

Schienerpersonenverkehrskonzept für Mitteldeutschland



03

EDITORIAL

Vorwort von Burkhard Jung, Vorstandsvorsitzender der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland und Oberbürgermeister der Stadt Leipzig

05

IMPULSGEBER

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland engagiert sich für die Entwicklung und Vermarktung des Standortes.

06

DIE VISION

Ein tragfähiges und integriertes Konzept für einen vernetzten und hochwertigen Schienenpersonenverkehr in Mitteldeutschland.

08

DIE REALITÄT

Ist-Analyse des Schienenpersonenverkehrs und der Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland.

10

MITTELDEUTSCHLAND-TAKT

Ein innovatives Angebots- und Betriebskonzept für den Schienenpersonenverkehr auf Basis eines Integralen Taktfahrplans.

14

MITTELDEUTSCHLAND-NETZ

Punktuelle Investitionen in die Infrastruktur als Voraussetzung für die Realisierung des Integralen Taktfahrplans.

18

MITTELDEUTSCHLAND-TARIF

Ein einheitliches Tarifkonzept für den gesamten Öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene und Straße in Mitteldeutschland.

22

MITTELDEUTSCHLAND-VERBUND

Ein wegweisendes Organisations- und Finanzierungskonzept für die Planung und Finanzierung des ÖPNV in der Region.

26

AUSBLICK

In einem Beteiligungsverfahren mit interessierten Akteuren wird das Schienenpersonenverkehrskonzept weiterentwickelt.

EINE REGION FÄHRT VORWEG

DIE SCHNELLE ERREICHBARKEIT FÜR FACHKRÄFTE, INVESTOREN, GESCHÄFTSREISENDE UND TOURISTEN GEHÖRT ZU DEN ENTSCHEIDENDEN STANDORTFAKTOREN IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB. ENTSPRECHEND WICHTIG IST EIN LEISTUNGSFÄHIGER UND ATTRAKTIVER SCHIENENPERSONENVERKEHR FÜR MITTELDEUTSCHLAND.

Mit dem vorliegenden Schienenpersonenverkehrskonzept hat die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland deshalb einen integrierten Entwurf für einen vernetzten und hochwertigen Schienenpersonenverkehr in der Region vorgelegt. Die Machbarkeitsstudie enthält zahlreiche, innovative Denksätze und konkrete Vorschläge für die nachhaltige Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung moderner Mobilitätsangebote auf der Schiene.

Diese werden wir in den kommenden Monaten und Jahren mit interessierten Akteuren aus Politik, Verkehrsunternehmen und gesellschaftlichen Interessengruppen im offenen Dialog diskutieren und weiterentwickeln. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass Mitteldeutschland zu einem deutschlandweiten Vorreiter für einen attraktiven, leistungsfähigen und effizienten Öffentlichen Verkehr auf der Schiene wird.



*Burkhard Jung
Vorstandsvorsitzender der
Europäischen Metropolregion
Mitteldeutschland
und Oberbürgermeister der
Stadt Leipzig*



Impulsgeber: Europäische Metropolregion Mitteldeutschland

IN DER EUROPÄISCHEN METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND ENGAGIEREN SICH STRUKTURBESTIMMENDE UNTERNEHMEN, STÄDTE UND LANDKREISE, KAMMERN UND VERBÄNDE SOWIE HOCHSCHULEN UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN AUS SACHSEN, SACHSEN-ANHALT UND THÜRINGEN MIT DEM GEMEINSAMEN ZIEL EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG UND VERMARKTUNG DER WIRTSCHAFTS-, WISSENSCHAFTS- UND KULTURREGION MITTELDEUTSCHLAND.

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland ging im Frühjahr 2014 aus der Fusion der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland und der Metropolregion Mitteldeutschland hervor. Sie versteht sich als länderübergreifende Aktionsplattform und Impulsgeber für die Entwicklung des Standortes Mitteldeutschland. In ihr arbeiten Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung der Region in Form eines zukunftsweisenden Privat-Public-Partnership-Modells eng zusammen.

AG „VERKEHR UND MOBILITÄT“

Zu den Zielen der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland gehören der Ausbau der Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der mitteldeutschen Unternehmen,

die Förderung eines positiven Images des Standortes im internationalen Wettbewerb sowie die Sicherung und der Ausbau einer hohen Lebensqualität für die Bewohner der Region. Darüber hinaus versteht sich die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland als Treiber für die Zukunftsthemen Nachhaltigkeit, Effizienz und Verantwortung als wichtige Bestandteile des Standortprofils der Region. Bis zum Jahr 2020 soll Mitteldeutschland im Ergebnis zu den attraktivsten und innovativsten Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturregionen in Europa gehören.

Zur Umsetzung dieser Vision ist die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland mit zahlreichen Projekten in den Handlungsfeldern Standortmarketing, Innovationsförderung, Clusterprozesse, Fachkräftesicherung, Nachhaltigkeit und Familienfreundlichkeit, Verkehr und Infrastruktur sowie Kultur und Tourismus aktiv. Die Konzeption und Umsetzung der Projekte geschieht in den Arbeitsgruppen der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland, die zugleich die zentrale Schnittstelle für die Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft, Kultur und Tourismus bilden.

AG „VERKEHR UND MOBILITÄT“

Eine effiziente Abwicklung zunehmend globalisierter Warenströme, die Entwicklung umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte sowie leistungsfähiger Angebote und Strukturen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind einige der aktuellen Herausforderungen, denen sich die Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland stellt. Darüber hinaus vertritt die Arbeitsgruppe die Interessen der Region Mitteldeutschland bei der Planung von nationalen und europäischen Verkehrsinfrastrukturprojekten und unterstützt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Partner-Regionen in Fragen der Verkehrsplanung und Mobilität.

www.mitteldeutschland.com

Die Vision: Mobilitätsregion mit Vorbildwirkung

MITTELDEUTSCHLAND GEHÖRT BEREITS HEUTE ZU DEN DYNAMISCHSTEN REGIONEN IN EUROPA. DIE ZENTRALE LAGE UND DIE NÄHE ZU WACHSTUMSMÄRKTEN MACHEN DIE REGION ZUM IDEALEN STANDORT FÜR UNTERNEHMEN AUS ALLER WELT. VON ZENTRALER BEDEUTUNG FÜR DIE ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DES STANDORTES IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB SIND DESHALB EINE LEISTUNGSFÄHIGE VERKEHRINFRASTRUKTUR UND MODERNE MOBILITÄTSKONZEPTE, DIE EINE SCHNELLE ERREICHBARKEIT FÜR FACHKRÄFTE, INVESTOREN, GESCHÄFTSREISENDE UND TOURISTEN GEWÄHRLEISTEN.

Vor diesem Hintergrund entwickelte die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland ein tragfähiges und integriertes Konzept für einen vernetzten und hochwertigen Schienenpersonenverkehr in der Region. Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, wie in den kommenden Jahrzehnten mit innovativen Lösungsansätzen moderne Mobilitätsangebote auf der Schiene organisiert und nachhaltig finanziert werden können.

MODERNE MOBILITÄTSREGION IN EUROPA

Das Schienenpersonenverkehrskonzept für Mitteldeutschland entwirft die Vision einer attraktiven Mobilitätsregion, die über die vier großen Eisenbahnknoten Dresden, Leipzig, Halle

(Saale) und Erfurt eng in das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden ist. Alle Zentren der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland sind sowohl untereinander als auch mit den wichtigsten Wirtschaftsräumen auf der Schiene von früh bis spät im dichten Takt verknüpft. Eine leistungsfähige Infrastruktur, ausreichende Kapazitäten in den Knotenpunkten und optimale Übergänge zum übrigen öffentlichen Personennahverkehr garantieren dabei attraktive Reisezeiten über die gesamte Reisekette. Moderne und komfortabel ausgestattete Fahrzeuge und ein ansprechender Service machen Bord Berufs-, Geschäfts-, Freizeit- und Urlaubsfahrten gleichermaßen zu einem positiven Erlebnis. Die Bahn stellt damit auf Verbindungen von und nach Mitteldeutschland eine attraktive Alternative zum Pkw und zum Flugzeug dar.

ATTRAKTIVE MOBILITÄT MIT TAKTGEFÜHL

Mit dem Mitteldeutschland-Takt ist die Region bundesweiter Vorreiter für die Einführung „integralen Taktfahrplans“. Dank des einheitlichen Linien- und Fahrplankonzeptes treffen die Züge an den großen Verkehrsknoten der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland immer zur gleichen Zeit ein und verlassen diese wieder zu einem einheitlichen Zeitpunkt. Im Ergebnis lassen sich so kurze Umsteigezeiten für die Fahrgäste

und eine flexible Verknüpfung der einzelnen Linien im Schienenpersonenverkehr realisieren. Durch komfortable und eng getaktete Verbindungen zwischen den überregionalen Fernverkehrsknotenpunkten im mitteldeutschen Schienennetz und die Einbindung des Nahverkehrsangebots auf Straße und Schiene entstehen schnelle, durchgängige und verlässliche Mobilitätsketten in der Region. Dadurch wird auch die Anbindung der Mittelzentren und des ländlichen Raums in Mitteldeutschland sichergestellt. Die Ausweitung und Verbesserung des Angebots durch die Einführung des Mitteldeutschland-Taktes führt darüber hinaus zu einer deutlichen Nachfragesteigerung im Schienenpersonenverkehr der Region.

