



Betriebliche Eignung der Antragsstrasse

**Erörterung ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, PFA 1,
02.-04.12.2015 in Oldenburg**

Prof. Dr.-Ing. U. Martin / Dipl.-Ing. M. Körner

Gliederung

- 1) Engpass Huntebrücke
- 2) Bahnübergänge
- 3) Fazit

1) Huntebrücke

Ausgangssituation

- Bezüglich der in den Planfeststellungsunterlagen bisher nicht thematisierten Auswirkungen der Antragstrasse auf die Schifffahrt der Hunte kommt die Vorhabenträgerin in der Erwiderung auf die Einwendung der Stadt (S. 96) zu dem Schluss, „...*dass die Huntebrücke künftig geringere Öffnungszeiten aufweisen wird, als im heutigen Zustand. Angesichts des dargestellten Auslastungsgrades ist die damit einhergehende Einschränkung aber nicht erheblich.*“.
- Grundlage für die Aussage bildet eine eigene Erhebung durch das Brückenpersonal zu den derzeitigen Öffnungszeiten der Huntebrücke und dem passierenden Schiffsverkehr.
- Die in der Erwiderung diesbezüglich enthaltenen Zahlen stellen jedoch nur einige grobe Anhaltswerte dar. Für eine fundierte Aussage, wie erheblich der Schiffsverkehr durch geringere Öffnungszeiten der Brücke zukünftig wirklich eingeschränkt wird, wären u. a. folgende Angaben notwendig: (siehe Folgefolie)

1) Huntebrücke

Erforderliche Eingangswerte für Einschätzung der Auswirkungen auf die Schifffahrt auf der Hunte

- geplante Öffnungszeiten (Anzahl und Dauer) im Rahmen des Betriebsprogramms 2025
- Prognosewert Tag (24 h) Anzahl der die Brücke passierenden Schiffe
- Prognosewert Spitzenstunde Anzahl der die Brücke passierenden Schiffe
- mittlerer Anteil der Durchfahrtszeiten, die von zwei Schiffen parallel genutzt werden

