

Zukunft des Schienenpersonen- Fernverkehrs in Baden-Württemberg Ein Vergleich 1998-2008

Pressekonferenz - 28. Mai 2008



Matthias Lieb
Vorsitzender
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD)

Zukunft des Fernverkehrs in Baden-Württemberg

- Anlass der Diskussion
- Umweltpolitische Rahmenbedingungen
- Vergleich Fernverkehrsangebot 1998-2008
- Folgen für die Fahrgäste
- Hintergründe
- Bahnprivatisierung und Grundgesetz
- Forderungen an die Bundespolitik und an DB AG

Zukunft des Fernverkehrs ?

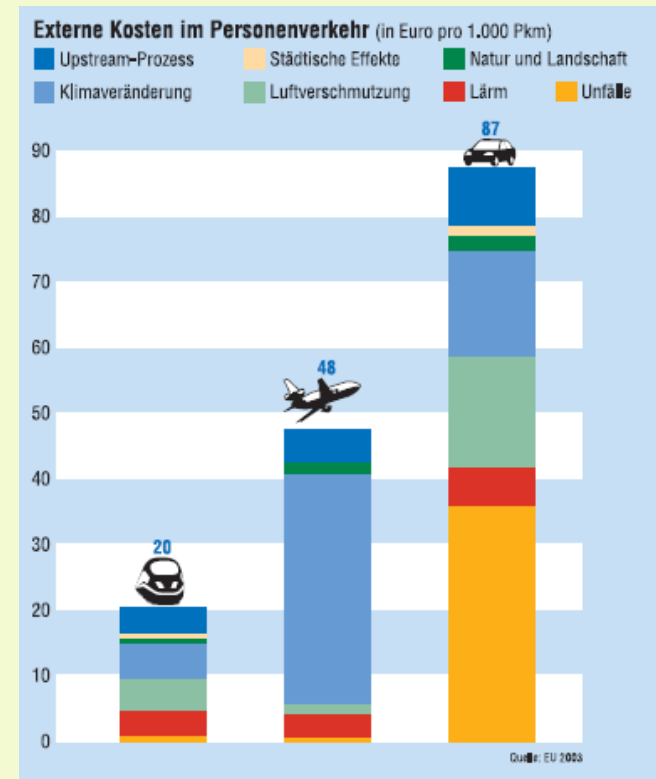
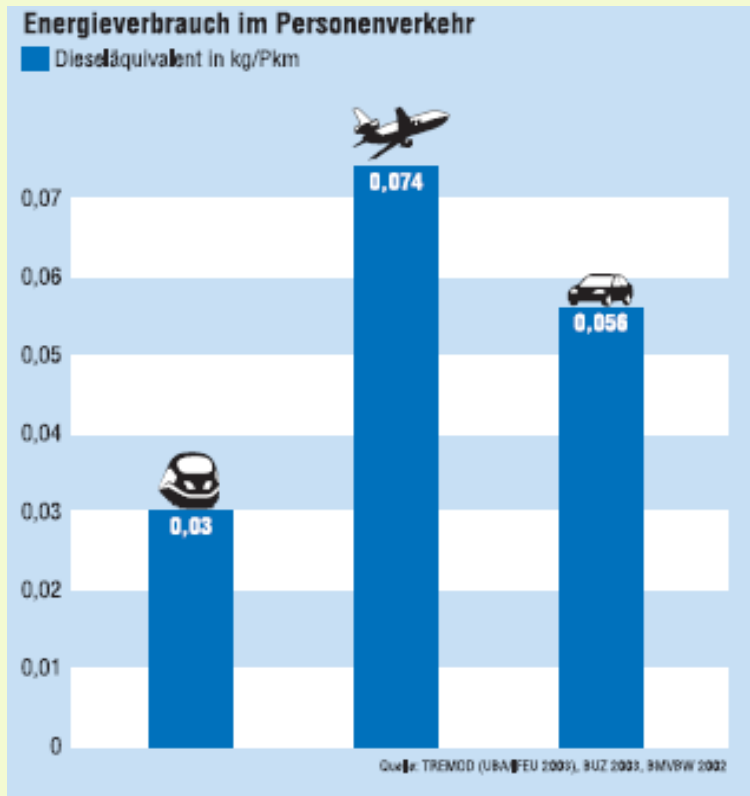
Anlass der Diskussion

- In den letzten Jahren wurde das Fernverkehrsangebot in Baden-Württemberg drastisch ausgedünnt
- Mit jedem Fahrplanwechsel entfallen weitere Züge, insbesondere im Früh- und Spätverkehr sowie am Wochenende
- 15. Juni 2008: Wegfall von weiteren 7 Zugverbindungen in Baden-Württemberg
- KCW-Studie erwartet durch Bahnprivatisierung weitere Kürzung des Fernverkehrsangebotes

Zukunft des Fernverkehrs ?

