



# Der integrierte Taktfahrplan (ITF) als Rückgrat einer klimafreundlichen Personen-Mobilität

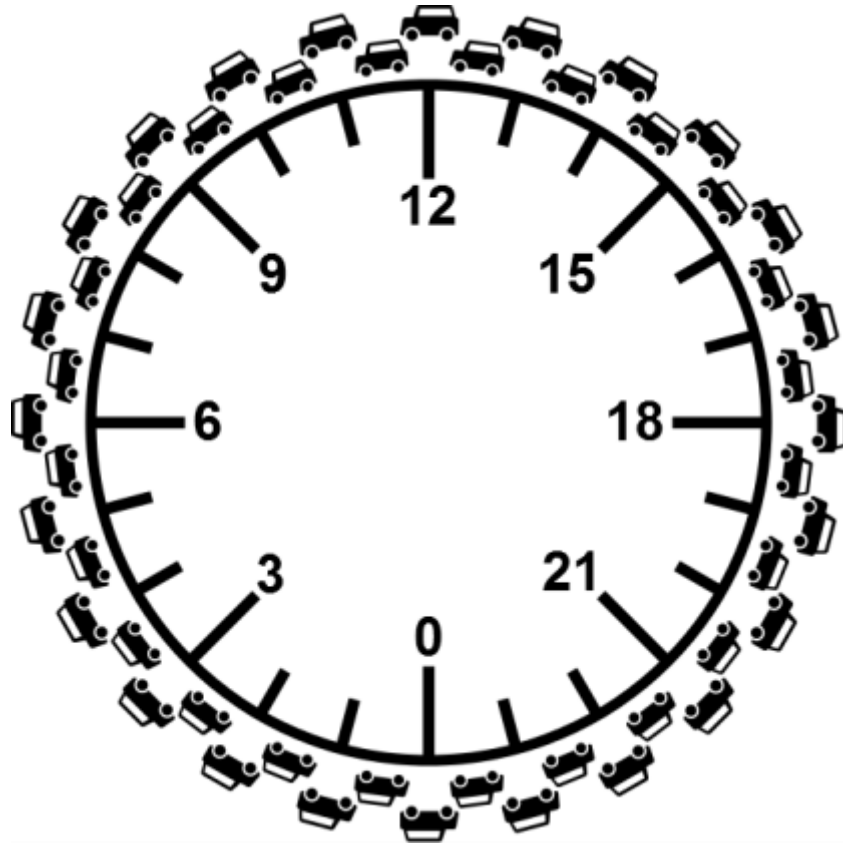
Symposium Verkehr und Umwelt  
#mission 2030/Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich –  
Herausforderungen und Lösungen für den Verkehr

