



# **INTEGRALER TAKTFAHRPLAN FÜR M-V**

## **Oder: Warum langsamer manchmal schneller und billiger ist.**

**20:00** Begrüßung

Dr. Stefan Faßbinder,

Bündnis90/Die Grünen KV Greifswald-Peeneland

**20:15** Vortrag **Integraler Taktfahrplan für M-V**

Dr. Hauke Juranek, PRO BAHN e.V. M-V

**20:45** Podiumsgespräch mit

Dr. Ulrich Rose (Moderator),

Prof. Helmut Klüter (Wirtschaftsgeograph),

Jörgen Boße (Usedomer Bäderbahn),

Detlef Schröder und Hans Beutin (Verkehrsbetrieb Greifswald),

Dr. Hauke Juranek, PRO BAHN e.V. M-V

**21:15** Diskussion mit Teilnehmern

**21:45** Ende

Weshalb langsamer gelegentlich doch  
schneller und sparsamer ist.

# Integraler Taktfahrplan (ITF) für M-V

Dr. Hauke Juranek, PRO BAHN e.V. M-V

ITF für M-V-Projekt unterstützt durch:

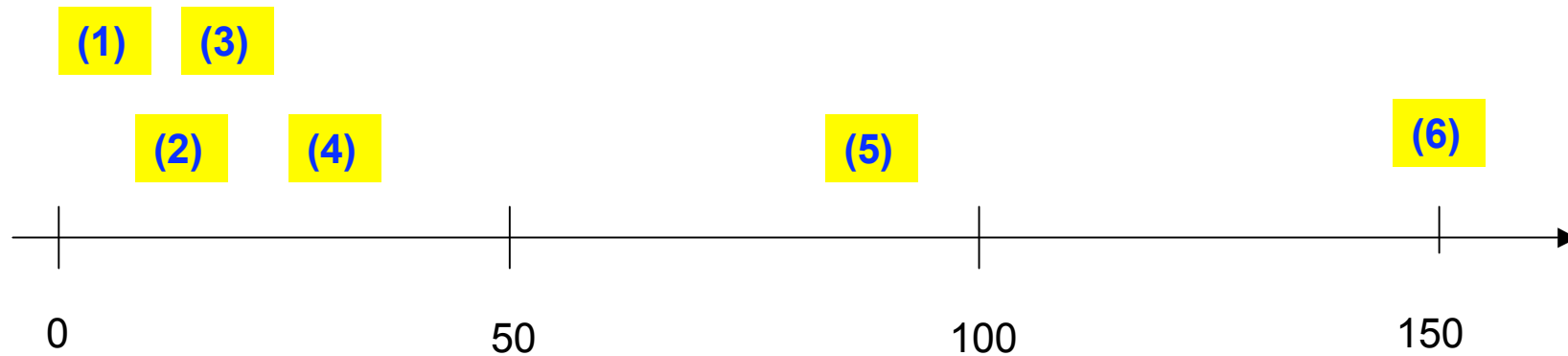
Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



# Wie lassen sich Reisezeiten verkürzen?

- (1) ... den kürzeren Weg wählen bzw. anbieten,
- (2) ... Fahrplan verbessern, Knoten einhalten / verbessern / neu schaffen
- (3) ... einen dichteren Takt, Alternativ- und "Bypass"-Routen anbieten,
- (4) ... Strecken fahrplangerecht ausbauen, um Wartezeiten zu verkürzen,
- (5) ... Strecken neu bauen (HGV leicht),
- (6) ... Strecken neu bauen (HGV schwer)..



Kosten (Mio €) /  
Min. Fahrzeitgewinn

Quelle: Hesse, Marburg

# Attraktivität und Erfolg

Strecke	Zuzahl	Vertaktung	Betriebszeit	Anschlüsse	Durchbindung	Geschwindigkeit	Fahrzeuge	Bahnsteige	Stations-Umfeld	P+R	Buszubringer	Tarif	Erschließung	Marketing	Mängel	Anteil der durchgeführten Maßnahmen	Attraktivitätsgrad (Punktergebnis)	Einsteiger pro Zugkilometer	Einsteiger pro Einwohner in %
Böblingen - Dettenhausen	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	1	93%	1,29	4,7	25,6	
Karlsruhe - Gölshausen	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	79%	1,40	4,1	35,0		
Schorndorf - Rudersberg	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	93%	1,70	7,7	27,0	
Friedrichsdorf - Brandoberndorf	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	93%	1,77	3,1	29,7	
Dreieich - Dieburg	1	2	1	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	93%	1,85	3,2	7,7	
Saarbrücken - Sarreguemines	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	71%	1,89	4,9	16,0	
Düren - Heimbach	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	5	3	2	2	93%	2,04	1,9	8,8	
Düren - Jülich	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	5	2	2	1	86%	2,04	2,7	9,8	
Bielefeld - Dissen	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	3	3	2	2	86%	2,08	1,8	5,2	
Stendal - Tangermünde	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	1	3	57%	2,57	2,4	8,0	
Winden - Bad Bergzabern	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	64%	2,62	3,1	12,0	
Winden - Wissembourg	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	71%	2,64	1,2	4,5	
Mainz - Alzey	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	2	2	3	57%	2,85	2,1	12,3	
Fulda - Gersfeld	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	71%	2,95	1,9	21,9	
Weinheim - Fürth	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	71%	3,10	2,5	7,3	
Andernach - Mayen	2	2	2	3	2	2	2	2	2	4	3	2	2	4	57%	3,25	2,2	5,9	
Berlin - Kostrzyn	3	2	2	2	2	4	2	3	2	3	2	3	2	4	57%	3,26	2,0	11,7	
Trier - Gerolstein	2	3	2	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	5	36%	3,96	0,7	9,5	
Hungen - Friedberg	4	4	2	2	2	2	2	2	5	3	2	2	2	8	36%	4,55	2,7	10,0	
Pritzwalk - Putlitz	4	2	2	2	4	2	2	4	2	2	2	3	2	6	29%	4,61	0,5	5,5	

