



NETZE

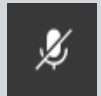
3. Sitzung AG Heidenau

Projekt Neubaustrecke Dresden–Prag

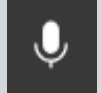
28. April 2022 | online

Bitte beachten Sie:

- Wenn Sie nicht sprechen, stellen Sie Ihr Mikrofon bitte auf stumm (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)

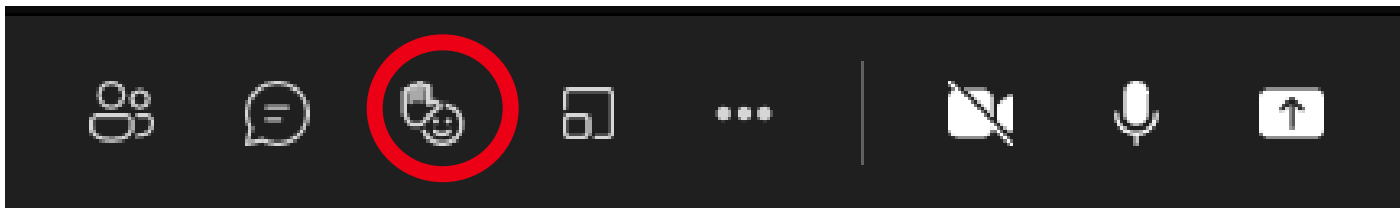


Stummschaltung
Normalzustand



Mikrofon angeschaltet
Bitte nur wenn Sie sprechen

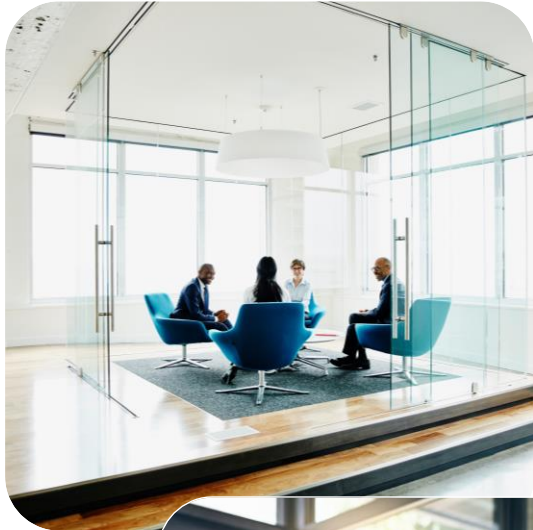
- Haben Sie eine Frage oder möchten etwas sagen? Ihre **Wortmeldung zeigen Sie durch das Handzeichen an**; Aufruf der Wortmeldungen erfolgt chronologisch



- Haben Sie Verständnis: Ihre Körpersprache ist nicht sichtbar

Netiquette

Ein konstruktiver Dialog führt uns zum Ziel

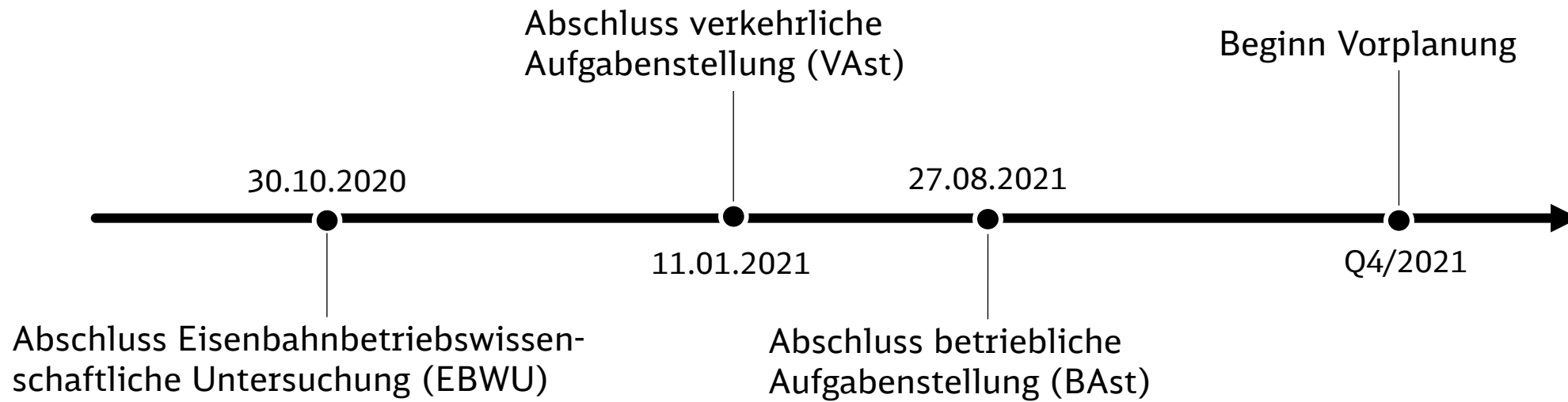


Bitte denken Sie daran:
Respekt ist der Grundstein eines konstruktiven Dialogs.
Vorsicht bei Humor oder Sarkasmus – online geht viel
der angestrebten Wirkung verloren.