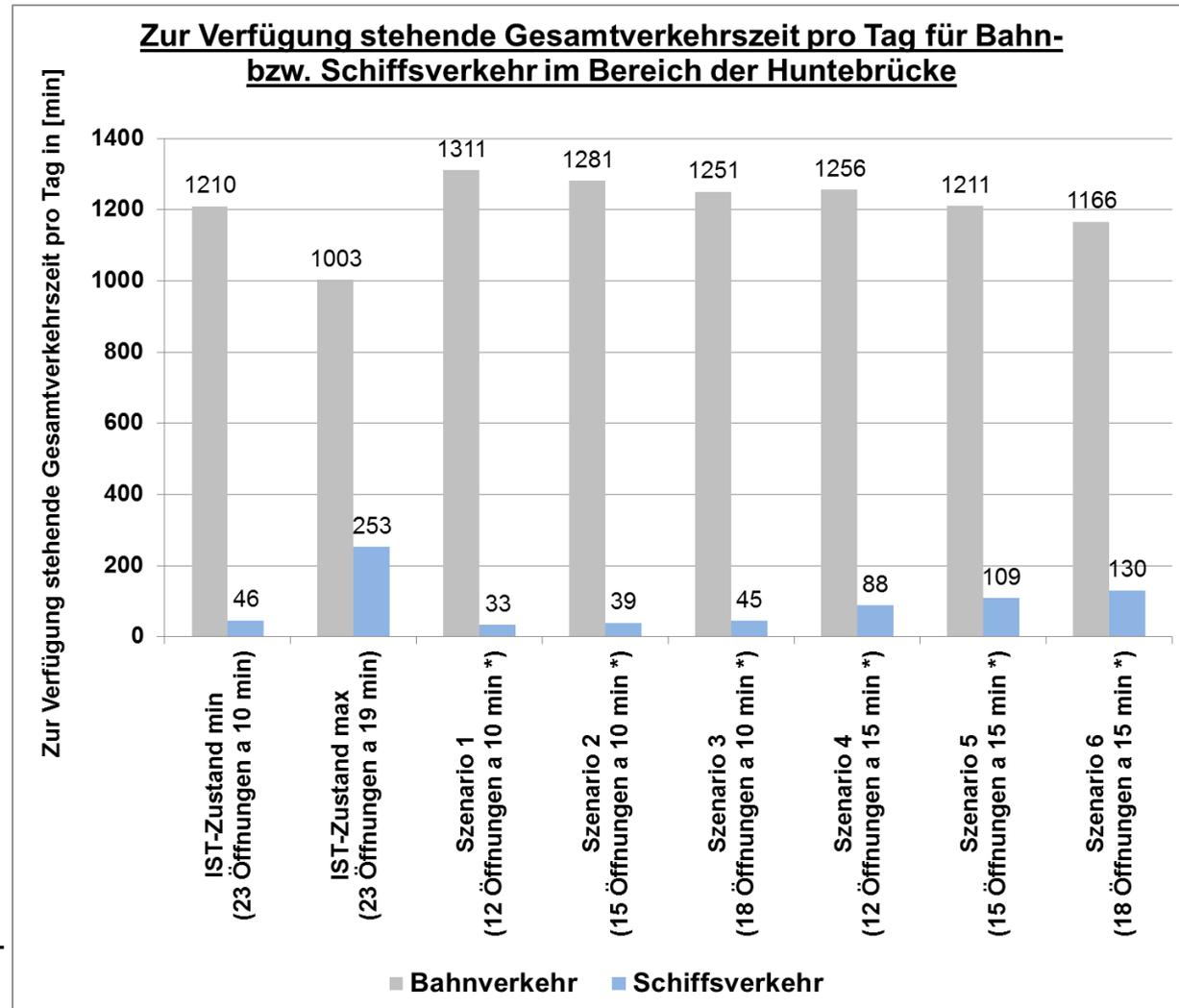
Darauf aufbauend kann abgeleitet werden, ob die zukünftig für den Schiffsverkehr zur Verfügung stehenden Öffnungszeiten der Brücke ausreichend sind, um sowohl den Tagesdurchfahrtsverkehr als auch den Verkehr in den Spitzenzeiten abwickeln zu können, und welche Auswirkungen sich im Vergleich zu heute in Bezug auf zusätzliche Wartezeiten für die Schiffe ergeben. Letzteres ist insbesondere zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Attraktivität des Oldenburger Hafens von Bedeutung.

1) Huntebrücke

Szenarienbetrachtung zur Verdeutlichung der Relevanz

- Sperrzeiten pro Brückenöffnung für Bahnverkehr: 10-19 min
- Zeit zum Anheben bzw. Absenken der Klappbrücke (Sperrzeit für Bahn- und Schiffsverkehr): jeweils 4 min
- Zeit für Durchfahrt eines Schiffes: ca. 2 min

(Sperr- und Durchfahrzeiten gemäß Angaben Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen 2015)



1) Huntebrücke

Zwischenfazit

- Nachweis, dass zukünftige Einschränkung der Brückenöffnungszeiten keine erheblichen Auswirkungen auf die Schifffahrt auf der Hunte hat, steht seitens der Vorhabenträgerin weiterhin aus
- Notwendigkeit der Festlegung der von der Vorhabenträgerin geplanten Öffnungszeiten sowie einer vertraglichen Regelung mit der Stadt bzw. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um die Einhaltung dieser Öffnungszeiten zu garantieren
- Auf die verkehrlichen Belange der Schifffahrt wird in der Abwägung im Rahmen der Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin bisher nicht eingegangen (vgl. Abschnitt 2.3.3 Verkehrliche und betriebliche Belange)

