfeld ausgedehnt.

RheinlandPfalz

Kommunikationskonzept zum Rheinland-Pfalz-Takt

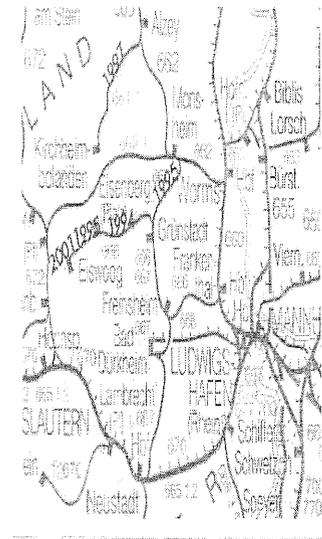

 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau



Ref 8105 5/96

Der ITF aus Sicht der Kunden

Parallel dazu wurden durch die Reaktivierung von Bahnstrecken Möglichkeiten gegeben, das Produkt Rheinland-Pfalz-Takt in immer neuen Facetten zu bewerben.



- Reaktivierungen
1995/1996
- Grünstadt – Eisenberg
- Grünstadt – Monsheim
- Eisenberg – Ramsen

1. Oktober 2004 European Transport Conference 6

Folie 26

Hinzu kamen auch die Angebote neuer Fahrzeuge und Linien

DIE RHEINPFALZ Nr. 80 15.04.91 Südwestdeutsche Anzeiger

Pendolino pendelt ab Herbst 1996

Einsatztermini für fünf Strecken im Land genehmigt - Grüne um Nahverkehr besorgt

MAINZ (dpa). Ab Herbst 1996 bis zum Frühjahr 1998 sollen die „Pendolino“ genannten modernen Triebwagen mit Neigetechnik auf fünf Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz eingesetzt werden. Das hat das Verkehrsministerium in Mainz der verkehrspolitischen Sprecherin der Grünen im Landtag, Erika Frischke, auf deren Anfrage mitgeteilt.

Die Pendolino soll verkehren: Ab Herbst 1996 auf der Nahstrecke Saarbrücken - Mainz - Frankfurt.
Ab Sommer 1997 auf der Lahnstrecke Selters - Limburg - Gießen.
Ab Sommer 1999 auf der linken Rheinstraße Mainz - Luitpoldsbahn - Speyer - Kehlbrunn.
Ab Sommer 1999 auf der Pfalzstrecke Kaiserslautern - Jämling - Kottbusch.
Ab Frühjahr 2000 auf der Alsenzstrecke Pirmasens - Hagenau.

Außerdem sei „vorläufig“ vorgesehen, diesen Zugs typus auf der Eifelstrecke Saarbrücken - Trier - Eifel zu verkehren zu lassen, was aber vom Nordrhein-Westfalen bisher abgelehnt wurde. Ein Termin sei daher noch nicht festzusetzen. Nach Genehmigungen von Bräunle und Ministerpräsident Kurt Beck sei über die Finanzierung zu entscheiden. Frage: Bessere Angebote zu erkennen. Bei den Pendolino-Zügen, die nach dem oben genannten Zeitplan eingesetzt werden sollen, handelt es sich

nach Angaben von Verkehrsminister Britterle von Züge, die vom Bund im Zusammenhang mit der Verkehrsreform zur Neubaustrecke Köln - Rhein/Main genehmigt wurden. Die Bundes-Grünen begrüßen den Einsatz der Neigetechnik, es fordern aber, daß diese modernen Züge nicht als Ersatz für die Nahverkehrsstrecken auf den von ihnen befahrenen Strecken folgen dürfen. Der Pendolino als Ersatz für billige und langsamere Züge werde nicht mehr an allen Haltepunkten stoppen.

Dies ist das Angebot im öffentlichen Personen-Nahverkehr nicht veränderbar, müsse das Verkehrsministerium genehmigen, um einen Haltepunkt verlieren, müßten auch weiterhin an die Oberzentren angestrebten bleiben.

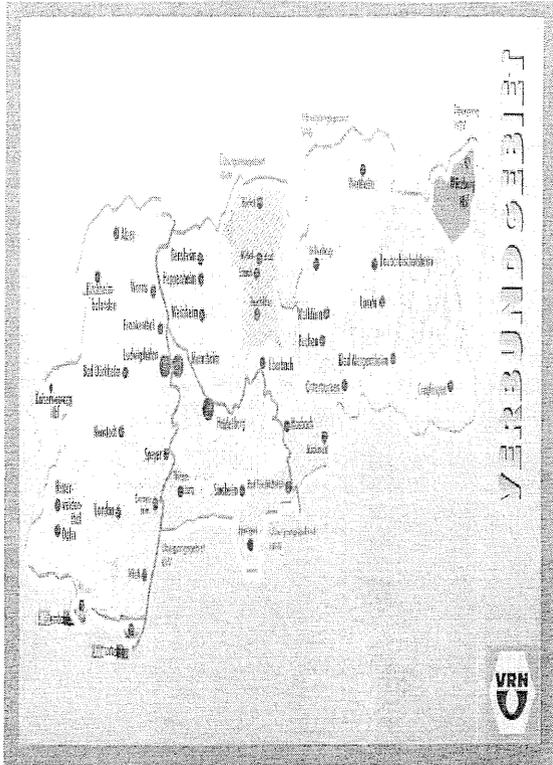
Dies gelte beispielsweise für die Hinstiegelschleife Gensingen. In Richtung Alsenz nach Simmerath (in Richtung Gießen nach Kottbusch) auf der Nahstrecke, die nicht über den Pendolino empfangen werden sollen.

Pendolino-Neigewagen auf dem Alsenzstrecke Bahnhof. (Foto: Lutzmeier-Metz)

Folie 27

Der ITF aus Sicht der Kunden

sowie die Ausweitung des Verbundgebietes in das benachbarte Elsaß.



Folie 28 –VRN-Gebiet

Le tracé de la ligne...
Hier geht's lang...

Logos: DB, KVV, and other regional transport providers.