Umweltpolitische Rahmenbedingungen

- Energieverbrauch und Externe Kosten



Zukunft des Fernverkehrs ?

Umweltpolitische Rahmenbedingungen

- CO₂-Emmissionen der Verkehrsträger

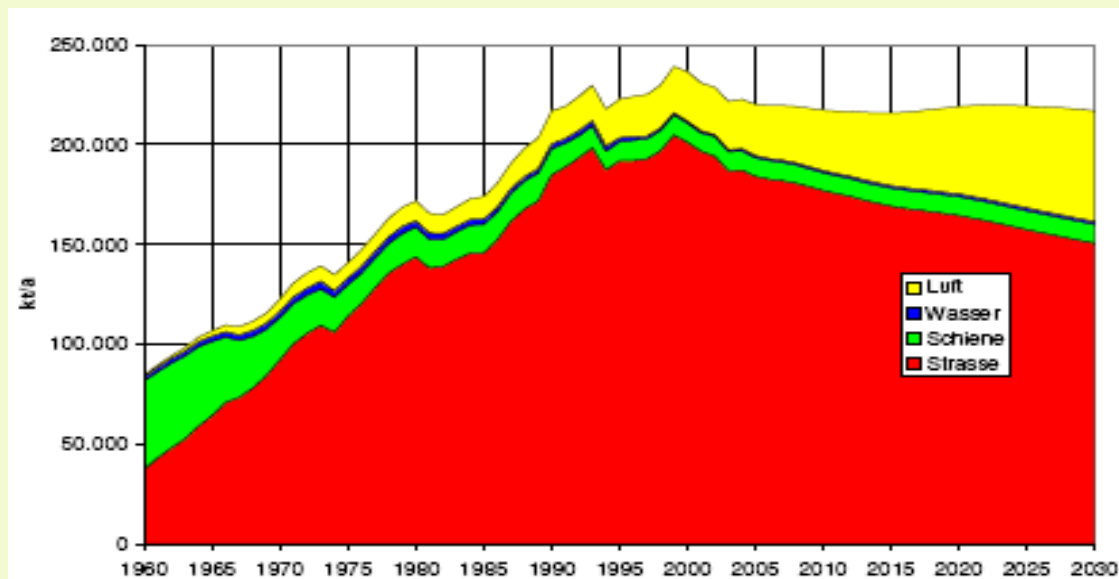


Abbildung: Kohlendioxidemissionen des Verkehrs nach Verkehrsträgern (TREMOD 2006)

Zukunft des Fernverkehrs ?

Umweltpolitische Rahmenbedingungen

- Verlagerung von PKW- oder Flugverkehr auf die Schiene hilft, die Klimaschutzziele zu erreichen
- Energieeffizienz des Schienenverkehrs deutlich höher als beim PKW-Verkehr
- Steigende Energiepreise schaffen Bewußtsein für Kosten des Autoverkehrs

=> grundsätzlich positive Rahmenbedingungen für mehr Fahrgäste im Fernverkehr und bessere Fernverkehrsangebote

Zukunft des Fernverkehrs ?

