

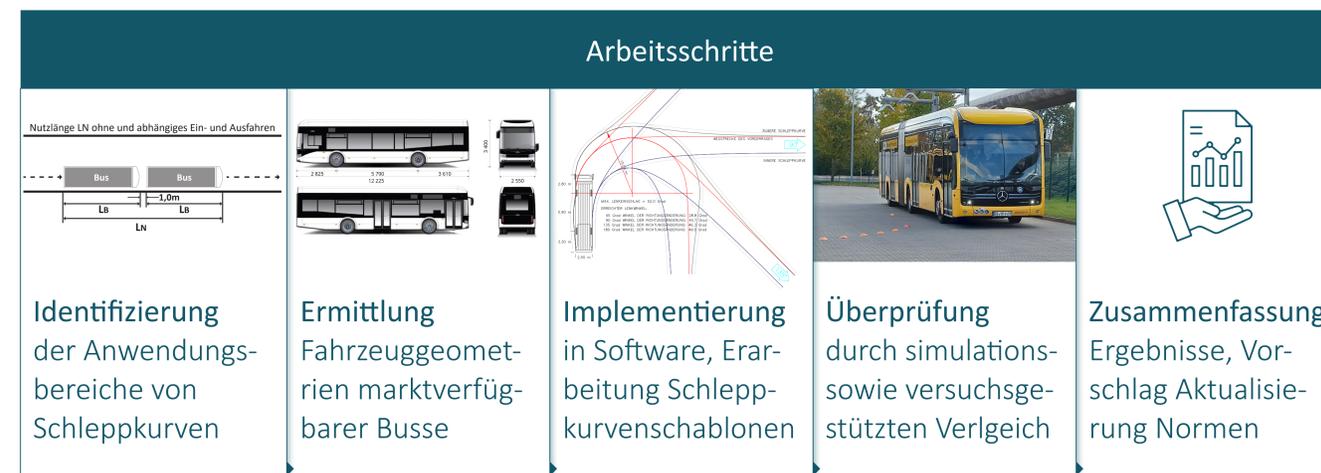
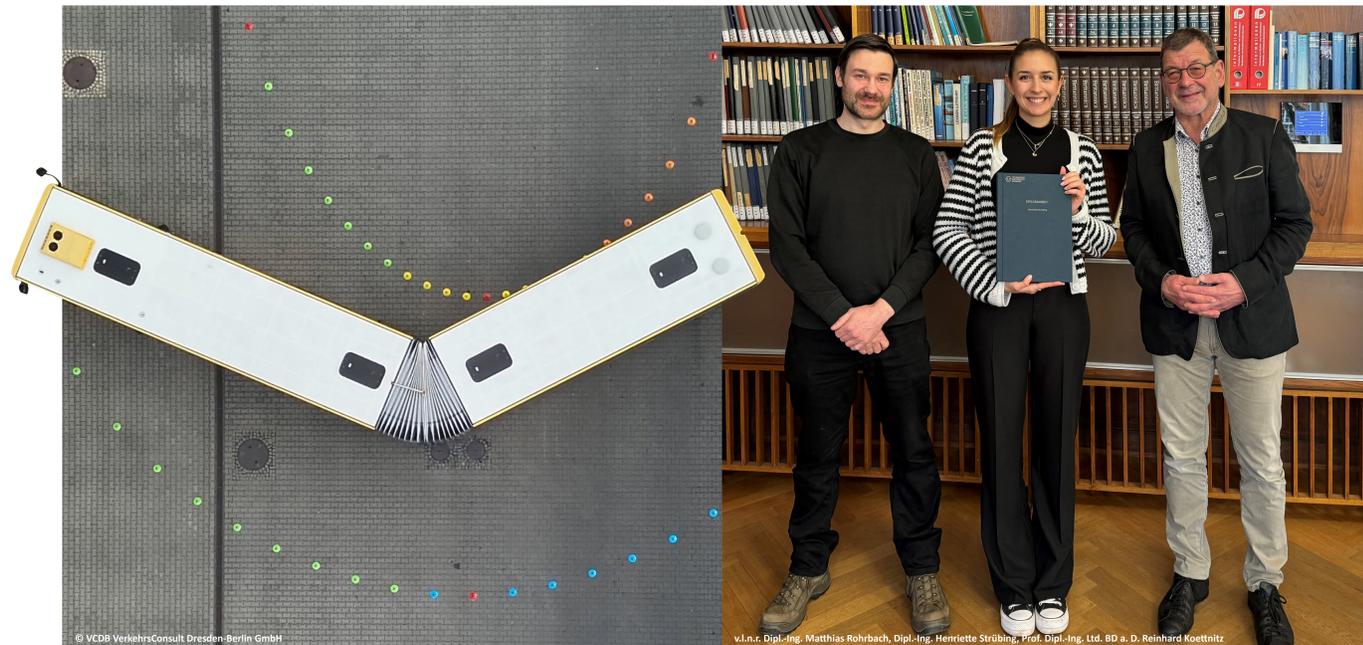
## 1 Einleitung