**Wissembourg
Winden**

À partir du 2 mars 1997 confort et rapidité
avec le tram entre Wissembourg et Winden

**Winden –
Weissenburg**

À partir du 2 Mars 1997 confort et rapidité
avec le tram entre Winden et Weissenburg

Logos: SNCF, DB, KVV, and other regional transport providers.

Folie 29 Elsaß-Prospekt

Der ITF aus Sicht der Kunden

sowie die Systematisierung der Busfahrzeiten

Fahrplanauskunft Verkehrsverbund Rhein-Neckar



Planmäßige Abfahrtszeiten
Neustadt (a.d.Wstr.) / Hauptbahnhof
Abfahrtskategorie
Hauptbahnhof

Rheinland-Pfalz-Ticket

Minute 00 04 16
Minute 30 34 36

Planmäßige Abfahrtszeiten Mittwoch, 06.09.2006, 33 Fahrten von 08.07 bis 07.20 Uhr

Zeit	Verk.mittel	Linie	Richtung	Hinweis
08.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
08.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
09.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
09.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
10.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
10.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
11.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
11.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
12.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
12.30	Bus BRN	512	Königsbach, Bahnhof	
13.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
13.14	Bus BRN	512	Königsbach, Bahnhof	
13.20	Bus BRN	512	Forst, Sportplatz	
13.47	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
14.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
14.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
15.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
15.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
16.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
16.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
17.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
17.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
18.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
18.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
19.07	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
19.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
20.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
04.29	Bus BRN	512	Bad Dürkheim, Bahnhof	
04.53	Bus BRN	512	Forst, Sportplatz	
05.44	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
05.16	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
05.37	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	
07.20	Bus BRN	512	Deidesheim, Bahnhof	

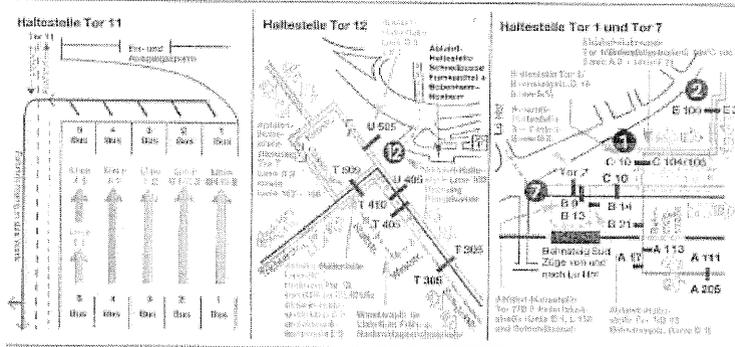
09.09.2006, 09:15:03

Folie 31 –Fahrplanauskunft

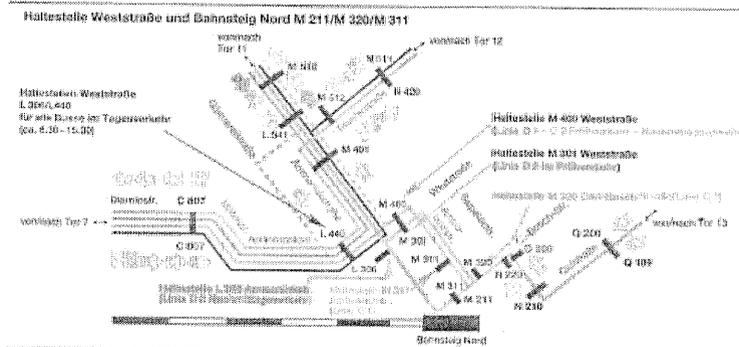
Der ITF aus Sicht der Kunden

und die Einbeziehung der Verkehre in die BASF

Übersichten



Übersichten



Folie 32

boten die Möglichkeit den ÖPNV weiter zu bewerben.

Ende des Jahres 2003 wurde dann im Hinblick auf die Integration der S-Bahn Rhein-Neckar in den Rheinland-Pfalz-Takt bei der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Süd durch den Gutachter des Jahres 1991 eine Analyse der Entwicklungen vorgenommen.

Der ITF aus Sicht der Kunden

Folie 33



TOP 6: Bilanz 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

Entwicklung von Angebot und
Nachfrage 1991 - 2003



sma
Stadionstr. 17
68161 Mannheim, Deutschland
Telefon: +49 (0) 621 293-2100
www.sma.de

Folie 34



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



sma

Der ITF aus Sicht der Kunden

Folie 35

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, verschönernten Bahnhöfen, verbessertem Kundenservice und Marketing weitere Kunden gewonnen



sma+

Folie 36

Fazit (Fortsetzung)

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



sma+

Der ITF aus Sicht der Kunden



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

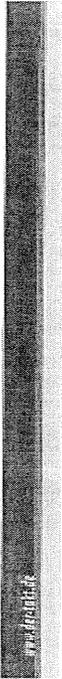
sma



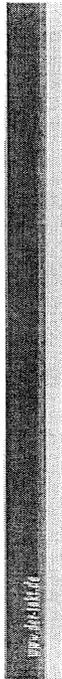
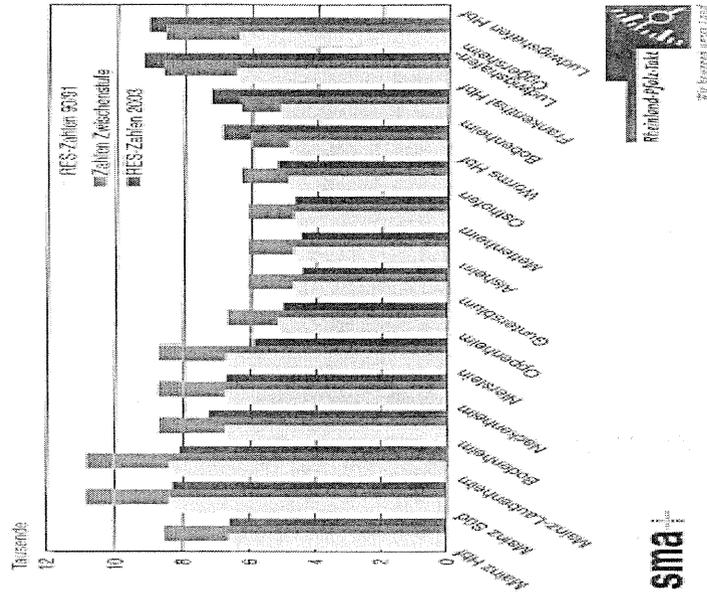
Folie 37 (Fazit)

Auf den einzelnen Bahnstrecken wird deutlich, wie die Synergie aus VRN-Tarif und vertaktetem Angebot sowie den Marketingmaßnahmen zu einem starken Zuwachs der Reisendennachfrage geführt haben.