DI Roman Miklautz, ÖBB-Personenverkehr AG  
Wien 17.06.2019

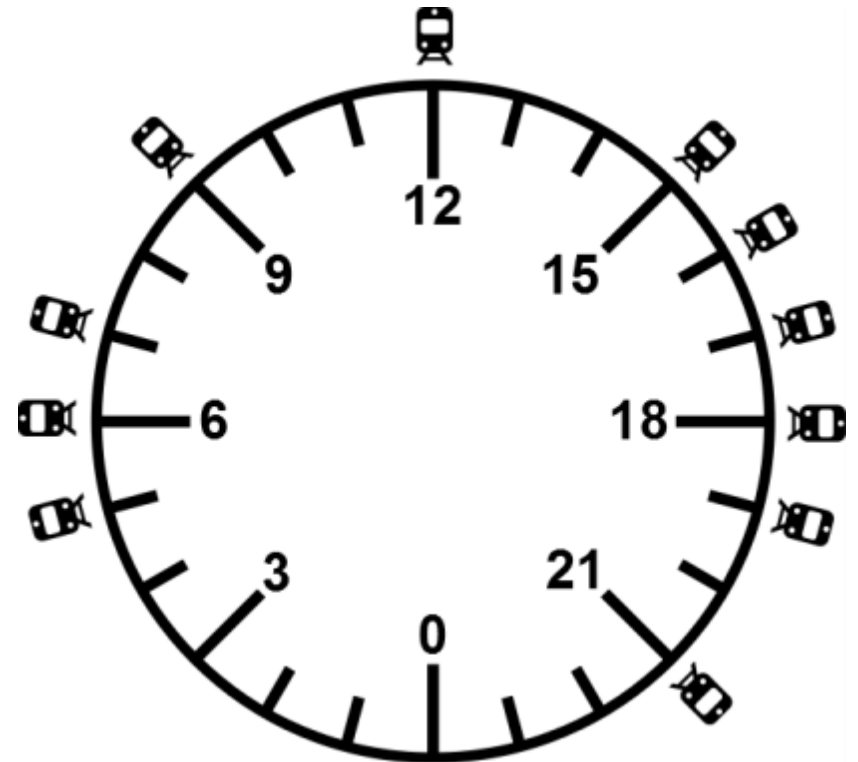


# Ein bedarfsorientierter Fahrplan bietet keine Anreize zum Wechsel auf die Bahn

## MIV



## Bedarfsorientierter Fahrplan



**Restangebot für Muss-Kunden  
Fokus auf Pendler und Schüler**

# Der integrierter Taktfahrplan (ITF) bedeutet mehr Takt, mehr Tempo und mehr Angebot im Öffentlichen Personenverkehr

1

## Mehr Takt



- **Flächendeckende Anschlussknoten** im Fernverkehr als Basis für optimale Verknüpfung mit dem Nahverkehr
- Optimierung der Taktknoten im Nahverkehr und der **Schnittstelle Bahn/Bus**

2

## Mehr Tempo



- **Reduktion Fahrzeiten**
  - Ost-West-Achse bis 2016 umfassend umgesetzt
  - Nord-Süd-Achse mit ersten Effekten 2015 (railjet Graz-Wien-Prag), vollständig 2025

3

## Mehr Angebot

Zeit Time	aktuell actual	Zug Train	nach to	Bahnsteig Platform
12:40	697	Köflach		8
13:04	691	Mürzzuschlag	über Bruck u.d. Mur	3
13:04	695	Wien-Ebnswald		8
13:18	695	Spiefeld-Strad	über Neufeld-Strad	29
13:14	697	Köflach		8
13:26	6642	Wien-Heidling	über Bruck u.d. Mur	4
13:30	69	Szentgotthard	über Tulln	13
13:33	46	Innsbruck	über Leoben, Seefeld, Innsbruck	5
13:40	695	Spiefeld-Strad	über Neufeld-Strad	30
13:42	691	Bruck u.d. Mur		7

- Im **Fernverkehr** werden **alle nationalen Achsen** im **Stundentakt** bedient
- Der **Nahverkehr** fährt **grundsätzlich** im **Stundentakt**, auf **wichtigen Netzen** in **kürzeren Intervallen**