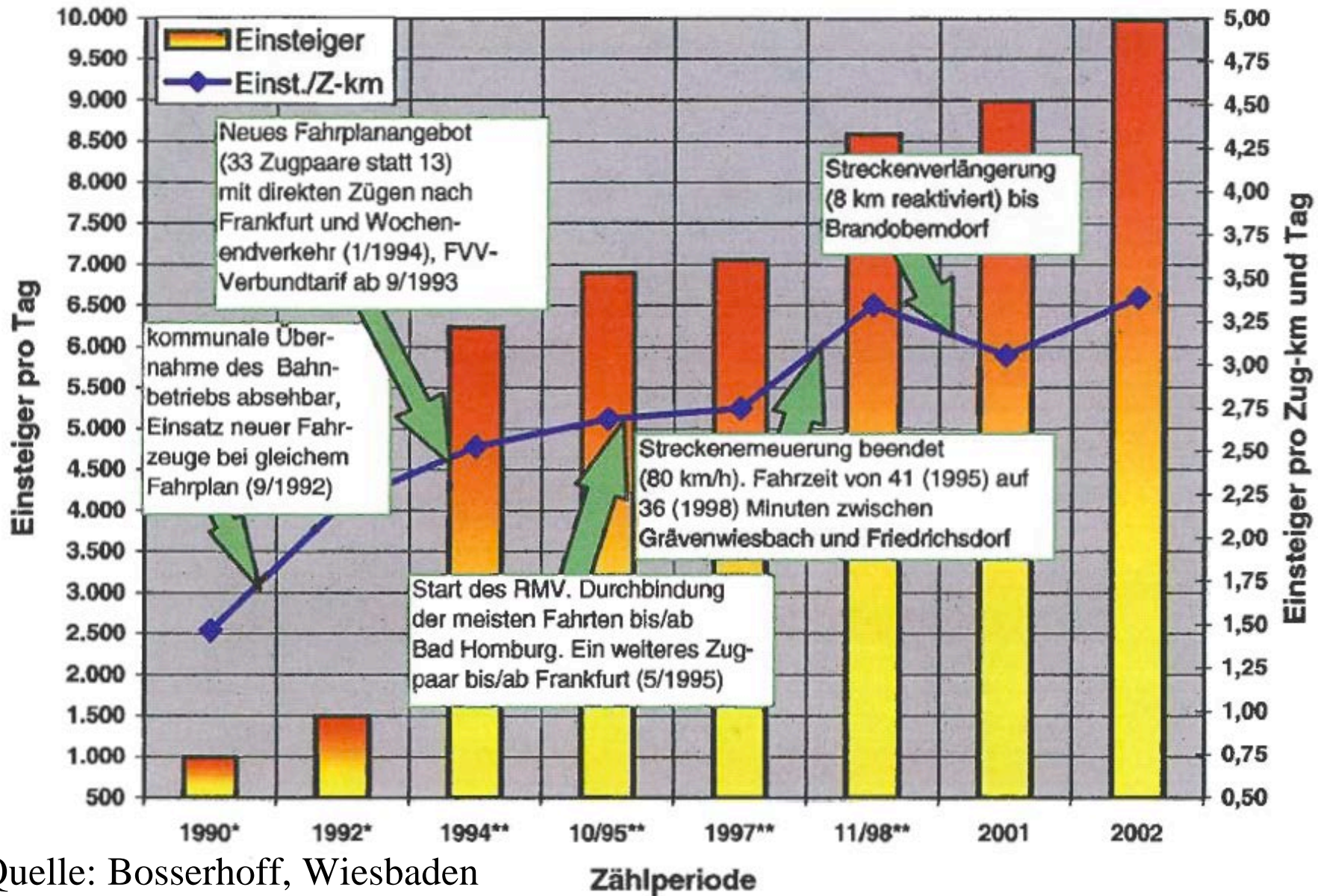
Skala: Anteil durchgef. Maßnahmen:	< 40%	40 - 60%	60 - 80%	> 80%
Skala: Einsteiger pro Zug-km:	< 1,7	1,7 - 2,3	2,3 - 2,9	> 2,9
Skala: Einsteiger pro Einwohner in %:	< 7,6	7,6 - 9,6	9,6 - 12,0	> 12,0

Quelle: Bosserhoff, Wiesbaden



# Attraktivität und Fahrgastzahlen

Beispiel: eingleisige Strecke Friedrichsdorf-Brandoberndorf bei FFM



Quelle: Bosserhoff, Wiesbaden

# Ziel: attraktiver ÖPV

Exakter Studentakt	Leichte Merkbarkeit Minimum zur Akzeptanz
Wenig Umstiege	Jeder Umstieg kostet Fahrgäste
Kurze Umstiege	Akzeptanz möglich, wenn zuverlässig
Schnell	Entscheidend ist Reisegeschwindigkeit von Haus- zu Haustür
Flächendeckend	Von jedem Ort in M-V zu jedem anderen

# Die Lösung: Integraler Taktfahrplan

Koordination aller Verkehrsmittel:

- Beschleunigung aber auch
- Verlangsamung zur Anschlusssicherung
- Umstiege mit kurzen Wegen und Zeiten
- Geschwindigkeitsreserve (anstatt Fahrzeitreserve)

Ergebnis:

- Attraktive Reisegeschwindigkeit
- Zuverlässige Verbindungen
- Gefühl des Vorwärtskommens

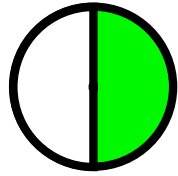
# Schneller und doch nicht kürzer

		<b>2003</b>	<b>2006</b>	<b>ITF</b>
<b>Greifswald</b> mit RE	ab	<b>16:11</b>	<b>16:11</b>	<b>17:10</b>
Stralsund	an	<b>16:32</b>	<b>16:32</b>	<b>17:27</b>
	mit <b>IC</b>	<b>17:09</b>	<b>17:15</b>	<b>17:32</b>
Rostock	an	<b>17:55</b>	<b>18:16</b>	<b>18:27</b>
	ab	<b>18:00</b>	<b>18:25</b>	<b>18:34</b>
<b>Hamburg Hbf</b>	an	<b>20:16</b>	<b>20:15</b>	<b>20:25</b>

 = Umstieg



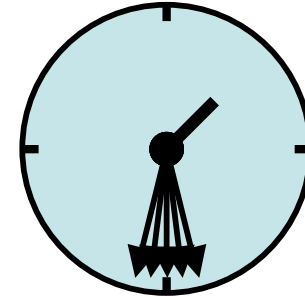
Taktknoten zur  
halben Stunde



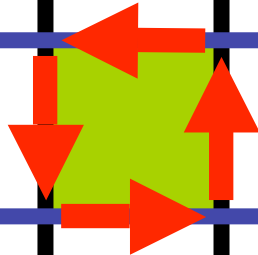
Sassnitz/Binz  
Bergen

Hamburg  
Schwerin  
Rostock

Stralsund

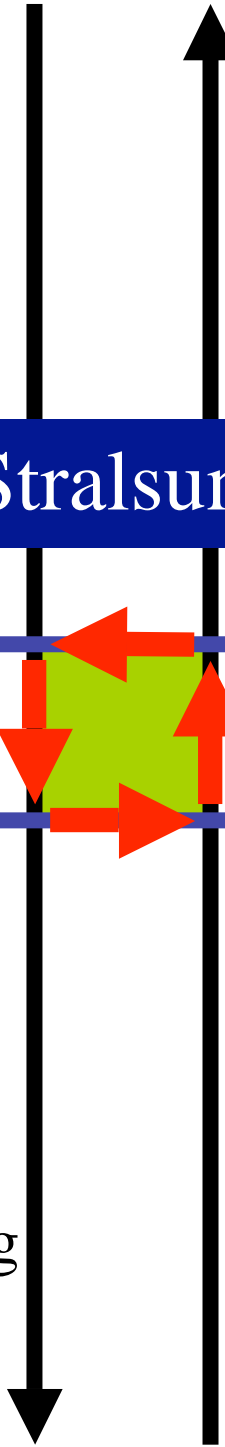


Ribnitz-Damgarten



Greifswald  
Züssow  
Pasewalk  
Berlin

Demmin  
Neubrandenburg  
Neustrelitz  
Berlin

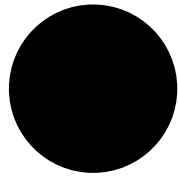


## Wartezeiten beim Umstieg: ITF-Knoten Stralsund

	Von	Hamburg Schwerin Rostock	Sassnitz/Binz Bergen	Berlin Pasewalk Greifswald	Berlin Neustrelitz Neubrandenburg
Nach		Minute 27	Minute 27	Minute 27	Minute 27
Rostock Schwerin Hamburg	Minute 32		0	-	0
Bergen Sassnitz/Binz	Minute 32	0		0	-
Greifswald Pasewalk Berlin	Minute 32	-	0		0
Neubrandenburg Neustrelitz Berlin	Minute 32	0	-	0	

Durchschnittliche Umstiegszeit: 0 Minuten  
bei einer nötigen Umstiegszeit von 5 Minuten

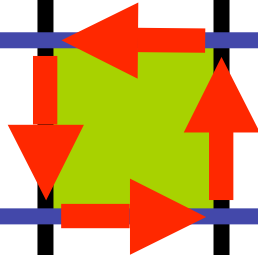
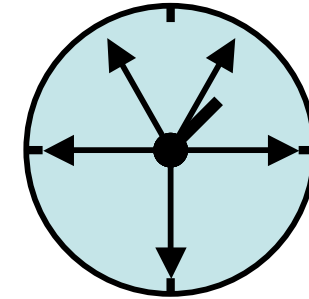
Umstiegspunkt  
Pasewalk  
unkoordiniert