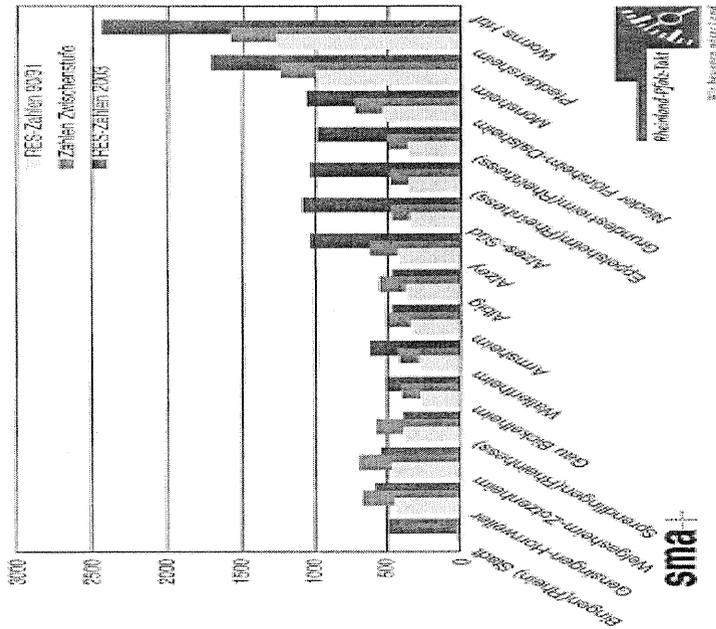
Der ITF aus Sicht der Kunden



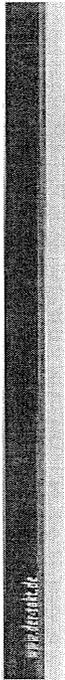
KBS 660: Mainz - Mannheim, Mo-Fr



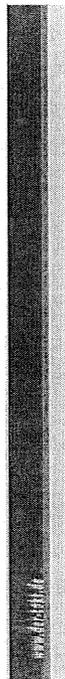
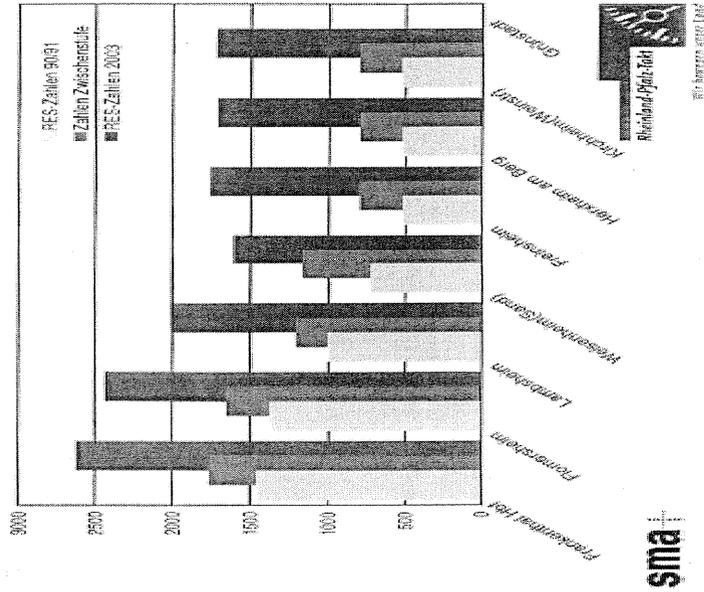
KBS 662: Bingen - Worms, Mo-Fr