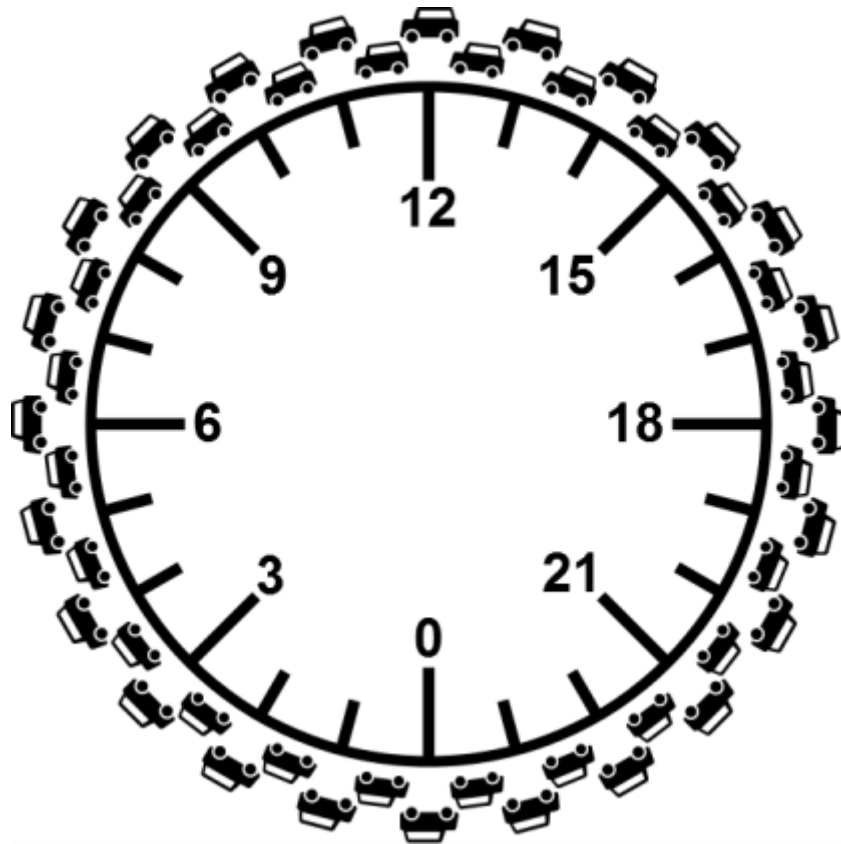


## Ziel: Erstklassige Versorgung mit öffentlichem Verkehr und Taktfahrplan

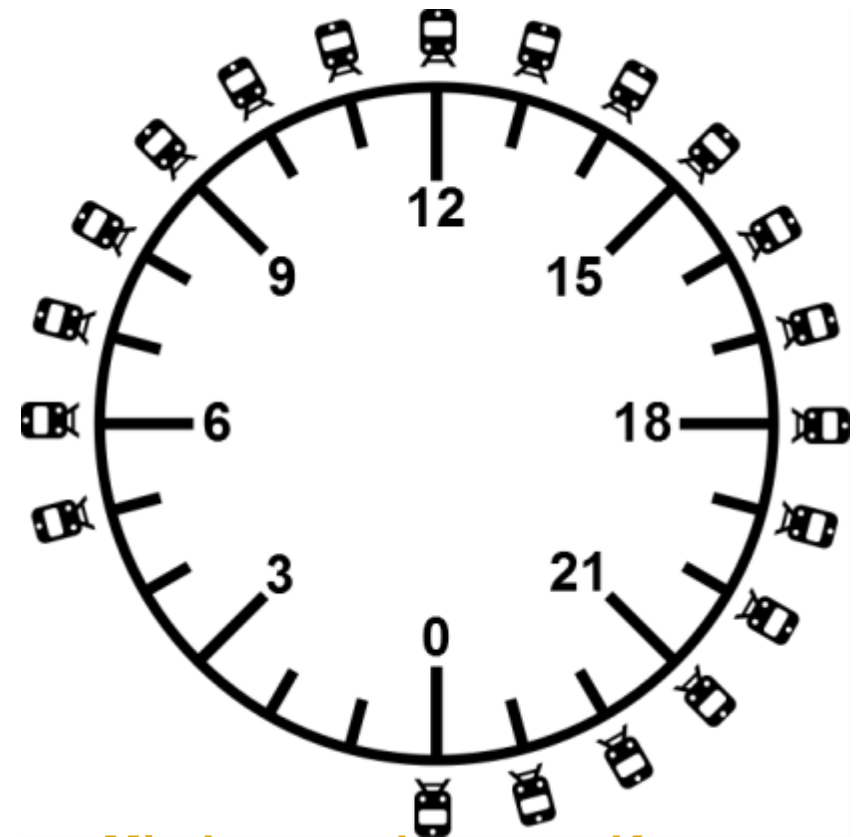
- Ein politisches Ziel ist die **Grundversorgung** mit öffentlichem Verkehr, die sich an den **Bedürfnissen der Bevölkerung** orientiert. Auf Initiative des bmvit arbeiten Bund und Länder gemeinsam an einem optimal abgestimmten Angebot für den öffentlichen Verkehr. Bis 2030 soll das künftige Angebot an öffentlichem Verkehr grundsätzlich definiert sein.
- Gemeinsam mit allen Beteiligten wird ein **Taktfahrplan nach Schweizer Modell** entwickelt. Als **Grundgerüst** dafür dient die **Eisenbahn**, Verkehrsträger wie **Busse** werden in die Vertaktung **integriert**. Die Grundlagen wurden bis 2014 geschaffen, die Einführung erfolgt seit Fahrplanwechsel 2015/16 schrittweise.

