BEVOR DIE BAGGER ROLLEN

Bauvorbereitende Maßnahmen von der Ausschreibung bis zur Ausführungsplanung

Sobald die Baugenehmigung für ein Schienenprojekt vorliegt, sehnt sich jeder Bauherr bereits nach der ersten Probefahrt. Bis dahin ist jedoch noch eine Menge zu tun – die Ausschreibung und die Ausführungsplanung aller Bauleistungen, die Auswahl einer Baufirma und selbstverständlich die Baudurchführung.

Die TTK hat in den letzten Monaten eine Reihe von interessanten Projekten auf den Weg gebracht. Dabei standen vor allem die Ausschreibung und die Planung für die Bauausführung im Mittelpunkt.

AUSBAU DER STRECKE BÖBLINGEN – RENNINGEN FÜR DIE S-BAHN

Am 4. Dezember 2007 fand der offizielle Spatenstich zum zweigleisigen Ausbau des bestehenden Abschnitts Sindelfingen auf einer Länge von ca. 5 km statt. Zuvor wurde mit den Ausschreibungen aller Bauleistungen für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke im Frühjahr 2007 begonnen. Bereits 4 Monate später erfolgte die Veröffentlichung durch die DB Projektbau GmbH Stuttgart, die auch Auftraggeber der TTK ist.

Auf ca. 8000 Seiten Papier hat TTK 7,5 km Gleise einschl. einem 3,5 km langem Gleistrog, 15 Weichen, der Neu- und Ausbau von 5 EÜ, 3,7 km Lärmschutzwand und 1,1 km Stützwände ausgeschrieben. Insgesamt sind über 40.000 m^3 Erdbewegungen, der Neubau und die Anpassung von 4.500 m^2 Straßenflächen erforderlich. Anspruchsvoll war gleichzeitig die Koordination aller geplanten Maßnahmen mit dem Projekt „Calwer Knoten“. Hier plant die Stadt Sindelfingen zusammen mit der Daimler AG im Bahnhof Sindelfingen eine Straßenüberführung über den nördlichen Bahnhofskopf. Dazu werden die Gleisanlagen tiefer gelegt und mit einem 150 m langen Tunnel eingehaust.

KONTAKT
Dipl.-Ing. Anne Norkauer
anne.norkauer@ttk.de

Die Vergabe der Bauleistung erfolgte Mitte Oktober 2007. Im Vorfeld wertete TTK alle Angebote aus und unterbreitete einen Vergabevorschlag. Gleichzeitig erstellte sie die Ausführungsplanungen für alle Verkehrsanlagen. Bei dem sehr ehrgeizigen Terminplan konnte der Bauherr von den Kenntnissen der TTK aus den vorherigen Planungsphasen profitieren.

NEUBAU VON HALTEPUNKTEN IM NAGOLDTAL UND IM KARLSRUHER RAUM

Im Umfang etwas kleiner jedoch nicht weniger interessant waren die Bauvorbereitungen für neue Haltepunkte. Zum einen wurden für die DB Station & Service Stuttgart zwei Haltepunkte im Nagold ausgeschrieben, geplant und bauüberwacht und Anfang 2007 in Betrieb genommen. Zum anderen wurde für die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft die Umbaumaßnahmen an 3 Haltepunkten und die abschnittsweise Gleisanpassung im Sommer 2007 geplant und ausgeschrieben. Derzeit laufen die Baumaßnahmen und werden pünktlich Ende des Jahres fertiggestellt.

LÄRMSANIERUNG IM FILSTAL

Zum zweiten Mal wirkt die TTK am Projekt „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ mit. Im Auftrag der DB Projektbau GmbH plant die TTK bis zur Ausschreibungsplanung über 7500 m^2 hochabsorbierende Lärmschutzwände beidseitig entlang der Bahnstrecke in den Ortschaften Fahrndau, Göppingen und Salach. Mit dem Baubeginn wird im Jahre 2009 gerechnet. Wir wünschen uns, dass alle Baumaßnahmen erfolgreich umgesetzt werden und wir auch künftig so nah „am Puls des Geschehens“ bleiben. Denn nur so ist es möglich, die aktuellen Entwicklungen nicht „zu verschlafen“.