Stralsund  
Greifswald  
Züssow

Güstrow  
Neubrandenburg  
Strasburg

Pasewalk



Löcknitz  
Szczecin

Prenzlau  
Angermünde  
Berlin

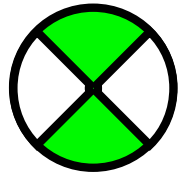


## Wartezeiten beim Umstieg: Pasewalk - ohne Koordination

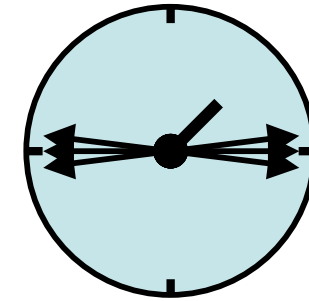
	Von	Güstrow Neubrandenburg Strasburg	Stralsund Greifswald Züssow	Szczecin Löcknitz	Berlin Angermünde Prenzlau
Nach		Minute 14	Minute 51	Minute 44	Minute 07
Strasburg Neubrandenburg Güstrow	Minute 46		51	-	35
Züssow Greifswald Stralsund	Minute 09	51		21	-
Löcknitz Szczecin	Minute 16	-	21		5
Prenzlau Angermünde Berlin	Minute 53	35	-	5	

Durchschnittliche Wartezeit: 28 Minuten  
bei einer nötigen Umstiegszeit von 4 Minuten

Richtungsknoten  
Umstieg nur in 2  
von 4 möglichen  
Umstiegen günstig

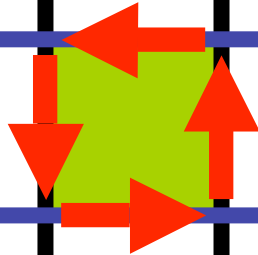


Stralsund  
Greifswald  
Züssow



Güstrow  
Neubrandenburg  
Strasburg

Pasewalk



Löcknitz  
Szczecin

Prenzlau  
Angermünde  
Berlin



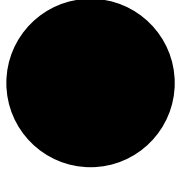
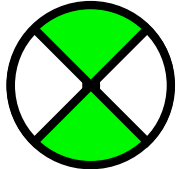
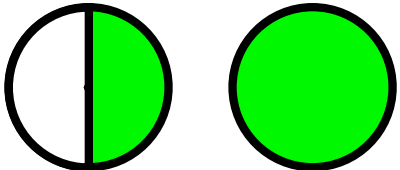


## Wartezeiten beim Umstieg: Pasewalk - als Richtungsknoten

	Von	Güstrow Neubrandenburg Strasburg	Stralsund Greifswald Züssow	Szczecin Löcknitz	Berlin Angermünde Prenzlau
Nach		Minute 13	Minute 43	Minute 43	Minute 13
Strasburg Neubrandenburg Güstrow	Minute 47		0	-	30
Züssow Greifswald Stralsund	Minute 17	0		30	-
Löcknitz Szczecin	Minute 17	-	30		0
Prenzlau Angermünde Berlin	Minute 47	30	-	0	

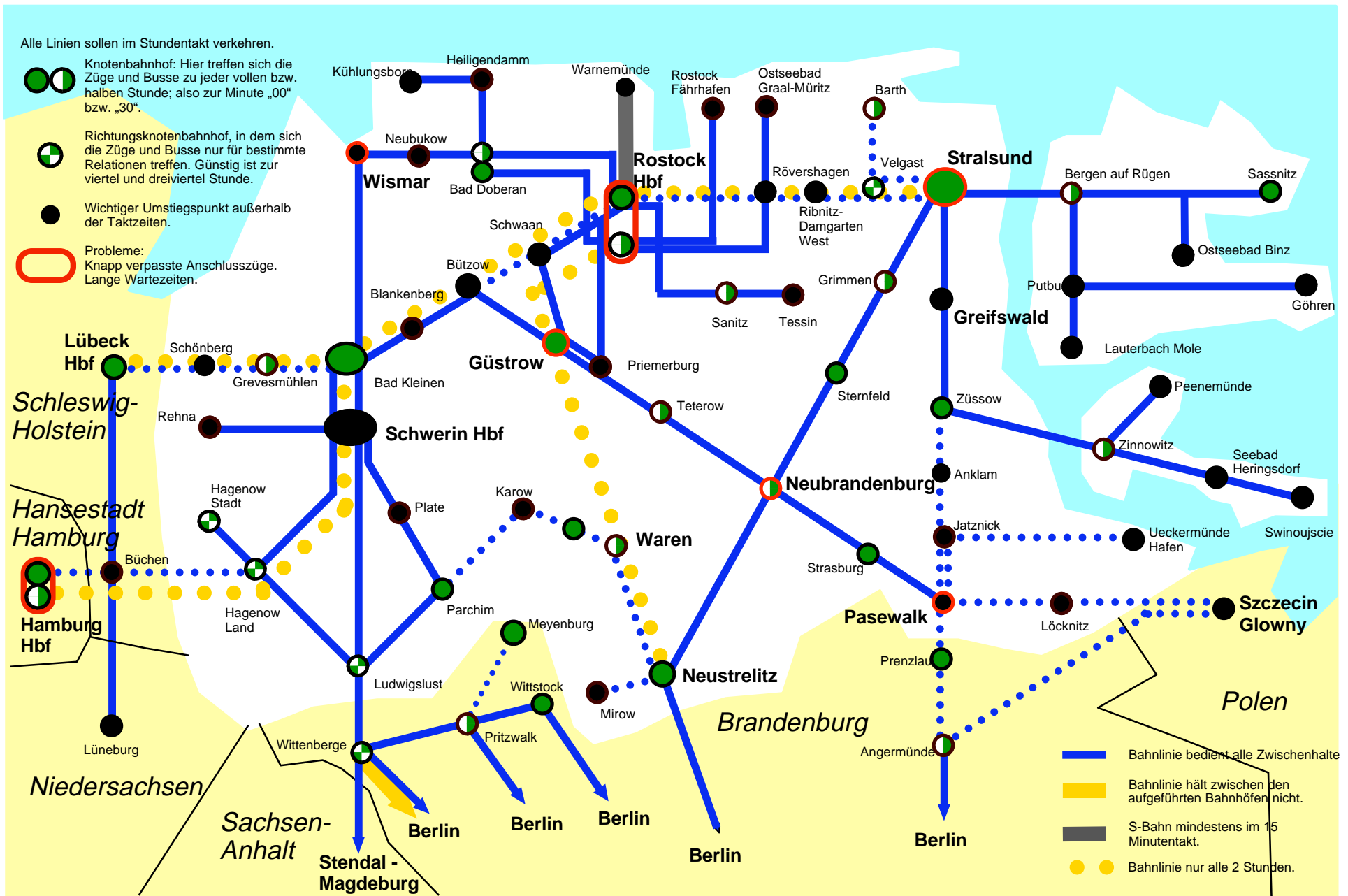
Durchschnittliche Wartezeit: 15 Minuten  
bei einer nötigen Umstiegszeit von 4 Minuten

