

Planung eines Regionalbahnhaltes bei Gemmrigheim

Für die im Norden des Landkreises Ludwigsburg gelegene Gemeinde Gemmrigheim werden in dieser Bachelorarbeit zwei Projektvarianten geplant, die eine unmittelbare Anbindung Gemmrigheims an die sogenannte Frankenbahn gewährleisten.

Erschwerend für die Realisierung dieses Vorhabens ist zum einen, dass zwischen der Frankenbahn im Westen sowie Gemmrigheim im Osten der Neckar verläuft und zum anderen, dass an beiden Ufern der zur Verfügung stehende Platz beengt ist.

Aus diesem Grund wird in beiden Varianten eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die das Gemmrigheimer Ufer mit den zu errichtenden Außenbahnsteigen des neuen Haltepunkts verbindet. Hierbei dient die Brücke nicht nur zur Überquerung des Neckars, sondern sie fungiert an ihrem westlichen Ende auch als Gleisquerung sowie als Anschluss an den parallel zu den Gleisen verlaufenden Neckarradweg.

Folgende grundlegende Gemeinsamkeiten weisen beide Varianten auf:

- Je zwei Außenbahnsteige mit 210m Länge und 2,75m prinzipieller Breite
- Barrierefreie Anbindung der Bahnsteige sowie des Gemmrigheimer Ufers
- Verknüpfung mit dem Fahrradweg und Schaffung von Fahrradabstellplätzen

Die grundlegenden Unterschiede beider Varianten ergeben sich hauptsächlich aus der Anordnung des westlichen Bahnsteigs. So wird dieser bei der Freiflächen-Variante (F) auf einer Freifläche im südwestlichen Planungsgebiet vorgesehen, wohingegen bei der Hangabtragungs-Variante (H) der westliche Bahnsteig weiter nördlich angesiedelt wird, sodass eine Abtragung des anstehenden Hangs notwendig wird.

Weitere grundlegende Unterschiede sind:

- F: Ca. 310m lange, gewinkelt verlaufende und stetig ansteigende Brücke
H: Ca. 148m lange, geradlinig verlaufende und höhenkonstante Brücke
- F: Ca. 155m lange barrierefreie Rampe am Gemmrigheimer Ufer
H: Aufzugsanlage am Gemmrigheimer Ufer anstelle einer Rampe
- F: Verlegung der nächsten Bushaltestelle an eine neuzubauende Uferstraße
H: Beibehaltung der bestehenden Bushaltestelle „Fährergasse“

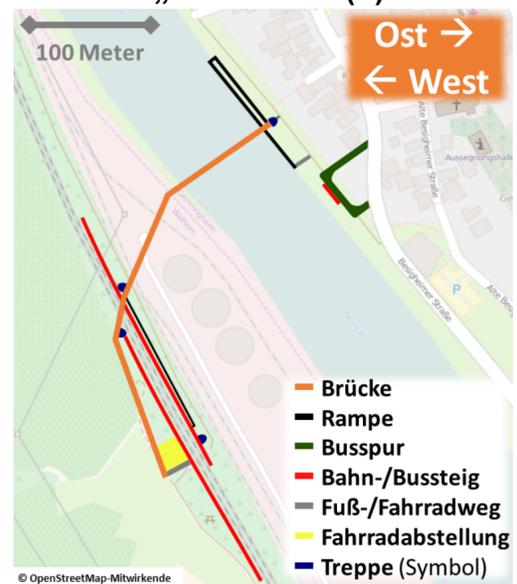
Über die reine infrastrukturelle Planung des Haltepunkts sowie der Brücke hinaus, werden in der Bachelorarbeit auch weitere das Gesamtprojekt betreffende Aspekte thematisiert. Hierzu zählen neben dem Nachweis über eine hinreichende Evakuierbarkeit der Bahnsteige sowie der Ermittlung der Zahl der potentiellen Bahnnutzer auch die Abschätzung der benötigten Investitionen für die beiden Varianten (siehe unten befindliche Tabelle). Diesbezüglich weist die Freiflächen-Variante mit circa 7,05 Mio. € eine Ersparnis von rund 0,5 Mio. € gegenüber der etwa 7,56 Mio. € teuren Hangabtragungs-Variante auf.

Vergleich der Investitionen		
Kategorie	Variante F	Variante H
Flächenerwerb & Erdbauwerke	733.500 €	2.011.000 €
Brücke	2.693.750 €	1.412.500 €
Zu- & Abgänge	1.382.500 €	2.688.000 €
Bahnsteige	327.500 €	327.500 €
Weiteres	917.000 €	48.875 €
Zuschläge	998.955 €	1.070.510 €
Gesamt	7.053.205 €	7.558.385 €

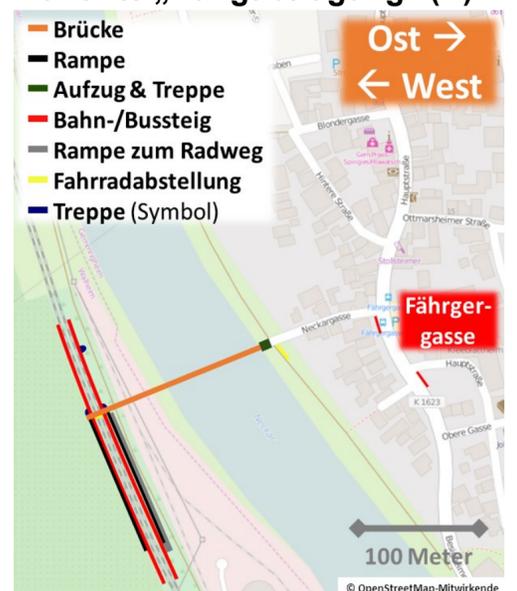


Foto: Markus Tideman

Überblick über die Variante „Freifläche“ (F):



Überblick über die Variante „Hangabtragung“ (H):



Bachelorarbeit von cand. B.Sc. Markus Tideman
 Betreut von Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler
 Bearbeitungszeitraum 01-07/2016