KONTAKT
Dipl.-Ing. Rainald Knaup
rainald.knaup@ttk.de

Brückeneinhub Stahlunterbau

S-Bahn-Haltepunkt mit Lärmschutzwand

IMPRESSUM

Kontakt
TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Gerwigstraße 53 / 76131 Karlsruhe, Germany
TEL +49-721-62503-0 / FAX +49-721-62503-33
info@ttk.de / www.ttk.de

Redaktion
Dipl.-Ing. Gerald Hamöller
gerald.hamoeller@ttk.de

Layout
www.finestmagma.com

TTK INFORM

AUSGABE 13 03/2008 // Kundenzeitschrift der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH

WER ÜBERHOLT WEN?

TTK PROJEKTE BRINGEN DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR IN FAHRT

Nach der gelungenen 10-Jahres-Feier im vergangenen Jahr hat die TTK mit neuem Rückenwind einen weiteren Schritt vollzogen. Mit dem stärkeren Einsatz von Planungssoftware, wie z.B. VISUM, dem FahrplanBearbeitungsSystem FBS oder dem Betriebssimulationstool für den Schienenverkehr OpenTrack, werden anspruchvolle verkehrsplanerische Aufgabenstellungen bearbeitet. Auch die Software für die Planung von Verkehrsanlagen, wie z.B. Card/1 und AUTOCAD halten wir immer auf dem neuesten Stand.

Für die Ergebnisse der Projekte in Ludwigshafen oder Genf kam der ausgeprägte Praxisbezug der TTK durch langjährige Erfahrung von Mitarbeitern in Verkehrsbetrieben, aber auch die Erkenntnisse mit ähnlichen Aufgabenstellungen in Frankreich und Großbritannien zugute.

Erstmals haben wir für diese Ausgabe unseres TTK inform unterschiedliche, auf die jeweiligen Märkte und Entwicklungen in Frankreich und Großbritannien abgestimmte Themen realisiert. Gern senden wir Ihnen die französische oder englische Ausgabe zu.

Viel Spaß beim Lesen!

LINIENOPTIMIERUNG LUDWIGSHAFEN

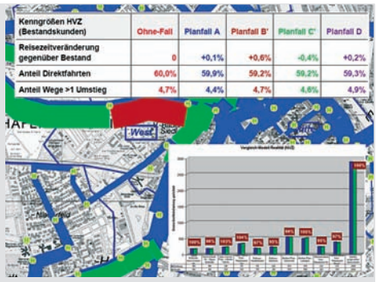
Neuordnung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Streckennetz Ludwigshafen – Schiene und Bus

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrates der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH (VBL) wurde eine Liniennetzoptimierung mit dem Ziel vorgenommen, das Angebot nachfragegerechter auf die zukünftige Stadtentwicklung auszurichten.

DAS ANGEBOT IM BUSBEREICH KANN BEDEUTEND VERBESSERT WERDEN

Dabei war die Suche nach Einsparmöglichkeiten ein wichtiger Teil des Auftrages.

Für die Arbeiten mit VISUM wurden die Nachfragedaten geeicht und für das Prognosejahr 2015 fortgeschrieben. Einbezogen wurden hierbei Nachfragedaten des motorisierten Individualverkehrs für Umlegungen auf das jeweilige ÖPNV-Angebot, um bisher nicht abgedeckte Potenziale zu identifizieren.



Kenngrößen HVZ (Bestandskunden)	Ohne-Fall	Planfall A	Planfall B'	Planfall C'	Planfall D
Reisezeitveränderung gegenüber Bestand	0	+0,1%	+0,6%	-0,4%	+0,2%
Anteil Direktfahrten	60,0%	59,9%	59,2%	59,2%	59,3%
Anteil Wege >1 Umstieg	4,7%	4,4%	4,7%	4,6%	4,9%

● Nachfragemodellierung mit VISUM

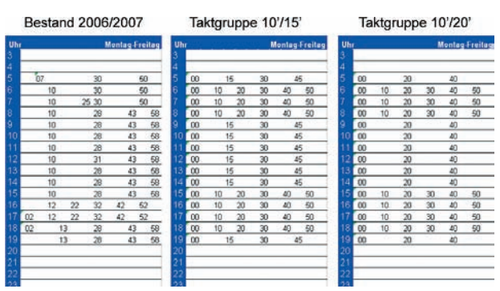
Die verschiedenen Planfälle für die Schiene haben eine favorisierte Lösung ergeben. Für die Nord-Süd-Achse gibt es während des Berufsverkehrs eine parallele Stadtbahnlinie in einem längeren Tunnelabschnitt tangential an der Innenstadt vorbei. Diese Linie soll eingestellt werden. Die vergleichsweise wenigen Fahrgäste können auf die parallelen Stadtbahn- oder Buslinien verlagert werden. Die komplette Einstellung des Tunnelbetriebes auf der sogenannten C-Ebene erspart anstehende Ersatzinvestitionen für den Fahrweg.