- 1. Aktueller Planungsstand Heidenau**
2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten
3. Nächste Schritte

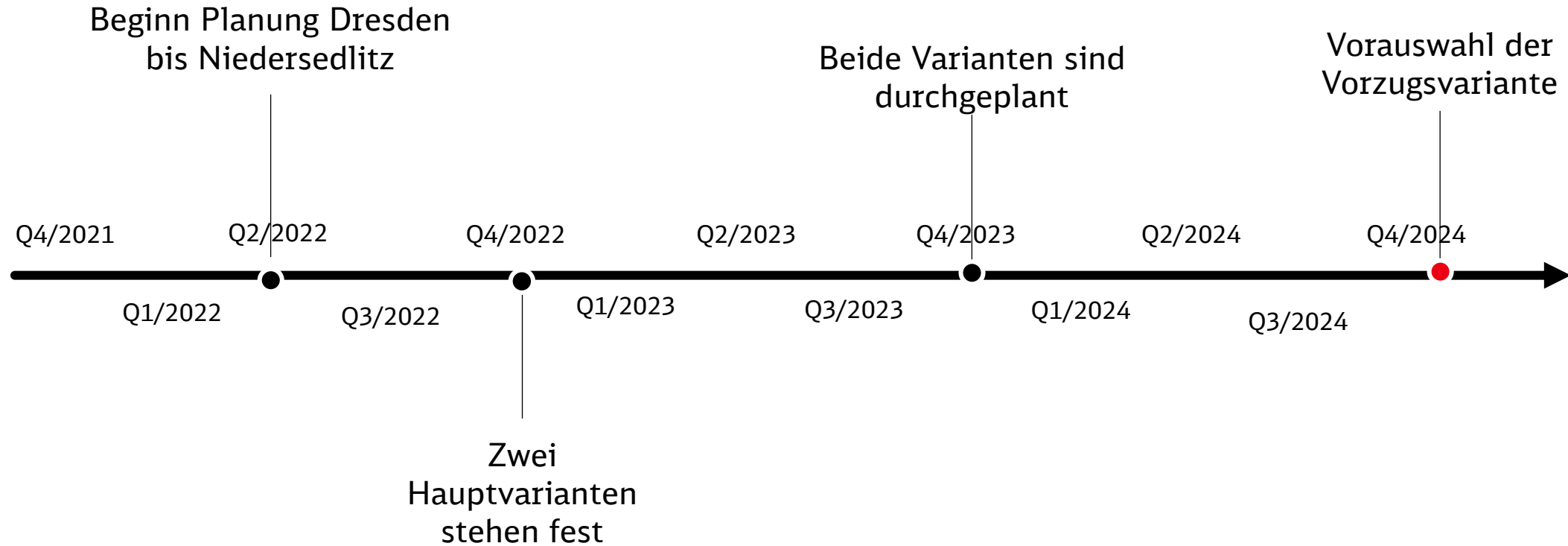
1. Aktueller Planungsstand Heidenau

Vergangene Meilensteine



1. Aktueller Planungsstand Heidenau

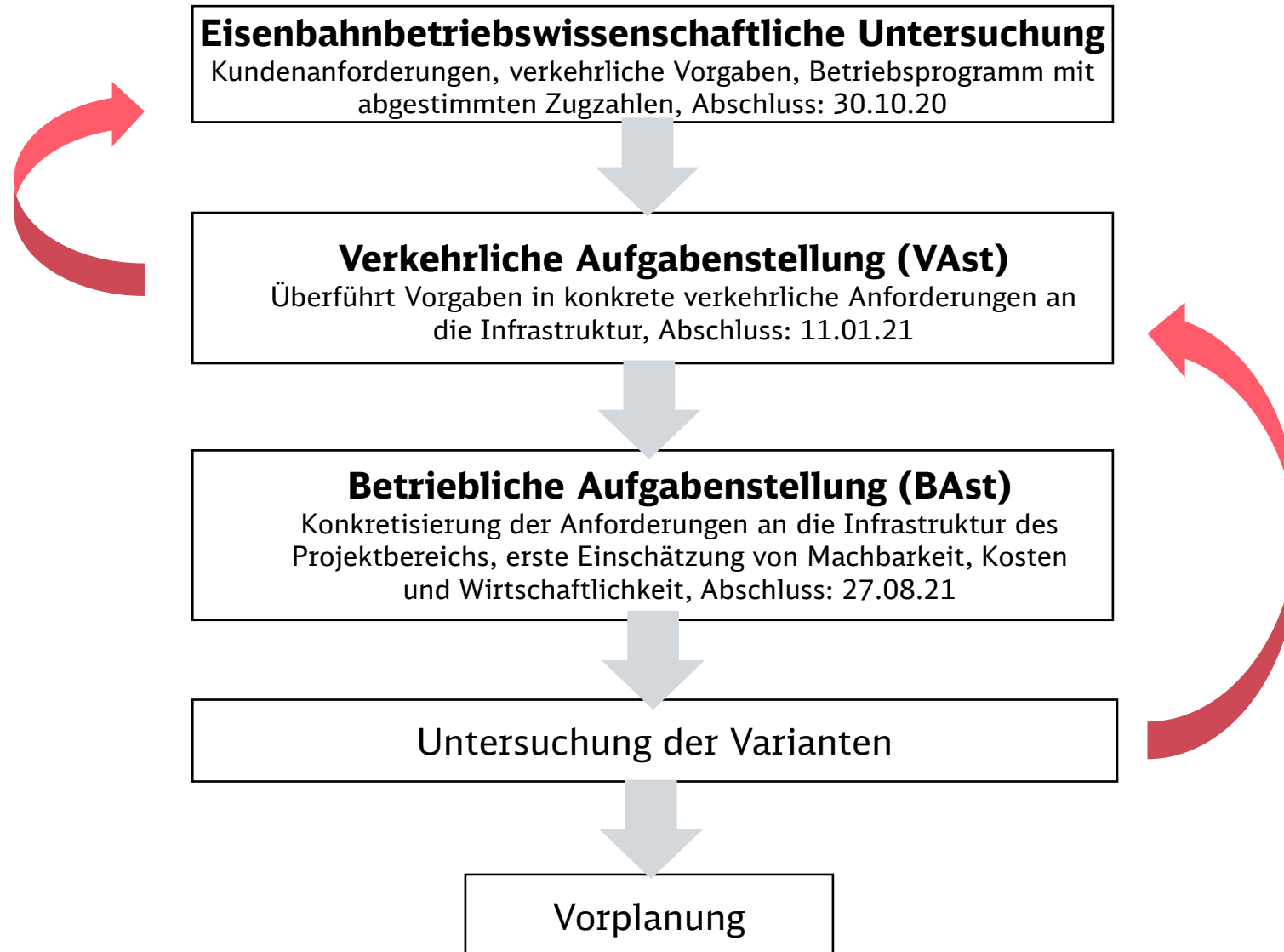
Zukünftige Meilensteine



1. Aktueller Planungsstand Heidenau
- 2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten**
3. Nächste Schritte

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Die Variantenfindung ist ein iterativer Prozess



2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Anforderungen an die Varianten (Auszug)

Volltunnelvariante

- 1) Keine Überholmöglichkeit zwischen Heidenau und Staatsgrenze
- 2) Deshalb: Im Bahnhof Heidenau je zwei seitenrichtige Überholgleise sowie mehrere Instandhaltungsgleise erforderlich