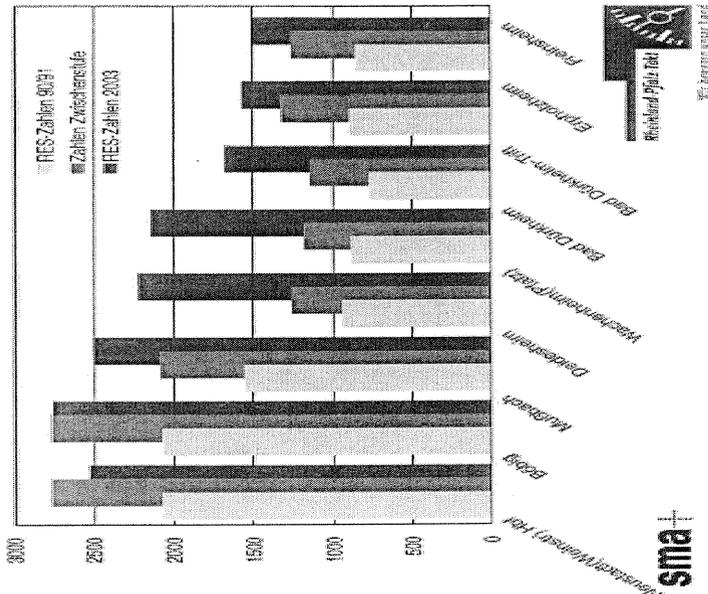
Der ITF aus Sicht der Kunden



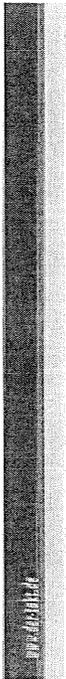
KBS 666: Frankenthal - Grünstadt



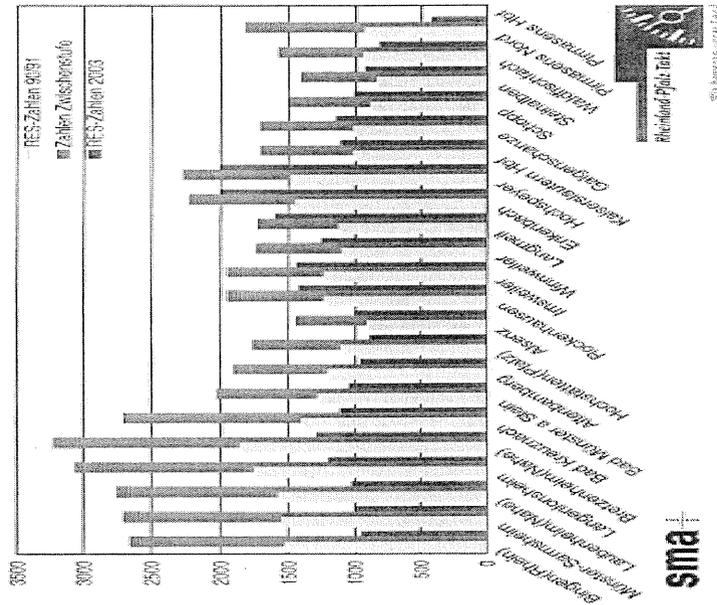
KBS 667: Neustadt - Freinsheim, Mo-Fr



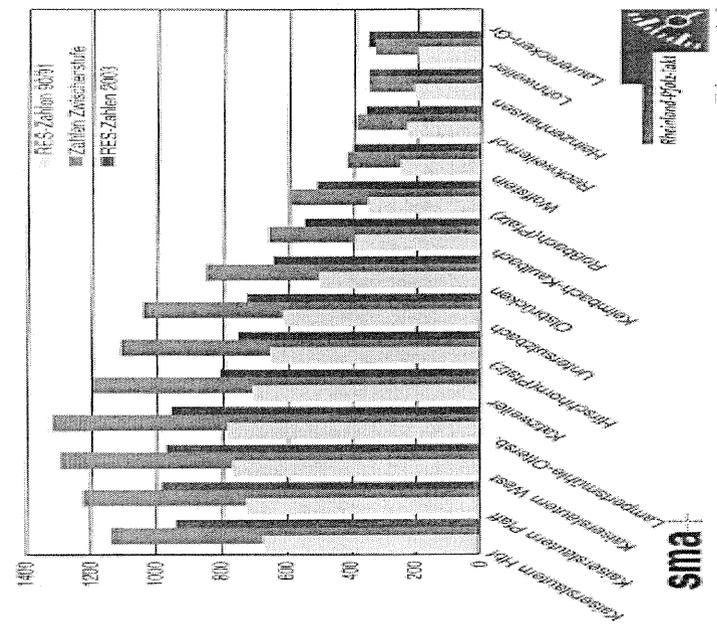
Der ITF aus Sicht der Kunden



KBS 672: Bingen - Pirmasens, Mo-Fr



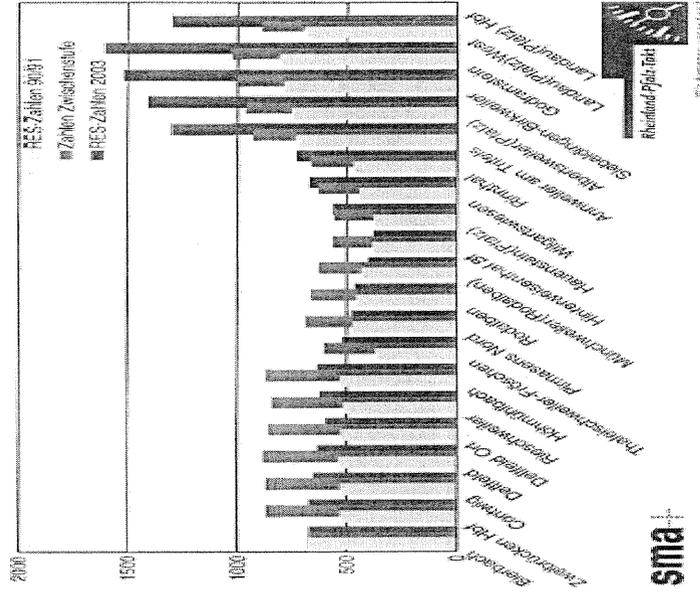
KBS 673: Kaiserslautern - Lauterecken



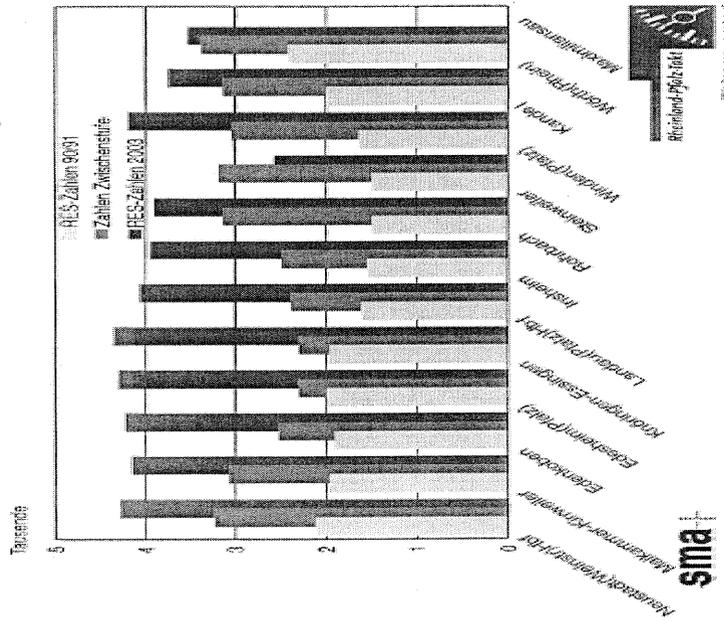
Der ITF aus Sicht der Kunden