EIN TICKET FÜR GANZ MITTELDEUTSCHLAND

Der öffentliche Verkehr in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland lässt sich – über Verkehrsverbundgrenzen hinweg und unabhängig vom Verkehrsmittel – mit nur einem Ticket nutzen. Mit der Integration des gesamten Fern- und Nahverkehrsangebots auf der Schiene sowie von Bussen und Straßenbahnen in einen einheitlichen Mitteldeutschland-Tarif übernimmt Mitteldeutschland eine überregionale Vorreiterrolle bei der Entwicklung zukunftsfähiger ÖPNV-Konzepte. Gleichzeitig stärkt der gemeinsame Tarif die gemeinsame

Identität der gesamten Region und erhöht ihre Attraktivität für Touristen und Fachkräfte. Die Nutzung mobiler Devices wie Smartphones und Tablets (E-Ticketing) ist dabei zu einem festen Bestandteil der Mobilitätskultur in Mitteldeutschland geworden und macht die kombinierte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region so leicht wie möglich –einsteigen und losfahren.

EIN VERBUND FÜR EINE REGION

Den zunehmend enger werdenden Verkehrsverflechtungen in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland wird durch die effiziente Bündelung der Planungs- und Entscheidungskompetenzen für den Schienenverkehr und darüber hinaus für den gesamten ÖPNV Rechnung getragen. Im Rahmen eines neuen Organisations- und Finanzierungskonzeptes übernimmt ein Aufgabenträger die Bestellung aller öffentlichen Nahverkehrsleistungen für den gesamten mitteldeutschen Raum und koordiniert diese eng mit dem überregionalen Angebot im Fernverkehr. Dank der länderübergreifenden abgestimmten Planung und Umsetzung des „Mitteldeutschland-Verbundes“ wird eine deutschlandweit einzigartige, effiziente Verwendung der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel möglich.



Auf Basis von vier Bausteinen entsteht ein integriertes Konzept für einen zukunftsfähigen, attraktiven und finanzierbaren Schienenpersonenverkehr auf der Schiene in Mitteldeutschland.

Die Realität: Konzentration auf schnelle Strecken und große Knotenpunkte

IN DER EUROPÄISCHEN METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND SIND LEDIGLICH DIE VIER EISENBAHNKNOTEN DRESDEN, HALLE (SAALE), LEIPZIG UND ERFURT IN DAS EUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ TEN-T UND DAS NATIONALE EISENBAHN-FERNVERKEHRSNETZ INTEGRIERT. MIT DER FERTIGSTELLUNG DES VERKEHRSPROJEKTS DEUTSCHE EINHEIT (VDE) 8 WIRD DIESE KONZENTRATION WEITER ZUNEHMEN, WODURCH GROSSE TEILE DER REGION VOM FERNVERKEHR AUF DER SCHIENE ABGEHÄNGT WERDEN.

Seit Ende der 1990er Jahre wird das Angebot im Schienenfernverkehr abseits der großen Knotenpunkte in Mitteldeutschland aufgrund des wachsenden Rentabilitätsdrucks immer stärker ausgedünnt. So verloren mit der Einstellung der „InterRegio“-Linien, die bis dahin als Bindeglied zwischen dem hochwertigen Fernverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr fungierten, Städte wie Chemnitz, Dessau, Gera und Zwickau ihren Fernverkehrsanschluss. Seitdem ersetzen vielerorts langlaufende Angebote des schnellen Schienenregionalverkehrs (IRE, RE) die Fernverkehrsangebote. Vor allem für die nachgeordneten Bahnknoten in Mitteldeutschland ist der Schienenregionalverkehr daher heute von großer Bedeutung, da er die Anbindung an das Fernverkehrsnetz in den vier großen mitteldeutschen Bahnknoten darstellt.

VIELE REGIONEN OHNE FERNVERKEHR

In vielen Gebieten Mitteldeutschlands müssen Fahrgäste Reisezeiten von einer Stunde oder mehr in Kauf nehmen, um einen der vier großen Fernverkehrsknotenpunkte zu erreichen. Dies gilt insbesondere für die Region Ostsachsen mit den Städten Bautzen, Görlitz und Zittau, Ostthüringen und Westsachsen mit den Städten Chemnitz, Gera und Zwickau sowie Jena und das Gebiet um die Stadt Dessau-Roßlau. In diesen Regionen leben ca. 2,6 Mio. Einwohner – und damit etwa 30 Prozent der Gesamtbevölkerung der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. In der Folge werden die durch das Neubauprojekt VDE 8 erreichten Reisezeitverkürzungen in vielen Fällen wieder egalisiert. In einigen Fällen verlängern sich durch den Verlust des direkten Zugangs zum Fernverkehr die Reisezeiten sogar.

KNOTENPUNKTE PROFITIEREN VON VDE 8

Mit der für Ende 2017 geplanten Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg im Rahmen des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8“ wird das Schienenfernverkehrsangebot in Mitteldeutschland vollkommen neu geordnet. Damit einher geht eine weitere Konzentration des Schienenpersonennahverkehrs auf

wenige Neu- bzw. Ausbaustrecken und Knotenpunkte. In Mitteldeutschland ergeben sich dadurch deutliche Angebotsverbesserungen und Fahrzeitgewinne für die vier Oberzentren Dresden, Erfurt, Halle (Saale) und Leipzig. Demgegenüber werden die Städte Weimar und Jena vollständig oder weitgehend vom Fernverkehr abgehängt. Die übrigen mitteldeutschen Zentren werden auch weiterhin über keine Anbindung über den Fernverkehr verfügen.

KONZEPT FÜR MODERNE MOBILITÄT AUF DER SCHIENE

Aufgrund dieser Situation wird aktuell ein bedeutender Teil des vorhandenen Nachfragepotenzials zur Nutzung des Verkehrsträgers Bahn in Mitteldeutschland nicht ausgeschöpft. Gleichzeitig wirkt sich die eingeschränkte oder ganz fehlende Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr negativ auf die wirtschaftliche und touristische Entwicklung vieler Städte und ländlichen Räume in der Region aus.

An dieser Stelle setzt das im Rahmen EU-Projekts „Railway Hub Cities and TEN-T Network“ (RAILHUC) entwickelte Schienenpersonennahverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland an. Das Konzept umfasst die vier Bausteine „Mitteldeutschland-Takt“, „Mitteldeutschland-Netz“, „Mittel-

„Jena gehört zu den Städten, welche mit der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld ihren Anschluss an das Fernverkehrsnetz nahezu vollständig verlieren werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Jena kann nur aufrecht erhalten werden, wenn Geschäftsreisende, Wissenschaftler, Berufstätige, Studenten und Gäste die Stadt schnell und bequem erreichen können. An dieser Stelle setzt das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland neue Impulse.“

Dr. Albrecht Schröter, Oberbürgermeister der Stadt Jena

deutschland-Ticket“ und „Mitteldeutschland-Verbund“, welche die Handlungsfelder Angebotsgestaltung, Infrastruktur, Tarifkonzept sowie Organisations- und Finanzierungsmodell adressieren. Alle vier Bausteine leisten jeweils einen eigenständigen Beitrag zu einem ganzheitlichen SPV-Konzept. Erst aus ihrem Zusammenspiel erwachsen jedoch die notwendigen Synergien für eine nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr, eine optimierte Betriebsführung sowie für einen effizienteren Einsatz der verfügbaren Finanzmittel.

Während Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehrsverbindungen in vielen mitteleuropäischen Staaten modernisiert werden, ist dies bei Bahnlinien und Verkehrssystemen von regionaler und lokaler Bedeutung nicht der Fall. Das Potenzial des Eisenbahnverkehrs zur Verknüpfung der CENTRAL EUROPE-Staaten wird so bislang nicht hinreichend ausgeschöpft. Deshalb setzt das Projekt „Railway Hub Cities“ (RAILHUC) auf die stärkere, intermodale Integration lokaler und regionaler Verkehrsträger und –knoten in das europäische Fernverkehrsnetz TEN-T. Die Aktivitäten im Projekt RAILHUC beinhalten die Erstellung gemeinsamer Konzepte zur Integration der Eisenbahnknoten über den Austausch von Erfahrungen bzw. Good-Practise-Beispiele und Expertenworkshops. In Work-

shops und Fachveranstaltungen werden bestehende oder zu erwartende Defizite im Bereich des Verkehrsangebot, der Infrastruktur oder der Organisation identifiziert und Lösungen erarbeitet, um das Angebot im öffentlichen Verkehr über die gesamte Reisekette hinweg zu verbessern.

