

Unterlage (5.1)
Schleppkurvenbetrachtung
Vergleich von Bustypen
zum
Erläuterungsbericht
zum
Planfeststellungsverfahren
zur Umstellung ausgewählter Buslinien
auf einen Betrieb mit
Batterie-Oberleitungsbussen in Marburg

Erstellt durch:

ARGE BOB Marburg IFB-VI

für die



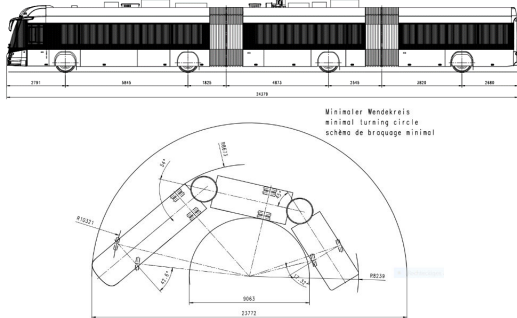
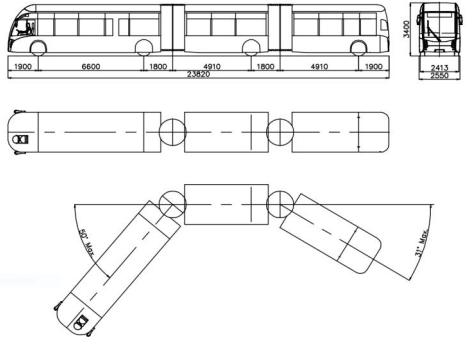
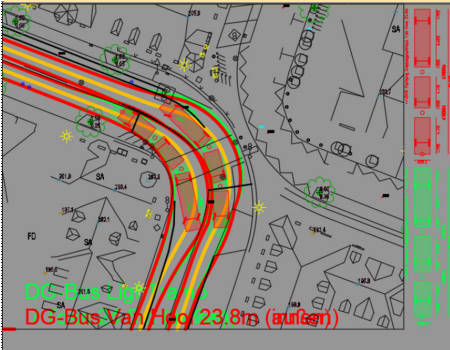
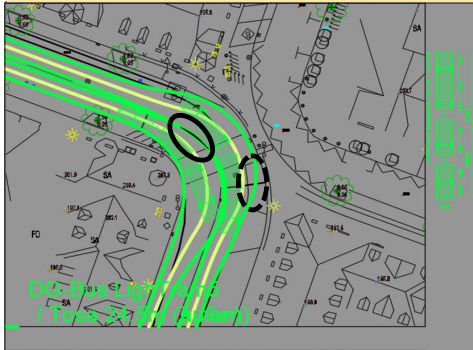
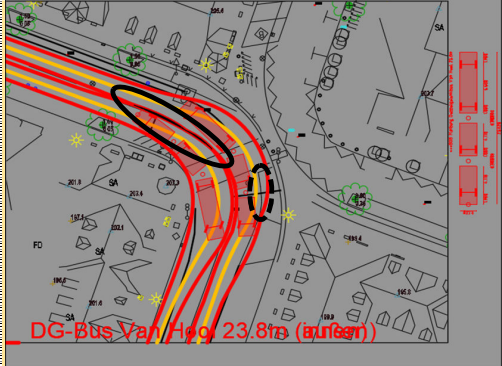
vertreten durch

Stadtwerke Marburg Consult GmbH

Dresden, den 23.08.2023

Gefördert durch:

Projektbegleitung durch:

Streckenführung			Konfliktbetrachtung am Beispiel von 2 Bustypen (marktüblich)																																									
Linie	Haltestelle	Knotenpunkt / Straßenverlauf	Fahrt- richtung	Fahrt- richtung																																								
			Doppelgelenkbus Hess LighTram5 <table border="0"> <tr><td>GESAMTLÄNGE</td><td>24,379</td></tr> <tr><td>Überstand vorn</td><td>2,791</td></tr> <tr><td>Achse 1 zu 2</td><td>5,845</td></tr> <tr><td>Achse 2 zu Gelenk</td><td>1,825</td></tr> <tr><td>Gelenk zu Achse 3</td><td>4,873</td></tr> <tr><td>Achse 3 zu Gelenk</td><td>2,545</td></tr> <tr><td>Gelenk zu Achse 4</td><td>3,820</td></tr> <tr><td>Überstand hinten</td><td>2,680</td></tr> <tr><td>Gelenkwinkel</td><td>54° / 45°</td></tr> <tr><td>Radius innen/außen bei Wende</td><td>4,523 / 11,886 m</td></tr> </table> 	GESAMTLÄNGE	24,379	Überstand vorn	2,791	Achse 1 zu 2	5,845	Achse 2 zu Gelenk	1,825	Gelenk zu Achse 3	4,873	Achse 3 zu Gelenk	2,545	Gelenk zu Achse 4	3,820	Überstand hinten	2,680	Gelenkwinkel	54° / 45°	Radius innen/außen bei Wende	4,523 / 11,886 m	Doppelgelenkbus Van Hool <table border="0"> <tr><td>GESAMTLÄNGE</td><td>23,820</td></tr> <tr><td>Überstand vorn</td><td>1,900</td></tr> <tr><td>Achse 1 zu 2</td><td>6,600</td></tr> <tr><td>Achse 2 zu Gelenk</td><td>1,800</td></tr> <tr><td>Gelenk zu Achse 3</td><td>4,910</td></tr> <tr><td>Achse 3 zu Gelenk</td><td>1,800</td></tr> <tr><td>Gelenk zu Achse 4</td><td>4,910</td></tr> <tr><td>Überstand hinten</td><td>1,900</td></tr> <tr><td>Gelenkwinkel</td><td>50° / 31°</td></tr> <tr><td>Radius innen/außen bei Wende</td><td>5,20 / 12,20 m</td></tr> </table> 	GESAMTLÄNGE	23,820	Überstand vorn	1,900	Achse 1 zu 2	6,600	Achse 2 zu Gelenk	1,800	Gelenk zu Achse 3	4,910	Achse 3 zu Gelenk	1,800	Gelenk zu Achse 4	4,910	Überstand hinten	1,900	Gelenkwinkel	50° / 31°	Radius innen/außen bei Wende	5,20 / 12,20 m
GESAMTLÄNGE	24,379																																											
Überstand vorn	2,791																																											
Achse 1 zu 2	5,845																																											
Achse 2 zu Gelenk	1,825																																											
Gelenk zu Achse 3	4,873																																											
Achse 3 zu Gelenk	2,545																																											
Gelenk zu Achse 4	3,820																																											
Überstand hinten	2,680																																											
Gelenkwinkel	54° / 45°																																											
Radius innen/außen bei Wende	4,523 / 11,886 m																																											
GESAMTLÄNGE	23,820																																											
Überstand vorn	1,900																																											
Achse 1 zu 2	6,600																																											
Achse 2 zu Gelenk	1,800																																											
Gelenk zu Achse 3	4,910																																											
Achse 3 zu Gelenk	1,800																																											
Gelenk zu Achse 4	4,910																																											
Überstand hinten	1,900																																											
Gelenkwinkel	50° / 31°																																											
Radius innen/außen bei Wende	5,20 / 12,20 m																																											
		<p>Der VanHool-DG ist der kürzeste der betrachteten DG-Busse (siehe Seite 2).</p> <p>Durch einen größeren Achsabstand des Zugfahrzeugs -Achse 1 zu 2- sowie ungünstigere Gelenkwinkel fährt der VanHool-DG größere Kurven und hat damit größere Konfliktbereiche im Verkehr.</p> <p>Durch den kurzen Überstand am Anfang und Ende des Fahrzeugs zeigt der VanHool-DG kleinere Überstreifflächen.</p>																																										
7	z.B.	Knoten: Deutschhausstraße / Biegenstraße	↓↑ Überführung von Markierungen - Gegenfahrbahn, Radaufstellfläche (vorsichtige Fahrweise notwendig), entspricht i.W. der aktuellen Situation mit DG. - Rücksicht auf entgegenkommende Busse erforderlich	↓↑ Überführung von Markierungen - Gegenfahrbahn, Radaufstellfläche (vorsichtige Fahrweise notwendig), entspricht i.W. der aktuellen Situation mit DG. - Rücksicht auf entgegenkommende Busse erforderlich																																								
		 <p>Überlagerung der beiden Kontaktflächen bei gleicher Fahrlinie.</p>	 <p>Es besteht ein Konfliktbereich im Gegenverkehr der Busse und durch Überstreichen der Fahrradaufstellfläche. (schwarze Kreise)</p>	 <p>Die Konfliktbereich im Gegenverkehr der VanHool-Busse ist größer/länger als bei Light Tram, was eine höheres Risiko im Betrieb bedeutet. Die Beanspruchung des Seitenbereichs ist kleiner.</p>																																								

