

Nachträglich eingereichte Fragen nach der 7. Sitzung

**Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag**

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>

Erstellt am: 20.05.2022

Umfang: 6 Seiten

Die im Folgenden aufgelisteten Fragen wurden nach der 7. Sitzung des Dialogforums der NBS Dresden-Prag von Mitgliedern des Dialogforums eingereicht und von der DB Netz AG beantwortet.

Die viergleisige Ausbindung der Volltunnelvariante soll vor dem Tunnel in Heidenau ein Rampenbauwerk erhalten. Die Längsneigung wird dabei nach unseren Berechnungen ca. 8 Promille betragen. Das steht im Widerspruch zu den Vorgaben des EBA und zu Ihren eigenen Planungsprämissen (Überholgleise dürfen eine max. Längsneigung von 2,5 Promille haben). Wie soll dieses Problem gelöst werden?

Die EBA-Vorgabe der Längsneigung ist eine SOLL-Bestimmung. Sie dient vorrangig für diejenigen Gleise, die auch zur Abstellung und Lokführerwechsel gedacht sind. Aus betrieblicher Sicht sind die Gleise der 4-gleisigen Ausfädelung zur Beschleunigung bzw. Abbremsung ausgelegt. Aus diesem Grund muss die Vorgabe der maximalen Längsneigung von 2,5 Promille nicht eingehalten werden. Dieser Sachverhalt würde ebenfalls bei einer Unterführung der Neubaustrecke ohne Rampenbauwerk entstehen.

Weshalb werden die Überholgleise in Heidenau "Beschleunigungsgleise" genannt? Nach unserer Auffassung sind sie dafür viel zu kurz (nur eine Zuglänge) und außerdem liegt das Gleis in Richtung Prag in einer starken Längssteigung.

Sowohl in der Volltunnel- als auch in der Teiltunnelvariante stellt der Erzgebirgstunnel einen langen Überholabschnitt dar, in dem schnelle Reisezüge einen langsamen Güterzug nicht überholen können. Je länger der Überholabschnitt, desto länger ist auch die Zugfolgezeit zwischen einem vorausfahrenden langsamen Zug und einem folgenden schnellen Zug. In der Volltunnelvariante ist dieser Abschnitt länger als in der Teiltunnelvariante. Um die Zugfolgezeiten zu begrenzen und so die Kapazität zu erhöhen, soll der Überholabschnitt in der Volltunnelvariante auf den Tunnelabschnitt begrenzt werden. Daher werden die im Bahnhof Heidenau geplanten Überholgleise möglichst bis ans Tunnelportal herangeführt. Somit verlassen Züge aus Richtung Tschechien schon direkt hinter dem Tunnel das durchgehende Hauptgleis und nicht erst im Bahnhof Heidenau. Neben der Verkürzung des Überholabschnitts dienen die Beschleunigungsgleise auch der Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge in diesem Bereich. Der Abschnitt zwischen dem Tunnelportal und dem Bahnhof dient den zu überholenden Güterzügen zum

Abbremsen (aus Richtung Tunnel) bzw. zum Beschleunigen (in Richtung Tunnel), daher nutzen wir die Bezeichnung „Beschleunigungsgleise“. In Richtung Tschechien fädeln die Güterzüge so mit einer höheren Geschwindigkeit auf die Neubaustrecke ein, als wenn sie schon im Bahnhof und damit aus dem Stand in dieses Gleis fahren würden. Aus Richtung Tschechien kann der Bremsvorgang vor einem Betriebshalt zu großen Teilen aus den durchgehenden Hauptgleisen heraus verlagert werden. Dies führt ebenfalls zu einer Verkürzung der Belegung der Streckengleise durch den Güterverkehr und so zu einer Verringerung der Zugfolgezeiten und zu einer Erhöhung der Streckenkapazität.

Sie haben auf das Problem der Genehmigungsfähigkeit bei der viergleisigen Ausbindung hingewiesen. Weshalb sehen Sie diese Problem und wer müsste denn die Genehmigung erteilen?

Bei der viergleisigen Einbindung besteht ein erhöhter Flächenbedarf von nicht bahneigenen Grundstücken gegenüber der 2-gleisigen Ausfädelung zwischen dem Bahnhof Heidenau und der Abzweigstelle Heidenau-Sedlitz. Dadurch wird u.a. die Möglichkeit der Stadtentwicklung Heidenau beeinflusst. Weitere Probleme der Genehmigungsfähigkeit könnten in einer möglichen höheren Schall- und Erschütterungsbelastung sowie weiteren Umweltbeeinflussungen liegen. Da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, sind konkrete Aussagen, wie hoch der Mehrbedarf bei der viergleisigen Einbindung gegenüber der zweigleisigen ist, zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Eine Erteilung einer Genehmigung erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

Wie viele Güterzüge werden die NBS nach neuesten Erkenntnissen pro Fahrtrichtung am Tag befahren und welche zeitliche Verteilung wird prognostiziert?

In der Planung der Neubaustrecke werden die zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Ministerstvo dopravy ČR abgestimmten Zugzahlen unterstellt. Diese sehen 75 Güterzüge je Tag und Richtung auf der Neubaustrecke vor. Davon wird etwa ein Drittel in der Nacht (22 bis 6 Uhr) verkehren. Auf Grund der hohen

Streckenauslastung ist von einer etwa gleichmäßigen Verteilung der übrigen Züge über den Tageszeitraum auszugehen.

Gleichwohl wird es im Betrieb zu Schwankungen kommen. In Spitzenstunden könnten etwa 6 Güterzüge je Richtung auf der Neubaustrecke verkehren.