Das Projekt „Railway Hub Cities and TEN-T network (RAILHUC)“ wird im Rahmen des EU-Programmes CENTRAL EUROPE durchgeführt und vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung kofinanziert. Geleitet wurde das Projekt von der Region Emilia-Romagna in Italien. Die Projektpartner kommen aus Deutschland, Österreich, Polen, Ungarn, Slowenien, der Slowakei und der Tschechischen Republik.



RAILHUC-Projektpartner

- Region Emilia-Romagna (IT)
- KORDIS JMK, spol. s.r.o. (CZ)
- Region Vysocina (CZ)
- Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (DE)
- Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (DE)
- MÁV Ungarische Staatsbahn AG (HU)
- KTI Forschungsinstitut für Verkehrswissenschaft (HU)
- Stadt Venedig (IT)
- Region Veneto (IT)
- Slowakische Eisenbahnen (SK)
- PKP Polnische Staatsbahnen AG (PL)
- Stadtregion Ljubljana, Amt für Regionalentwicklung (SI)
- Stadt Wien, Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (AT)



Im Takt: Integraler Netzfahrplan für ganz Mitteldeutschland

DAS KONZEPT DES INTEGRALEN TAKTFAHRPLANS (ITF) BIETET GEGENÜBER BISHERIGEN FAHRPLÄNEN EINE REIHE AN VORTEILEN. DER „MITTELDEUTSCHLAND-TAKT“ KÖNNTE DIE BISHERIGEN DEFIZITE DES SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DER REGION AUFHEBEN UND DIE ANGEBOTE IM FERN- UND NAHVERKEHR AUF DER SCHIENE IDEAL MITEINANDER VERNETZEN.

Einen Baustein des Schienenpersonenverkehrskonzeptes der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland bildet ein Angebots- und Betriebskonzept für den Nah-, Regional- und Fernverkehr auf der Schiene auf Basis eines Integralen Taktfahrplans: Der „Mitteldeutschland-Takt“. In dessen Rahmen soll das von der Deutschen Bahn AG ab 2017 geplante Fernverkehrsangebot in Mitteldeutschland durch schnelle und hochwertige „MDX-Linien“ zwischen den elf Zentren zu einem hochwertigen, integrierten und regelmäßigen Gesamtangebot ergänzt werden.

VIELE RENDEZVOUS IN ENGEM TAKT

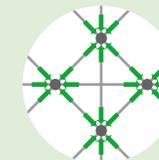
Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) werden die Taktfahrpläne einzelner Linien und Schienenstrecken systematisch koordiniert und in den Knotenbahnhöfen einer Region synchronisiert. Dazu wird zunächst ein System von

Eisenbahnknoten definiert, in denen sich die Züge nach dem sogenannten Rendezvous-Prinzip treffen, das heißt zu den immer gleichen Zeiten dort eintreffen und wieder abfahren. In Mitteldeutschland sind dies neben den vier großen Hauptknoten Erfurt, Dresden, Halle (Saale) und Leipzig noch weitere sieben Nebenknoten in Magdeburg, Dessau-Roßlau, Jena, Weimar, Gera, Chemnitz und Zwickau. Auf diese Weise entsteht ein flächenhaft vertakteter Fahrplan mit vielen Umsteigepunkten und kurzen Umsteigezeiten. Im Vordergrund steht daher nicht die Reisezeitoptimierung einer einzelnen Zugverbindung („so schnell wie möglich“), sondern das Bereitstellen einer Vielzahl an flexibel miteinander kombinierbaren Fahrtmöglichkeiten aus Direkt- und Umsteigeverbindungen („so schnell wie nötig“).

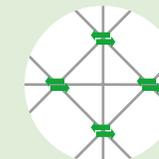
VORTEILE DURCH INTEGRIERTEN TAKTFAHRPLAN

Das Konzept des Integrierten Taktfahrplans (ITF) eröffnet die Chance, die beschriebenen Defizite im heutigen Schienenpersonenverkehr zu beseitigen, indem schnelle und hochwertige Bahnverbindungen zwischen den Zentren der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland mit deutlich verbesserten Anschlüssen an den überregionalen Fern- bzw. Hochgeschwindigkeitsverkehr in den vier Haupt-

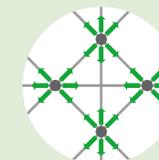
Prinzip des ITF



Alle Züge erreichen die Knotenbahnhöfe etwa zur selben Zeit.



Alle Züge halten etwa gleich lang in den Knotenbahnhöfen. Umsteigen zwischen allen Linien ist möglich.



Alle Züge verlassen die Knotenbahnhöfe etwa zur selben Zeit.

„Sowohl Zwickau als bedeutender Industriestandort als auch die gesamte Region Westsachsen/Ostthüringen brauchen eine adäquate Fernverkehrsanbindung auf der Schiene. Das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland integriert die geplanten, hochwertigen Verbindungen auf der Sachsen-Franken-Magistrale in ein Netz, welches die gesamte Region Mitteldeutschland stärker zusammenwachsen lässt.“

Dr. Pia Findeiß, Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau

knoten Dresden, Erfurt, Halle (Saale) und Leipzig zu einem Gesamtkonzept verknüpft werden. Dabei lässt sich das ITF-Prinzip auf alle Ebenen und Angebote im Öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße übertragen.

Aus Sicht der Fahrgäste ergeben sich daraus eine Reihe an Vorteilen. So entstehen regelmäßige Verbindungen zu festen und damit gut merkbaren Taktzeiten. Darüber hinaus bieten aufeinander abgestimmte Fahrpläne die Möglichkeit, unterschiedliche Angebotsebenen im Öffentlichen Verkehr nahtlos miteinander zu verknüpfen. Für die Fahrgäste ergeben sich so durchgehende Reiseketten mit kurzen Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Es entsteht außerdem ein größeres Angebot an Fahrten, da in der Regel neue Umsteigeverbindungen entstehen. Diese werden durch die Verkürzung der Umsteigezeiten gegenüber Direktverbindungen deutlich aufgewertet. Für die Verkehrsunternehmen ist der Integralen Taktfahrplan mit einer Reihe an betriebswirtschaftlichen Potenzialen verbunden. So ermöglichen die regelmäßigen Taktzeiten optimale Fahrzeugumläufe mit kurzen Wendezeiten und damit einen effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz. In Kombination mit kurzen Taktzeiten lässt sich darüber hinaus die Stabilität des Fahrplanangebots verbessern.

MDX VERBINDET FERN- UND NAHVERKEHR

Zur Verdichtung des überregionalen Fernverkehrsangebots zwischen den elf mitteldeutschen Bahnknoten wird die Einführung von Mitteldeutschland-Express-Linien (MDX) vorgeschlagen. Diese sollen den bestehenden Schienenpersonenfernverkehr (ICE/EC/IC-Linien) durch schnelle, überregionale, vertaktete Verbindungen ergänzen. Das Netz von elf MDX-Linien ersetzt dabei – mit wenigen Ausnahmen – das bestehende Netz an langlaufenden bzw. schnellen Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs (IRE, RE, EBx). Diese sind im Bedarfsfall auch über die Region hinaus verlängerbar, etwa zur Verbesserung der Anbindung Mitteldeutschlands an Bahnknoten und wichtige Ziele in angrenzenden Regionen. Dabei setzen sich die MDX-Linien durch den Einsatz schneller und hochwertiger Fahrzeuge qualitativ deutlich vom bisherigen Schienenpersonennahverkehr ab und schließen die Lücke zum hochwertigen Fernverkehr.