KBS 674/75: Zweibrücken - Landau



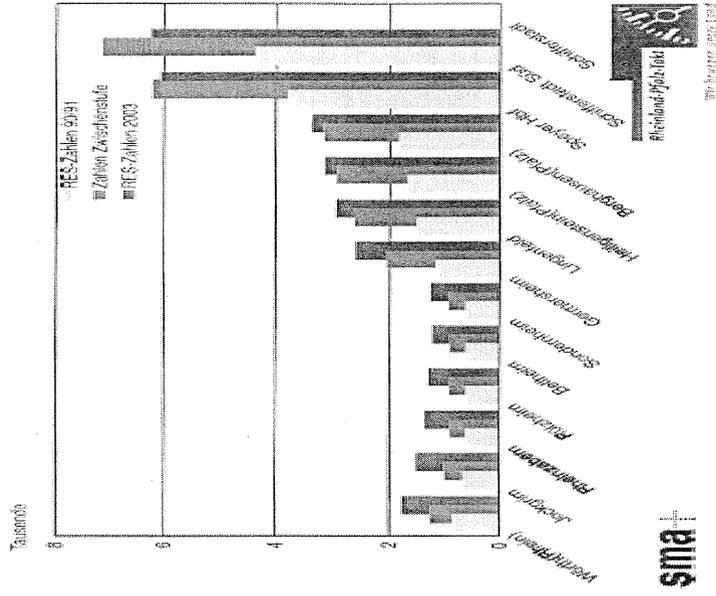
KBS 676: Neustadt - Karlsruhe, Mo-Fr



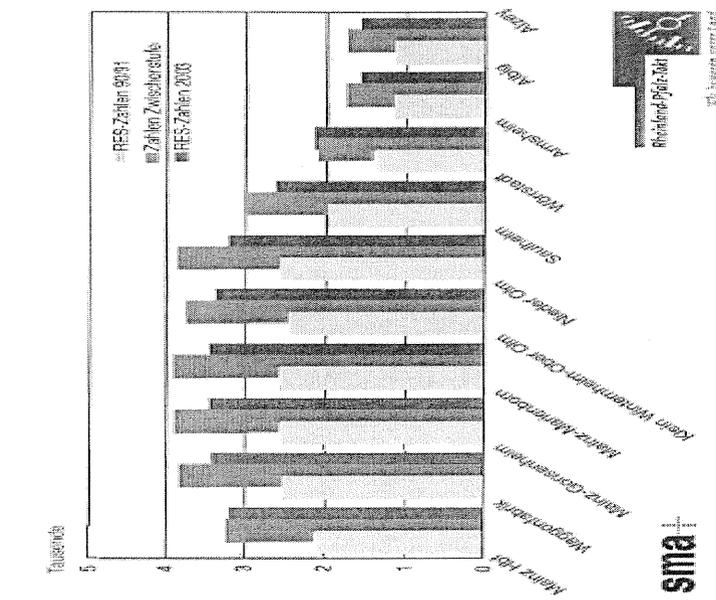
Der ITF aus Sicht der Kunden



KBS 677: Wörth - Schifferstadt, Mo-Fr



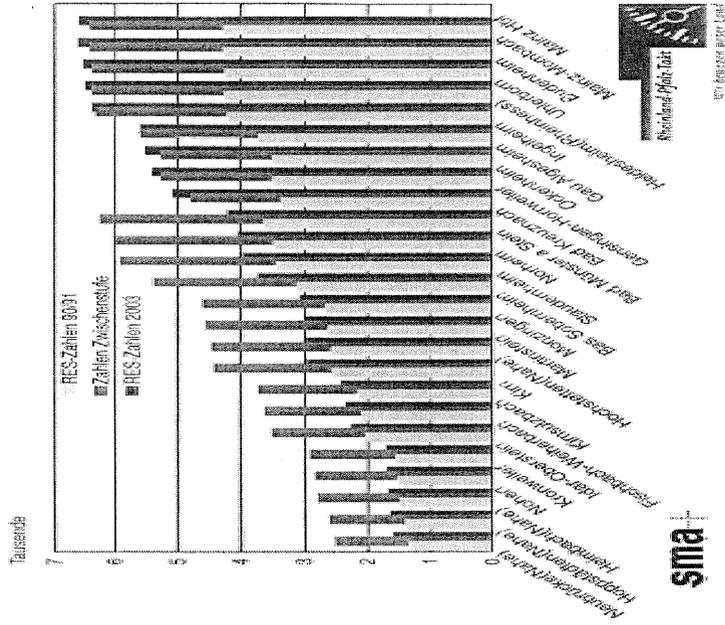
KBS 661: Mainz - Alzey, Mo-Fr



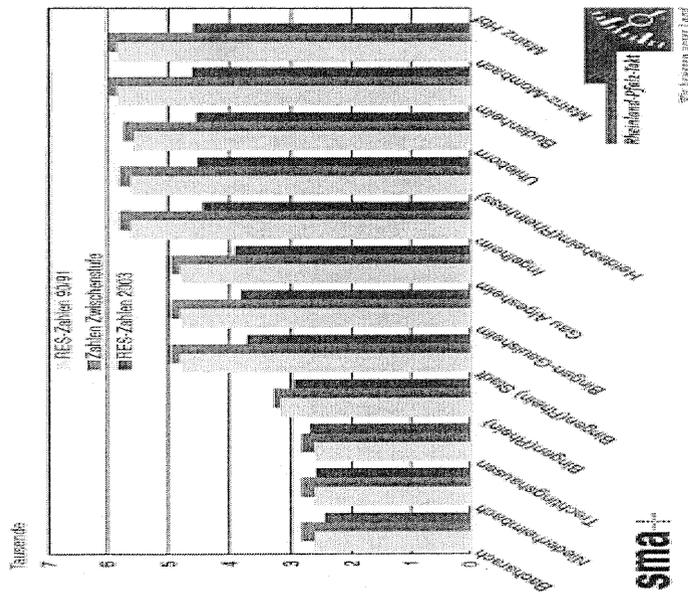
Der ITF aus Sicht der Kunden



KBS 680: Türkismühle - Mainz, Mo-Fr



KBS 471: Bingen - Mainz, Mo-Fr

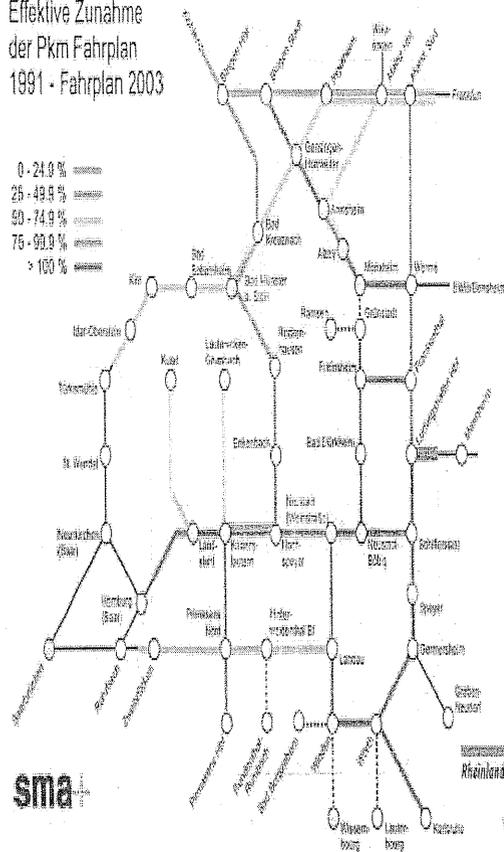


