



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Filderdialog S 21: Auswirkungen des Mischverkehrs auf der Filderbahn

Die Deutsche Bahn AG hat zum Thema „Mischverkehr“ in den „Fragen und Antworten aus dem 1. Termin des Filderdialogs“ Stellung genommen. Bei der „Darstellung und Erläuterung von Antragstrasse und Varianten“ wurde das Thema „Mischverkehr“ ausdrücklich ausgeklammert, weil bei Bahn und Land dazu unterschiedliche Einschätzungen bestehen.

Zur Frage des Lärmschutzes wegen Mehrverkehrs:

Die DB hält die beantragten Änderungen an der Filderbahn für keinen „erheblichen baulichen Eingriff“ der sie nach den gesetzlichen Regelungen zu zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Diese Frage wird von den zuständigen Behörden im Planfeststellungsverfahren überprüft. Dieser Prüfung wird das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nicht durch eine eigene Bewertung vorgreifen.

Zur Frage der verkehrlichen Auswirkungen des Mischverkehrs:

Mischverkehr ist im Bahnverkehr grundsätzlich nichts Ungewöhnliches. Der größte Teil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes wird im Mischverkehr mit anderen Zügen, also Fernzügen, Regionalzügen und Güterzügen befahren. Trotzdem kann ein Mischverkehr immer Auswirkung haben auf

1. Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit)
2. Kapazität
3. Flexibilität in der Fahrplangestaltung

Die Firma SMA hat im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bei Antragstrasse und Varianten die Führung der Gäubahnzüge nach Stuttgart Hbf im Hinblick auf diese drei Aspekte bewertet (zu finden unter: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109905/>) . Dabei kommt die Firma SMA zu dem Ergebnis, dass

1. die Fahrplanstabilität der Gäubahnzüge bzw. der Mischverkehrsstrecke bei der Antragstrasse niedriger ist als den Varianten, die den Mischverkehr auf der Filderbahn vermeiden,
2. die Kapazität auf der Gäubahn bei den Varianten, die den Mischverkehr auf der Filderbahn vermeiden, um 2 Trassen je Stunde und Richtung höher ist (eine „Trasse“ ist das Zeitfenster, in dem ein Zug eine Strecke befahren kann, ohne dabei auf einen vorausfahrenden Zug aufzulaufen),
3. die Flexibilität in der Fahrplangestaltung bei der Antragstrasse niedriger ist als bei den Varianten, die den Mischverkehr auf der Filderbahn vermeiden.

Warum wirkt sich der Mischverkehr auf der Filderbahn negativ aus?

Nachdem der Mischverkehr im Stuttgarter S-Bahn-Netz nichts Ungewöhnliches ist, ist es auf den ersten Blick überraschend, dass sich der Mischverkehr auf der Filderbahn nach den von der Firma SMA vorgelegten Ergebnissen vergleichsweise negativ auswirkt. Der Grund dafür ist, dass die Gäubahnzüge auf dem Weg von Horb nach Stuttgart Hbf eine Reihe von betrieblichen und infrastrukturellen Zwangspunkten passieren müssen, die sich aneinander reihen. Die von Süden kommenden Gäubahnzüge

- müssen erst den S-Bahn-Takt zwischen Herrenberg - Rohrer Kurve berücksichtigen,
- dann über die Rohrer Kurve in den Takt der S-Bahnen zum Flughafen einfädeln,
- sie können anschließend lediglich ein Gleis der bestehenden S-Bahnstation Flughafen (Station Terminal) nutzen und
- müssen dann über die Flughafenkurve in den Verkehr auf der dicht belegten Neubaustrecke nach Stuttgart (Fildertunnel) einfädeln.

Im Zielkonzept für den Integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg wurden dafür für die Gäubahn von SMA 2 freie Trassen je Stunde und Richtung gefunden, die von einem stündlichen RE und dem zweistündlichen Fernverkehr von Zürich genutzt werden können.

Zu den Auswirkungen im Einzelnen

Die o.g. Aneinanderreihung von Zwangspunkten ist Grund für die von SMA konstatierten Auswirkungen bei Fahrplanstabilität, eingeschränkter Kapazität und niedriger Flexibilität:

- Bei Verspätungen sind die Trassen nicht mehr frei. Dies führt zu Folgeverspätungen. Ein Beispiel: Die S-Bahn, die in Herrenberg fahrplanmäßig 5 min nach dem RE nach Stuttgart abfahren soll, muss warten, wenn dieser RE mit etwas Verspätung in Herrenberg abfährt. Dieser verspätete RE muss dann entweder auf eine freie Trasse auf der Filderbahn warten, wodurch sich seine Verspätung vergrößert oder die S-Bahn muss warten usw.
- Über die identifizierten 2 Trassen je Stunde und Richtung hinaus, stehen zwischen dem bestehenden S-Bahn-Takt zum Flughafen und nach Herrenberg keine weiteren Trassen zur Verfügung. Zwar sind unvertaktete Verstärkerzüge mit längerer Fahrzeit nach den Ergebnissen des Stresstests möglich. Jedoch wäre in Zukunft z. B. eine Verdichtung des auf der Gäubahn vorgesehenen Stundentaktes zu einem Halbstundentakt im Regionalverkehrs beim bestehenden S-Bahn-Angebot nicht möglich. Die Gäubahn ist damit die einzige Relation im Zielkonzept, bei der keine Angebotsverbesserung in Form zusätzlicher Taktverdichtungen möglich wäre.
- Das Zielkonzept unterstellt u.a. Ausbaumaßnahmen, bestimmte Fahrlagen und Neigetechnikeinsatz auf der Gäubahn südlich von Horb sowie bestimmte Fahrlagen des Fernverkehrs in Stuttgart Hbf. Die von SMA erkannte niedrigere Flexibilität der Antragstrasse bedeutet, dass es schwierig wäre, für die Gäubahn wieder 2 Trassen je Stunde und Richtung zu finden, wenn sich diese Randbedingungen verändern.