30- ODER 60 MINUTEN-TAKT

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland wurden vier theoretisch mögliche Varianten für einen „Mitteldeutschland-Takt“ erarbeitet, von denen

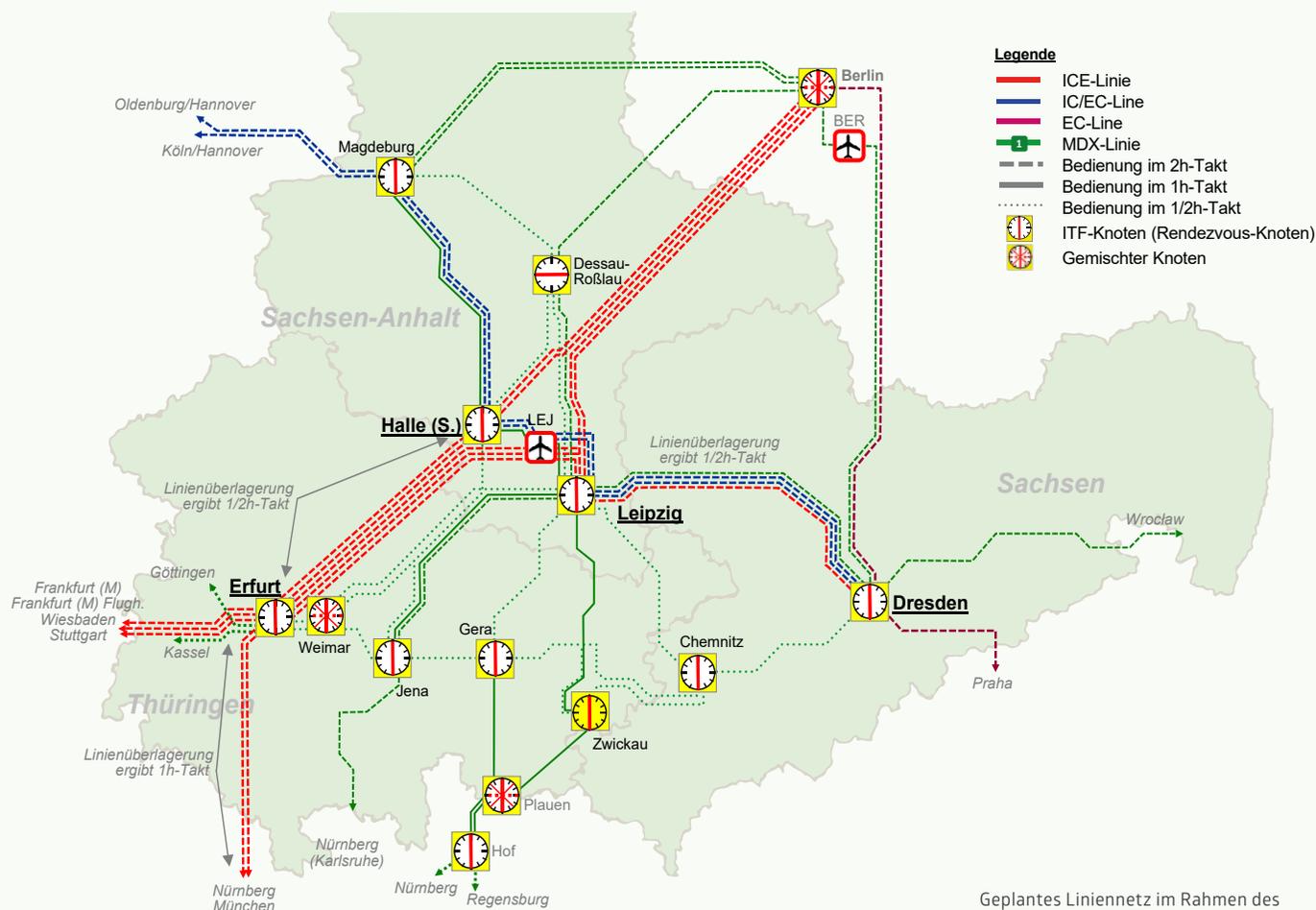
zwei Planfälle detailliert untersucht wurden. Die erste Variante geht vom einem 60-Minuten-Takt zwischen den elf mitteldeutschen Bahnknoten aus. Dieses Szenario spiegelt dabei das angestrebte Grundangebot. Der zweite Planfall mit einem 30-Minuten-Takt entspricht einem strategisch ausgerichteten ITF-Konzept und kann daher als langfristig angestrebter Zielzustand betrachtet werden.

MEHR FAHRGÄSTE DURCH BESSERES ANGEBOT

Im Rahmen des SPV-Konzepts wurden die beiden Planfälle unter eisenbahnbetrieblichen Aspekten bewertet und zudem mögliche Kennziffern zur Fahrgastnachfrage sowie zur Betriebs- und Verkehrsleistung ermittelt. Als Bezugsrahmen diente das von der Deutschen Bahn AG konzipierte Fahrplanangebot im Schienenpersonenfernverkehr nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8 (Berlin-Erfurt – Nürnberg). Die so ermittelte Verkehrsprognose geht für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans im 60-Minuten-Rhythmus von einer Zunahme der Fahrgastzahlen von acht Prozent aus. Im Falle eines 30-Minuten-Taktes wird aufgrund des attraktiveren Angebotes sogar mit einer Steigerung von 14 Prozent gerechnet. Gleichzeitig steigt die Zahl der Zugkilometer um sieben bzw. 13 Prozent.

„Mit dem Mitteldeutschland-Takt wird die Stadt Gera wieder zum Schnittpunkt wichtiger, langlaufender Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen, wie es sie seit der Einstellung des InterRegio-Verkehrs und des Vier-Länder-Express nicht mehr gegeben hat. Von besonderer Relevanz für die Entwicklung attraktiver Verbindungen ist hierbei die Idee eines gemeinsamen Aufgabenträgers für die gesamte Region Mitteldeutschland.“

Dr. Viola Hahn, Oberbürgermeisterin der Stadt Gera



MITTELDEUTSCHLAND-TAKT

- » **Ein flächenhaft und eng vertakteter Fahrplan** mit einer Vielzahl an Umsteigepunkten und kurzen Umsteigezeiten ermöglicht den Fahrgästen durchgehende Reiseketten mit schnellen Tür-zu-Tür-Reisezeiten.
- » **Schnelle und hochwertige MDX-Linien** zwischen den Zentren der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland sorgen für einen deutlich verbesserten Anschluss an den überregionalen Fern- bzw. Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene.
- » **Das attraktivere Fahrplanangebot** sorgt für eine Steigerung der Fahrgastzahlen und sichert so langfristig die finanzielle Basis für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr in Mitteldeutschland.



Das Netz: Infrastruktur für den Integralen Taktfahrplan

IN DIE MODERNISIERUNG VON SCHIENENNETZEN UND BAHNKNOTEN IN MITTELDEUTSCHLAND SIND IN DER VERGANGENHEIT MILLIARDEN-INVESTITIONEN GEFLOSSEN. AUFGRUND DER SEHR GUTEN INFRASTRUKTUR SIND FÜR DIE REALISIERUNG DES „MITTELDEUTSCHLAND-NETZES“ NUR NOCH PUNKTUELL ZUSÄTZLICHE INVESTITIONEN NOTWENDIG.

Unter dem Begriff „Mitteldeutschland-Netz“ untersucht das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Umsetzungen eines Integralen Taktfahrplans im Rahmen des „Mitteldeutschland-Taktes“. Dieses Infrastrukturkonzept setzt auf bereits angedachte, konkret geplante oder im Bau befindliche Ausbauvorhaben für Bahnstrecken und –knoten in Mitteldeutschland auf. Zusätzlich leiten sich aus den Anforderungen des „Mitteldeutschland-Taktes“ weitere Schieneninfrastrukturmaßnahmen ab, die Bestandteil des fortzuschreibenden Bundesverkehrswegeplans werden sollten bzw. dafür bereits angemeldet sind.

ANFORDERUNGEN DES ITF-KONZEPTES

Um die infrastrukturellen Voraussetzungen des Schienenpersonenverkehrskonzeptes zu klären, wurden die elf mittel-

deutschen Bahnknoten Chemnitz, Dessau-Roßlau, Dresden, Erfurt, Gera, Jena, Halle (Saale), Leipzig, Magdeburg, Weimar und Zwickau sowie die dafür relevanten Schienenstrecken in Mitteldeutschland und zu wichtigen Knotenpunkten im In- und Ausland untersucht. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, ob die vorhandene oder bereits geplante Infrastruktur folgende Anforderungen erfüllt:

- *Gewährleistung der für den Integralen Taktfahrplan relevanten Streckenfahrzeiten, die kleiner als die Systemzeit des Integralen Taktfahrplans sein müssen*
- *Zweigleisigkeit oder ausreichende Zahl von Systemkreuzungsstellen zur Gewährleistung von Zugkreuzungen zwischen den Umsteigeknoten ohne lange Wartezeiten*
- *Ausreichende Anzahl von Bahnsteigen / Bahnsteiggleisen in den ITF-Systemknoten für die Umsetzung des „Rendezvous-Konzeptes“ zwischen möglichst vielen Linien*

NUR PUNKTUELLE INVESTITIONEN NOTWENDIG

So sind auf der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (Erfurt)–Weimar–Gera–Gößnitz–(Chemnitz/Zwickau) die aktuellen Stre-

ckenfahrzeiten auf einigen Abschnitte derzeit noch geringfügig länger als die benötigten Systemzeiten. Darüber hinaus wird zwischen Weimar und Gera zumindest abschnittsweise eine zweigleisige Streckeninfrastruktur benötigt, um das Kreuzen von Zügen zu ermöglichen. Auch auf der Strecke Leipzig – Zeitz – Gera wird die erforderliche Systemzeit von 60 min derzeit nicht erreicht. Auf der Strecke Dessau – Magdeburg wird die erforderliche Systemzeit von 45 min voraussichtlich erst nach Abschluss der für den BVWP angemeldeten Streckenausbaus und nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen des Eisenbahnknotens Halle (Saale) realisiert.