# Stundentakt ist die angestrebte Mindestbedienung im Nah- und Regionalverkehr

## MIV

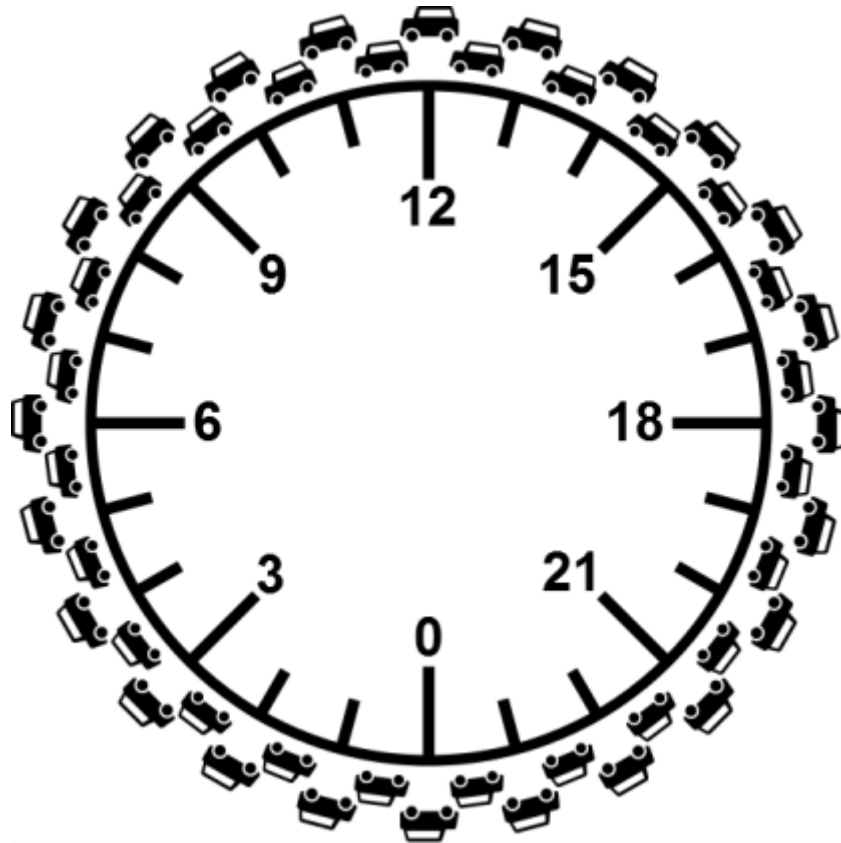


## Stundentakt

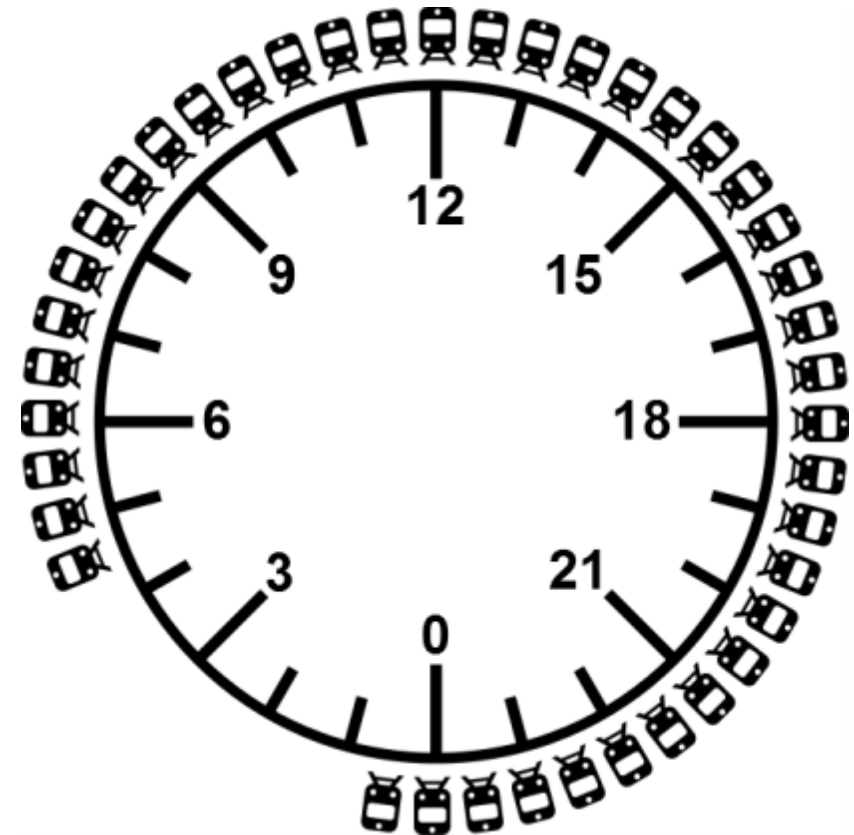