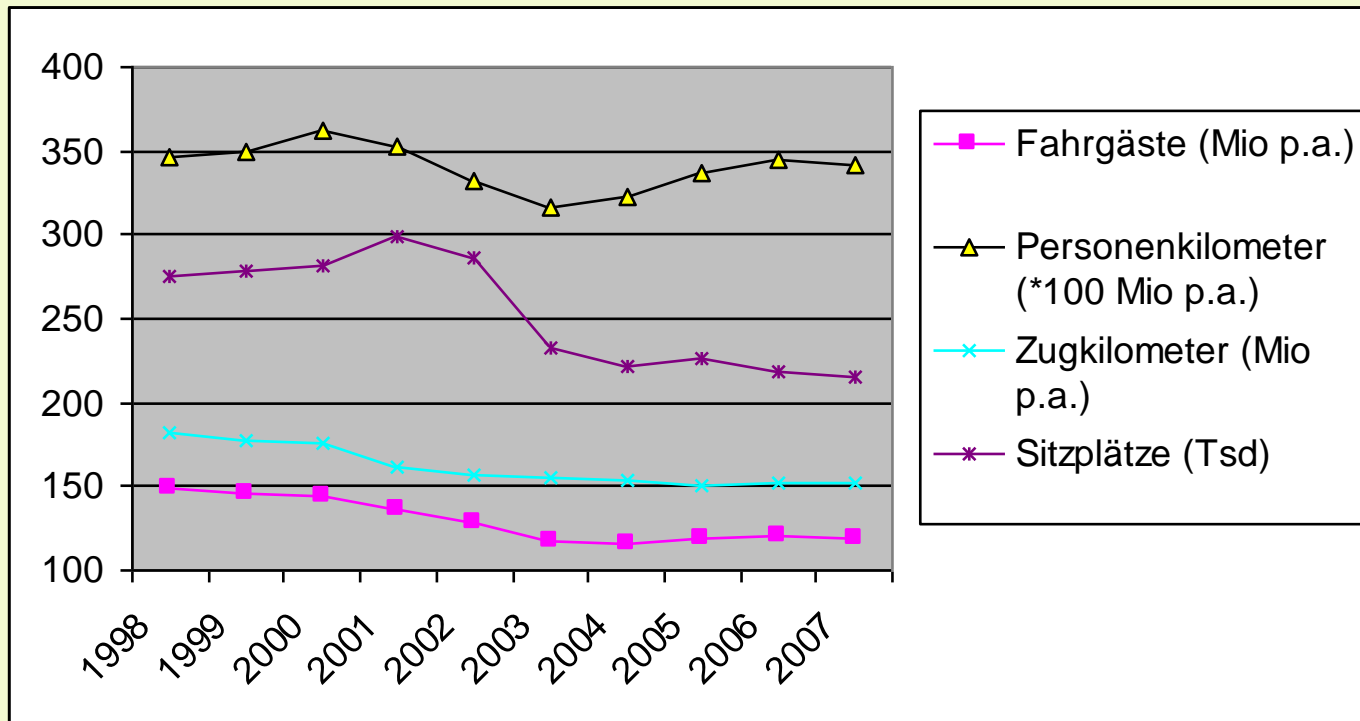
Fakten

- 82% der Fahrgäste steigen im Fernverkehr nicht um
- 52% der Fahrten erfolgen völlig ohne Umstieg
- Trotz Milliarden-Investitionen in neue Strecken und neue ICE-Züge hat der Fernverkehr der DB AG das Zugangebot um 11% reduziert, gleichzeitig gingen zwischen 1998 und 2008 20% der Fahrgäste verloren.
- In anderen Ländern sind Verkehrszuwächse im Eisenbahnfernverkehr zu verzeichnen, z.B. in der Schweiz + 30% in den letzten 10 Jahren

Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

Bundesweite Entwicklung im Fernverkehr der DB



Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

- Fahrplanangebot 1998:

Vertaktetes Angebot (tägl. mind. 2-Stunden-Takt):

5 IC/ICE-Linien im Stundentakt (Länge 998 km)

6 IR/D-Linien im 2-Stunden-Takt (1255 km)

zzgl. einzelne IR-Züge auf Franken- und Murrbahn
sowie einzelne IR-Züge in Urlaubsregionen
(Seebruck, Alpirsbach)

Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

- Fahrplanangebot 2008:

Vertaktetes Angebot (tägl. mind. 2-Stunden-Takt):

2 ICE-Linien im Stunden-Takt (Länge 456 km)

3 ICE-Linien im 2-Stunden-Takt (534 km)

5 IC-Linien im 2-Stunden-Takt (749 km)

mit Wochenendausfällen

zzgl. IC-Züge in Individuallagen

sowie einzelne IC-Züge in Urlaubsregionen

(Konstanz, Friedrichshafen)

Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

- Anzahl der wöchentlichen Fernzugabfahrten:
Veränderung in % 1998-2008

Großstädte in Baden-Württemberg (> 100.000 Einw.)