Teiltunnelvariante

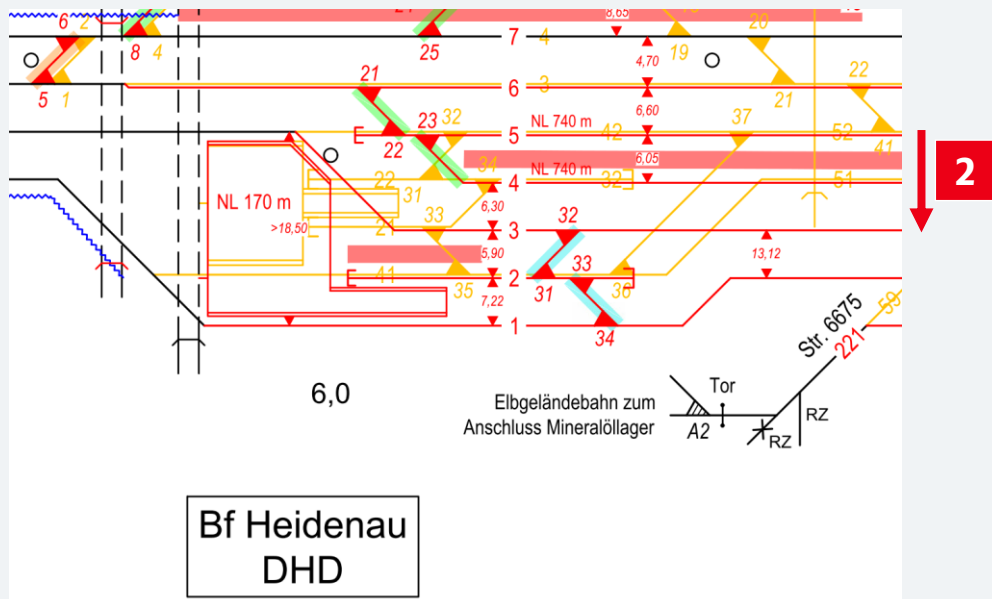
- 1) Überholbahnhof Goes zwischen Heidenau und Staatsgrenze mit je einem seitenrichtigen Überholgleis
- 2) Im Bahnhof Heidenau je ein seitenrichtiges Überholgleis und mehrere Instandhaltungsgleise erforderlich
- 3) Untersuchung eines zusätzlichen Bahnsteigs für RE-Halt in Richtung Dresden

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Auswirkungen für die Varianten (Auszug)

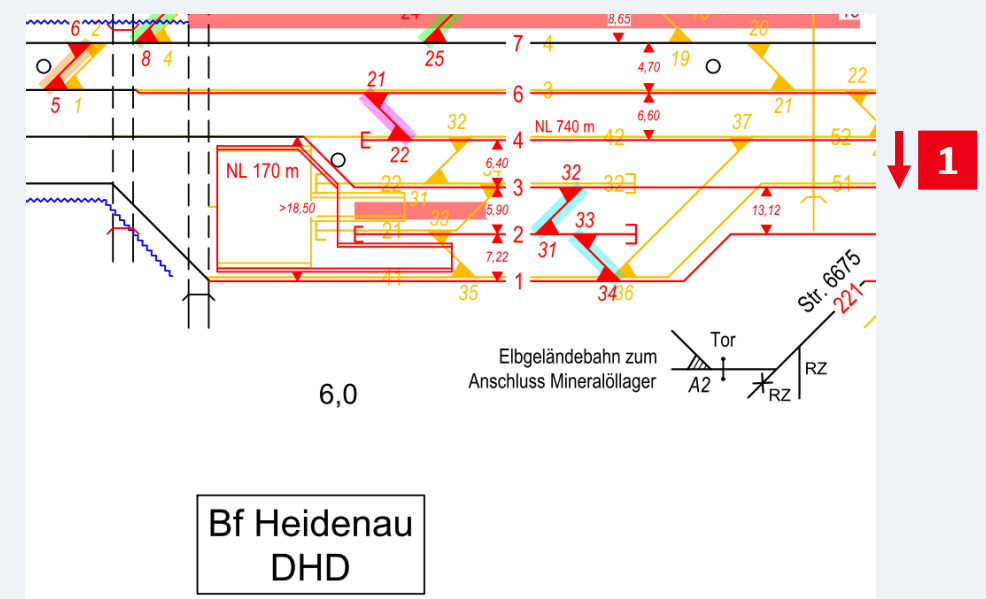
Volltunnelvariante

- 1) Das Streckengleis der S-Bahn Dresden – Pirna muss um **zwei** Gleisachsen verschoben werden



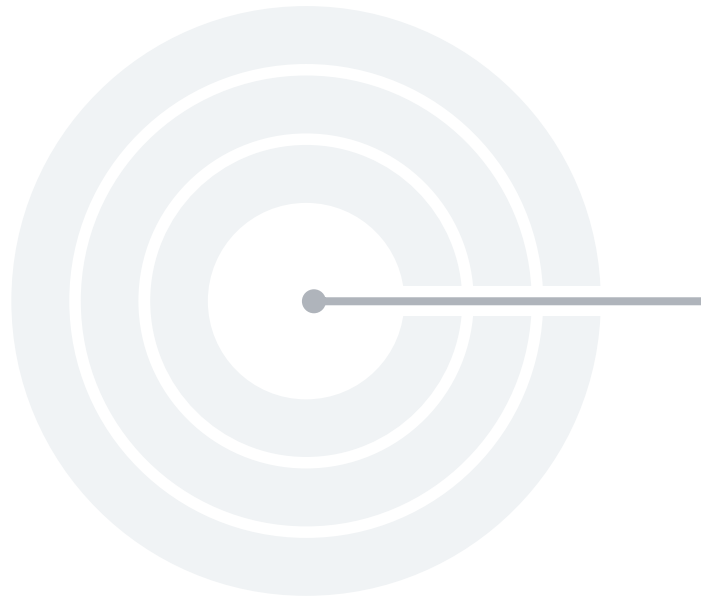
Teiltunnelvariante

- 1) Das Streckengleis Dresden – Pirna muss um **eine** Gleisachse verschoben werden → Bahnsteiggleis 21 kann vsl. erhalten werden