Der Bahnhof Jena-Göschwitz soll im Rahmen des „Mitteldeutschland-Taktes“ die Funktion eines Verknüpfungspunkts zwischen den Ost-West und Nord-Süd-Linien des IC- und MDX-Liniennetzes übernehmen. Die geplante Rekonstruktion des Bahnhofs im Zuge der Streckenausbaus Weimar – Gera sieht bereits den Neubau von drei Bahnsteigen vor. Für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans im 30-Minuten-Takt wäre dagegen ein weiterer Ausbau auf insgesamt sechs Bahnsteige erforderlich, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen. Für die Umsetzung eines 60-Minuten-Taktes müssten mindestens vier Bahnsteige vorhanden sein.

„Die Aufwertung der Sachsen-Franken-Magistrale und weitere langlaufende Direktverbindungen, welche die Stadt an die übrigen Oberzentren in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland anschließen, werden dazu beitragen, dass Chemnitz wieder zu einem bedeutenden Schienenverkehrsknoten wird. Davon profitiert die gesamte Region.“

Barbara Ludwig, Oberbürgermeisterin der Stadt Chemnitz

ELEKTRIFIZIERUNG UND AUSBAU VON KNOTEN

Mit Ausnahme der Strecke Gera – Leipzig sind für bei allen für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans relevanten Schienenstrecken, die bislang nicht elektrifiziert sind, entsprechende Maßnahmen entweder konkret geplant oder zumindest in der Untersuchung. Grundsätzlich ist die Elektrifizierung von bislang dieselbetriebenen Strecken keine notwendige Voraussetzung für die Umsetzung des ITF-Konzepts und den Betrieb von MDX-Linien. Langfristig ist eine flächendeckende Elektrifizierung des Schienennetzes zwischen den elf mitteldeutschen ITF-Knoten aber vor allem unter dem Aspekt einer effizienteren Betriebsorganisation anzustreben. Vorteile ergeben sich insbesondere aus einer kostensparenden Vereinheitlichung des Fahrzeugparks sowie einer größeren betrieblichen Flexibilität.

Fahrgäste mit viel Gepäck oder Kinderwagen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können den Einstiegsvorgang in Schienenfahrzeuge verlangsamen und damit die Umsteigezeiten innerhalb eines Integralen Taktfahrplans gefährden. Um einen zügigen und komfortablen Fahrgastwechsel innerhalb der Rendezvous-Zeit zu garantieren, wird daher empfohlen, alle Knotenbahnhöfe im Hinblick auf die Dimensionierung

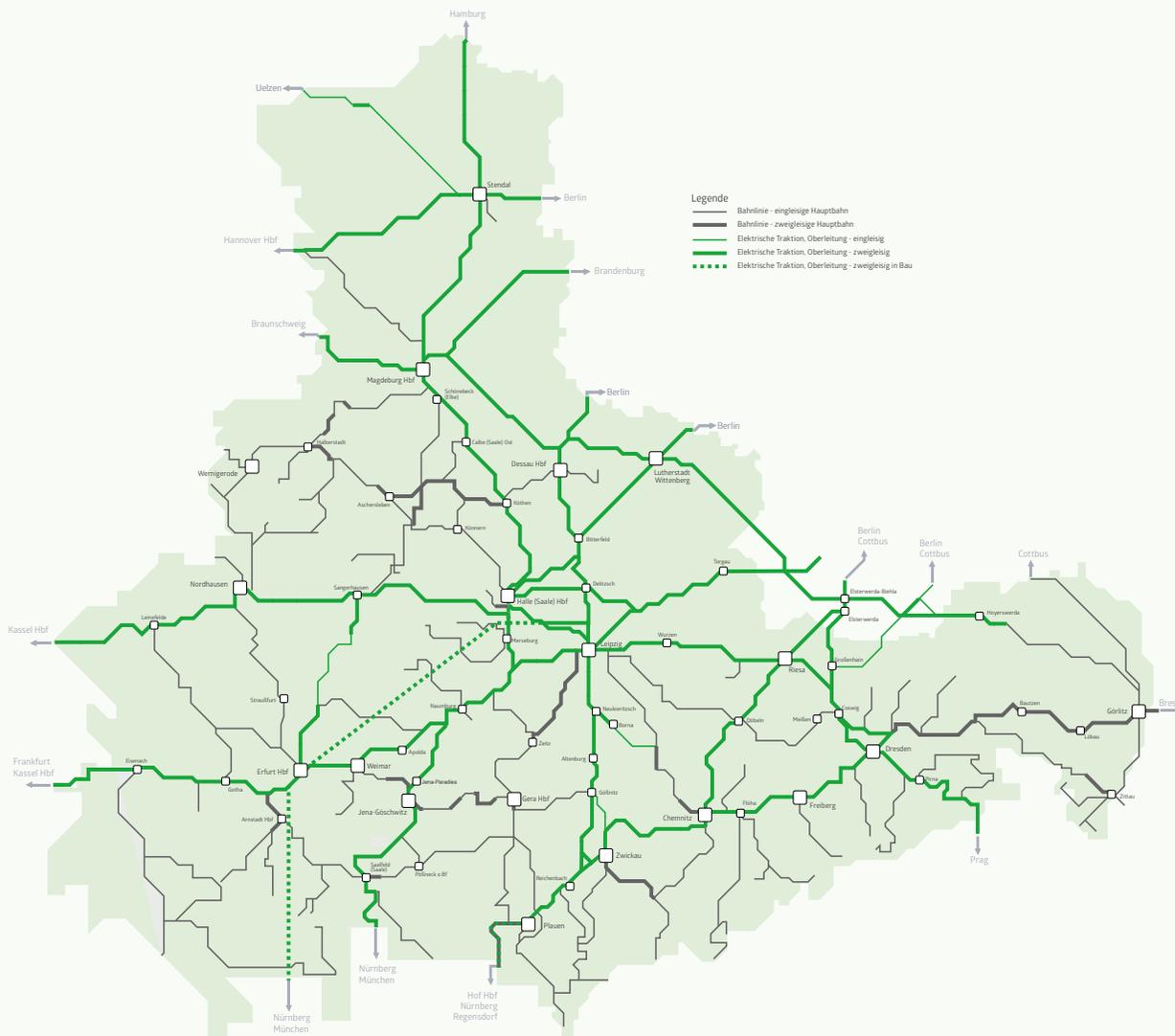
und Ausstattung von Bahnsteigen und Zugängen zu überprüfen. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe Gera, Chemnitz und Hof aufgrund der dort zum Teil sehr kurzen Umsteigezeiten im ITF-Konzept. So sollten alle Bahnsteiganlagen eine einheitliche Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm und barrierefreie Zugangsmöglichkeiten entsprechend dem gesetzlichen Standard aufweisen. In Kombination mit dem Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge wird so auch mobilitätseingeschränkten Personen das selbstständige Ein- und Aussteigen ermöglicht.

INFRASTRUKTUR KEIN HINDERNIS

Mit bereits umgesetzten, im Bau oder in Planung befindlichen Infrastrukturvorhaben zur Modernisierung von Schienennetz und Bahnknoten sind nach gegenwärtigem Planungsstand Kosten von über elf Milliarden Euro verbunden. Demgegenüber sind aufgrund des mittelfristig erreichten Ausbauzustandes nur noch punktuell zusätzliche Infrastrukturinvestitionen für die Einführung eines Integralen Taktfahrplans notwendig. Die Kosten dafür dürften im zweistelligen Millionenbereich liegen. Dies zeigt, dass der Realisierung des Schienenpersonenverkehrskonzepts der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland aus infrastruktureller Betrachtungsweise keine unüberwindbaren Hürden entgegenstehen.

