

In einem Integralen Taktfahrplan werden die Taktfahrpläne einzelner Linien zu einem abgestimmten Gesamtsystem koordiniert. Um die Funktionsweise eines Integralen Taktfahrplans zu gewährleisten, müssen sich die Fahrpläne sämtlicher in einen Integralen Taktfahrplan einbezogenen Linien bestimmten mathematischen Randbedingungen unterordnen. Werden alle mathematischen Randbedingungen eingehalten, kann der Fahrplan als „Idealer Integraler Taktfahrplan“ bezeichnet werden. Aufgrund geographischer, topographischer, ökonomischer und verkehrsplanerischer Vorgaben ist es in der Regel nicht möglich, sämtliche mathematische Randbedingungen einzuhalten.

In der vorliegenden Arbeit wird eine Methode entwickelt, wie bestimmte Fahrplanzustände darauf überprüft und bewertet werden können, zu welchem Grad sie einem Idealen Integralen Taktfahrplan entsprechen. Dafür wurden sowohl aus den mathematischen Randbedingungen als auch aus den Sichtweisen von Nutzern, Betreibern und Aufgabenträgern des Öffentlichen Verkehrs Bewertungskriterien der Qualität eines Integralen Taktfahrplans entwickelt und diese mit Bewertungsmaßstäben versehen, welche Eingang in die Methode gefunden haben.

Die entwickelte Methode eignet sich daher dafür, die Funktionsweise eines Integralen Taktfahrplans zu bewerten. Zusätzlich können mit der Methode durch den Vergleich mehrerer Fahrplanzustände Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Funktionsweise eines Integralen Taktfahrplans bewertet werden, sodass festgestellt werden kann, ob sie förderlich für die Qualität eines Integralen Taktfahrplans sind oder nicht.

Die Methode wird abschließend anhand eines Beispiels angewendet.