2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Wichtige Erkenntnis aus dem Prozess



Prüfung durch eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung:

- für die Volltunnelvariante konnte noch keine optimale Betriebsqualität erzielt werden
- für die Teiltunnelvariante ist die Betriebsqualität nur knapp im optimalen Bereich

Lösungen:

- der bisher entwickelte Spurplan für die Volltunnelvariante muss angepasst werden
- Die Betriebsqualität für die Teiltunnelvariante muss optimiert werden

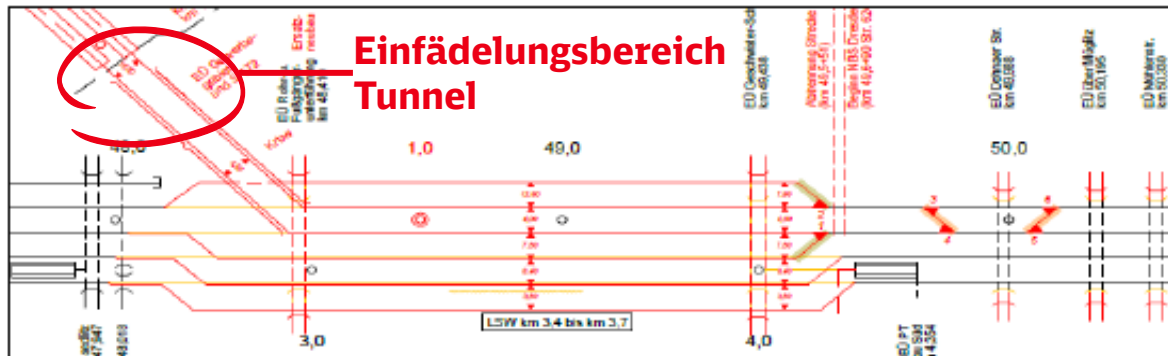
2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Lösungsansatz Volltunnelvariante

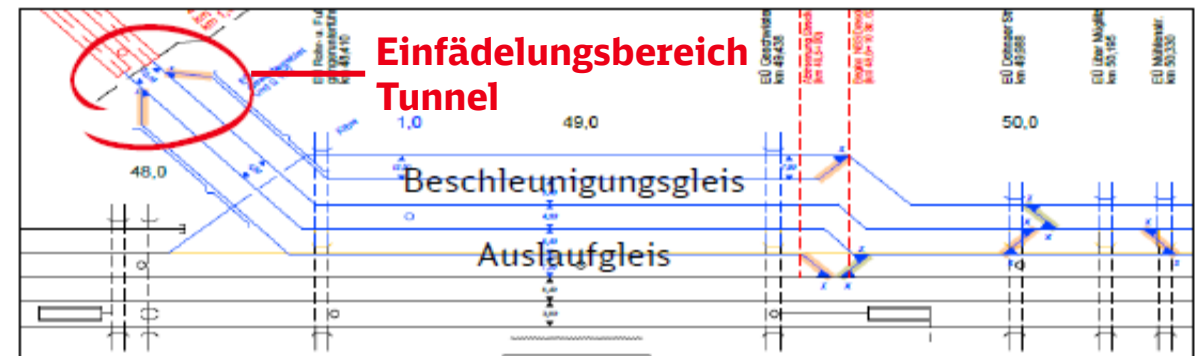
- Der bisher entwickelte Spurplan erfüllt nicht die Anforderungen an die Betriebsqualität
- Auch eine reduzierte Längsneigung für den Tunnel behebt das Problem nicht



- Durch eine **reduzierte Längsneigung** im Tunnel *und* dem **Hinzufügen von zwei zusätzlichen Gleisen vor dem Tunnelportal** kann für die Volltunnelvariante eine optimale Betriebsqualität erreicht werden
- Die zwei zusätzlichen Gleise ermöglichen eine Trennung von Reise- und Güterverkehr kurz vor dem Tunnel
- Der Tunnel ist ein langer Abschnitt ohne Überholmöglichkeiten, durch das Anbringen der zwei Gleise direkt vor dem Tunnelportal wird die Zeit des „hintereinander her Fahrens“ verkürzt, Verspätungen werden so vermieden