MITTELDEUTSCHLAND-NETZ

- » **Das Infrastrukturkonzept untersucht die Anforderungen, die sich aus der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) im Rahmen des „Mitteldeutschland-Taktes“ ergeben.**
- » **Zusätzlich zu unabhängig davon umgesetzten oder geplanten Baumaßnahmen sind nur punktuelle Investitionen in Schienenwege und Bahnhöfe erforderlich.**
- » **Dies betreffen vor allem die Gewährleistung von Zugkreuzungen und die Schaffung zusätzlicher Bahnsteige in den ITF-Knotenpunkten.**



Zielzustand des Infrastrukturneu- und -ausbaus für die Umsetzung des Schienenpersonenverkehrskonzepts für Mitteldeutschland

Maßnahme	Funktion	Status
Leipzig – Chemnitz (Systemkreuzungsstelle Belgershain)	Gewährleistung von Zugkreuzungen bei 30-Min.-Takt	
Leipzig – Chemnitz (Zweigleisigkeit Burgstädt – Wittgensdorf)	Gewährleistung von Zugkreuzungen bei 30-Min.-Takt	
Leipzig – Gera (Zweigleisigkeit Crossen Ort – Wetterzeube)	Gewährleistung von Zugkreuzungen bei 30-Min.-Takt	
Elektrifizierung Leipzig – Gera	Voraussetzung für netzweiten elektrischen Betrieb	
Dresden – Zwickau Verbindungskurve Dennheritz	Voraussetzung für durchgehende Züge Leipzig – Zwickau – Hof	Anmeldung für BVWP 2015
Dessau – Magdeburg (Strecken-ausbaumaßnahmen)	Sicherung der Systemzeit 45 min. zwischen den Knoten	Anmeldung für BVWP 2015
Halle (Saale) – Köthen (Strecken-ausbaumaßnahmen)	Sicherung der Systemzeit 60 min. zw. Halle und Magdeburg	Anmeldung für BVWP 2015
Elektrifizierung Weimar – Jena – Gera – Gößnitz	Voraussetzung für netzweiten elektrischen Betrieb	Finanzierungslösung in Vorbereitung
Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz	Voraussetzung für netzweiten elektrischen Betrieb	Vorplanung
Leipzig – Gera (Strecken-ausbaumaßnahmen)	Sicherung der Systemzeit 60 min. zwischen Leipzig und Gera	Maßnahme im Nahverkehrsplan SPNV Thüringen vorgesehen

Übersicht zu Infrastrukturneu- und -ausbauvorhaben im Raum Mitteldeutschland (dunkelgrün: bereits geplante Maßnahme; rot: zusätzliche Maßnahme durch SPV-Konzept)



Tarifeinheit: Ein Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel

MIT DEM „MITTELDEUTSCHLAND-TARIF“ SOLL ERSTMALS EIN EINHEITLICHES, VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDES TARIFKONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR IM GESAMTEN MITTELDEUTSCHEN RAUM ETABLIERT WERDEN. DAMIT WIRD DIE EUROPÄISCHE METROPOLREGION ZUM BUNDESWEITEN VORREITER FÜR ATTRAKTIVE MOBILITÄTSANGEBOTE AUF DER SCHIENE UND DER STRASSE.

In der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland existieren bislang eine Reihe an Tarifkooperationen zwischen Verkehrsunternehmen im Rahmen von sieben Verkehrsverbänden. Diese Verbundtarife gelten nur für den Nahverkehr auf der Schiene und per Bus, jedoch nicht im Schienenfernverkehr. Übergangstarife für die gemeinsame Nutzung von mehreren Verkehrsverbänden gibt es bisher – mit Ausnahme von Verbindungen zwischen den Verkehrsverbänden Oberelbe und Oberlausitz-Niederschlesien – nicht.

Dort gelten individuelle Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen, die in den meisten Fällen ausschließlich für die Reise mit der Bahn gelten und nicht den Transfer zum und vom Bahnhof mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln umfassen. Durchgehende Tarife zwischen Schienen-

nah- und Schienenfernverkehr offeriert nur die Deutsche Bahn mit ihren Produkten „City-Ticket“, „City mobil“ und „Schönes-Wochenende-Ticket“, deren Nutzung jedoch an bestimmte Voraussetzungen gebunden ist. Die Notwendigkeit des Erwerbs mehrerer Tickets bei einer verbundgrenzenübergreifenden Fahrt stellt eine Hauptzugangsbarriere für die Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs dar.



Ein Beispiel für die fehlende Tarifintegration: Für eine Fahrt von Chemnitz (Verkehrsverbund Mittelsachsen) nach Halle (Saale) (Verkehrsverbund Mitteldeutschland) muss ein Fahrgast derzeit aufgrund fehlender Übergangstarife drei verschiedene Fahrscheine lösen. Der „City-Mobil“-Tarif der DB kann bei dieser Verbindung nicht genutzt werden, da es kein Fernverkehrsangebot zwischen den beiden Städten gibt.

EIN TARIF FÜR DIE GANZE REGION

Mit dem „Mitteldeutschland-Tarif“ wird ein einheitliches Tarifkonzept für die gesamte Europäische Metropolregion Mitteldeutschland entwickelt, das für den gesamten öffentlichen Verkehr gültig ist und damit sowohl im straßengebundenen ÖPNV, im Schienennahverkehr als auch im Schienenfernverkehr innerhalb Mitteldeutschlands gilt. Dieses einheitliche Tarifmodell kann über unterschiedliche Stufen der Integration von bestehenden Verbund- und Gemeinschaftstarifen erreicht werden. Denkbar wären beispielsweise die folgenden beiden Tarifmodelle mit unterschiedlicher Integrationstiefe:

MITTELDEUTSCHLAND-TARIF ALS OVERLAY-TARIF

Bei diesem Modell bleiben die bestehenden Tarife für Fahrten innerhalb der Grenzen der Verkehrsverbände in Mitteldeutschland erhalten. Als zusätzlicher, verbundübergreifender Dach- bzw. Overlay-Tarif käme der „Mitteldeutschland-Tarif“ dagegen auf allen Verbindungen zur Anwendung, die nicht durch einen bestehenden Verbundtarif abgedeckt sind. Dabei soll er in möglichst allen öffentlichen Verkehrsmitteln gelten, auch – ggf. unter Zahlung eines Aufpreises – im Schienenfernverkehr.

MITTELDEUTSCHLAND-TARIF ALS EINHEITSTARIF

Im Rahmen dieser weitergehenden Variante würden die regionalen Verbundtarife durch einen einheitlichen „Mitteldeutschland-Tarif“ ersetzt, der ohne zeitliche Einschränkung in allen öffentlichen Verkehrsmitteln inklusive dem Schienenfernverkehr im Gebiet der drei Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gilt. Die Integration aller Angebote des öffentlichen Verkehrs – vom Fernverkehr über die MDX-Züge und Schienenpersonennahverkehr bis zu Bussen und Straßenbahnen – wäre in dem geplanten Umfang und räumlichen Ausdehnung bislang einmalig in Deutschland. Als Vorläufer dieses Tarifkonzepts könnte ein „Metropolregions-Ticket“ eingeführt werden, das in allen öffentlichen Verkehrsmitteln ländendeckend in den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gültig ist. In den späteren Rahmen des „Mitteldeutschland-Tarifs“ könnte es dann als eigenständige Ticketart integriert werden.

STUFENWEISE EINFÜHRUNG

Die Einführung eines neuen Tarifsystems ist mit beträchtlichen Investitionen verbunden. Dies betrifft zunächst unter anderem die Entwicklung der geplanten Tarifstruktur als auch die organisatorische und technische Implementierung,



Möglichkeiten zur Etablierung eines für die gesamte Region Mitteldeutschland einheitlichen Tarifmodells mit unterschiedlicher Integrationstiefe.

„Mit der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin erfährt Halle (Saale) eine deutliche Aufwertung im Eisenbahnverkehr. Für die weitere Entwicklung sind darüber hinaus vor allem die vielfältigen Verkehrsverflechtungen mit der Region von Bedeutung, die mit dem Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland gefördert werden.“

Dr. Bernd Wiegand, Oberbürgermeister der Stadt Halle (Saale)

etwa notwendige Anpassungen in der Vertriebssoftware sowie die Umrüstung von stationären Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten. Darüber hinaus ist durch die Einführung eines einheitlichen Tarifes mit eventuellen Harmonisierungsverlusten bei den Einnahmen gegenüber der bisherigen Tarifstruktur zu rechnen. Demgegenüber stehen potenzielle Einsparungen in erheblichem Umfang durch den Wegfall von mehrfach durch die einzelnen Verkehrsverbände aufzubringenden Verwaltungskosten für die bisherige Tariforganisation.

Um die finanziellen und organisatorischen Belastungen für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu minimieren, empfiehlt sich in einem ersten Schritt die Einführung des „Mitteldeutschland-Tarifs“ als „Overlay-Tarif“. Dieses Tarifmodell könnte als Vorstufe bzw. Pilotprojekt für ein einheitliches und in Mitteldeutschland ausschließlich gültiges Tarifsystem genutzt werden.

VORTEILE DES MITTELDEUTSCHLAND-TARIFS

Für viele Fahrgäste ergeben sich durch den Wegfall der komplexen und zum Teil unübersichtlichen Tarifstrukturen und die Einführung eines überall und in allen Verkehrsmitteln

gültigen „Mitteldeutschland-Tarifs“ eine erhebliche Vereinfachung bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Als positive Folge ist eine stärkere Nutzung des ÖPV-Angebots in der Region zu erwarten.

Darüber hinaus würde ein einheitlicher Tarif für die gesamte Europäische Metropolregion Mitteldeutschland die Binnenidentifikation der Region stärken und wäre ein öffentlichkeitswirksames Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb mit anderen Standorten in Deutschland und Europa.