Stuttgart	-16%
Mannheim	- 6%
Karlsruhe	-14%
Freiburg	+ 9%
Heidelberg	-34%
Ulm	-27%
Pforzheim	-38%
Heilbronn	-100%

Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

- Anzahl der wöchentlichen Fernzugabfahrten:
Veränderung in % 1998-2008

Städte in Baden-Württemberg (50 - 100.000 Einw.)

Baden-Baden	-36%
Göppingen	-46%
Konstanz	-85%
Aalen	-19%
Friedrichshafen	-86%

Zukunft des Fernverkehrs ?

Vergleich 1998-2008

- Anzahl der wöchentlichen Fernzugabfahrten:
Veränderung in % 1998-2008

Städte in Baden-Württemberg (25 - 50.000 Einw.)

Bruchsal	-47%
Vaihingen/Enz	-21%
Weinheim	-10%
Geislingen/Steige	-77%
Mühlacker	-33%
Crailsheim	-40%
Rottweil	-14%
Böblingen	-100%

Zukunft des Fernverkehrs ?

Prognose 2018

- Ohne eine Änderung der Konzernstrategie bei der DB ist die Entwicklung zur weiteren “Schrumpfbahn” vorgezeichnet
- Prognose VCD:

Auf Rheintalbahn Mannheim – Basel und Mannheim – Stuttgart – Ulm wird das ICE-Angebot erhalten bleiben, zwischen Strasbourg und Karlsruhe – Stuttgart werden zusätzlich wenige TGV verkehren.

Der übrige IC-Verkehr wird in 10 Jahren eingestellt sein

Zukunft des Fernverkehrs ?

Folgen für die Fahrgäste

- Längere Fahrzeiten
- Häufigeres Umsteigen
- Höhere Fahrpreise

Beispiel: Pforzheim -München

1998: 10 Direktverbindungen mit IR/IC/EC

2008: nur Umsteigeverbindungen: entweder

a) 10 Min. längere Fahrzeit, 30% höherer Fahrpreis*

b) 30 Min. längere Fahrzeit, gleicher Fahrpreis*

*: um "normale" Preissteigerungen bereinigt

Zukunft des Fernverkehrs ?

Bahnprivatisierung und Grundgesetz

- Teilprivatisierung der Transportgesellschaften der DB verschärft den Renditedruck weiter
- Ersatzbeschaffung der IC-Züge erfolgt auf Basis von 250 km/h schnellen Triebzügen
- Auf vielen Strecken ergeben sich keine Fahrzeitverkürzungen durch diese neuen Züge, aber höhere Produktionskosten
- Tendenz zur weiteren Ausdünnung des Angebotes setzt sich fort

Zukunft des Fernverkehrs ?

Bahnprivatisierung und Grundgesetz

- **Grundgesetz Art 87 e (4):**
Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.
- **Das entsprechende Bundesgesetz existiert nicht!**

Zukunft des Fernverkehrs ?

VCD-Forderungen an die Bundespolitik

- Der von den Bundesländern am 23.05.2008 eingebrachte **“Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot” - BR-DS 315/08** muss vom Bundestag verabschiedet werden
- Mindestangebot zur Verknüpfung der Oberzentren, auch am Wochenende und im Früh- und Spätverkehr
- Die Unterstützung der Bundestagsabgeordneten in Baden-Württemberg ist hierfür notwendig

Zukunft des Fernverkehrs ?

VCD-Forderungen an die DB

Übertragung des „Schweizer Modells“ auf Deutschland:

- Mehr Direktverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren
- Mehr Verbindungen im Taktverkehr
- Konsequente 30-Minuten-Taktverkehre

Mit diesem Konzept erwirtschaftet die SBB Gewinne und verdichtet regelmäßig das Angebot.

Kontakt

Matthias Lieb

Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Vorsitzender

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15

70178 Stuttgart

Tel.: (0711) 6 07 02 17 Fax: -18

Email: matthias.lieb@vcd-bw.de

Internet: www.vcd-bw.de