# Typen von Umstiegspunkten

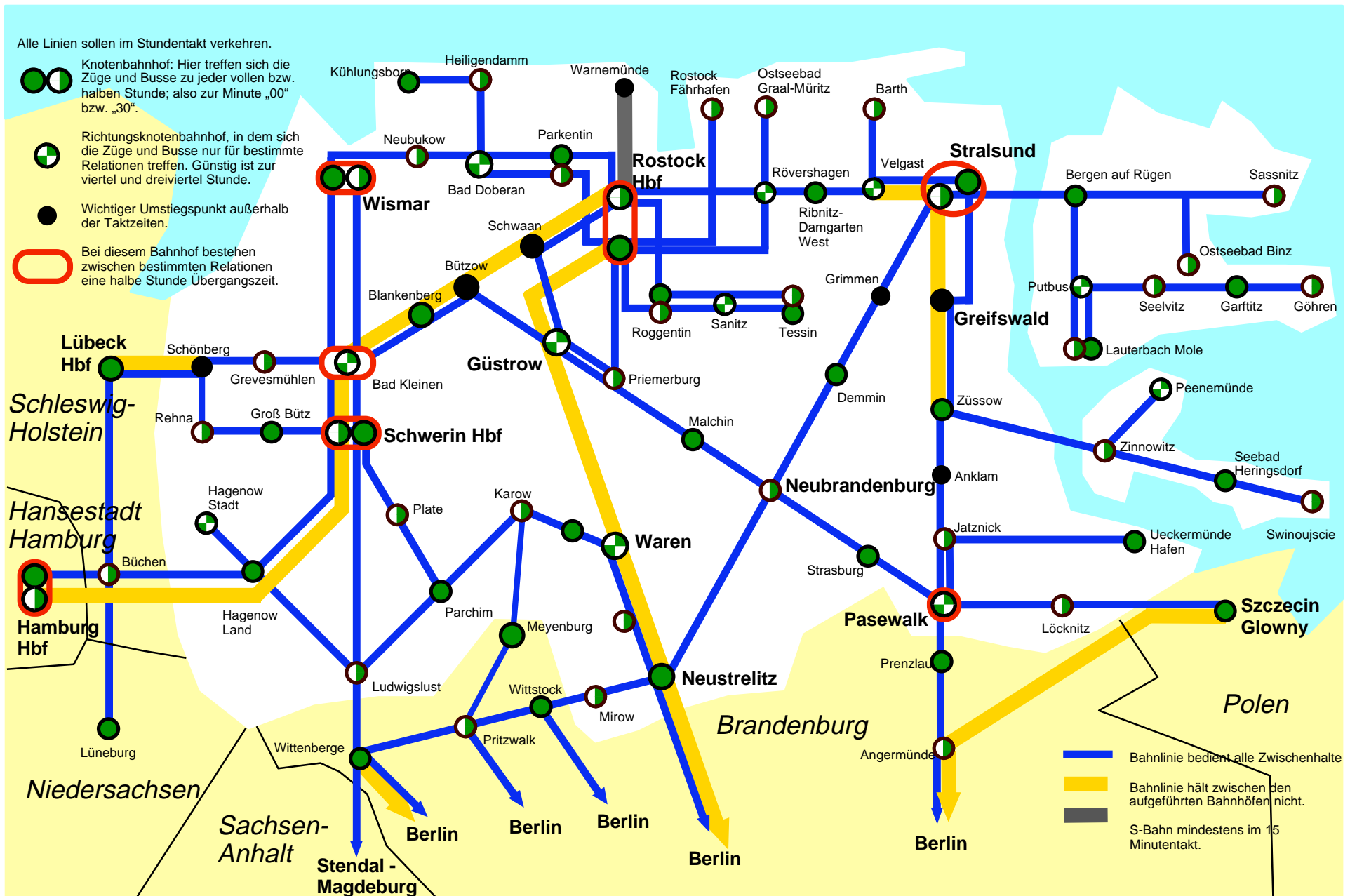
Typ	Durchschnittliche Wartezeit* beim Umsteigen	Minimale, Maximale Wartezeit	Symbol
Unkoordiniert	~30	1-15 45-59	
Richtungsknoten	15	0 30-59	
Taktknoten	0	0 0	

\* bei zwei sich kreuzenden oder tangierenden Linien

# Integraler Taktfahrplan (ITF) - heute



# ITF - für die Bahn nach BUND und PRO BAHN



# Pasewalks Dilemma: Taktknoten nicht sinnvoll

R=Reisegeschw. H=Höchstgeschw. Bahnlinie	Taktknoten zur Minute 30	Taktknoten zur Minute 00	Richtungs- knoten zur Minute 15 u 45	heute
Neubrandenburg- Pasewalk	R: 56 km/h H: 65 km/h zu langsam	R: 117 km/h H: 200 km/h unmöglich	R: 83 km/h H: 110 km/h	R: 70 km/h H: 100 km/h
Szczecin- Pasewalk	R: 96 km/h H: 200 km/h unmöglich	R: 45 km/h H: 60 km/h zu langsam	R: 70 km/h H: 120 km/h	R: 63 km/h H: 100 km/h
Stralsund- Pasewalk	R: 116 km/h H: 180 km/h unmöglich	R: 76 km/h H: 90 km/h zu langsam	R: 89 km/h H: 120 km/h	R: 88 km/h H: 120 km/h
Angermünde- Pasewalk	R: 66 km/h H: 75 km/h zu langsam	R: 142 km/h H: 220 km/h unmöglich	R: 88 km/h H: 120 km/h	R: 86 km/h H: 120 km/h



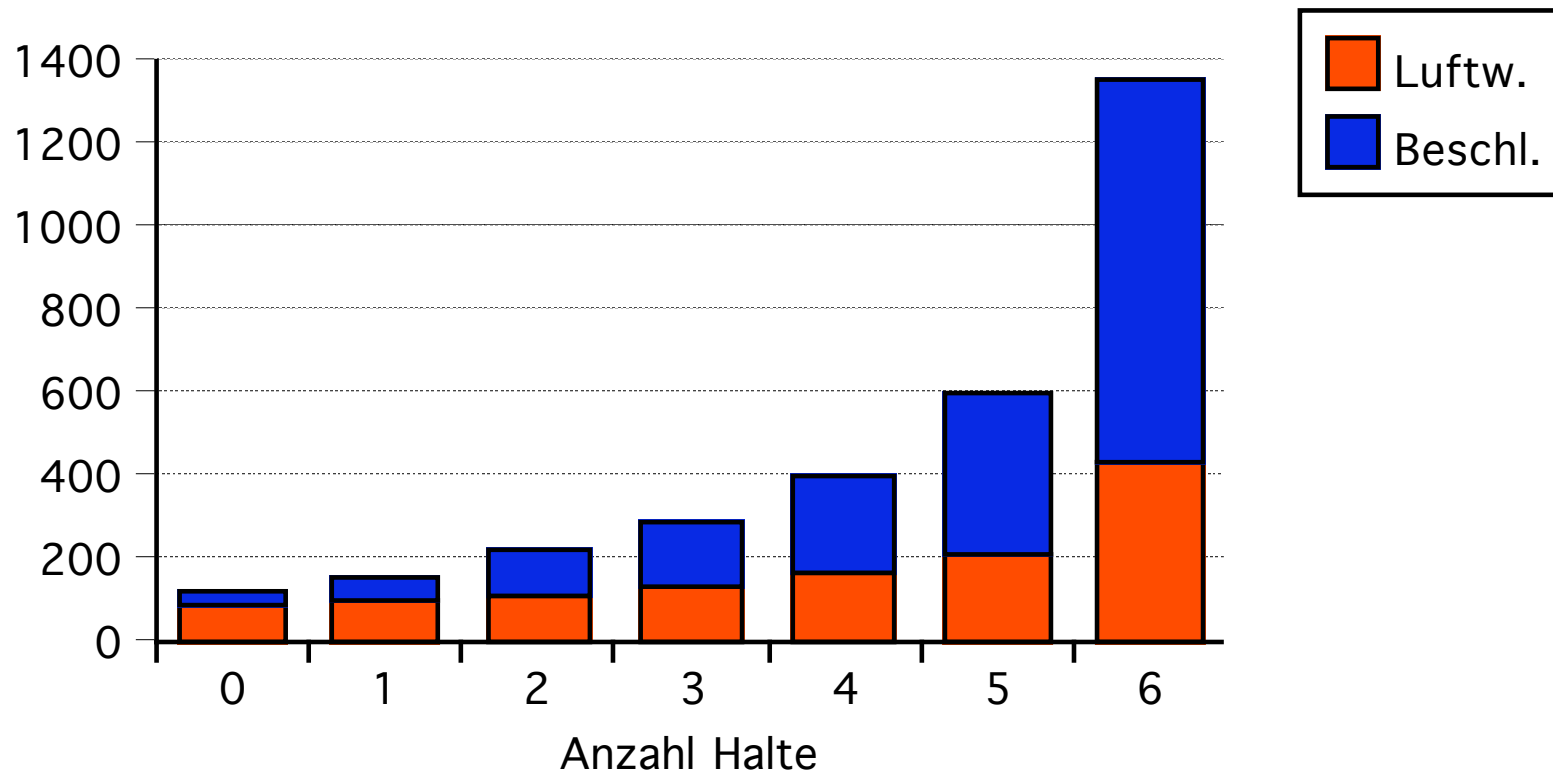
# Viele Halte contra schnell Fahren

Oder: Weshalb die

„Vorpommern S-Bahn“ UBB ein Segen ist.

