

Studie zur Stabilität des Bahnbetriebs zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann



Zwischen den Bahnhöfen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann soll das Angebot auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Das sieht der STEP Ausbauschritt AS 2025 so vor. Nach den bislang vorliegenden Fahrplänen ist hierfür jedoch der Einsatz einer zusätzlichen Zugkomposition erforderlich. Um die Kosten des Betriebs zu reduzieren, den Halbstundentakt aber trotzdem zu gewährleisten, prüfte EBP, ob es Alternativen gibt und sich eine Zugkomposition einsparen lässt.

Eine Lösung wäre eine Kurzwende im Bahnhof Nesslau-Neu. St. Johann sowie flankierende Beschleunigungsmassnahmen auf der Strecke bzw. in der Ein- und Ausfahrt von Wattwil. Das EVU Thurbo stand einer Kurzwende allerdings kritisch gegenüber und sah die Stabilität des Betriebs gefährdet. Deshalb beauftragte die SOB als Infrastrukturbetreiber EBP, eine OpenTrack-Simulation zwischen Bütschwil, Brunnadern, Kaltbrunn, Wattwil und Nesslau-Neu. St. Johann durchzuführen und so Aussagen zur Stabilität des zukünftigen Betriebs abzuleiten. Dabei galt es, für die Werk- und Wochenendtage ein Set unterschiedlicher Einbruchsverspätungen und Haltezeitüberschreitungen zu beachten, zu definieren und in der Simulation zu berücksichtigen.

Studie bestätigt mögliche Instabilität des Bahnbetriebs

EBP konnte in der Studie zeigen, dass der Fahrplan im Planfall mit Kurzwende keine stabile Anschlusssituation in Wattwil

Auftraggeber

Schweizerische Südostbahn (SOB)

Fakten

Zeitraum 2016 - 2017

Projektland Schweiz

Ansprechpersonen

Salem Blum
salem.blum@ebp.ch

Nicolaas de Vries
nicolaas.devries@ebp.ch

erlaubt, wenn man die Einbruchsverspätungen aus der Auswertung des Jahresfahrplans 2016 berücksichtigt. Nur ohne Halt in Krummenau wäre der Fahrplan gem. AS 2025 stabil fahrbar. Dann könnten auch die Anschlüsse in Wattwil zuverlässig angeboten werden und Anschlussbrüche in Wattwil wären nur zu erwarten, wenn es zu grösseren Verspätungen ausserhalb des Untersuchungsperimeters kommt (z.B. aus Richtung St.Gallen, Wil oder Rapperswil).

Um zu dieser Beurteilung zu gelangen, simulierte EBP mit Hilfe von OpenTrack 50 virtuelle Betriebstage im Zeitraum zwischen 5:35 und 23:00 Uhr und wertete die Ergebnisse aus.

Fahrzeugseitig unterstellten wir für den Voralpenexpress hierbei bereits die neuen, achteiligen FLIRT «Traverso» der SOB. Bei den S-Bahnen berücksichtigten wir in der Simulation – der Tageszeit entsprechend – FLIRT SOB oder GTW 2/8 von Turbo in Einfach- oder Doppeltraktion. Infrastrukturseitig gingen wir vom Bestand heute aus und ergänzten im Modell die geplanten Ausbaumassnahmen bis 2025.

Bildquelle: © Christof Sonderegger