

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Taktung erhöhen
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe

- Auszubildende
- Beschäftigte
- Bürgerinnen und Bürger
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Studierende
- Touristen
- Unternehmen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Geschäfts- und Dienstreise
- Schule
- Urlaub

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- Eisenbahn
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten

- Fallen an

Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV



Quelle: Luis Alvarez / Getty Images

Worum geht es bei der Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV?

Die Takterhöhung und -abstimmung im SPNV und ÖPNV bezieht sich auf die quantitative Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots durch eine Taktverdichtung mit einer entsprechenden Ausweitung der verkehrlichen Kapazitäten. Zum einen wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots deutlich gesteigert. Zum anderen erfolgt eine bessere Abstimmung der Fahrpläne zwischen dem öffentlichen Schienen- und Straßenpersonenverkehr, um die gesamte Reisezeit zu verkürzen.

Die Takterhöhung bietet sich insbesondere zur verbesserten Anbindung an die Oberzentren der Region an. Aber auch die zuverlässige und regelmäßige Erreichbarkeit der kleineren zentralen Orte spielt für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in den ländlichen Räumen eine große Rolle. Daher sollte auch eine Takterhöhung des Mobilitätsangebots für die Flächenerschließung angestrebt werden.

Die Taktabstimmung an den Haltestellen des Schienenverkehrs kann so erfolgen, dass sich der Busverkehr an der Taktung des SPNV orientiert. Dabei erreichen die jeweiligen Buslinien die Haltestelle idealerweise

wenige Minuten vor der Ankunft des Zuges in einheitlicher Taktung (z. B. alle 30 oder 60 Minuten) und führen die Fahrt wenige Minuten nach Abfahrt des Zuges fort.

Was sind die Vorteile der Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV?

Durch eine hohe Taktung im öffentlichen Verkehr wird dieser verstärkt als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen. Durch ein umfangreiches regelmäßiges Fahrtenangebot sinkt das Hemmnis potenzieller Kundinnen und Kunden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Hierdurch kann ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Mobilität geleistet werden. Dies gilt insbesondere in ländlichen bzw. suburbanen Räumen mit bisher relativ geringem Fahrtenangebot.

Um das öffentliche Verkehrssystem als Gesamtsystem kundenfreundlicher zu gestalten, muss das Angebot der einzelnen Verkehrsmittel innerhalb des öffentlichen Verkehrs aufeinander abgestimmt sein. Durch die Sicherstellung von Umsteigemöglichkeiten mit möglichst geringem Zeitverlust kann das öffentliche Verkehrsangebot insgesamt an Attraktivität gewinnen. Dies gilt auch insbesondere in ländlichen bzw. suburbanen Räumen, in denen die aktuell häufig noch eingeschränkte Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem örtlichen straßengebundenen ÖPNV-Angebot ein wesentliches Hindernis zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs darstellt.

Darüber hinaus sind durch die Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV Verlagerungseffekte vom MIV zu erwarten, die mit einer Reduzierung der Luftschadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen verbunden sind.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Die Takterhöhung sollte zunächst in den Bereichen bzw. auf den Linien mit den höchsten Nachfragepotenzialen erfolgen, insbesondere da entsprechende Angebotsausweitungen mit dem Einsatz umfangreicher finanzieller Mittel verbunden sind. Durch die Erstellung von Potenzialanalysen kann eine Grundlage für Entscheidungen zur Takterhöhung geschaffen werden.

Die Taktabstimmung im SPNV/ÖPNV erfordert zudem eine enge und kooperative Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger im Rahmen einer kontinuierlichen wechselseitigen Abstimmung.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV kann mit hohen Kosten verbunden sein. Hierzu zählen beispielsweise die Investitions- bzw. Kapitalkosten für den Fahrzeugmehrbedarf oder die Personalmehrkosten für den dauerhaften Betrieb. Darüber hinaus ist die Taktabstimmung durch die Komplexität des öffentlichen Verkehrsangebots mit zum Teil erheblichen Herausforderungen verbunden, so dass sich die planerische Optimierung schwierig gestalten kann. Schwierigkeiten können zudem bei der Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträgern auftreten.

Weitere Maßnahmen

Anschlussgarantien im ÖPNV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anschlussgarantien-im-oepnv>)
Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)

Integrierte Mobilitätsplattformen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen>)

Mobilitätsstationen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>)

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/multimodale-mobilitaetsdienstleistungen>)

PlusBus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/plusbus>)

Reaktivierung von Bahnstrecken (<https://www.mobilikon.de/massnahme/reaktivierung-von-bahnstrecken>)

Regionaler Nachtverkehr (<https://www.mobilikon.de/massnahme/regionaler-nachtverkehr>)

Schnellbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/schnellbus>)

Stadt-Umland-Bahn (<https://www.mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn>)

Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen
(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)

Förderung von Schnellbussen im Verbandsgebiet des Nahverkehr Rheinland
(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-von-schnellbussen-im-verbandsgebiet-des-nahverkehr-rheinland>)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept
(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Kooperationsraumkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept>)

Masterplan Nahmobilität (<https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet>)

Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)

Regionaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)

Regionales Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept>)

Schulverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/schulverkehrskonzept>)

Tourismuskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/tourismuskonzept>)

Verkehrsentwicklungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Erreichbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse>)

Fahrplanheft (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrplanheft>)

Information von Personen mit politischer Entscheidungsbefugnis
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/information-von-personen-mit-politischer-entscheidungsbefugnis>)

Interkommunale Zusammenarbeit (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)

Kosten-Nutzen-Analyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse>)

Kundenbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung>)

Machbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)

Mobilitätsberatung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/mobilitaetsberatung>)

Potenzialanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)

Vorher-Nachher-Befragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/vorher-nachher-befragung>)

Quellen

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., 2020: Gute Mobilität in ländlichen Räumen.
Zugriff: <https://www.vdv.de>, Mobilität im ländlichen Raum stärken [abgerufen am 24.01.2024].