MITTELDEUTSCHLAND-TARIF

- » **Die Integration aller öffentlichen Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr** in ein Tarifkonzept senkt die Zugangsbarrieren zur Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs und verbessert so langfristig die wirtschaftliche Situation der Aufgabenträger und Verkehrsverbände.
- » **Die Einführung eines flächendeckenden „Mitteldeutschland-Tarifs“** wäre ein deutschlandweit einmaliges Pilotprojekt, das die Wahrnehmung der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland als innovative Mobilitätsregion stärkt.
- » **Die Einführung des Tarifkonzeptes** kann in zwei aufeinander folgenden Modellen mit unterschiedlicher Integrationstiefe erfolgen, um die damit verbundenen finanziellen und organisatorischen Belastungen zu minimieren.



1.5.10

DB

442.313

DB

6 | B | B | 5

116
0

Im Verbund: Ressourcen und Kompetenzen im ÖPNV bündeln

ZIEL DES „MITTELDEUTSCHLAND-VERBUNDES“ IST DIE ETABLIERUNG EINES ZUKUNFTSSICHEREN ORGANISATIONSMODELLS FÜR DIE ZUNEHMENDE VERNETZUNG DER VERKEHRSVERBINDUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND. DAMIT WERDEN AUCH DIE VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG DES „MITTELDEUTSCHLANDS-TAKTES“ UND DES „MITTELDEUTSCHLANDS-TARIFS“ GESCHAFFEN.

Mit den Bausteinen „Mitteldeutschland-Takt“ und „Mitteldeutschland-Tarif“ adressiert das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland gezielt die bestehenden und zukünftig enger werdenden Verkehrsverflechtungen in der Region. Demgegenüber verantworten in den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen aktuell sieben verschiedene Organisationen die Planung, Organisation, Bestellung und Finanzierung des Personennahverkehrs auf der Schiene und teilweise auf der Straße. Im Ergebnis dieser Rahmenbedingungen existieren keine geeigneten organisatorischen Strukturen, um die Entwicklung überregional vernetzter und abgestimmter ÖPNV-Mobilitätsangebote zu fördern. Um eine länderübergreifende Planung des öffentlichen Verkehrs zu realisieren, bedarf es der Etablierung eines für die

gesamte Metropolregion Mitteldeutschland zuständigen Aufgabenträgers.

KOMPETENZEN BÜNDELN

Mit dem Baustein „Mitteldeutschland-Verbund“ verfolgt das Schienenpersonenverkehrskonzept deshalb ein innovatives Organisations- und Finanzierungskonzept, das neue Wege für die aufgabenträger- und länderübergreifend abgestimmte Planung und effizientere Finanzierung des ÖPNV in Mitteldeutschland aufzeigt. Dessen Ziel ist es, die Planungs- und Entscheidungskompetenzen für den Schienenverkehr und darüber hinaus langfristig für den gesamten öffentlichen Verkehr in Mitteldeutschland zu bündeln, um so die Schaffung bruchloser Mobilitätsketten für die Reisenden zu ermöglichen.

NEUE STRUKTUR FÜR NEUE AUFGABEN

Das neue Organisationsmodell muss dabei adäquate Strukturen für eine Reihe an Aufgaben bereitstellen. Dazu gehören unter anderem die Etablierung und Fortentwicklung des Integralen Taktfahrplans, die Koordination und Finanzierung aller Angebote im öffentlichen Personennahverkehr sowie die Planung von Infrastrukturprojekten. Darüber hin-

aus ist sie verantwortlich für die Aufteilung der Einnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen, die kontinuierliche Durchführung von Marketingmaßnahmen und die Schaffung der IT-Plattformen zur Angebotserstellung, -Koordination und den Vertrieb. Um diese und zukünftige Anforderungen zu erfüllen, sind zwei Modelle für die zu schaffende Organisationsstruktur des „Mitteldeutschland-Verbundes“ denkbar:

MODELL 1: LÄNDERÜBERGREIFENDE KOOPERATION

Im Rahmen dieses Organisationsmodells schließen die Aufgabenträger bzw. Bundesländer eine vertragliche Kooperation für die Durchführung von operativen Aufgaben zur Umsetzung der Bausteine „Mitteldeutschland-Takt“ und „Mitteldeutschland-Tarif“ Hierzu werden analog den thematischen Schwerpunkten Kompetenz-Center gebildet, die jeweils die entsprechenden Aufgaben stellvertretend für alle Aufgabenträgerorganisationen in Mitteldeutschland übernehmen. Diese Kompetenz-Center werden personell mit Mitarbeitern aus bestehenden Organisationen des ÖPNV in Mitteldeutschland besetzt. Die Aufgabenträger und Verkehrsverbände begleiten die Arbeit der Kompetenz-Center in beratender Form.

„Die Stadt Leipzig profitiert derzeit in besonderem Maße vom Ausbau des Eisenbahnnetzes in Mitteldeutschland. Damit sind gute infrastrukturelle Voraussetzungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr gelegt. Das Schienenpersonenverkehrskonzept bildet durch seine ganzheitliche Betrachtung des öffentlichen Verkehrs die Grundlage, um die daraus resultierenden Nachfragepotentiale optimal abzuschöpfen.“

Burkhard Jung, Oberbürgermeister der Stadt Leipzig

MODELL 2: VERBUNDKOOPERATIONSGESELLSCHAFT

Dieses Organisationsmodell sieht die Gründung einer Verbundkooperationsgesellschaft mit Zuständigkeit für den gesamten mitteldeutschen Raum vor. Die Gesellschaft übernimmt die Aufgaben, die im Organisationsmodell 1 auf die Kompetenz-Center übertragen würden. Zur Sicherstellung schneller und effizienter Entscheidungswege werden dabei wesentliche Entscheidungskompetenzen von den zuständigen Aufgabenträgern auf die Verbundkooperationsgesellschaft übertragen. Die regionalen Verkehrsverbünde übernehmen – analog zum Organisationsmodell 1 – eine beratende Funktion.

ANSÄTZE FÜR NEUES FINANZIERUNGSMODELL

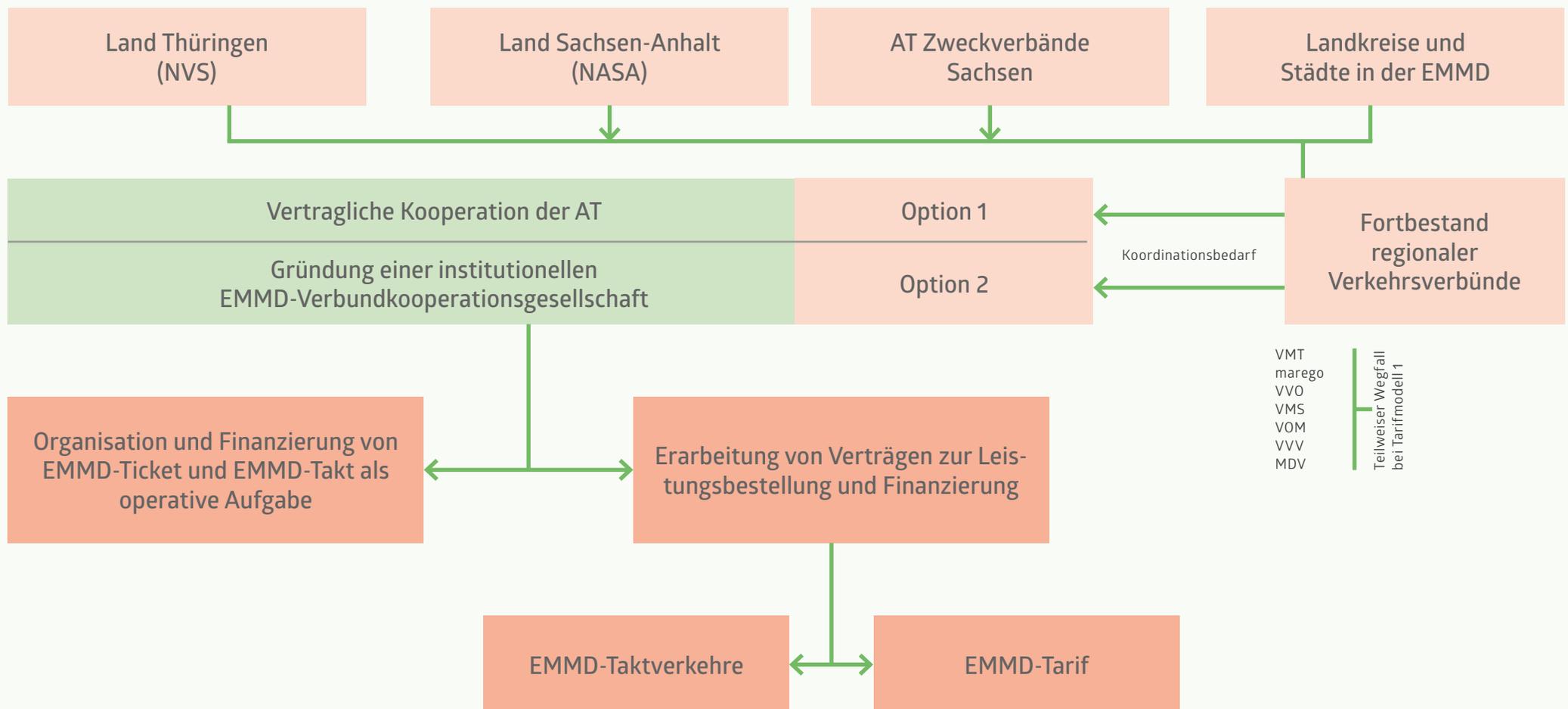
Mit der Einführung des Schienenpersonenverkehrskonzeptes der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland geht ein veränderter Finanzierungsbedarf für den ÖPNV in der Region einher. Insbesondere die deutliche Ausweitung des Fahrplanangebotes im Rahmen des Integralen Taktfahrplans ist mit Mehrkosten verbunden, die – zumindest in der ersten Phase – nicht voll durch die zu erwartenden, höheren Fahrgeldeinnahmen kompensiert werden können. Darüber hinaus werden die geplanten MDX-Linien sowohl nachfra-

gestärkere als auch nachfrageschwächere Strecken umfassen, die sich nicht vollständig eigenwirtschaftlich betreiben lassen.

