

Der integrierte Taktfahrplan optimiert den Öffentlichen Verkehr

Investitionen in die Bahninfrastruktur können ihren Nutzen voll ausspielen, wenn die Infrastruktur effizient genutzt wird. Ein integrierter Taktfahrplan ermöglicht das.

Seit Beginn der 1990er-Jahre werden in Österreich ein bis zwei Milliarden Euro pro Jahr in den Ausbau der Schiene investiert.²⁵ Im Zeitraum 1995 bis 2029 summieren sich bereits realisierte und noch geplante Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes auf rund 42,5 Milliarden.¹¹⁸ Diese Investitionen entfalten optimale Wirkung, wenn sie an einem integrierten Taktfahrplan orientiert werden. Integrierter Taktfahrplan bedeutet, dass an Knotenbahnhöfen jede Stunde fast gleichzeitig Züge und Busse einfahren, in alle Richtungen umgestiegen werden kann und fast gleichzeitig wieder abgefahren wird.⁶¹

Taktfahrplan heißt so schnell wie nötig fahren
Integrierter Taktfahrplan heißt, nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig zu fahren. Da an wichtigen Knoten zu jeder vollen oder halben Stunde ein Taktknoten gebildet wird, hat zwischen zwei Taktknoten genau eine halbe oder ganze Stunde Reisezeit zu liegen – abzüglich Umsteigezeit also etwa 25 bis 28 Minuten Fahrzeit.²⁸⁴ Im Bahnfernverkehr in Österreich ist das bereits auf vielen Strecken verwirklicht: Wien–St. Pölten–Amstetten–Linz–Attnang-Puchheim und Wien–Wiener Neustadt–Mürzzuschlag–Bruck an der Mur liegen in einem Raster von 30 oder 60 Minuten zueinander. Es gibt im ÖBB-Netz bereits zahlreiche Taktknoten, etwa in Bruck an der Mur, St. Pölten und Wiener Neustadt. Mit der Vollenbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien im Jahr 2015 kann dort zwischen Nordbahn, Ostbahn, Südbahn und Westbahn umgestiegen werden. Weiters erfolgt eine direkte Fernverkehrsanbindung des Flughafens Wien mit IC-Zügen im Stundentakt.



Foto: iStockphoto.com

Ein integrierter Taktfahrplan optimiert die Reisezeit und erleichtert es auch mit Umsteigen in Taktknoten-Bahnhöfen rasch ans Ziel zu kommen.

Auch abseits der Fernverkehrsstrecken wurde in den letzten Jahren die Bildung von Taktknoten für Nahverkehrszüge und auch Busse verfolgt. Beispiele dafür sind Steyr oder Stainach-Irdning.

In Vorarlberg ist ein flächendeckender Taktfahrplan umgesetzt. Selbst im Bregenzerwald bestehen Taktknoten zwischen den Buslinien und regelmäßige Verbindungen zwischen den Dörfern.²⁴⁷

Wenn alle Züge im Bahnhof fast gleichzeitig ein- und ausfahren, kann das Potenzial aller Zubringerbusse gebündelt und ländliche Regionen können wirtschaftlicher mit Öffentlichem Verkehr versorgt werden.

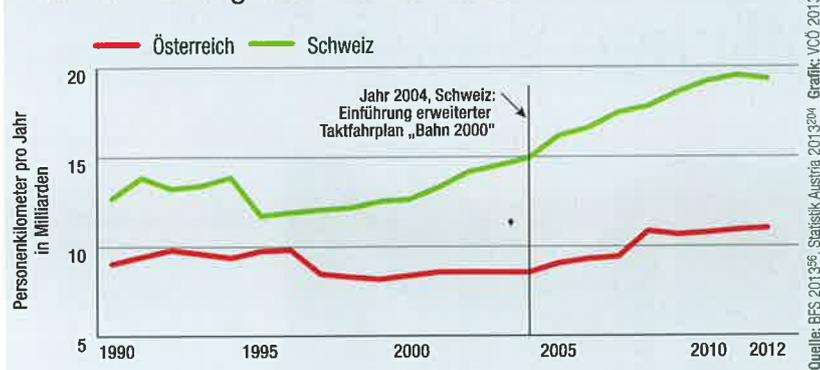
Auch Fernverkehrsstrecken und Regionalbahnen, die nicht ausgebaut werden, können mit

Das „Zielnetz 2025“ der ÖBB für Österreich: Taktfahrplan mit definierten Knotenpunkten zum Umsteigen und Taktzeiten auf den Streckenabschnitten dazwischen.