Der ITF aus Sicht der Kunden

Die effektive Zunahme im Gebiet des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd zeigt sich in der nachfolgenden Darstellung.

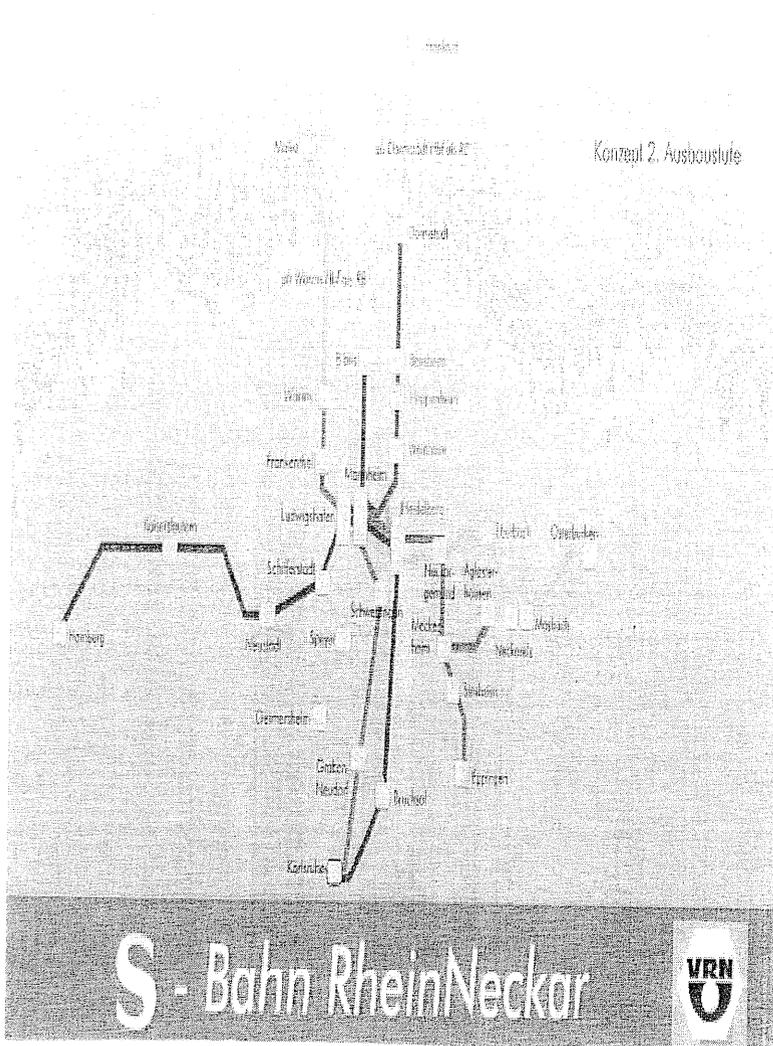


Effektive Zunahme
der Pkm Fahrplan
1991 - Fahrplan 2003



Der ITF aus Sicht der Kunden

In das Projekt des Rheinland-Pfalz-Taktes war dann die S-Bahn RheinNeckar, mit den Streckenabschnitten Kaiserslautern – Osterburken, Speyer – Ludwigshafen – Karlsruhe zu integrieren.