Aktueller Spurplan Volltunnelvariante zweigleisig



Aktueller Spurplan Volltunnelvariante viergleisig

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Lösungsansatz Volltunnelvariante

Im weiteren Prozess planen wir die Volltunnelvariante **sowohl** mit **zwei als auch mit vier Gleisen** vor dem Tunnelportal. Beide Volltunnelvarianten haben Vor- und Nachteile:

- Zweigleisige Einbindung: geringere Eingriffe in die Umgebung und dadurch bessere Genehmigungsfähigkeit, Betriebsqualität nicht optimal
- Viergleisige Einbindung: größere Eingriffe in die Umgebung, optimale Betriebsqualität



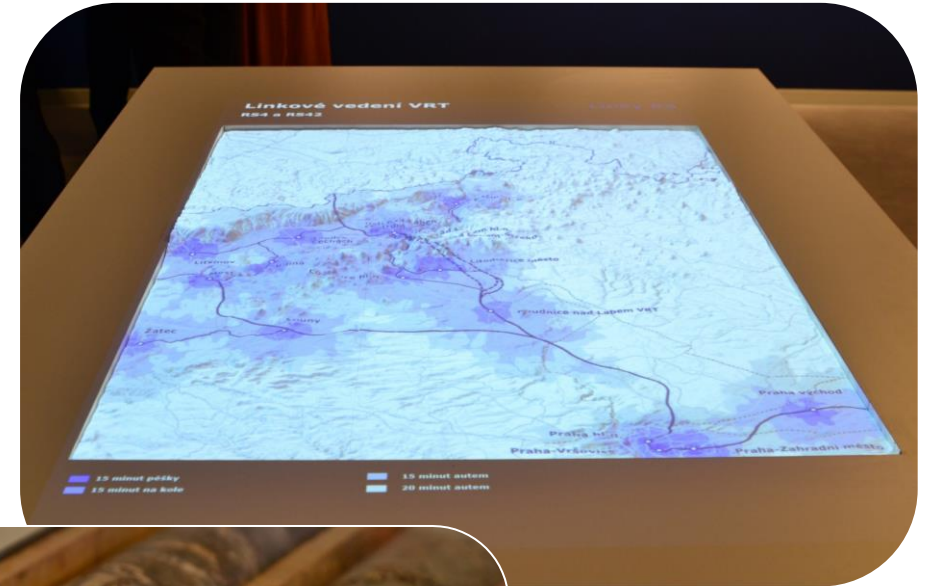
Eindrücke aus dem Infozentrum in Usti nad Labem.
Quelle: Natalie Klein/DB Netz AG

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Lösungsansatz Teiltunnelvariante

Die Betriebsqualität für die TT-Variante ist nach erster EBWU knapp im optimalen Bereich.

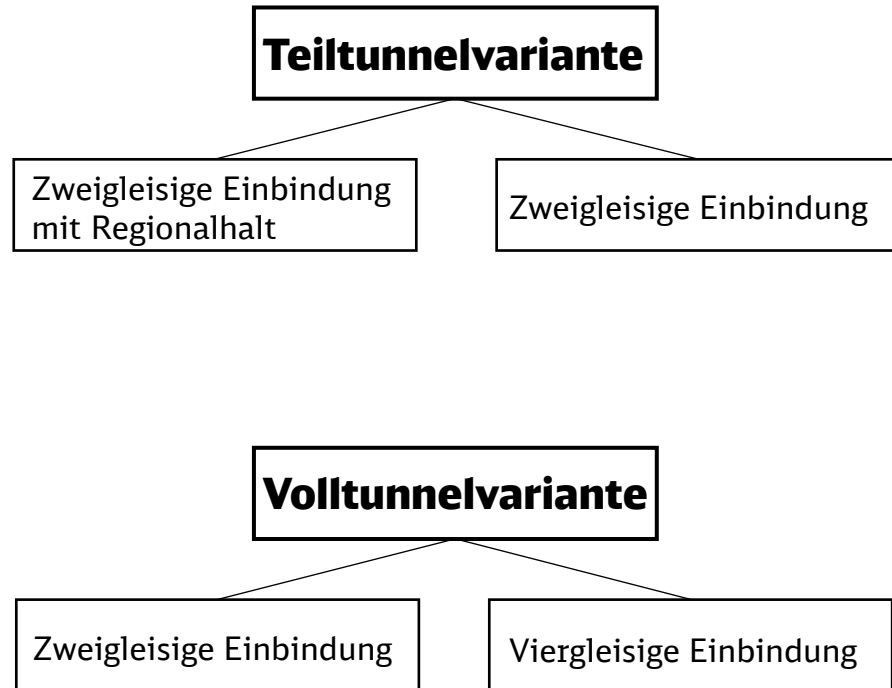
- Durch eine vertiefte Planung können sich hier Verbesserungen bzw. Verschlechterungen ergeben
- Ziel der Planung ist es deshalb, bei Entscheidungen im Planungsprozess Lösungen zu suchen, die eine Verbesserung der Betriebsqualität erwarten lassen