Taktfahrplan der Bahn im Jahr 2025



Starke Zunahme des Bahnverkehrs in der Schweiz durch gezielte Maßnahmen



Die Verkehrsleistung der Bahn im Personenverkehr ist in der Schweiz seit Einführung des erweiterten Taktfahrplans stark gestiegen.

dem integrierten Taktfahrplan effizienter betrieben werden.

Eine abgestimmte Entwicklung von Infrastrukturausbau, Fahrplan und Verkehrsentwicklung ist die Voraussetzung für den integrierten Taktfahrplan. Mit dem Taktfahrplan als Ziel, kann der Ausbaubedarf der Infrastruktur, wie Gleisanlagen und Bahnhöfe, im Vorhinein dimensioniert werden. Langfristig hilft das sowohl Überkapazitäten als auch Engpässe zu vermeiden und Infrastrukturmaßnahmen transparent zu begründen.¹⁴³

Die Planungen müssen langfristig stabil sein

Ein systematisches Miteinander von Großprojekten und Kleinmaßnahmen ist für den Erfolg des Gesamtkonzeptes essenziell. Die neue Weststrecke von Wien nach St. Pölten bietet die Möglichkeit, dass Züge in der richtigen, schnellen Fahrzeit kommen. Wichtig war dabei, dass der Bahnhof St. Pölten die Aufnahmekapazität für Züge aus allen Richtungen erhielt.

Planungen müssen langfristig stabil sein, um die Vorteile des integrierten Taktfahrplans nicht zu verspielen. Das „Zielnetz 2025+“ schreibt fest, in welcher Reihenfolge Projekte für einen integrierten Taktfahrplan notwendig sind.

Auf der Weststrecke werden bereits weitgehend die Ziel-Fahrzeiten des Jahres 2025 erreicht, auf anderen Strecken werden sie bis zum Jahr 2025 wesentlich verbessert: Semmeringbasistunnel und Koralmbahn machen die Fahrzeiten von Wien nach Graz (1 Stunde 50 Minuten), Klagenfurt (2 Stunden 35 Minuten) und Villach (3 Stunden) kürzer als mit dem Pkw. Die Weiterführung der Fernverkehrszüge zum Wiener Flughafen macht die meisten innerösterreichischen Zu-

bringerflüge obsolet, was maßgeblich zur CO₂-Reduktion beiträgt.¹⁵³

Auch der Nah- und Regionalverkehr profitiert. Der Ausbau der Pottendorfer Linie schafft zwischen Wien und Wiener Neustadt Kapazitäten für zusätzliche S-Bahn- und Regionalzüge, die im Rahmen der Knoten- und Kantensystematik des integrierten Taktfahrplans genutzt werden können.

Österreichweit optimiertes Gesamtsystem

In einem integrierten Taktfahrplan müssen auch die Landeshauptstädte verknüpft werden – mit Fahrzeugen, die die Infrastruktur besser ausnutzen und auch am Bestandsnetz und im inneralpinen Verkehr attraktivere Fahrzeiten erlauben.

Ist die Infrastruktur errichtet, muss sie im Sinne eines integrierten Taktfahrplans optimal genutzt werden, um ihre Wirkung zu entfalten. Das heißt, jedes Bahnunternehmen, das die Strecke befährt, hat sich nach den Erfordernissen des Taktfahrplans zu richten. Hier sind die gesetzlichen Grundlagen noch zu schaffen.

Das Zielnetz 2025+ erhöht die Kapazität im Schienenverkehr bis zum Jahr 2025 um rund 30 Prozent gegenüber dem Jahr 2005. Die Verkehrsprognose geht für diesen Zeitraum von einer Steigerung der Personenkilometer im Öffentlichen Verkehr um rund 25 Prozent aus, bei Weststrecke (plus 67 Prozent) und Südstrecke (plus 76 Prozent) deutlich darüber.^{46,122} Auf Süd- und Weststrecke gibt es Bereiche (Salzburg–Straßwalchen und Graz–Bruck), auf denen bis zum Jahr 2025 keine nennenswerten Ausbauten stattfinden, die heute schon chronisch überlastet sind und wo bereits das normale Verkehrswachstum zu Problemen führt.¹⁴⁴ Die Konzeption des integrierten Taktfahrplans macht Engpassbereiche der Infrastruktur sichtbar.

Besseres Angebot durch Takt

- Taktfahrplan bedeutet koordinierte und garantierte Umsteigerelationen zwischen Zügen und Bussen.
- Mit dem Taktfahrplan als Ziel kann über mehrere Jahre der Ausbaubedarf der Infrastruktur, die nötige Mischung von Großprojekten und Kleinmaßnahmen, festgelegt werden.
- Es braucht gesetzliche Grundlagen zur Integration aller Anbietenden Öffentlichen Verkehrs in den Takt.