2) Bahnübergänge

Bahnübergänge im PFA 1 ABS Oldenburg – Wilhelmshaven

- 7 Bahnübergänge, von denen der BÜ Alexanderstr. im Rahmen der Maßnahme durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt wird
- BÜ Am Stadtrand: Gutachten seitens Vorhabenträgerin steht noch aus, Stellungnahme erfolgt durch Stadt Oldenburg
- Für 4 Bahnübergänge wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin ein Gutachten durch die Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR (IST) erstellt.
- Das Ergebnis gemäß dieses Gutachtens ist, dass sich im Fall der Antragstrasse bei allen 4 Übergängen die mittleren Verlustzeiten für den Straßenverkehr trotz zukünftig steigender Zugzahlen im Vergleich zum Bestand reduzieren. Gründe sind im Umbau der Bahnübergänge inkl. Sicherung sowie der Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zu sehen, weshalb sich die Zeitdauer, in denen ein Bahnübergang bei einer Zugdurchfahrt für den Straßenverkehr gesperrt ist, gemäß Angaben im Gutachten deutlich reduziert.

2) Bahnübergänge

Bahnübergänge im PFA 1 – Plausibilität Zugzahlen Gutachten IST

- Personenverkehr Spitzenstunde: In den untersuchten Prognoseszenarien sind nur 2 statt derzeit 3 Zügen (beide Richtungen) enthalten.

Bahnübergänge im PFA 1 – Plausibilität Sperrzeiten Gutachten IST

- Als Sperrzeiten für den Straßenverkehr wurden für Ist-Zustand und Endausbau (nach Abschluss der ABS-Maßnahme) die von der DB ProjektBau GmbH übergebenen folgenden Werte angesetzt:

Bahnübergang	Ist-Zustand		Endausbau	
	SGV (80 km/h)	SPNV (100 km/h)	SGV (100 km/h)	SPNV (120 km/h)
Bürgerbuschweg	76 s	47 s	45 s	38 s
Karuschenweg	177 s	128 s	129 s	105 s
Am Strehl	96 s	64 s	51 s	42 s
Neusüdender Str.	68 s	41 s	45 s	38 s

2) Bahnübergänge

Bahnübergänge im PFA 1 – Plausibilität Sperrzeiten Gutachten IST

- Die für den Endausbau angenommenen Sperrzeiten stellen vor allem beim SGV minimale Werte dar und dürften aus folgenden Gründen den realen Werten bei einer Zugdurchfahrt eher selten entsprechen:
 - Keine Berücksichtigung der gesamten Annäherungszeit eines Zuges nach Einschaltung der Bahnübergangssicherung gemäß DB-Richtlinie 815 (Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten) bei einer Güterzuglänge von 700 m
 - Keine Berücksichtigung der sich mit benachbarten Übergängen überschneidenden Einschaltstrecken (bei gemeinsamer Einschaltung benachbarter Übergänge erhöhen sich die Sperrzeiten, Nachweis des Gegenteils von Vorhabenträgerin zu erbringen) 
 - Annahme einer Regelgeschwindigkeit für Güterzüge von mindestens 100 km/h. Hieraus wird ein Nachweis erforderlich, dass zukünftig kein Güterzug mit einer niedrigeren Regelgeschwindigkeit verkehrt, da niedrigere Geschwindigkeiten des SGV erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Sperrzeiten besitzen.

2) Bahnübergänge

Bahnübergänge im PFA 1 – Plausibilität Sperrzeiten Gutachten IST

- Vergleich der Sperrzeiten aus dem Gutachten für den SGV mit gemäß DB-Richtlinie 815 ermittelten Sperrzeiten bei einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h und 700 m langen Güterzügen:

	Schienengüterverkehr		
Bahnübergang	Ist-Zustand Gutachten (80 km/h)	Endausbau Gutachten (100 km/h)	Endausbau Werte VWI (80 km/h)
Bürgerbuschweg	76 s	45 s	92 s
Karuschenweg	177 s	129 s	154 s
Am Strehl	96 s	51 s	92 s
Neusüdender Str.	68 s	45 s	98 s

- Es ist ersichtlich, dass sich die Sperrzeiten im Vergleich zum Ist-Zustand entweder nur geringfügig reduzieren oder sogar erhöhen.