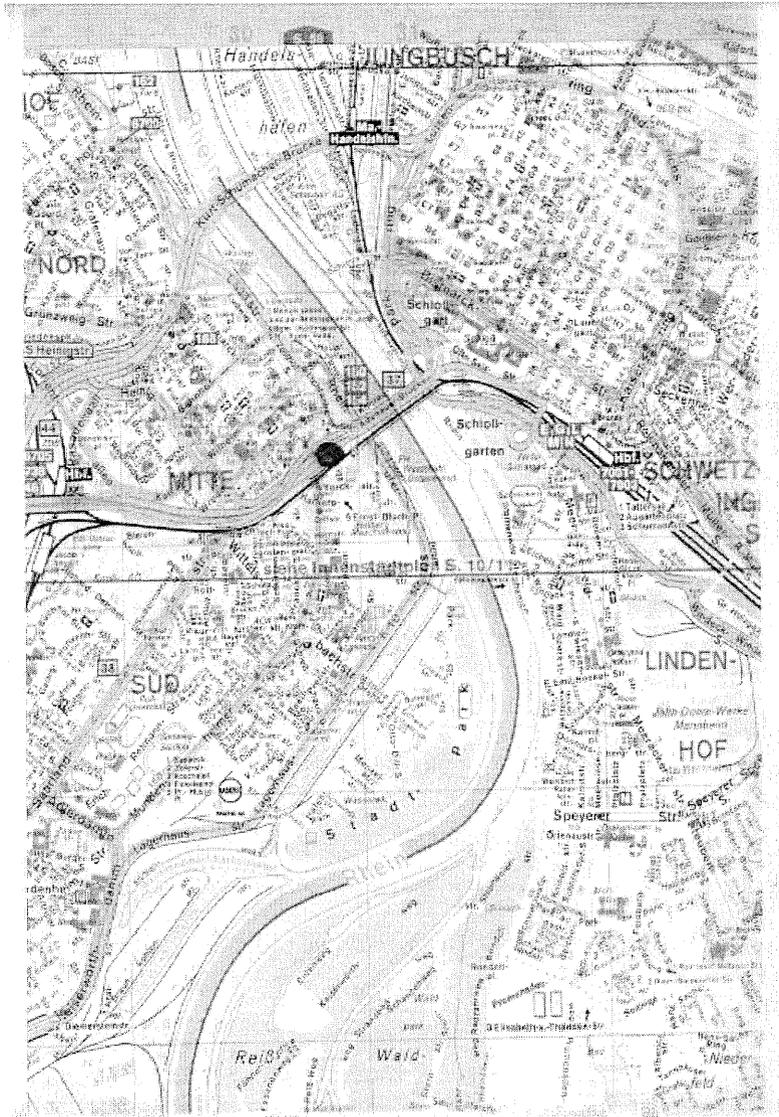


Folie 53

Der Ausbau schreitet kontinuierlich voran, inzwischen sind die Strecken von Kaiserslautern nach Homburg und von Speyer nach Germersheim integriert; bis ins Jahr 2015 soll das Gesamtvorhaben fertig gestellt sein.

Der ITF aus Sicht der Kunden

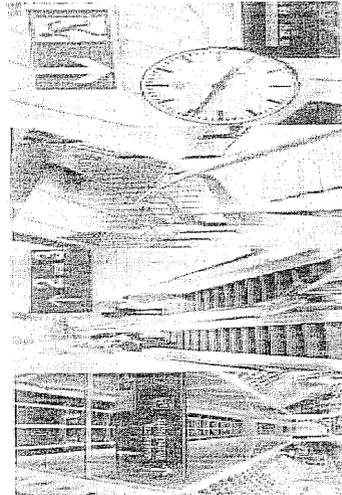
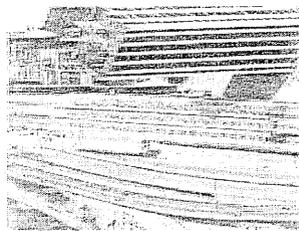
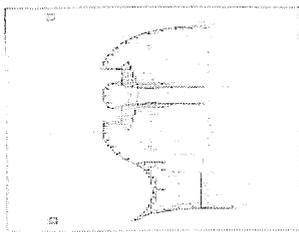
Einer der wesentlichen Punkte bei der Implementierung der S-Bahn war die Schaffung eines Haltepunktes Ludwigshafen Mitte.



Folie 54

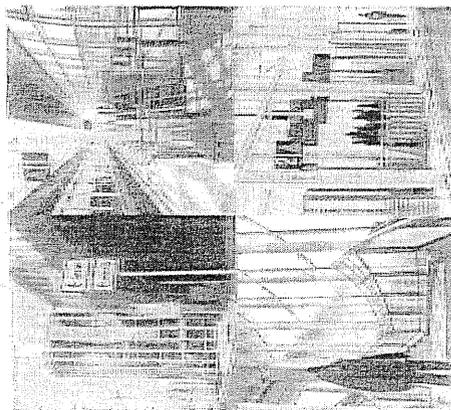
Der ITF aus Sicht der Kunden

Ludwigshafen Mitte



Folie 55

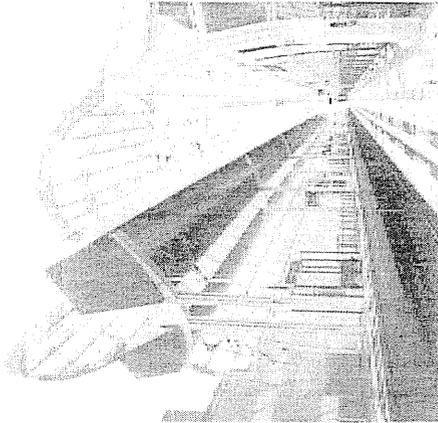
Ludwigshafen Mitte



Folie 56

Der ITF aus Sicht der Kunden

Ludwigshafen Mitte



Folie 57

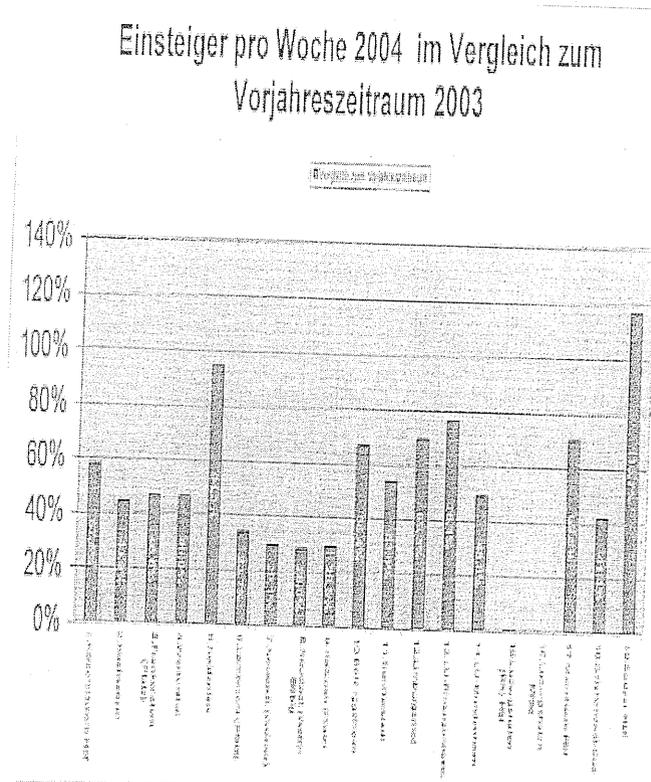
Für den Bereich des Rheinland-Pfalz-Taktes wurde sehr schnell deutlich, dass es gelang die S-Bahn ins System zu integrieren, was sich an der Steigerung der Fahrgastzahlen zeigte.