**Mindestangebot gem. Konzept ITF2025 im Nah- und Regionalverkehr**

## MIV



## Halbstundentakt



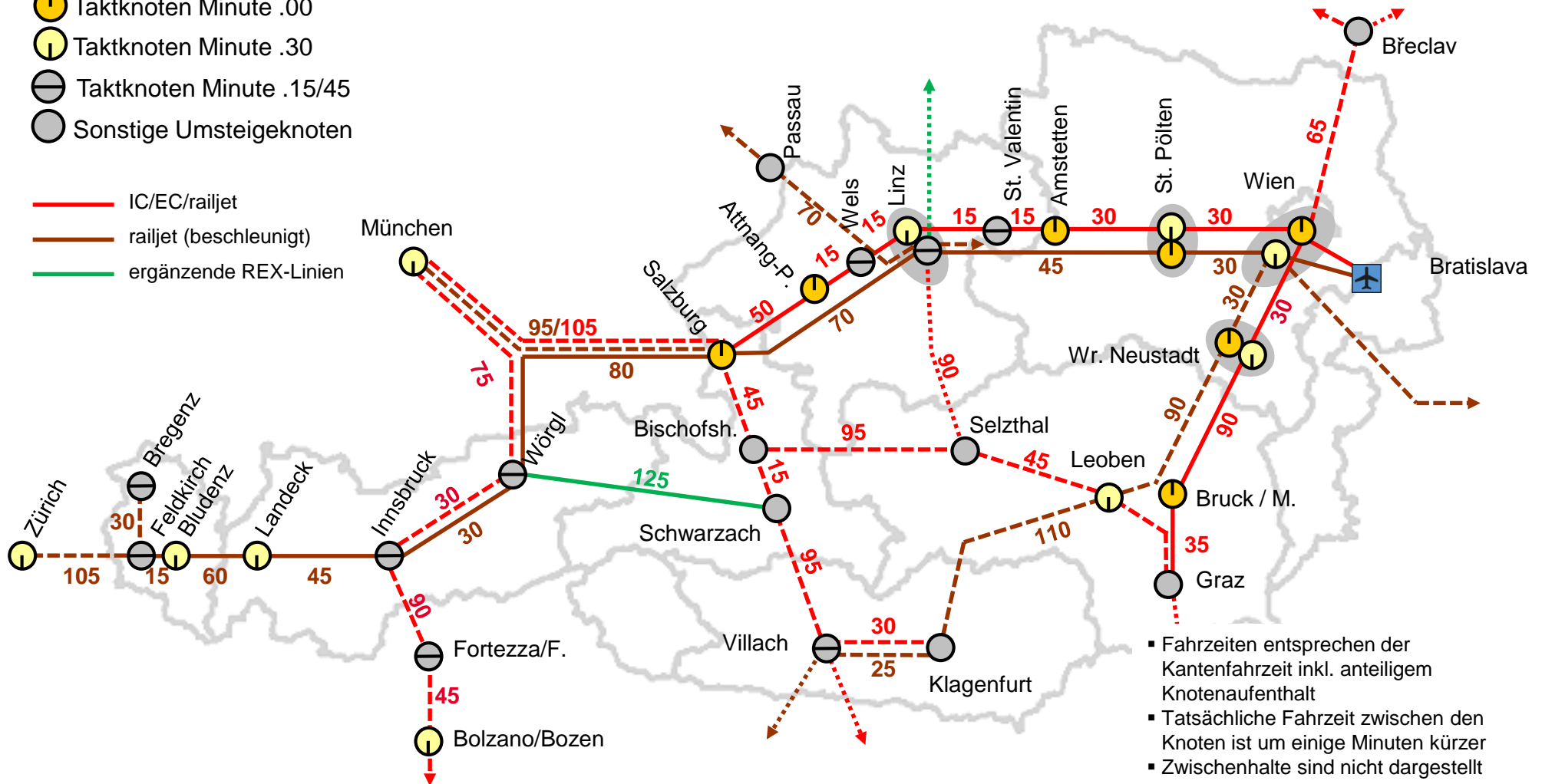
**Bahn wird echte Alternative zum MIV  
Anschlussknoten werden verbessert**