Das Angebot im Busbereich kann bedeutend verbessert werden. Weniger und längere Buslinien führen zu mehr Übersichtlichkeit. Reisezeiten und Umsteigen werden reduziert. Neue Tangentialverbindungen (teilweise auf eigener Bustrasse) schaffen Vorteile für ÖPNV-Kunden.

Die Harmonisierung der Busfahrpläne mit zukünftig ausschließlich 10- und 20-Minuten-Takten (bisher ganz unterschiedlich überwiegend 15-, 20- und 30-Minuten-Takten) bedeuten eine Verbesserung der Fahrtenhäufigkeiten sowie starre, gut merkbare Fahrpläne.

KONTAKT
Dr.-Ing. Udo Sparmann
udo.sparmann@ttk.de

Die Investition eines Teils der Einsparungen aus dem Schienen gebundenen in den Straßen gebundenen ÖPNV verursacht nicht nur geringere Betriebskosten sondern lässt auch eine Nachfragesteigerung erwarten.



Bestand 2006/2007

Uhr	Montag Freitag
3	
4	
5	07 30 50
6	10 30 50
7	10 25 30 50
8	10 28 43 58
9	10 28 43 58
10	10 28 43 58
11	10 28 43 58
12	10 31 43 58
13	10 28 43 58
14	10 28 43 58
15	10 28 43 58
16	12 22 32 42 52
17	02 12 22 32 42 52
18	02 13 28 43 58
19	13 28 43 58
20	
21	
22	
23	

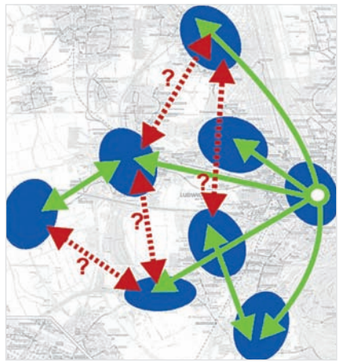
Taktgruppe 10'/15'

Uhr	Montag Freitag
3	
4	
5	00 15 30 45
6	00 10 20 30 40 50
7	00 10 20 30 40 50
8	00 10 20 30 40 50
9	00 15 30 45
10	00 15 30 45
11	00 15 30 45
12	00 15 30 45
13	00 15 30 45
14	00 15 30 45
15	00 10 20 30 40 50
16	00 10 20 30 40 50
17	00 10 20 30 40 50
18	00 10 20 30 40 50
19	00 15 30 45
20	
21	
22	
23	

Taktgruppe 10'/20'

Uhr	Montag Freitag
3	
4	
5	00 20 40
6	00 10 20 30 40 50
7	00 10 20 30 40 50
8	00 10 20 30 40 50
9	00 20 40
10	00 20 40
11	00 20 40
12	00 20 40
13	00 20 40
14	00 20 40
15	00 10 20 30 40 50
16	00 10 20 30 40 50
17	00 10 20 30 40 50
18	00 10 20 30 40 50
19	00 20 40
20	
21	
22	
23	

● Modellhafte Aushangfahrpläne



● Analyse möglicher Direktfahrten

CHARTE DE COHÉRENCE LÉMANIQUE

Entwicklung eines gemeinsamen multimodalen Verkehrsleitbildes „Genfer See 2020" aus den individuellen Verkehrsprojekten verschiedener Verwaltungsräume

Der Léman Raum umfasst verschiedene und eigenständige schweizer und französische Verwaltungsräume rund um den Genfer See (Lac Léman):
· im Norden den schweizer „Canton de Vaud"
· im Süden das französische „Département de Haute-Savoie"
· im Osten den schweizer „Canton du Valais" und
· im Westen den schweizer „Canton de Genève" sowie · das französische „Département de l'Ain".

Da die Verkehrsbeziehungen im Léman Raum über die Verwaltungs- und Staatsgrenzen hinaus tief verflochten sind, wurde von den fünf Verwaltungsträgern das „Conseil du Léman" gegründet.

KONTAKT
Dr.-Ing. Marc Perez
marc.perez@ttk.de

Bisher entwickelten alle Verwaltungsräume ihre individuellen Verkehrsprojekte ohne die Verkehrsbelange der Nachbarregionen ausreichend zu berücksichtigen. Es fehlt ein übergreifendes Leitbild, in dem alle größeren Verkehrsprojekte sowohl des Individual- als auch des öffentlichen Verkehrs eingebettet werden sollen.

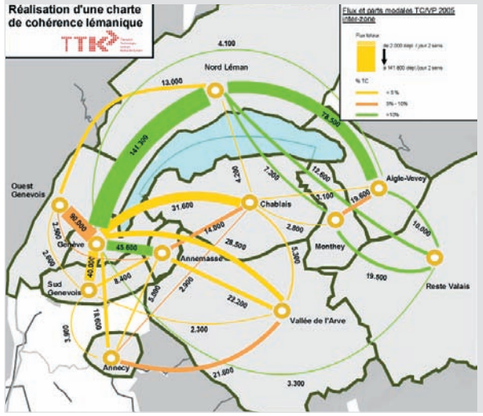
Im Großraum Genf wurde mit der „charte du DTPR[1]" eine erste grenzüberschreitende Zusammenarbeit begonnen. Das „Conseil du Léman" hat sich nun das Ziel gesetzt, diese Kooperationsbemühungen großräumiger zu entwickeln.

Die TTK wurde vom „Conseil du Léman" beauftragt eine Bestandsaufnahme aller verkehrlicher Belange zukünftiger Entwicklungen, soziodemographischer und infrastruktureller Natur, durchzuführen. Darauf basierend wurde anhand einer Analyse aller größeren Projekte des Individual- sowie des öffentlichen Verkehrs ein gemeinsames Verkehrsleitbild 2020 für den gesamten „Léman Raum" entwickelt.

Im Anschluss wurden alle Projekte anhand des gemeinsamen Leitbildes 2020 überprüft und gegebenenfalls Ergänzungen bzw. Änderungen erarbeitet.

Das Ergebnis der Untersuchung ist die Entwicklung eines gemeinsamen und multimodalen Verkehrsleitbildes 2020. Die „charte de cohérence lémanique" wurde inzwischen von den fünf Gründungsregionen dem „Conseil du Léman" unterzeichnet.

[1]Charte du comité technique du „Développement des Transports Publics Régionaux", Ballungsraum Genfer See



● Aktuelle ÖV-Nachfrage im Ballungsraum Genfer See

LATEST NEWS

Mit der Ritzi-Bahn nach Heilbronn Nord

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der ersten Stadtbahnstrecke in Heilbronn im Jahre 2001 werden jetzt die Planungen für den Nordabschnitt in Richtung Neckarsulm vorangetrieben. In einer Arbeitsgemeinschaft sind die TTK zusammen mit der DBI und der AVG mit allen Planungsleistungen von den betrieblichen Untersuchungen über die Infrastruktur bis hin zur technischen Ausrüstung beauftragt.

Die geplante ca. 3,5 km lange Strecke zweigt an der Harmonie von der bestehenden Ost-West-Strecke ab und verläuft in nördlicher Richtung durch die Allee, das Sülmertor und das nördlich gelegene Gewerbegebiet in Richtung Neckarsulm. Hier ist, gemäß der Idee des Karlsruher Modells, die Verknüpfung mit der bestehenden DB Strecke geplant. Die Baukosten für die zweigleisige Strecke bis zur Gemarkungsgrenze, die 6 Haltepunkte, den Umbau des Straßenraumes und die Bauwerke sind auf ca. 55 Mio. EUR veranschlagt.

KONTAKT
Dipl.-Ing. Anne Norkauer
anne.norkauer@ttk.de

In den nächsten Monaten werden wichtige Entscheidungen auf dem Weg zur Inbetriebnahme vorbereitet. Bereits im Frühjahr 2008 ist die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen terminiert. Der Beschluss wird für das Frühjahr 2009 erwartet. Ein Baubeginn 2010 könnte somit realistisch sein.