

# Stresstest Stuttgart 21

## Kriterien des Landes für den Stresstest-Fahrplan

WINFRIED HERMANN

Minister für Verkehr und Infrastruktur

Stuttgart, 29.7.2011



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

# Die fünf Vorgaben des Landes für den zu untersuchenden Stresstest-Fahrplan

1. Grundlage des Stresstests muss die **Angebotskonzeption 2020 von SMA/Land Baden-Württemberg** sein, wie sie in der Faktenschlichtung vorgestellt wurde (26 Züge/Std.).  
Die Linienverläufe, angefahrenen Bahnhöfe und Anschlüsse sind zu übernehmen.
2. **Die Linienverläufe und die Taktzeiten** des Grundtaktes der Angebotskonzeption 2020 sind **auch in der Spitzenstunde** sicherzustellen.



3. Die **Zusatzzüge** in der Spitzenstunde sind **gleichmäßig und nachfragegerecht auf alle Zulaufstrecken** nach Stuttgart zu verteilen. Die heutige Bedienungshäufigkeit darf in keinem Fall unterschritten werden.
4. Die Zusatzzüge müssen so zeitlich eingefügt werden, dass sich eine **sinnvolle Taktverdichtung** mit den Grundtaktzügen ergibt.
5. Die zusätzlichen **Verdichterzüge müssen in Stuttgart Hbf** bzw. im Abstellbahnhof **enden** (können), damit vom Land keine unnötigen leeren Zusatzzüge gegen die Lastrichtung bestellt werden müssen.



## **SMA-Bericht:**

**„Keines der Landeskriterien ist vollumfänglich erfüllt.“**

Gemäß Analysen von SMA sind die Kriterien teilweise erfüllbar.  
Dies wird jedoch die Randbedingungen der Simulation verändern.



## Die relevanten Abweichungen:

3. *Die Zusatzzüge in der Spitzenstunde sind gleichmäßig und nachfragegerecht auf alle Zulaufstrecken nach Stuttgart zu verteilen. Die heutige Bedienungshäufigkeit darf in keinem Fall unterschritten werden.*
- Drei Fernverkehrsverbindungen weniger im Berufsverkehr von Heidelberg und Karlsruhe nach Stuttgart.
  - Laut SMA kann dies teilweise geheilt werden. Jedoch:  
„Für die Simulation würde dies eine Erschwernis bedeuten, da bei den Fernverkehrszügen keine Doppelbelegungen möglich sind.“

## Die relevanten Abweichungen:

3. *Die Zusatzzüge in der Spitzenstunde sind gleichmäßig und nachfragegerecht auf alle Zulaufstrecken nach Stuttgart zu verteilen. Die heutige Bedienungshäufigkeit darf in keinem Fall unterschritten werden.*
- Keine Zusatzzüge im Berufsverkehr von Tübingen über Wendlinger Kurve und Flughafen nach Stuttgart.  
SMA: „Die Führung eines zusätzlichen Zugpaares löst den Bau der Großen Wendlinger Kurve aus.“

## Die relevanten Abweichungen:

4. *Die Zusatzzüge müssen so zeitlich eingefügt werden, dass sich eine sinnvolle Taktverdichtung mit den Grundtaktzügen ergibt.*
- Dies ist nicht auf allen Relationen gewährleistet.
  - Interregio-Express Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart anstatt halbstündlich im Abstand 5 / 55 Minuten.
  - „Noch ungelöst ist der Zulauf der Züge von Vaihingen/Enz via Bietigheim.“ (SMA)
  - „Ein eher zufälliges System entsteht auf dem Zulauf aus dem Filstal“ (SMA)
  - „Die Verteilung der Züge aus Tübingen via Plochingen ist nicht gleichmäßig“ (SMA)



## Die relevanten Abweichungen:

5. *Die zusätzlichen Verdichterzüge müssen in Stuttgart Hbf bzw. im Abstellbahn-hof enden (können), damit vom Land keine unnötigen leeren Zusatzzüge gegen die Lastrichtung bestellt werden müssen.*

- 4 Verdichterzüge des Nahverkehrs verkehren nicht in den Abstellbahnhof
- 4 Verdichterzüge des Fernverkehrs verkehren nicht in den Abstellbahnhof
- Teilweise dürfte dies korrigierbar sein, wird aber ebenfalls die Bedingungen der Simulation erschweren.





# **Erwartung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur an den Stresstest**

Die 5 Kriterien des Landes für den Fahrplan müssen  
in vollem Umfang umsetzbar sein.

Die Infrastruktur von Stuttgart 21 muss so beschaffen sein,  
dass der versprochene Leistungszuwachs mit der erforderlichen  
Qualität für die Fahrgäste und Flexibilität für das Land als  
Besteller der Nahverkehrsleistungen möglich ist.

Dieser Nachweis muss erbracht werden.



# Definition der „guten Betriebsqualität“

	Betriebsqualität nach Richtlinie 405 bis 31.12.2007	Betriebsqualität nach Richtlinie 405 ab 1.1.2008	Betriebsqualität nach DB- Pressemeldung im Juni 2011
Verspätungsabbauend	gut	Premiumqualität	Premiumqualität/ sehr gut
Verspätungserhaltend	zufriedenstellend/ befriedigend	wirtschaftlich optimal	optimal/gut
Verspätungssteigernd	–	risikobehaftet	–
Stark Verspätungssteigernd	mangelhaft	mangelhaft (nicht marktgerecht)	mangelhaft/schlecht



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

