

# Einführungsvortrag

**Dipl.-Ing. Christian Teichmann**

TU Darmstadt

## **Der Integrale Taktfahrplan (ITF), Modell mit Zukunft?**

Die Begriffe Taktfahrplan und Integraler Taktfahrplan sind in der Fachwelt der Eisenbahningenieure seit geraumer Zeit bekannt und heutzutage aus dem Eisenbahnwesen nicht mehr wegzudenken. Die lange Entwicklung von den ersten „starren“ Fahrplänen Anfang des 20. Jahrhunderts über die ersten landesweiten Taktfahrpläne bis zur Entwicklung des Integralen Taktfahrplans wird in dem Vortrag von Herrn Georges Rey (SMA und Partner AG) eingehend dargestellt.

Die Vorteile, die sich durch die Einführung eines Taktfahrplanes ergeben, sind nicht von der Hand zu weisen. Die gute Merkbarkeit der Abfahrtszeiten und die guten Umsteigeverknüpfungen und die damit verbundene geringere Reisezeit beim Integralen Taktfahrplan haben zu einer hohen Akzeptanz durch die Fahrgäste geführt. Der „ITF konnte verstärkt zur Förderung der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) insbesondere im Schienenverkehr eingesetzt werden“ [1]. Der ITF kann also als ein aktives Element zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl verstanden werden.

Jedoch sind die Vorteile, die sich für den Fahrgast durch die Einführung eines Integralen Taktfahrplans ergeben, auch mit Schwierigkeiten in der Betriebsführung des spurgeführten Systems Eisenbahn verbunden. Durch die starre, fest vorgegebene Wiederholung von Fahrplanlagen wird die Eisenbahninfrastruktur zeitlich stärker in Anspruch genommen als bei freien, nicht vertakteten Fahrplänen, der „Verbrauch“ an Fahrplantrassen ist höher. Dies spiegelt sich auch in den Trassenpreisen für vertaktete Fahrpläne wieder, so werden z. B. im aktuellen Trassenpreissystem der DB Netz AG vertaktete Personenverkehrstrassen mit einem Faktor von 1,65 multipliziert [2].

Ein weiterer zu beachtender Aspekt ist die vorzusehende Infrastruktur in den Eisenbahnknoten. Mit der Einführung eines ITF werden auch andere Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur in den Knotenbahnhöfe gestellt. Durch die Verknüpfung von mehreren Eisenbahnlinien in einem zeitlich eng begrenzten Abschnitt wird während der ITF-Systemzeit eine große Anzahl Bahnsteiggleise und die entsprechenden Anbindungen an das vorhandene Eisenbahnnetz benötigt, während die Infrastruktur außerhalb der Systemzeit weitgehend nicht in Anspruch

genommen wird. Diese ungleiche Nutzung und die sich daraus ableitenden Planungsgrundlagen werden heute im letzten Vortrag des Tages von Herrn Matthias Uhlmann (DB Netz AG) genauer dargestellt.

Nachdem die ersten Integralen Taktfahrpläne bzw. deren Vorstufen in Deutschland seit nunmehr über zehn Jahren im Betrieb sind, sollen nun im Rahmen des Eisenbahntechnischen Kolloquiums 2007 die Entwicklung und der Einsatz des Integralen Taktfahrplans aus Sicht der Besteller und aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen kritisch beleuchtet werden.

Die Einführung der Integralen Taktfahrpläne war mit vielen Fragestellungen verbunden. Diese beinhalteten beispielsweise die Abgrenzung der Einsatzgebiete, die vorgesehene Angebotsqualität, die Taktdichte, die Fragen der Realisierung und der Finanzierung oder aber die Frage der Anschlusssicherung, um nur eine kurze Auswahl zu nennen.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre ist nun die Frage zu stellen, ob der ITF, insbesondere in Zeiten sinkender Regionalisierungsmittel, ein Modell mit Zukunft für den ÖV in Deutschland ist. Diese Frage wird im Laufe der Veranstaltung von den unterschiedlichsten Beteiligten beantwortet werden.

Im ersten Vortrag von Herrn Georges Rey wird dabei neben den oben bereits genannten Grundlagen des ITF auch die Realisierung des Konzepts „Bahn 2000“ in der Schweiz näher erläutert und welche Erfahrungen sich eventuell für Deutschland daraus ableiten lassen können.

Der folgende Vortrag von Herrn Werner Schreiner (Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH) schildert die Anforderungen und Erwartungen der Kunden an den ITF anhand der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes.

Nach der Sichtweise der Kunden wechseln wir die Perspektive und betrachten im Vortrag von Herrn Dr.-Ing. Walter Gerstner den ITF aus der Sicht der Besteller. Hier werden die Probleme und Schwierigkeiten für das Erstellen eines ITF im Spannungsfeld zwischen gewünschtem Angebot und Finanzierbarkeit aufgezeigt.

Daran schließt Herr Thomas Busch (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) mit seinem Vortrag zum Thema „Finanzierbarkeit des ITF in Zeiten knapper öffentlicher Kassen“ an. Hier werden die Problemstellungen diskutiert, die sich mit einer Kürzung der Finanzmittel ergeben und wie deren Auswirkungen auf einen ITF möglichst reduziert werden können.

Mit diesem Vortrag schließen die Betrachtungen aus Sicht der Auftraggeber und Besteller ab und wir kommen zur Sichtweise der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im ersten Vortrag zu dieser Thematik stellt Herr Wolfgang Weinhold (DB Fernverkehr AG) die zukünftigen Planungen der DB Fernverkehr für einen deutschlandweiten Takt vor.

Der folgende Vortrag von Herrn Matthias Koch (DB Regio AG) beleuchtet die Planungen eines ITF aus Sicht des Schienenpersonennahverkehrs. Hierbei wird besonderes Augenmerk auf Planungen in dünn besiedelten Räumen gelegt.

Den Abschluss der Eisenbahnverkehrsunternehmen bildet der Vortrag vom Herrn Hendrik Penner (Railion Deutschland AG) zur Neuausrichtung des Einzelwagenverkehrs. In diesem Vortrag werden die Planungen zur Vertaktung der Angebote im Einzelwagenverkehr vorgestellt.

Nach den Sichtweisen der Besteller und der Verkehrsunternehmen folgt im letzten Vortrag von Herr Uhlmann wie bereits oben genannt die Sichtweise eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Thematik ITF.

Hier endet der Überblick über die Vorträge des Eisenbahntechnischen Kolloquiums 2007. Wir hoffen, dass Ihnen die Auswahl der Themen zusagt und wir wünschen Ihnen einen informativen Veranstaltungstag mit angeregten Diskussionen.

[1] Merkblatt zum Integralen Taktfahrplan, FGSV, Köln 2001

[2] Trassenpreissystem der DB Netz AG, Frankfurt am Main, 2007