

# Bedarf an Flächen für Umschlaganlagen mit angrenzenden Serviceflächen und deren Auswirkungen auf die Stadtplanung in Regensburg

Master's Thesis von Christopher Zeitler

Betreuung:

M.Sc. Nihan Celikkaya

Dipl.-Wi.-Ing. Gundolf Jakob



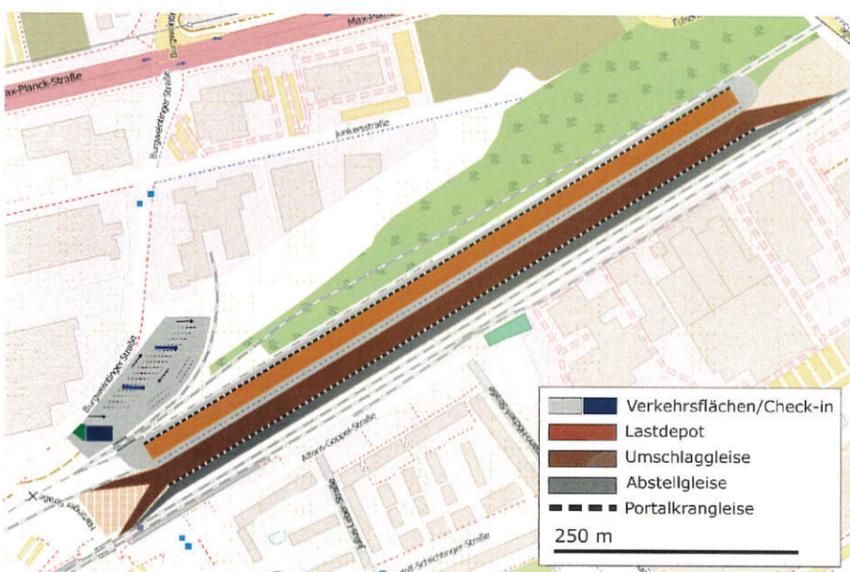
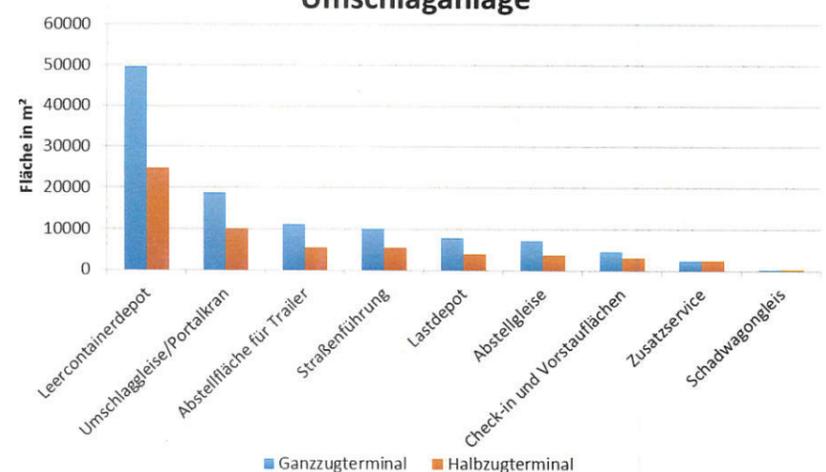
Umschlaganlagen (siehe Abb. links) sind die Triebfeder der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene oder Binnenschiff. Container, Sattelaufleger und Wechselbrücken werden per Kran von Lastkraftwagen auf Zug oder Schiff verladen, um hiermit den Großteil der Transportstrecke zu bewältigen. Dieser sogenannte Kombinierte Verkehr besitzt große Potentiale, um den Güterverkehr auf europäischen Straßen zu reduzieren.

In der Stadt Regensburg wächst der Kombinierte Verkehr stärker als erwartet. Die beiden bestehenden Umschlaganlagen haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Eine Erweiterung der Kapazitäten ist daher unumgänglich. Im Rahmen einer Studie, im Auftrag der Stadt Regensburg, wird ermittelt, in welcher Form diese Erweiterung stattfinden kann. Ein Ausbau der Standorte in Regensburg wäre ebenso möglich, wie die Erschließung eines neuen Standorts.

Zunächst wird der Flächenbedarf der einzelnen Bereiche einer Umschlaganlage ermittelt (siehe Abb. rechts). Dazu gehören die Gleise und Fahrspuren unter dem Kran oder Abstellflächen für Container. Die Abmessungen werden mit Hilfe von Standardmaßen von Containern oder Bahngleisen zusammengestellt. Umschlaganlagen können einen kompletten (Ganzzugterminal) oder einen halben Zug (Halbzugterminal) aufnehmen.

Für die Bestimmung einer geeigneten Fläche werden verfügbare Flächen aufgezeigt und mit eigens entwickelten Kriterien bewertet. Diese Kriterien beziehen sich auf die Anbindung per Straße, Schiene und Wasserstraße sowie auf die Lage der Fläche. Zudem wird auf eine straßenseitige Anbindung geachtet, die nicht durch Wohngebiete führt. Durch eine Gewichtung der Kriterien, wird deren Bedeutung für die Standortwahl hervorgehoben.

Flächenverbrauch der Einzelflächen einer Umschlaganlage



Ergebnis der Bewertung durch die Kriterien ist die Wahl einer Fläche parallel zu den Hauptgleisen der Strecke Regensburg-München. Hier kann ein Ganzzugterminal mit beidseitiger Schienenanbindung errichtet werden. Die Straßenanbindung erfolgt über die B 15 an die A 3 ohne die Beeinträchtigung von Wohngebieten. Die benötigten Teilflächen werden angepasst und in der verfügbaren Fläche platziert (siehe Abb. links).

Die Auswirkungen auf die Stadt ergeben sich durch mehr Verkehr im Bereich der Umschlaganlage und reduziertem Verkehrsaufkommen auf der Langstrecke von und nach Regensburg. Ein Ausbau der betroffenen Anschlussstelle Regensburg-Ost wird durch die neue Anlage noch dringender. Die Beeinträchtigung der Wohngebiete im Umkreis der Umschlaganlage muss geprüft und durch bauliche und betriebliche Lärmschutzmaßnahmen minimiert werden. Die neue Anlage wird das Aufkommen an Kombiniertem Verkehr weiter erhöhen und somit den Verkehr auf den Straßen mindern.