Im Rahmen von Planungsvorhaben für Verkehrsanlagen wird die Befahrbarkeit der Verkehrsräume mittels Schleppkurven simuliert und nachgewiesen. Die „Richtlinie für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen“ (RBSV) der FGSV umfasst Bemessungsfahrzeuge und deren statischen Schleppkurven. Insbesondere die Fahrzeuge des Schwerverkehrs sind maßgebend für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen verantwortlich. Die sich fortlaufend ändernden Abmessungen marktverfügbarer Fahrzeuge stellen Planungsbüros vor die Herausforderung, die Befahrbarkeit für alle notwendigen Fahrzeugtypen prüfen zu können. Die wachsende Nachfrage am ÖPNV und die damit verbundene Angebotssteigerung hat zur Folge, dass vermehrt größere Gefäßgrößen von den Verkehrsunternehmen eingesetzt werden. Die in der RBSV vorgestellten Bemessungsfahrzeuge sind Grundlage der softwareseitigen Ausführung dynamischer Schleppkurven und damit zahlreicher Planungsvorhaben. Es wird untersucht, inwiefern die softwareseitig konstruierten statischen und dynamischen Schleppkurven übereinstimmen und in der Praxis umgesetzt werden können. Es ist zu klären, ob veränderte Fahrzeugabmessungen zur Diskrepanz zwischen normativen Vorgaben und der Praxis führen. Mittels einer Vorauswahl relevanter Fahrzeugtypen des öffentlichen Verkehrs wird untersucht, ob hinsichtlich der Aktualisierung und Ergänzung der Richtlinie Handlungsbedarf besteht.

## Diplomarbeit

### Schleppkurven im Omnibusbereich – Diskrepanz zwischen den normativen Vorgaben und der Praxis

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenwesen, Professur für Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen, Henriette Strübing, Dresden, 02/2024



## 2 Fazit

Die Analyse hat ergeben, dass es herstellereinspezifische Unterschiede der einzelnen fahrzeuggeometrischen Parameter gibt. Die in der Theorie mit dem FGSV-Bemessungsfahrzeug geplanten Strecken können nicht mit in der Praxis erhältlichen Fahrzeugen der gleichen Klasse befahren werden. Die verschiedenen Geometrien haben zur Folge, dass die Fahrzeuge unterschiedliche Kurvenlaufeigenschaften aufweisen und nicht alle durch das FGSV-Bemessungsfahrzeug repräsentiert werden können. Der simulationsgestützte Vergleich bestätigt dies durch das Übereinanderlegen der jeweiligen Schleppkurvenschablonen und der FGSV-Referenz. Es ergibt sich ein vergrößerter Flächenbedarf der herstellereinspezifischen Modelle. Um die problemlose Befahrung aller Verkehrsanlagen gewährleisten zu können, muss die Dimensionierung entsprechend der marktverfügbaren Fahrzeuge vergrößert werden. Abschließend wird angemerkt, dass hinsichtlich der Aktualisierung der Bemessungsfahrzeuge in der FGSV-Schrift RBSV akuter Handlungsbedarf besteht. Da die in dieser Schrift aufgeführten Bemessungsfahrzeuge Grundlage der softwareseitigen Umsetzung von Schleppkurven sind, sollten die Fahrzeuge an den Markt aktueller Stadtbusse angepasst werden. Das Bemessungsfahrzeug sollte ungünstige fahrzeuggeometrische Eigenschaften der verschiedenen Hersteller vereinen, um die Befahrbarkeit für alle Modelle gewährleisten zu können.