Aufgabe: In 27 Minuten Stralsund - Züssow

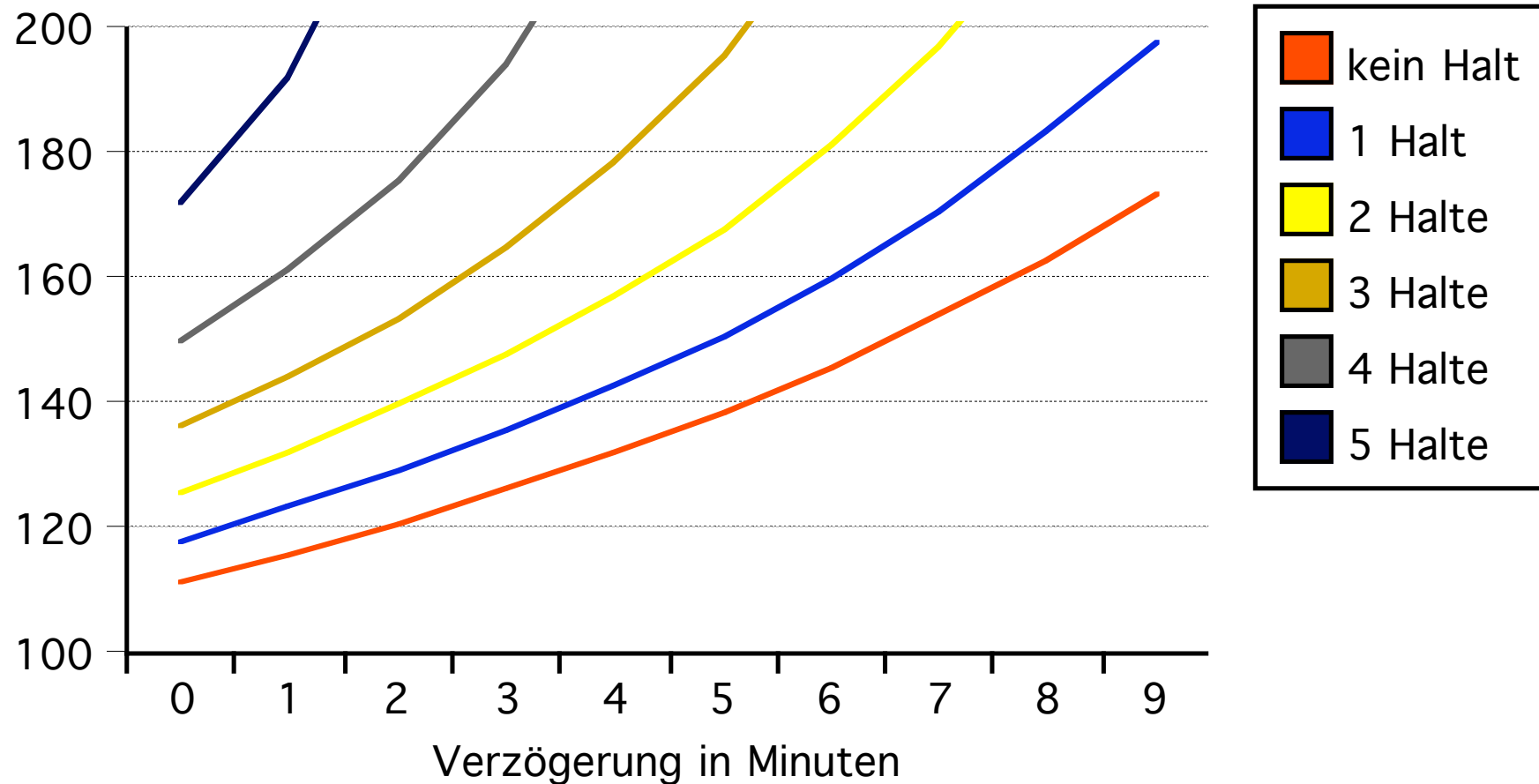
Energieverbrauch in kWh für Stralsund - Greifswald - Züssow



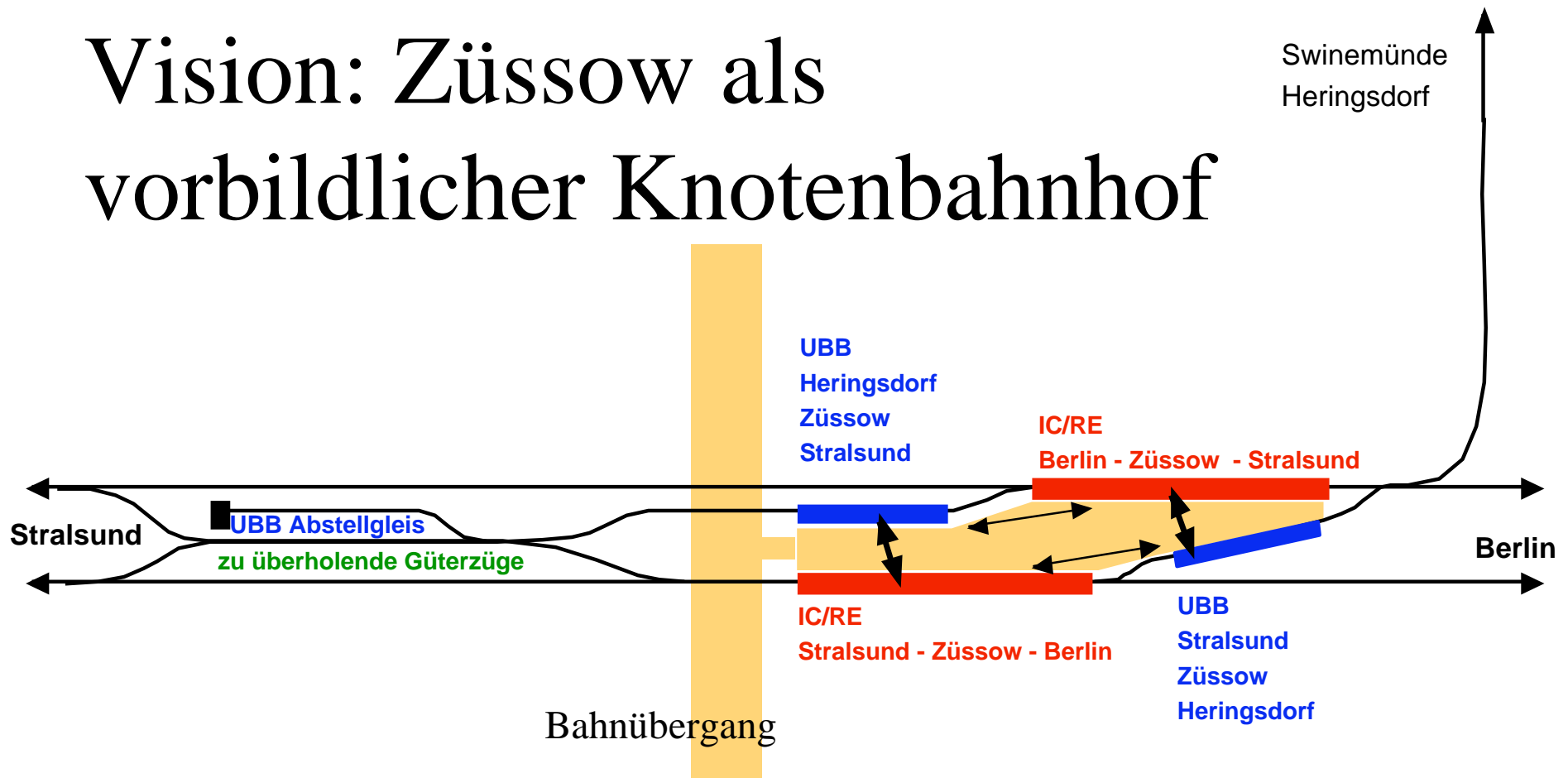
# Geschwindigkeit und Zeitreserve

Aufgabe: Stralsund - Züssow sicher in 27 Minuten

Notwendige Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit der Verspätung



# Vision: Züssow als vorbildlicher Knotenbahnhof



- Es ist nur eine Bahnsteigplattform erforderlich
- zeitlich aufwendige Umstiegswege über Treppen und Aufzüge entfallen.
- Ein Umbau und eine Sanierung findet gegenwärtig statt mit ähnlicher Intention, allerdings nicht konform zu diesem ITF-Vorschlag.

