

SCHIENENVERKEHR VS. INDIVIDUALVERKEHR

Bewertung der Bahnübergänge an der Stedinger Straße in Oldenburg

Kunde: Stadt Oldenburg

Projektzeitraum: April - Juni 2013



Ausgangslage

Zwei Bahnübergänge in einer Entfernung von nur 40 Metern: An der Stedinger Straße in Oldenburg (Niedersachsen) liegen die viel befahrenen Eisenbahnstrecken 1500, Oldenburg – Bremen Hbf, und 1502, Oldenburg – Osnabrück. Die Stedinger Straße selber ist eine Hauptverkehrsstraße, die täglich von mehreren tausend Fahrzeugen genutzt wird. Die zwei Bahnübergänge schließen ein Wohngebiet ein. Ist dieses gerade nicht Start oder Ziel, müssen beide Bahnübergänge passiert werden, die im ungünstigsten Fall beide nacheinander geschlossen werden, womit sich die Wartezeit addiert. In naher Zukunft ist mit einer Steigerung der Zugbelastung zu rechnen, da das Angebot im Personennahverkehr ausgeweitet wird und auch eine Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten ist. Daraus folgen weitere Schließzeiten der Bahnübergänge.

Herausforderung

Neben der Ermittlung der aktuellen Belastung der Bahnübergänge und der daraus resultierenden Wartezeiten für den Individualverkehr sollen diese auch für das Jahr 2030 ermittelt werden. Es ist von einer Zunahme des Schienen- als auch des Individualverkehrs auszugehen. Unsere Aufgabe ist es, herauszufinden, ob der Ersatz der Bahnübergänge durch eine Unterführung erforderlich ist.

Strategie

An einem typischen Werktag werden die Schrankenschließzeiten, Zugfahrten und Kfz-Menge an den Bahnübergängen gemessen. Dies ist die Basis, um in RailSys® den Eisenbahnbetrieb für einen repräsentativen Werktag im Jahr 2013 nachzubilden.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Angebotsausweitungen im Schienenpersonenverkehr und prognostizierter Steigerungen im Schienengüterverkehr wird ein konfliktfreier Fahrplan für das Jahr 2030 konstruiert. Auf dieser Basis können die durchschnittlichen Schließzeiten für einen Werktag im Jahr 2030 berechnet werden. ,

Für beide Zeithorizonte wird die Bewertungskennzahl gemäß DB-Richtlinie 815 ermittelt. Die Größe dieser Bewertungskennzahl ist abhängig von der Kfz-Belastung am Bahnübergang in der Stunde des stärksten Verkehrs, der Anzahl der Zugfahrten in dieser Stunde und der mittleren Schließzeit des Bahnübergangs pro Zugfahrt. Bezogen auf die genannte Richtlinie kann mit der Bewertungskennzahl eine objektive Handlungsempfehlung hinsichtlich einer niveaufreien Lösung ausgesprochen werden.

Ergebnis

Unsere Untersuchungen zeigen auf, dass bereits die heutige Situation eine niveaufreie Lösung für die Bahnübergänge an der Stedinger Straße erfordert. Die Bewertungskennzahl liegt schon jetzt über dem Grenzwert. Sie wird für die Planung im Zeithorizont 2030 noch weiter ansteigen.