Ein neues Finanzierungskonzept soll daher einen finanziellen Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwächeren Linien sowie zwischen langlaufenden Linien mit Fernverkehrsfunktion und kürzeren Linien mit Zu- und Abbringerfunktion zu den Knotenbahnhöfen herstellen, um so den Zuschussbedarf für die öffentlichen Haushalte zu minimieren. Dies lässt sich beispielsweise durch die gebündelte Ausschreibung von Liniennetzen bzw. -paketen, die sowohl ertragsstarke als auch ertragsschwache Linien beinhalten, erreichen. Sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im straßengebundenen Nahverkehr werden solche Ausschreibungsmodelle seit mehreren Jahren erfolgreich durchgeführt.

MITTELDEUTSCHLAND- VERBUND

- » **Das innovative Organisations- und Finanzierungskonzept schafft den Rahmen für die aufgabenträger- und länderübergreifend abgestimmte Planung und Finanzierung des ÖPNV in Mitteldeutschland.**
- » **Ziel des „Mitteldeutschland-Verbundes“ ist es, die bislang dezentralen Planungs- und Entscheidungskompetenzen für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Region zu bündeln.**
- » **Damit verbunden ist ein neues Finanzierungskonzept, dass dem veränderten Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im Rahmen des Schienenpersonenverkehrskonzeptes der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland Rechnung trägt.**





Partizipation: Der Schlüssel zum Erfolg

FÜR DIE ERFOLGREICHE UMSETZUNG DES SCHIENENPERSONENVERKEHRSKONZEPTE FÜR MITTELDEUTSCHLAND BEDARF ES DES ABGESTIMMTEN ZUSAMMENWIRENS ZAHLREICHER AKTEURE. DABEI GILT ES NICHT NUR, DEN KOMPLEXEN POLITISCHEN, RECHTLICHEN UND FINANZIELLEN RAHMENBEDINGUNGEN RECHNUNG ZU TRAGEN. MINDESTENS EBENSO WICHTIG IST ES, EINE WEITREICHENDE AKZEPTANZ BEI DEN BETEILIGTEN AKTEUREN UND IN DER ÖFFENTLICHKEIT HERZUSTELLEN. UM DIESEN PROZESS ERFOLGREICH ZU GESTALTEN, WIRD DIE EUROPÄISCHE METROPOLREGION MITTELDEUTSCHLAND EIN BETEILIGUNGSVERFAHREN INS LEBEN RUFEN.

Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse auf kommunaler und Länderebene sehen sich in den vergangenen Jahren verstärkt mit Forderungen nach mehr öffentlicher Mitwirkung und Mitgestaltung durch die Bürger und betroffenen Interessengruppen konfrontiert. Im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit stehen dabei vor allem große Infrastrukturvorhaben, aber auch die Themen Energie und Verkehr. Die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen um Projekte wie Stuttgart21 zeigen, dass auch verwaltungsrechtlich formal korrekt durchgeführte Planungs- und Genehmigungsverfahren keine Garantie für die Akzeptanz solcher Vorhaben darstellen. Demgegenüber kann durch die frühzeitige und gezielte Einbindung

aller in Frage kommenden Akteure auf formeller wie auf informeller Ebene die Qualität und die öffentliche Akzeptanz von Planungsprozessen entscheidend verbessert werden.

WISSENSTRANSFER FÜR MEHR AKZEPTANZ

Mit dem geplanten Beteiligungsverfahren zum Schienenpersonenverkehrskonzept sollen alle relevanten Akteure in Mitteldeutschland über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie informiert werden. Dazu gehören unter anderem die zuständigen politischen Entscheidungsträger, die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr, die Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen, die Vertreter von Fahrgastverbänden sowie von weiteren gesellschaftlichen Interessengruppen. Darüber hinaus soll eine öffentliche Plattform entstehen, die einen direkten und persönlichen Kontakt mit den am Thema interessierten Akteuren der Region ermöglicht.

So können potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und im partnerschaftlichen Dialog beigelegt werden. Darüber hinaus dient das Beteiligungsverfahren dazu, das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland durch den Wissenstransfer mit den vor Ort verantwortlichen Fachleuten weiter zu optimieren und an die

praktischen Anforderungen der Beteiligten anzupassen. Im Ergebnis soll das Konzept von einer breiten Mehrheit der involvierten Akteure und Institutionen getragen und damit die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung erhöht werden.

MEHRSTUFIGER KOMMUNIKATIONSPROZESS

In einem ersten Schritt wird dazu der Kreis der in Frage kommenden Akteure und Interessengruppen definiert und diese zur Teilnahme an dem Beteiligungsverfahren eingeladen. Bereits im Jahr 2015 startet dann eine erste Reihe an Workshops mit dem Ziel, über den aktuellen Projektstand zu informieren und erste Stellungnahmen zu den geplanten Bausteinen des Schienenpersonenverkehrskonzepts zu erarbeiten. Diese werden anschließend in eine aktuelle Fassung der Machbarkeitsstudie sowie in die weitere Planung der Umsetzungsphase einfließen.

Der Beteiligungs- und Umsetzungsprozess für das Schienenpersonenverkehrskonzept der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland umfasst dabei einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont von 10-15 Jahren. In diesem Zeitraum werden die Formen der Beteiligung flexibel dem jeweiligen Projektstand angepasst.

Impressum

HERAUSGEBER

Metropolregion Mitteldeutschland
Management GmbH

Geschäftsführer:
Jörn-Heinrich Tobaben,
Reinhard Wölpert

Schillerstraße 5
04109 Leipzig

Tel. 0341 60016-0
Fax 0341 60016-13
www.mitteldeutschland.com
www.iq-mitteldeutschland.de
info@mitteldeutschland.com

BILDNACHWEIS

Kai Michael Neuhold, Axel Hartmann,
Frank Kniestedt, Andreas Mann, Wolfgang
Klee, Jochen Schmidt, Deutsche Bahn AG

MITGLIEDER DER ARBEITSGEMEINSCHAFT

Jörn Bergmann
Stadt Halle (Saale) /
Ressort Verkehrsplanung
Telefon: 0345 221-6278
E-Mail: joern.bergmann@halle.de

Erhard Dunkel
Stadt Weimar / Abteilung Stadtplanung
Telefon: 03643 762265
E-Mail: erhard.dunkel@stadtweimar.de

Hasso Frank
Stadt Chemnitz / Stadtplanungsamt
Telefon: 0371 4886122
E-Mail: hasso.frank@stadt-chemnitz.de

Markus Engelke
Zweckverband für den Nahverkehrsraum
Leipzig (ZVNL)
Telefon: 0341 22586-20
E-Mail: engelke@zvnl.de

Kerstin Löbel
Stadt Leipzig / Verkehrs- und Tiefbauamt
Telefon: 0341 1237689
E-Mail: kerstin.loebel@leipzig.de

Michael Margull
Stadt Jena / Fachdienst Stadtumbau
Telefon: 03641 49-5310
E-Mail: michael.margull@jena.de

Christoph Pienkoß
Deutscher Verband für Wohnungswesen /
Städtebau und Raumordnung (DV)
Telefon: 030 2061325-59
E-Mail: c.pienkoss@deutscher-verband.org

Stefan Meißner
Stadt Gera / Fachdienst Tiefbau & Verkehr
Fachgebietsleiter Verkehrsplanung
Telefon: 0365 838-4117
E-Mail: meissner.stefan@gera.de

Christian Reuter
PTV Transport Consult GmbH (PTV)
Telefon: 030 81718736
E-Mail: christian.reuter@ptvgroup.com