2) Bahnübergänge

Bahnübergänge im Stadtgebiet außerhalb Planfeststellungsgrenzen

- Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bahnübergänge im Stadtgebiet außerhalb der Grenzen der Planfeststellung wurden von der Vorhabenträgerin auch im Rahmen der Erwiderung auf die Einwendung der Stadt nicht untersucht.
- Insbesondere betrifft dies 5 weitere Bahnübergänge auf der Strecke 1500 Oldenburg – Bremen: Stau, Stedinger Straße, Hemmelsbäker Kanalweg, Hasenweg und Tweelbäker Weg.
- Es handelt sich vor allem um negative Effekte auf den Straßenverkehr durch häufigere und ggf. längere Sperrzeiten aufgrund des nach dem Ausbau erhöhten Zugaufkommens im SGV (siehe Zugzahlen Prognose 2025), der zum überwiegenden Teil weiter auf der Strecke 1500 Richtung Bremen verkehrt bzw. von daher kommt.
- Im Gegensatz zu den Bahnübergängen im PFA 1 sind hier keine Maßnahmen vorgesehen, um die Erhöhung der mittleren Verlustzeiten für den Straßenverkehr zumindest abzumildern.

2) Bahnübergänge

Auflassung von Bahnübergängen im Fall der EUT

- Positive Effekte einer möglichen Auflassung von 10 bestehenden Bahnübergängen im Stadtgebiet aufgrund einer EUT wurden weder von der Vorhabenträgerin untersucht noch hinreichend in die Abwägung einbezogen
- Neben der Erhöhung des Sicherheitsniveaus insbesondere Ausmaß der dadurch für den Straßenverkehr entstehenden Reisezeitgewinne sowie die Höhe der eingesparten Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Bahnübergänge im Sinne einer alternativen Abwägung zur ABS-Maßnahme bedeutsam
- 2 weitere Bahnübergänge auf der Strecke 1500 (Stedinger Str. und Hemmelsbäker Kanalweg) würden bei Realisierung der EUT zudem deutlich vom Eisenbahnverkehr entlastet werden, da dieser Streckenabschnitt dann nur noch als neuer Hafengleisanschluss genutzt wird

2) Bahnübergänge

Zwischenfazit

- Bahnübergänge im PFA 1: Die Prüfung der vom Gutachten IST verwendeten Zugzahlen und Sperrzeiten für 4 Bahnübergänge gibt Anlass, die dort für die Antragstrasse gegenüber dem Ist-Zustand festgestellte Verbesserung der Verkehrsqualität des Straßenverkehrs in Frage zu stellen.
- Bahnübergänge im Stadtgebiet außerhalb Planfeststellungsgrenzen: Negative Auswirkungen auf den Straßenverkehr (z. B. Reisezeitverluste) wurden von der Vorhabenträgerin nicht untersucht und nicht in die Abwägung einbezogen.
- Auflassung von Bahnübergängen im Fall der EUT: Positive Effekte (z. B. Reisezeitgewinne, Erhöhung des Sicherheitsniveaus, Einsparung von Betriebs- und Unterhaltungskosten) wurden von der Vorhabenträgerin nicht untersucht und auch nicht hinreichend in die Abwägung einbezogen.

3) Fazit

- Die betriebliche Eignung der Antragstrasse wurde in Bezug auf die im PFA 1 befindlichen Bahnübergänge sowie den Engpass Huntebrücke von der Vorhabenträgerin weiterhin nicht plausibel nachgewiesen.
- Im Hinblick auf einen über den Prognosezeitraum hinaus ggf. erforderlichen weiteren Kapazitätsbedarf für den SGV (Jade-Weser-Port) erscheint die betriebliche Eignung der Antragstrasse vor dem Hintergrund Bahnübergänge und Huntebrücke zusätzlich fragwürdig.
- Wie in den vorangegangenen Folien an mehrfacher Stelle gezeigt, wurden weder die Belange der Schifffahrt noch des Straßenverkehrs in der Abwägung im Rahmen der Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin hinreichend berücksichtigt.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin / Dipl.-Ing. Matthias Körner

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0, Telefax: 0711 894602-49

E-mail: post@vwi-stuttgart.de

Homepage: www.vwi-stuttgart.de