# Fahrplan 2018: Knotensystem



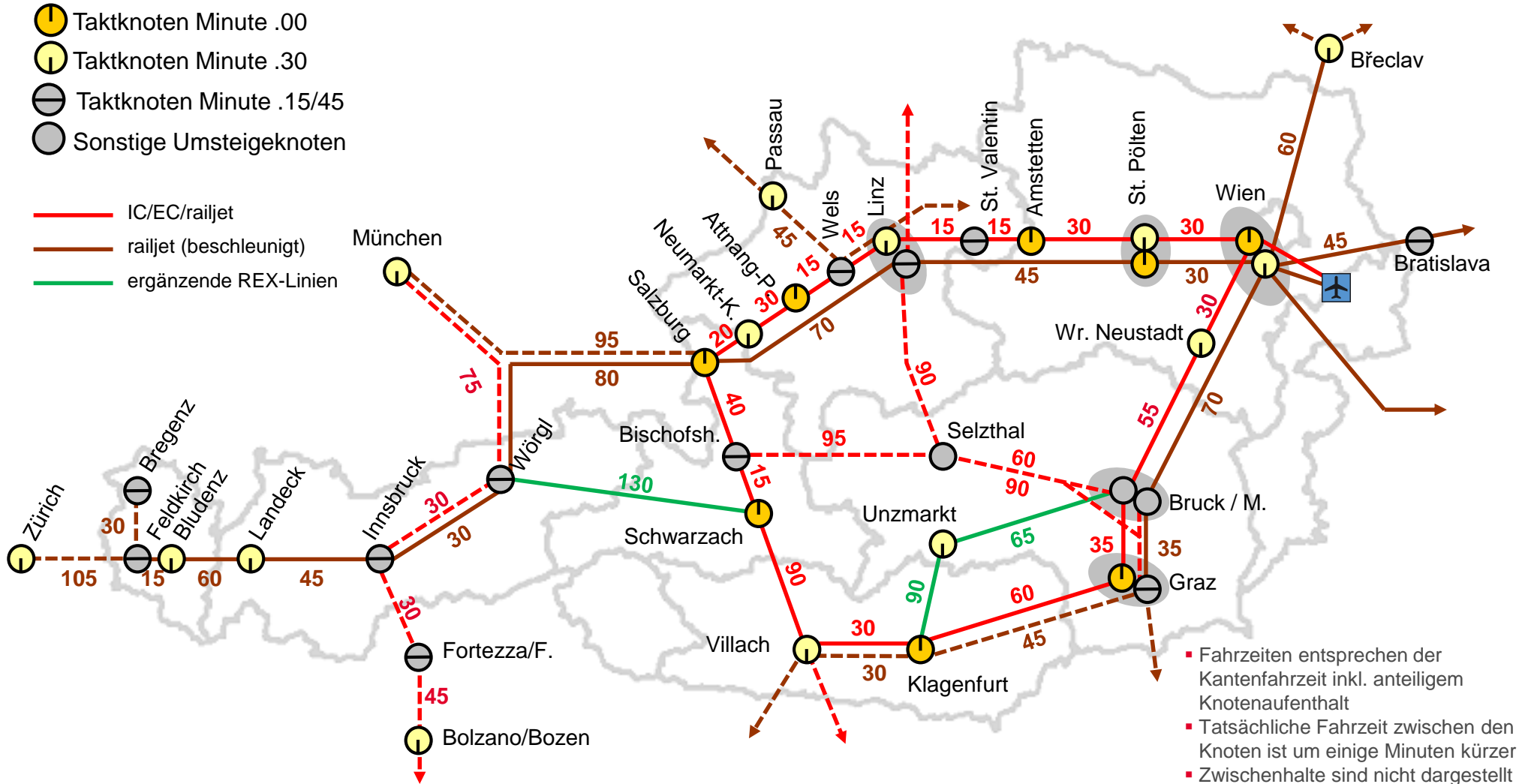
- Taktknoten Minute .00
- Taktknoten Minute .30
- Taktknoten Minute .15/45
- Sonstige Umsteigeknoten

- IC/EC/railjet
- railjet (beschleunigt)
- ergänzende REX-Linien



- Fahrzeiten entsprechen der Kantenfahrzeit inkl. anteiligem Knotenaufenthalt
- Tatsächliche Fahrzeit zwischen den Knoten ist um einige Minuten kürzer
- Zwischenhalte sind nicht dargestellt

# Integrierter Taktfahrplan: Knotensystem





1

**Langfristig planbarer und stabiler Ausbaupfad der Eisenbahn-Infrastruktur** mit möglichst stabilen Inbetriebnahme-Zeitpunkten, um in jeder zukünftigen Betriebsstufe im gesamten Netz schlüssige Angebotskonzepte sicherzustellen.

2

**Langfristige Sicherung und Weiterentwicklung der Leistungsbestellungen** der Gebietskörperschaften Bund und Land, um das Leistungsangebot im Nahverkehr und im Fernverkehr nachhaltig zu sichern.

3

**Verankerung des Grundprinzips der nullsymmetrischen, knotenpunkt-orientierten Fahrplankonzeption** bei allen am Planungs-, Bestell- und Finanzierungsprozess beteiligten Entscheidungsträgern.