Steigende Fahrgastzahlen S-Bahn RheinNeckar 2003/2004

	2003 (vor Einführung der S-Bahn)	2004 (nach Einführung der S-Bahn)	Steigerung in %
Limburgerhof	1.660	2.150	+29,4
Schifferstadt			
Bühl-Geiselheim	1.120	1.420	+26,7
Hassloch	1.910	2.520	+31,9
Neustadt-Böding	2.660	3.480	+30,8
Neustadt Hbf	11.770	14.690	+24,8
Lambrecht	1.100	1.430	+30,0
Niederfels	240	410	+70,8
Weienhiedel	440	560	+27,2
Freienstein	120	260	+116,6
Hochsayer	720	1.050	+45,8
Schifferstadt Süd	910	1.370	+50,5
Landau	560	570	+1,8
Wienhausen	560	560	+0,0
Hbf (Ludwigshafen)	2970	2970	+0,0
Wiesloch-Walldorf	2510	3720	+48,2
Hirschhorn	770	1100	+42,9
Wiesloch-Baldern	830	1520	+82,1
Wiesloch-West		770	Neu!
Hessenthal	1370	1450	+5,8
Sinsheim	2010	2100	+4,5

Folie 58

Der ITF aus Sicht der Kunden

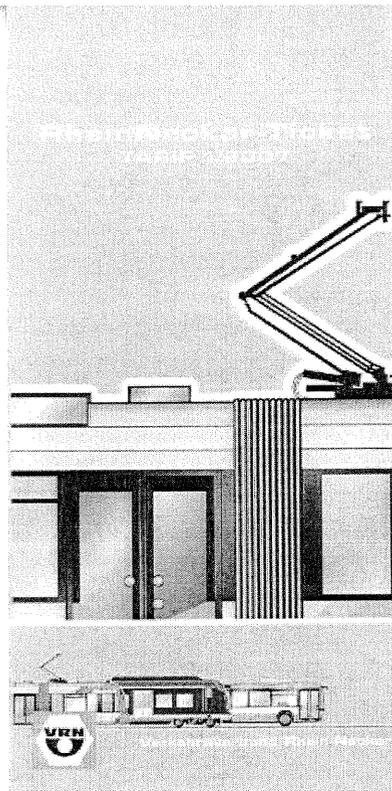


Folie 59

In den Bereichen des Landes Rheinland-Pfalz und im Land Baden-Württemberg hat die S-Bahn durch ihre Marketing-Kampagnen inzwischen allerdings die Begriffe "Rheinland-Pfalz-Takt" sowie "Drei-Löwen-Takt" überdeckt. Die Marketingkampagnen laufen inzwischen doppelgleisig, so dass deutlich wird – und die Fahrgastzahlen belegen dies – wie die S-Bahn RheinNeckar die Taktssysteme gestärkt hat.

Dies ist auch darauf zurückzuführen dass mit der Einführung des Rhein-Neckar-Tickets, einer verbundweiten Jahreskarte im Abo ein weiterer Nachfrageschub erfolgte.

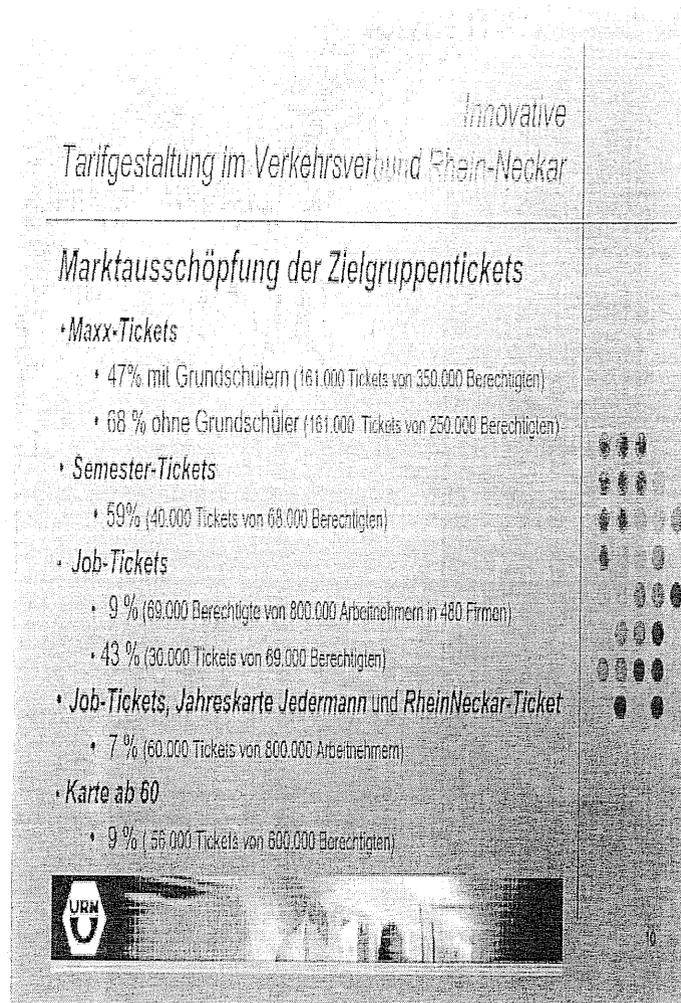
Der ITF aus Sicht der Kunden



Folie 60

Das Rhein-Neckar-Ticket passt sich nahtlos in die Tarifphilosophie des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ein, die durch günstige Tarife eine hohe Kundenbindung in den verschiedenen Sektoren der Abo-Karten favorisiert.

Der ITF aus Sicht der Kunden



Die im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel erfolgte Kürzung der Marketingbudgets wird dadurch kompensiert, dass die Erweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar um das Gebiet des ehemaligen Westpfalz-Verkehrs-Verbundes (WVV) zu neuen Marketingkampagnen geführt hat. Die dort stattfindende verkehrsmittelübergreifende Werbung nimmt zwar den Begriff des "Rheinland-Pfalz-Taktes" auf, stellt aber die Gesamtnutzung des ÖPNV/SPNV in den Vordergrund.

Da auch die Kunden, vor allem im Verbundgebiet, diesen übergreifenden Zusammenhang immer stärker in den Vordergrund stellen, ist der Wegfall der bisherigen eigenständigen Marke "Rheinland-Pfalz-Takt" und ihre Integration in das Verbundmarketing sicherlich sachgerecht.

Die derzeit stattfindende verbundweite Verkehrserhebung wird im Jahre 2008 deutlich machen, wie sich die Verkehrsnachfrage insgesamt entwickelt hat.