Weshalb werden bei den Volltunnelvarianten im Bahnhof Heidenau je Fahrtrichtung 2 Überholgleise und bei den Teiltunnelvarianten nur 1 Gleis geplant?

Die Abwicklung des geforderten Betriebsprogramms der Neubaustrecke erfordert insgesamt zwei seitenrichtige Überholgleise je Richtung im Abschnitt Dresden-Niedersedlitz – Staatsgrenze. In der Teiltunnelvariante werden zwei seitenrichtigen Überholgleise im Bahnhof Goes geplant, die übrigen beiden im Bereich Heidenau. Da in der Volltunnelvariante kein Überholbahnhof an der Neubaustrecke selbst errichtet wird, sind ersatzweise entsprechende Kapazitäten außerhalb der Neubaustrecke zu schaffen. Um dabei den Überholabschnitt gering zu halten und die Zugfolgezeiten zu begrenzen, müssen die 2 seitenrichtigen Überholgleise möglichst nah am Tunnelportal errichtet werden.

Weshalb wird nur bei der Teiltunnelvariante ein Regionalhalt in Heidenau untersucht? Die Züge passieren diesen Bahnhof doch auch bei der Volltunnelvariante.

Bisher wurde ein Regionalverkehrshalt durch den Nahverkehrsbund bzw. das Land Sachsen nicht bestellt. Studien haben ergeben, dass für die Volltunnelvariante ein erheblicher baulicher Eingriff erforderlich wäre, um einen Regionalhalt zu integrieren. Aus diesem Grund wurde entschieden, dass vorerst nur für die Teiltunnelvariante die Planungen studienhaft fortgeführt werden. Sollte eine Bestellung von Nahverkehr durch den Freistaat Sachsen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, müssten die Planungen dann entsprechend angepasst werden.

Durch das Rampenbauwerk vor dem Tunnelportal in Heidenau und die anschließende Mindeststeigung im Tunnel wird eine frühe Seidewitzunterquerung nahezu unmöglich

machen. Welche Auswirkungen hat das auf die Streckenführung der Volltunnelvarianten?

Nach aktuellen Erkenntnissen aus der Trassierung der Volltunnelvarianten stellt das Rampenbauwerk zzgl. der erforderlichen Mindestneigung im Tunnel kein Problem bei der Unterquerung der Seidewitz dar. Weiterhin ist durch die erhöhte Ausfädelung im Bereich Heidenau eine Annäherung an die fixierte Höhenlage des tschechischen Tunnelportals möglich. Durch dieses geringere Delta zwischen den Höhenlagen der Tunnelportale erzielt man positive Effekte auf die Gradientenbildung und die Hochpunktlage der Trasse.

Weshalb hält die Deutsche Bahn an einem Rampenbauwerk in Heidenau fest? Es gibt doch bessere Möglichkeiten der Ausbindung mit geringeren Eingriffen in diesem Gebiet und wesentlich geringeren Kosten.

Die Notwendigkeit eines Rampenbauwerks wurde u.a. im Rahmen des 6. Dialogforums erläutert (siehe Foliensatz 6. Dialogforum vom 03.11.2021). Die Ursache resultiert aus der erforderlichen Überführung der NBS über die Bestandsstrecke 6240 sowie die Staatsstraße S172.

Im 6. Dialogforum wurden bereits die Nachteile der Ausfädelung in aktueller Bestands Höhenlage gegenüber einem Rampenbauwerk als eine mögliche Alternative thematisiert.

Aus der weiteren Möglichkeit, ein Trogbauwerk welches die Bestandsstrecke und Staatsstraße S172 unterfährt, resultieren gravierende technische und wirtschaftliche Nachteile, welche nachfolgend exemplarisch (nicht abschließend) aufgelistet sind:

Da das Tunnelportal wesentlich niedriger liegen würde, als in der Variante mit Rampenbauwerk hätte dies negative Auswirkungen auf die Gradientenbildung und Hochpunktlage der Trasse im Tunnel (vgl. Antwort zu Frage 7). Dadurch wäre die Längsneigung des Tunnels größer als bei der Variante mit Rampenausbildung.

Da der Tunnel direkt in den Trog übergeht, ist die entsprechende Tunnelentwässerung in Richtung Trog fortzuführen. Auf Grund der Entwicklungslängen des Troges liegt der

Tiefpunkt, und hierdurch der entsprechend Entwässerungstiefpunkt, unterhalb des Normalwasserspiegels der Elbe. Dementsprechend wird der Planungsgrundsatz eine hochwassersichere Strecke zu realisieren erheblich negativ beeinflusst.

Aus der beschriebenen Lage des Entwässerungstiefpunktes resultiert im Umkehrschluss ein dauerhaft zu betreibendes Pumpbauwerk welches das gesammelte Wasser des Tunnels sowie des Troges zur gewählten Vorflut pumpt. Dies hätte hohe Betriebskosten zur Folge.

Die mit dem Trogbauwerk einhergehende frühzeitige Absenkung der Neubaustrecke (ca. am Hp Heidenau-Süd) führt zu einem erheblichen Eingriff in die Geschwister-Scholl-Str. Da diese Straße durch die Stadt Heidenau bereits abgesenkt wurde, wäre ein Eingriff mindestens bis in die nächstgelegenen Straßenknotenpunkte notwendig.

Ein weiterer Aspekt ist die Anlage des Tunnelrettungsplatzes. Mit einer Verlängerung des Tunnels (z.B. bei NBS-Tieflage) bis in die Ausbindung zwischen den Gleisen der Str 6240 ist die Anlage eines uneingeschränkt erreichbaren Rettungsplatzes erschwert.