# Prioritätenliste

<b>Abstimmung</b>	<b>Rangfolge</b>	<b>Grund</b>
Knotenpunkte	Dünn besiedelte Regionen, Ballungszentren	Zusatzangebote nur in dicht besiedelten Gebieten bezahlbar
Verkehrsmittel	Bahn, Bus, Schiff	Geben lokale (Bus-)Netze Struktur vor, ist ein Landes-(Bahn-)ÖV Netz prinzipiell unmöglich
Anschluss vs. Geschwindigkeit	Anschluss, Geschwindigkeit; Außer: zu langsam	Ohne Anschluss ÖV auf Umstiegsrelation nicht finanzierbar.
zur „halben“ oder zur „vollen“ Stunde	Große Zentren als Knoten zur „halben“ Stunde	Veranstaltungen beginnen und enden überwiegend zur vollen Stunde.

# Koordination über ÖV hinaus

- Schulstandorte -> Nahe Taktknoten
- Schulzeiten -> Passend zu Taktzeit
- Arbeitszeit
  - > Anpassung an Fahrplan
  - > Gleitzeit mind. 30 Minuten außerhalb Taktknoten.
- Geschäftszeit -> Passend zu Fahrplan
- Veranstaltungszeiten
- Veranstaltungsorte
- Bedienungszeiten
  - > z.B. Nachtangebot zu Disconächten
- Flächennutzungspläne



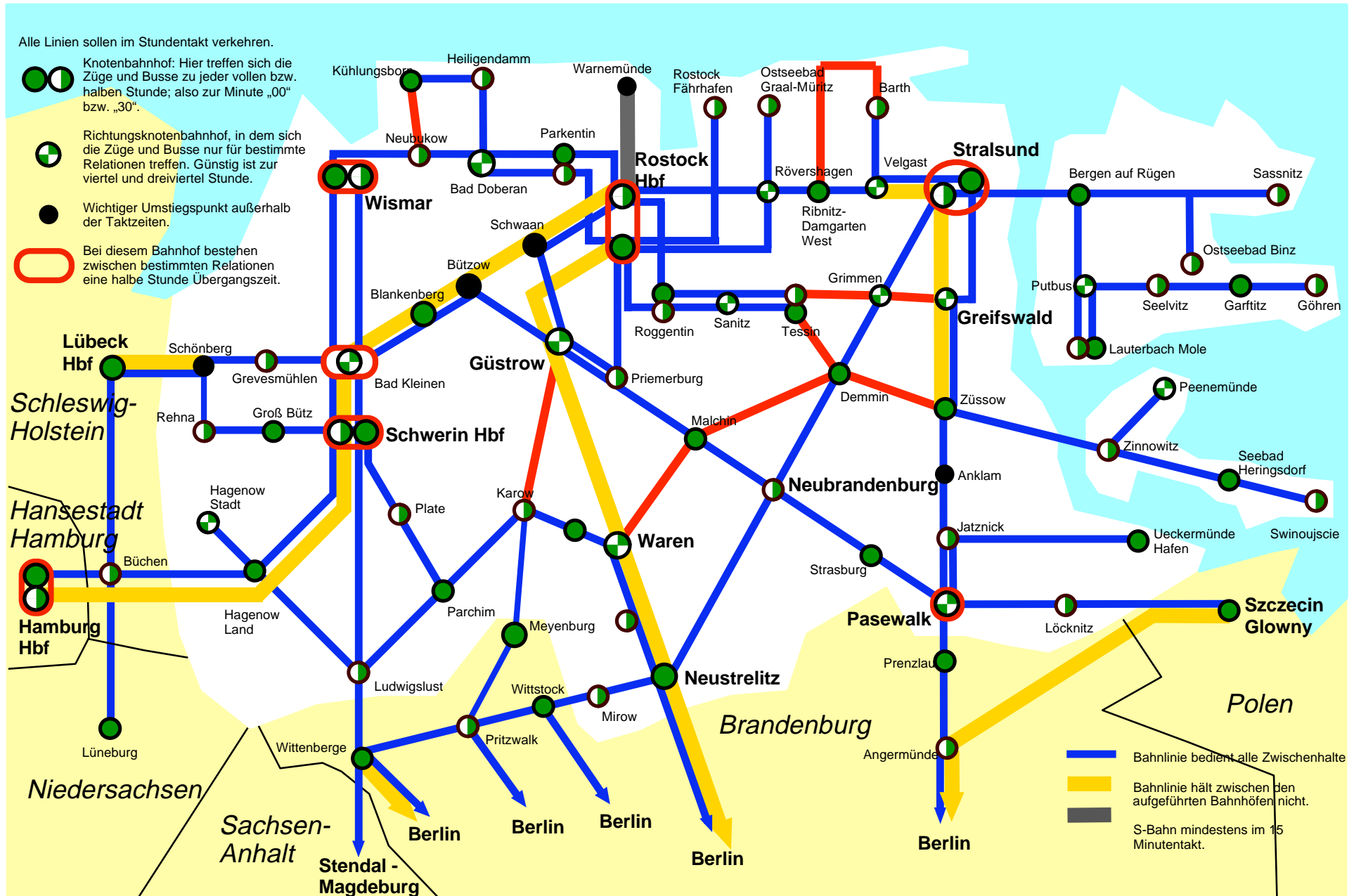
# Alles Bahn? - Bus, Schiff und Taxi

- Feinverteilung
- Aber auch:  
    Bestandteil des landesweiten Netzes

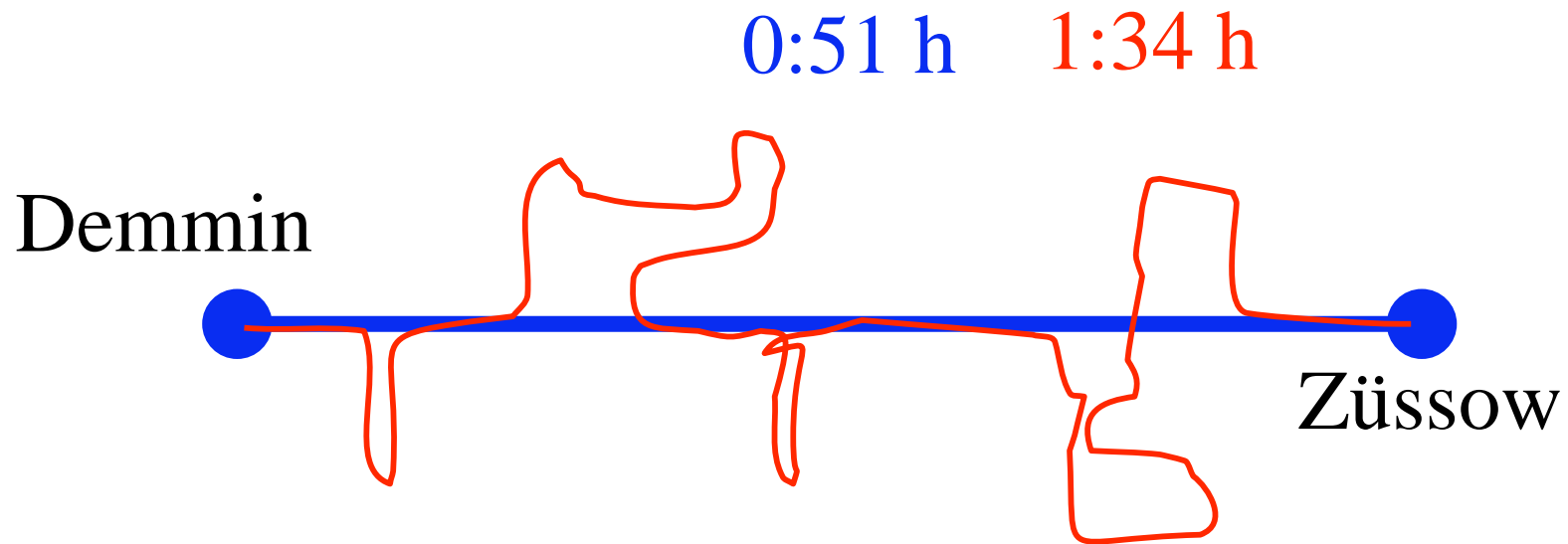
Problem:

- Größere Zeitreserven
- Anpassung nur begrenzt möglich

# ITF - mit Bus - eine Auswahl



# Langsamer, unattraktiver Bus



Attraktive Fahrtrouten müssen  
Siedlungsplanung vorgeben.

