

Inhaltsübersicht

	Seite
1. Einleitung	5
1.1 Vorbemerkungen	5
1.2 Zusammenfassung	5
2. Der Begriff des Integralen Taktfahrplans	6
3. Grundlagen	7
3.1 Das Produkt ITF	7
3.1.1 Marktsituation	7
3.1.2 Zielsetzungen	8
3.1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen	9
3.1.4 Die verkehrs- und ordnungspolitische Reichweite des ITF	10
3.2 Mathematische Randbedingungen für den idealen ITF	10
3.3 Technische und betriebliche Voraussetzungen für den idealen ITF	12
3.4 ITF und Raumordnung	14
3.5 Der modifizierte ITF	15
3.6 Abgrenzung gegenüber der Rendezvous-Technik	18
3.7 Vorgehensweise bei der Fahrplankonstruktion	18
3.8 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	19
3.9 Nicht sinnvolle Einsatzfelder des ITF	20
4. Stand der Entwicklung	21
5. Planungsablauf	22
5.1 Planerische Vorgehensweise	22
5.1.1 Planungsprinzipien und Randbedingungen	22
5.1.2 Realisierungsstufen	23
5.1.3 Planungsphasen	23
5.1.4 Fahrplanwechsel	26
5.2 Spezifische Kriterien der ITF-Planung	26
5.2.1 Fernverkehr	26
5.2.2 Regionalverkehr	27
5.2.3 Stadtverkehr	28
5.3 Rendezvous-Technik	29
5.4 Begleitmaßnahmen (ITF im erweiterten Sinn)	29
5.5 Finanzielle Aspekte bei der Einführung des ITF	30
6. Erfahrungen	31
6.1 Regionalverkehr	31
6.2 Stadtverkehr	32
7. Ausblick	33
Schrifttum	34
Anhang A: Begriffsdefinitionen	35
Anhang B: Checkliste zur Einführung eines ITF	37

Bildverzeichnis

Bild 1:	Grundschemata des ITF	6
Bild 2:	Rangfolge verschiedener Qualitätsmerkmale im ÖPNV	8
Bild 3:	Rechtlicher Stellenwert des ITF in den Nahverkehrsgesetzen der Länder . . .	10
Bild 4:	Beispiele für Netzformen, die nicht in einem ITF integriert werden können . .	11
Bild 5:	Anpassung von Fahrzeiten aufgrund räumlicher oder zeitlicher Zwänge	12
Bild 6:	Ankünfte und Abfahrten an einem ITF-Knoten	13
Bild 7:	Übergangszeiten an einem ITF-Knoten	13
Bild 8:	Gestaltung eines Verknüpfungspunktes am Beispiel Hamburg Veddel	13
Bild 9:	Zusammenhang zwischen Haltezeit und Übergangszeit	14
Bild 10:	Komponenten der Reisezeit	14
Bild 11:	Herausnahme eines Haltepunktes aus dem ITF-Netz	16
Bild 12:	Einfügen eines Haltepunktes in das ITF-Netz	16
Bild 13:	Auflösen einer Verknüpfung wegen fehlender Kapazität der Haltekanten . . .	16
Bild 14:	Auflösen einer Verknüpfung wegen unakzeptabler Reisezeitverlängerung . .	16
Bild 15:	Ausbilden von zeitlich unterschiedlichen Richtungsanschlüssen.	16
Bild 16:	Verdichten des ITF mit Kursen für den Schülerverkehr	16
Bild 17:	Überlagerung verschiedener einzelner ITF und des den Fahrweg mitnutzenden Güterverkehrs	17
Bild 18:	Aufsplitten der Anschlüsse auf mehrere Fahrten bei unterschiedlichen Taktfamilien	18
Bild 19:	Aufsplitten der Anschlüsse mit Einschleusen eines Sonderkurses	18
Bild 20:	Netzgrafik (Ausschnitt)	25
Bild 21:	Anschluss-Spinne der Bremer Straßenbahn AG	25
Bild 22:	Grafischer Fahrplan bzw. konzeptioneller Bildfahrplan (Ausschnitt)	26
Bild 23:	Kostenstrukturen	30

Abkürzungsverzeichnis

Kürzel	Bedeutung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BMV	Bundesministerium für Verkehr (ehemals)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
DB AG	Deutsche Bahn AG
FFB	Funkfahrbetrieb
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IR	InterRegio
ITF	Integraler Taktfahrplan
KGH	Kommunalverband Großraum Hannover
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt
NBL	Neue Bundesländer
NeiTech	Neigetechnik
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	RegionalExpress
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SE	StadtExpress
SPFV	Schienen-Personenfernverkehr
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig