

# Stuttgart Verkehrs- und Betriebsplanung

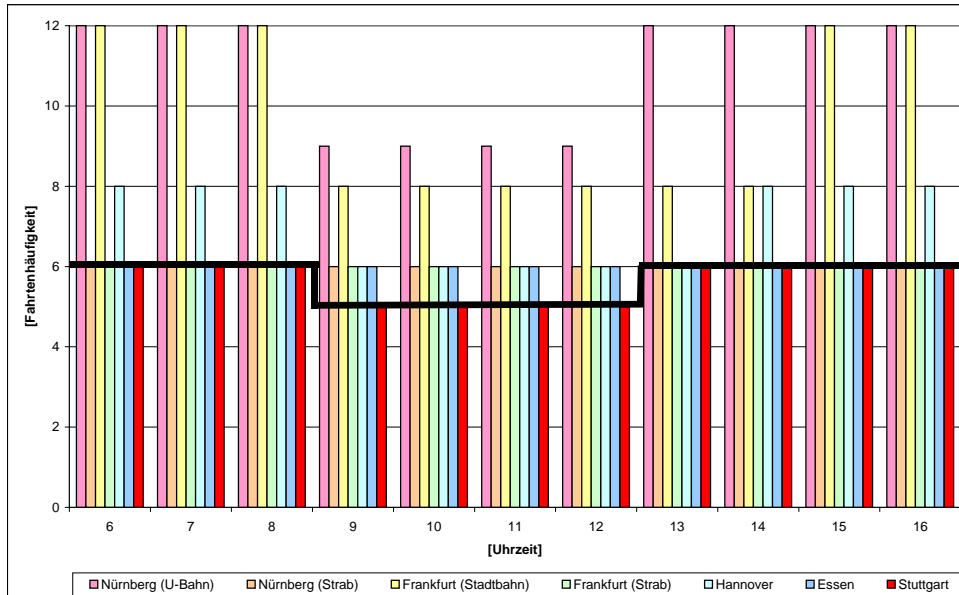


## Untersuchungen zur kostenneutralen Einführung des durchgehenden 10-Minuten-Taktes (MF)

### Unternehmensberatung

Kunde: Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

Ende: 2003

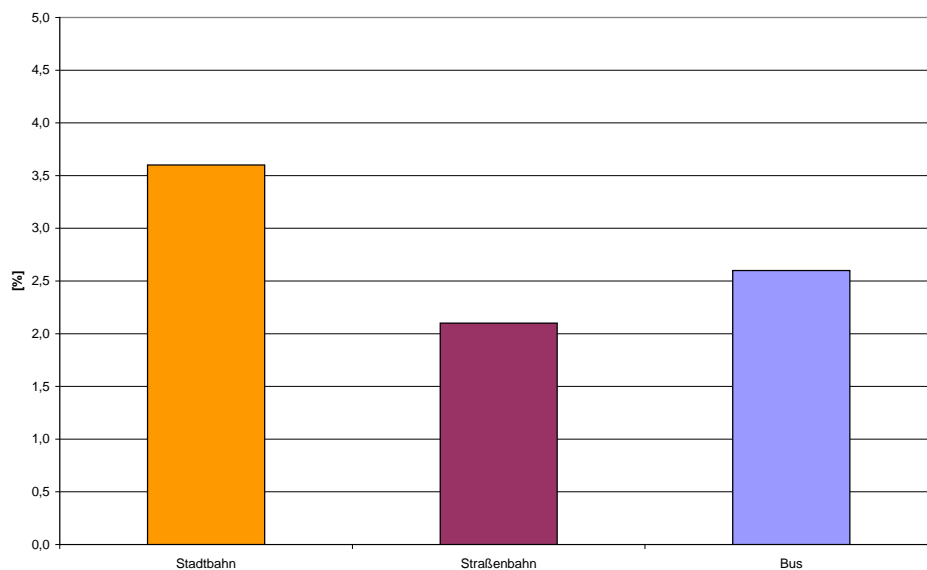


Fahrtenhäufigkeiten zu ausgewählten Zeiten in Stuttgart und in Vergleichsstädten

U5 Zuffenhausen Kelterplatz ab	...	07:38	07:48	07:58	08:08	08:18	08:28	08:39	08:51	...	11:15	11:27	11:38	11:48	11:58	12:08	12:18	...
U5 Pragsattel an	...	07:45	07:55	08:05	08:15	08:25	08:35	08:46	08:58	...	11:22	11:34	11:45	11:55	12:05	12:15	12:25	...
U13 Pragsattel ab	...	07:48	07:58	08:08	08:20	08:32	08:44	08:56	09:08	...	11:32	11:44	11:56	12:08	12:18	12:28	...	...
U13 Rosensteinbrücke an	...	07:53	08:03	08:13	08:25	08:37	08:49	09:01	09:13	...	11:37	11:49	12:01	12:13	12:23	12:33	...	...
		A			B			C			D			A				

■ 10-Minuten-Takt  
■ 12-Minuten-Takt

Taktumstellungszeitraum für die Beispielrelation Zuffenhausen Kelterplatz – Rosensteinbrücke



Verfügbare Einsparungspotenziale im Dienstplanbereich (Anteile an der Dienstplanmasse)

Im Fahrplangrunderbau der SSB wird der 10-Minuten-Takt vormittags jeweils Montag bis Freitag nach der Frühspitze für einen Zeitraum von vier Stunden von vier Stunden auf einen 12-Minuten-Takt umgestellt. Ziel der Untersuchung war es zu ermitteln und zu bewerten, ob und wie eine kostenneutrale Umsetzung eines durchgehenden 10-Min.-Taktes erreicht werden kann (Analyse der Dienstpläne im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten, Reduzierung „unproduktiver“ Zeiteile und Erhöhung des Dienstplanwirkungsgrades).

Die Analyse der sich über eine längere Zeit erstreckenden Fahrplanumstellung, bis alle betroffenen Linien ihren Rhythmus gefunden haben, ergibt größere Nachteile für die Umsteiger als ursprünglich angenommen. Auch der Vergleich der Angebotsqualität mit andern Verkehrsunternehmen in Deutschland und in Baden-Württemberg lässt Handlungsbedarf erkennen.

Die Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung bei der Dienstplanung, die differenziert für die drei Betriebszweige (Stadtbahn, Straßenbahn und Bus) ermittelt wurden, decken den zusätzlichen Fahrpersonalbedarf weitgehend ab.

Die zusätzlichen Sachkosten (laufweitenabhängige Instandhaltung und Energie) können durch erwartete Mehrerlöse, die in Anlehnung an die Vorgehensweise der Standardisierten Bewertung und mit den Erfahrungen aufgrund solcher Angebotverbesserungen in der Schweiz abgeschätzt worden sind, aufgefangen werden.

Die Einführung des durchgehenden 10-Min.-Taktes ist zum nächsten Fahrplanwechsel (Dezember 2003) vorgesehen.