# ITF + und -

Struktur fest für Jahrzehnte	+/-
Feste Planungsgrundlage für Subnetze	+
Einzelne schnellere Züge erfordern zusätzliche Infrastruktur (ABER: planbar)	-
Effiziente Ausnutzung der Infrastruktur	+

# Rahmenbedingungen

	Auswirkung	Erforderliche Änderung
DB Trassenpreise	Benachteiligt Taktverkehr (Taktzuschlag +65%)	Mengenrabatt einführen (pro Linie nicht pro Unternehmen)
Unterscheidung von Fern- und Nahverkehr	Planung von Anschlüssen unmöglich	Aufgabenträger müssen Taktfernverkehr mitbestellen können.
Diskrepanz Nutzungsentgelt Schiene-Straße	Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr kann sich nicht entwickeln.	Angleichung Nutzungsgebühren von Straße und Schiene. Schiene in M-V: 2,90-7,50 €/km
ÖPNV Gesetz M-V	Rangfolge der Abstimmung nicht verbindlich.	ITF muss „Gesetz“ sein.
Kommunen sind Aufgabenträger für Schulgebäude	ÖPNV bestimmt nicht die Standortwahl	Landesförderung für Schulstandorte muss von „ITF-Tauglichkeit“ abhängen.
Taktknoten der Nachbarbundesländer	Keine - passen nach IST und Planung exakt (Ausnahme IST Büchen und Wittenberge)	Festschreibung der Taktknoten Lübeck, Büchen, Wittenberge, Neustrelitz und Angermünde

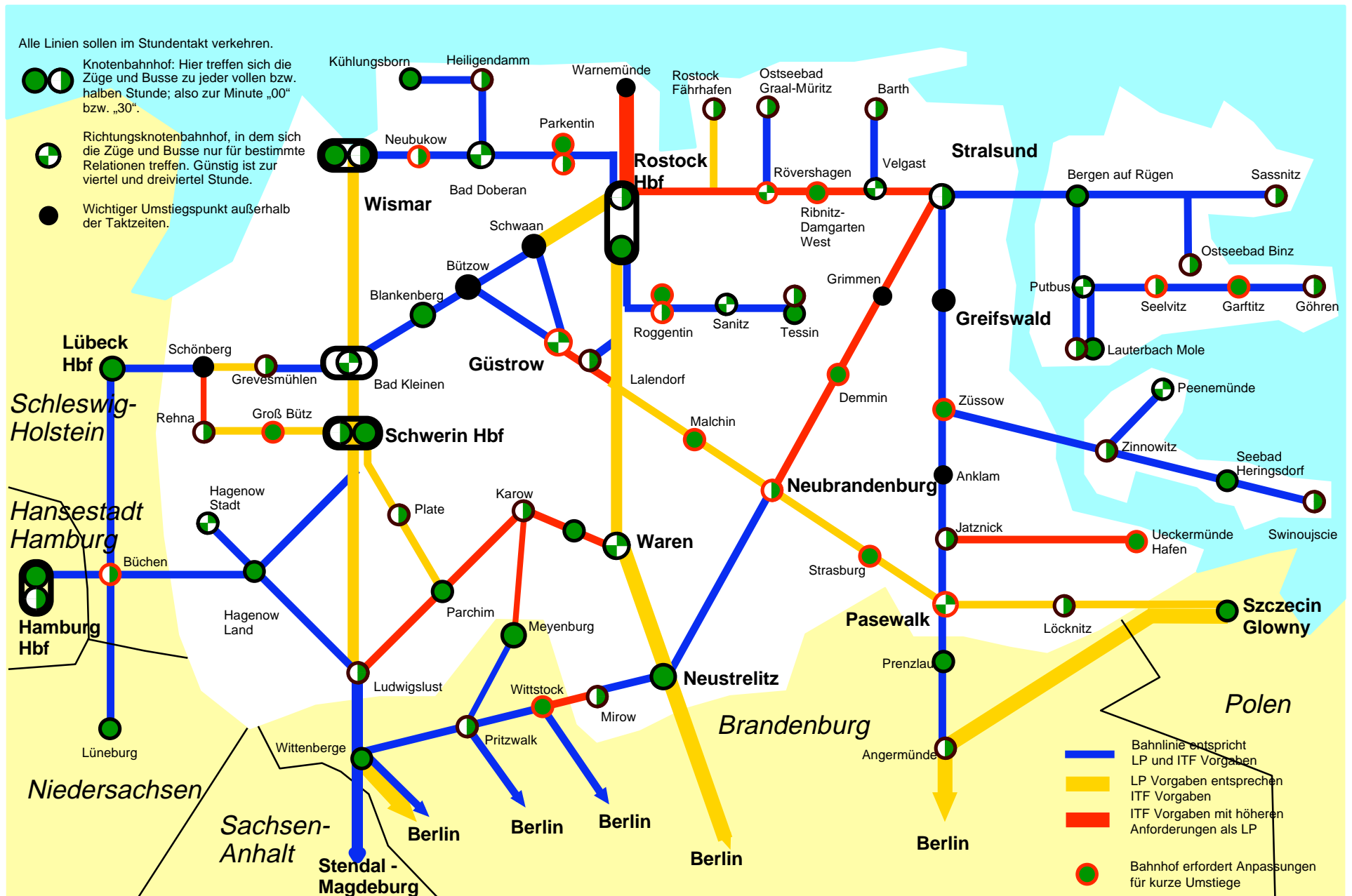
# Passen ein Integraler Taktfahrplan und Schulzeiten zusammen?

**Antwort: Ja! Obwohl eine Schulstunde nur 45 Minuten beträgt, kommt man mit den Pausenzeiten nahezu wieder zu einem Stundentakt.**

	Bus/Zug an	Unterricht Beginn	Unterricht Ende	Bus/Zug ab	Pause
1. Stunde	7 58	8 10	8 55	9 02	0 10
2. Stunde	8 58	9 05	9 50	10 02	0 20
3. Stunde	9 58	10 10	10 55	11 02	0 05
4. Stunde	10 58	11 00	11 45	12 02	0 20
5. Stunde	11 58	12 05	12 50	13 02	0 10
6. Stunde	12 58	13 00	13 45	14 02	0 30
7. Stunde	13 58	14 15	15 00	15 02	0 05
8. Stunde	14 58	15 05	15 50	16 02	

Siehe: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000:  
**„Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen“** In-Kraft seit 1.8.2000

# ITF - Wo ist was am Gleisnetz zu tun?



# Was ist im Detail zu tun?

Strecke/Bahnhof	IST	LP 2007	ITF
Rostock - Stralsund	120-160 km/h	160 km/h	120-160 km/h 2-gleisige Abschnitte
Lalendorf - Neubrandenburg - Pasewalk	100 km/h	120 km/h	120 km/h
Bahnhof Neubrandenburg			Optimaler Knotenbahnhof
Bahnhof Malchin, Demmin, Strasburg			Ausweichstelle ohne Fahrzeitverlust
Neubrandenburg - Demmin - Stralsund	100 km/h	120 km/h	120-160 km/h
Jatznick - Ueckermünde	60 km/h	80 km/h	100 km/h
Schönberg - Grevesmühlen	100 km/h	160 km/h	120 km/h
Ludwigslust - Parchim - Waren	60-80 km/h	60-80 km/h	80-120 km/h
Güstrow - Lalendorf Ost	140 km/h	140 km/h	160 km/h zweigleisig
Bad Kleinen - Wismar	100 km/h	120 km/h	120 km/h



