

Trassierung der Verknüpfung der Krebsbachtalbahn mit der Elsenzbahn nach BOStrab und EBO

Die derzeit ausschließlich für touristischen Verkehr genutzte Krebsbachtalbahn verläuft auf 17km von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt. Bei Bad Rappenau beträgt der Abstand zur Elsenzbahn und somit zum Heilbronner Nahverkehrsnetz nur ca. 2km (Luftlinie). Das Ziel der Masterarbeit war es, Trassenvarianten in gegebenen Trassierungskorridoren zu entwerfen und untereinander zu vergleichen.

Dazu wurden Linienverläufe für Vollbahnen (Trassierung nach EBO) und für Straßenbahnen (Trassierung nach BOStrab) erstellt. Nach einem Vergleich der Varianten hinsichtlich ihrer Geländeverträglichkeit, Trassierungsparametern und geschätzten Kosten folgte die Wahl je einer Vorzugsvariante, deren detailliertere Ausgestaltung im Anschluss im Zuge einer Feintrassierung erfolgte.



Foto: Jasmin Wahl

EBO-Varianten

Die EBO-Varianten zweigen westlich Babstads mit einem Rechtsbogen (Halbmesser: 300m - 380m) von dem Bestand der Elsenzbahn ab. Nach einem kurzen Verlauf nahe der Geländeoberkante führen die Gradienten in einem horizontalen Abstand von ca. 6m unter der Kreisstraße K2143 hindurch. Der Linienverlauf folgt meist entlang eines Waldrandes und Feldwegen. Auf der Anhöhe zwischen Babstadt und Obergimpfern führt ein Großteil der Gradienten in einem Linksbogen (Halbmesser: 300m - 680m) auf Obergimpfern zu. Die Gradienten führen mit 61m bis 414m langen Brückenbauwerken über das Krebsbachtal und die L549 und schließen nach Gesamtlängen von 2160m bis 2860m an den Bestand der Krebsbachtalbahn an. Die geschätzten Investitionen für EBO-Varianten betragen zwischen ca. 41 Mio.€ und 51 Mio.€.

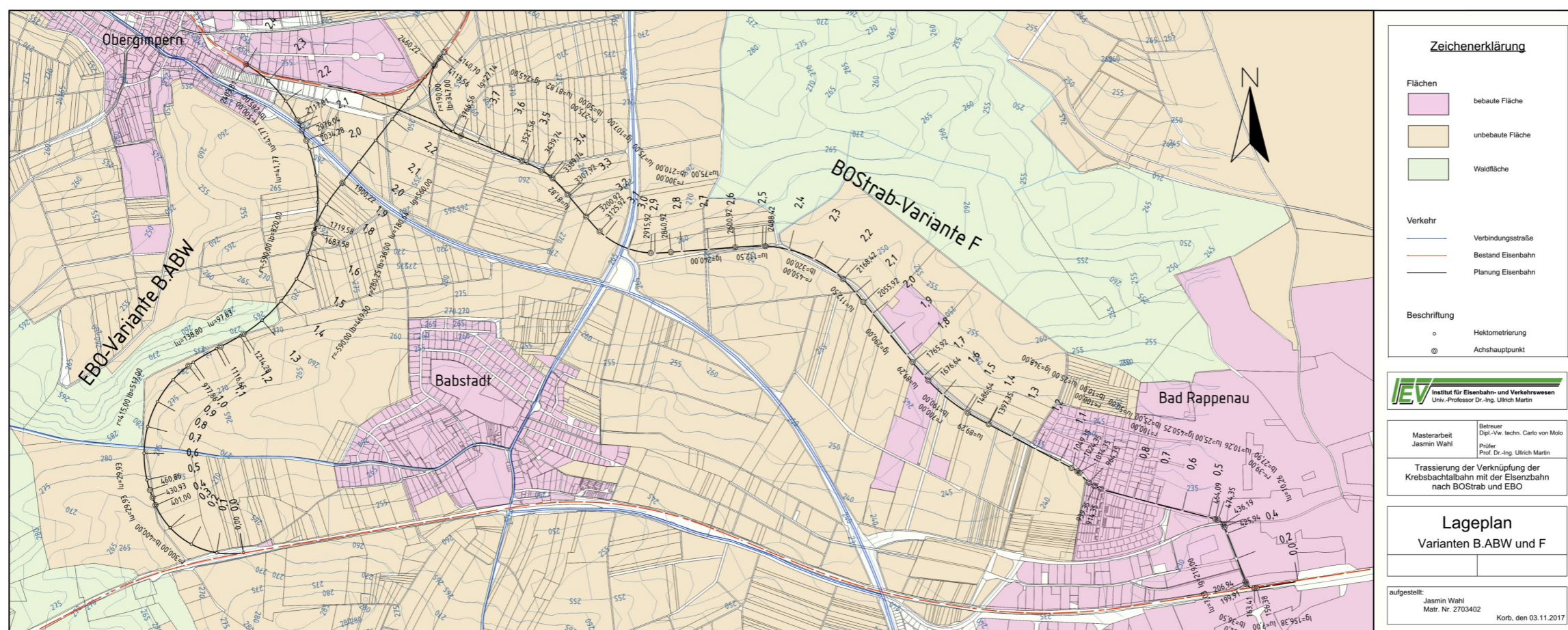


Abbildung: Beispielhafte Darstellung der Lagepläne der EBO-Variante B.ABW und der BOStrab-Variante F

BOStrab-Varianten

Die Mehrheit der BOStrab-Varianten weicht am Bahnhof Bad Rappenau vom Bestand der Elsenzbahn ab und führt auf einem straßenbündigen Bahnkörper durch Bad Rappenau. Dabei orientiert sich die Trassierung an dem Bestand, fahrdynamische Aspekte treten in den Hintergrund. Am westlichen Ortsrand entsteht die Haltestelle „Bad Rappenau West“. Anschließend verläuft die Verbindungsstrecke eingleisig auf unabhängigen Bahnkörpern. Nach insgesamt etwa 3km führen die Gradienten mit 42m bis 193m langen Brückenbauwerken über die L530 und schließen nach Gesamtlängen von 3670m - 4750m an die Krebsbachtalbahn an. Die geschätzten Investitionen für BOStrab-Varianten betragen zwischen ca. 43 Mio.€ und 55 Mio.€.

Masterarbeit von Jasmin Wahl

Betreuer: Dipl.-Vw. techn. Carlo von Molo

Praxispartner: M.Sc., Dipl.-Betriebsw. (FH) Carsten Stähle, Dipl.-Ing. Thomas Heim

(ENAG - Erms-Neckar-Bahn AG)

Bearbeitungszeitraum 05 - 11 2017