# SPNV - schneller und sparsamer

Einsparungen und Anschluss-verbesserungen auf folgenden Strecken möglich:	Reisegeschwindigkeiten		Einsparung
	heute	Ziel	
	km/h	km/h	
KBS 100 Hamburg - Schwerin	82	88	
KBS 100 Schwerin - Rostock	82	87	
KBS 100 Rostock - Stralsund	72	77	50%
KBS 145 Lübeck - Büchen (S-H)	85	120	50%
KBS 150 Lübeck - Bad Kleinen	70	93	
KBS 152 Rehna - Schwerin - Parchim	39	56	25%
KBS 172 Ludwigslust - Parchim	50	60	50%
KBS 173 Neustrelitz - Mirow	49	55	50%
KBS 175 Lalendorf - Neubrandenburg	65	80	33%
KBS 175 Pasewalk - Ueckermünde	56	70	50%
KBS 185 Rostock - Tessin	54	67	50%
KBS 193 Züssow - Ahlbeck Grenze	35	41	25%
KBS 195 (Bergen-) Lietzow - Binz	56	65	50%
KBS 205 Stralsund - Neubrandenburg	61	96	33%

# ITF - sinnvolle Bahnlinien

Alle Linien sollen im Stundentakt verkehren.



Knotenbahnhof: Hier treffen sich die Züge und Busse zu jeder vollen bzw. halben Stunde; also zur Minute „00“ bzw. „30“.



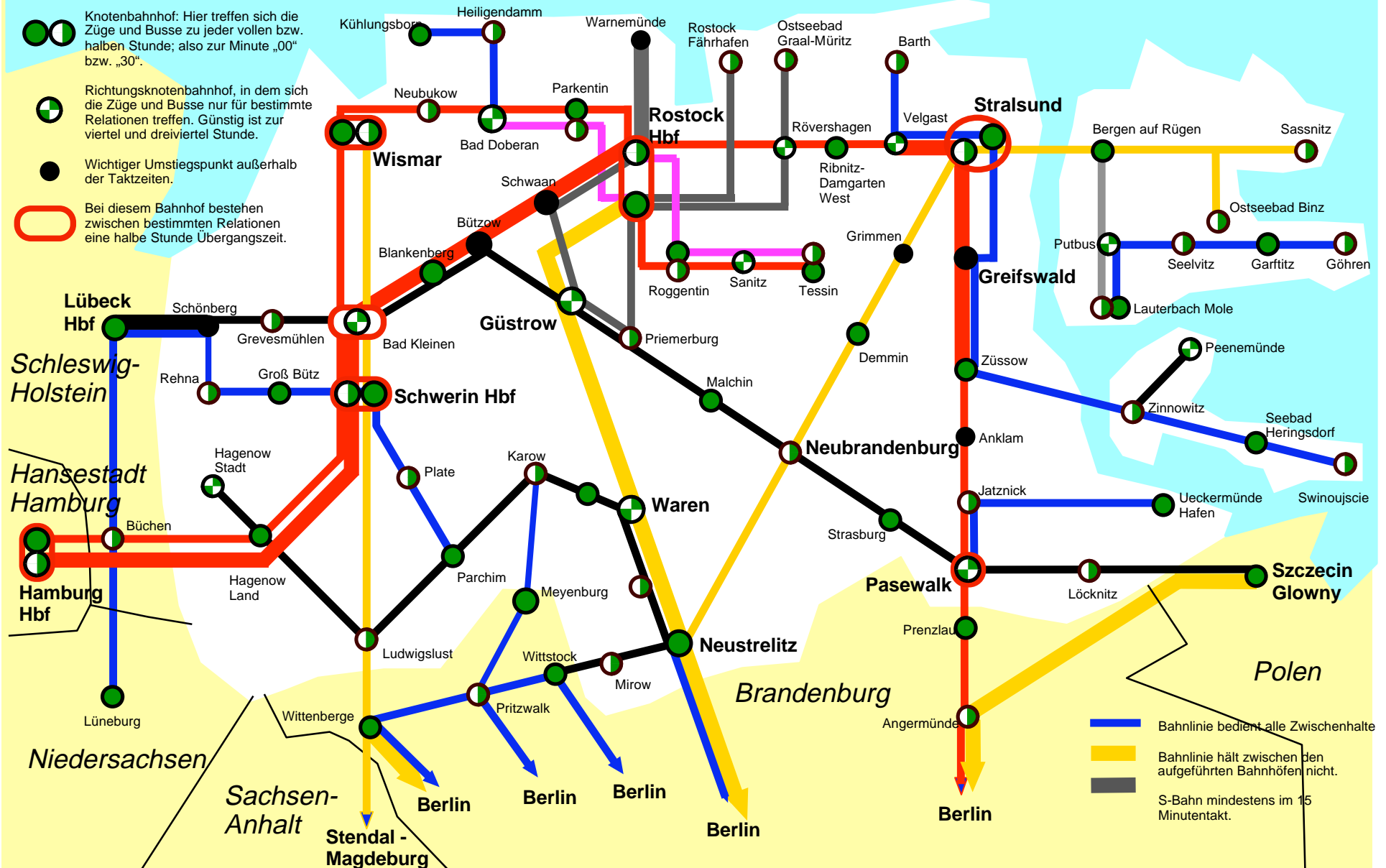
Richtungsknotenbahnhof, in dem sich die Züge und Busse nur für bestimmte Relationen treffen. Günstig ist zur viertel und dreiviertel Stunde.



Wichtiger Umstiegspunkt außerhalb der Taktzeiten.



Bei diesem Bahnhof bestehen zwischen bestimmten Relationen eine halbe Stunde Übergangszeit.



- Bahnlinie bedient alle Zwischenhalte
- Bahnlinie hält zwischen den aufgeführten Bahnhöfen nicht.
- S-Bahn mindestens im 15 Minutentakt.

# ITF - schneller oder langsamer?

<b>Relation</b>	<b>Heute</b>	<b>LP 2007</b>	<b>ITF</b>
Rostock - Greifswald	1:43	1:12 / 1:20	1:16
Neubrandenburg - Lübeck	3:20	2:43 / 2:54	2:26
Neustadt-Glewe - Schwerin	1:28	0:54 / -:--	0:50
Strasburg - Anklam	1:25	0:40 / 0:46	0:45
Szczecin - Stralsund	2:11	2:17 / -:--	2:19
Stralsund - Graal-Müritz	1:42	1:39 / 1:29	0:54

- Und: ITF ist exakt stündlich!

# Handlungsbedarf

- Fortschreibung ÖPNV Landesplan (2006)
- Planung von Schulstandorten
- Anpassung Bahninfrastruktur
- Regionale Nahverkehrspläne

# ITF und Erfolg

Region	NRW Region Paderborn-Höxter		Schweiz Projekt „Bahn 2000“
Einführung ITF	Juni 1998		Dezember 2004
Fahrgastzahlen (Pkm)	+30% im Durchschnitt innerhalb 5 Monaten	+60% an Sonntagen	+10,1% in 2005
Zugangebot (Zugkm)	+geringfügig (große Steigerung um 15% war 1994)		+14,9% in 2005
Quelle	Publikation „UPDATE“, NRW Verkehrsministerium 1999		Geschäftsbericht SBB 2005

# Diskussion

- Integraler Taktfahrplan - die Lösung?
- InterCity-Anschluss nicht wichtig?
- Was ist mit schnellem Fernverkehr?
- ÖPV soll Siedlungs- und Schulstandortplanung vorgeben?!
- ITF - Kann der Linienbus im ländlichen Raum wieder attraktiv werden?

Folien: [www.mv-takt.de](http://www.mv-takt.de)