Eindrücke aus dem Infozentrum in Usti nad Labem.
Quelle: Natalie Klein/DB Netz AG

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Überblick zu den Varianten

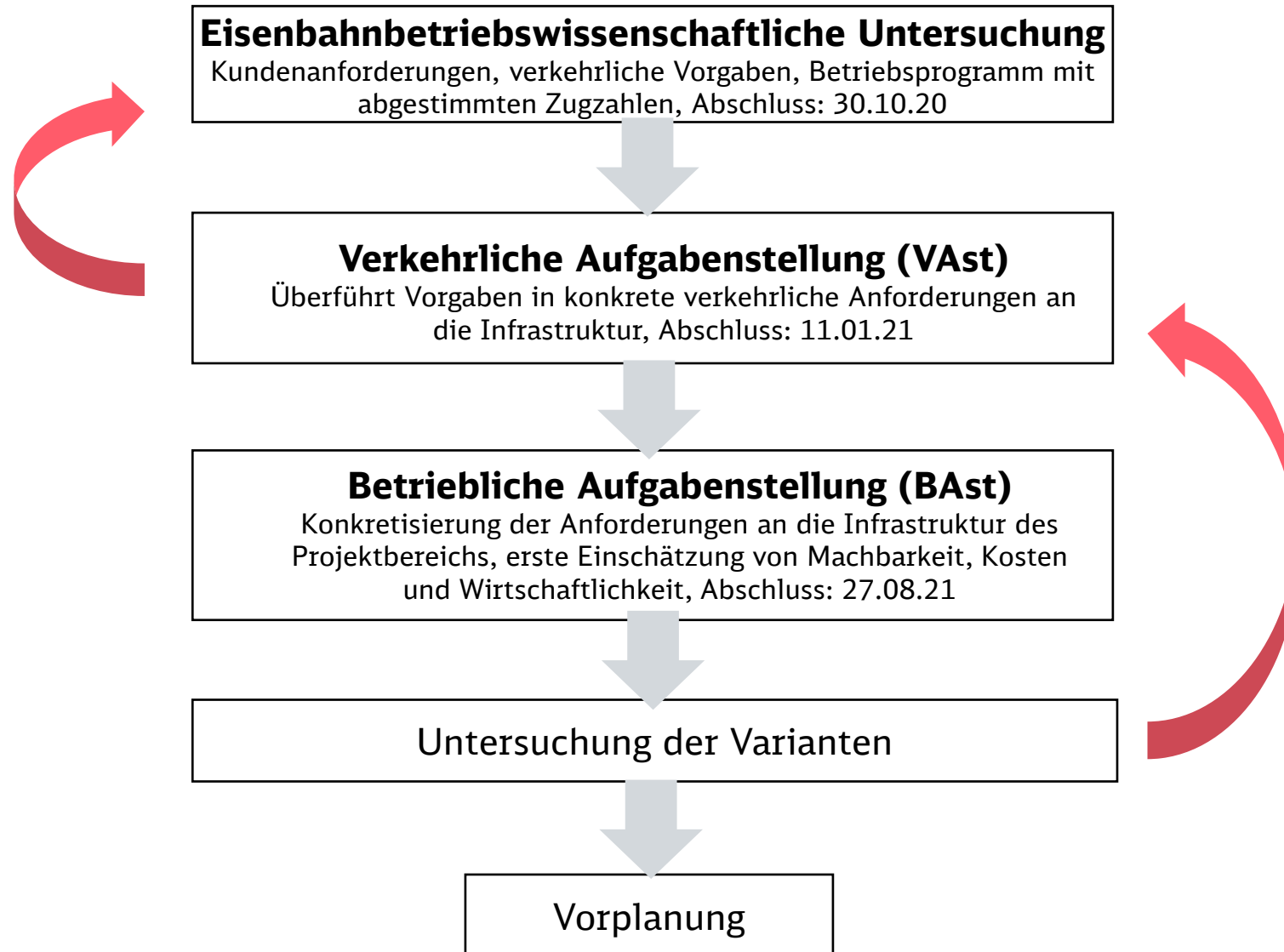


Zielstellung der Variantenbetrachtung für die Vorplanung:

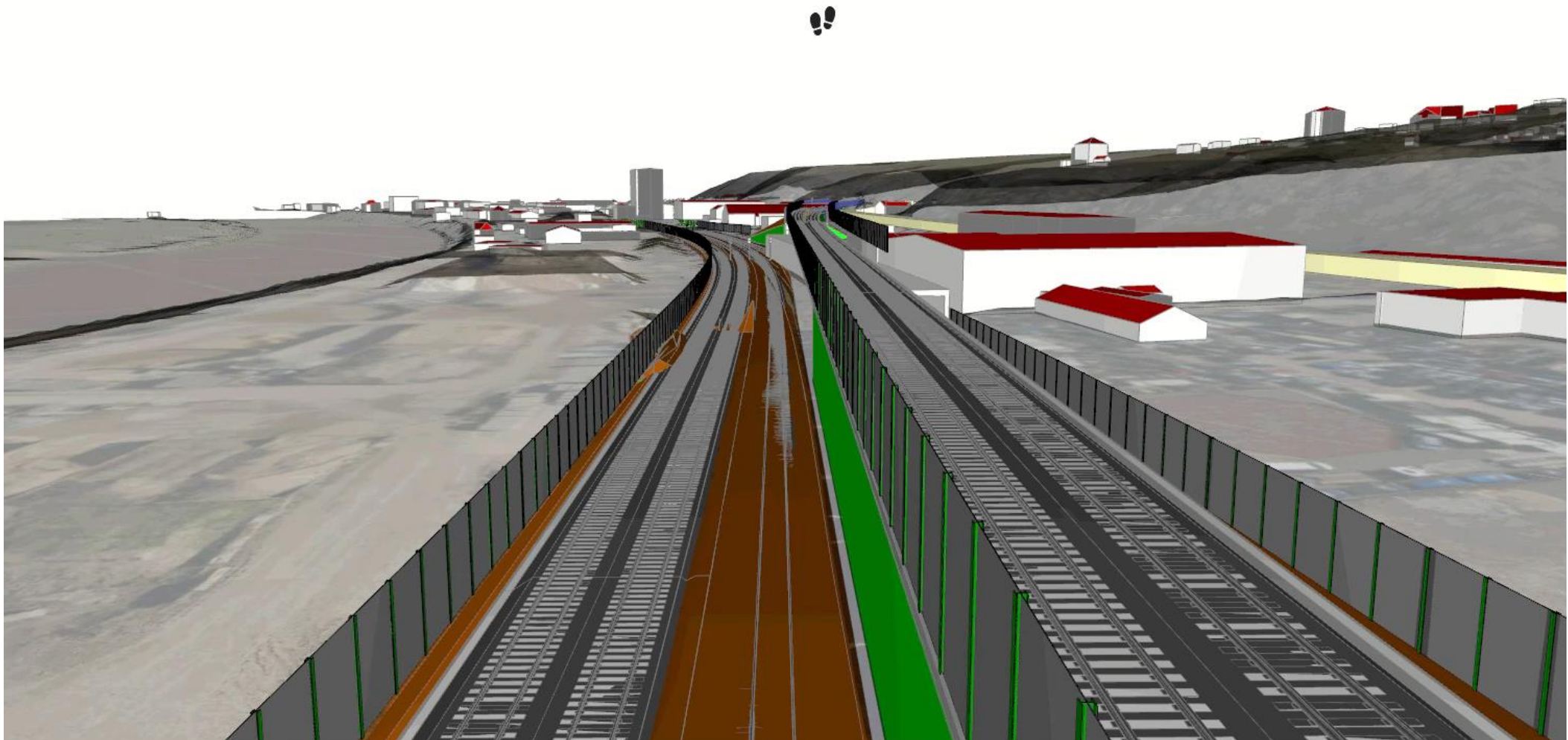
- Fundierte Abwägung der Kriterien in Hinblick Planrecht, Wirtschaftlichkeit, Umwelt usw.
 - maximale Flexibilität für weitere Planung
 - Rückfallebene für technische Ausschlusskriterien
 - Diskussionsgrundlage für mögliche verkehrliche Konsequenzen
- Ende 2022 soll jeweils eine Volltunnelvariante und eine Teiltunnelvariante für die weitere Bearbeitung im Rahmen der Vorplanung ausgewählt werden

2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten

Die Variantenfindung ist ein iterativer Prozess

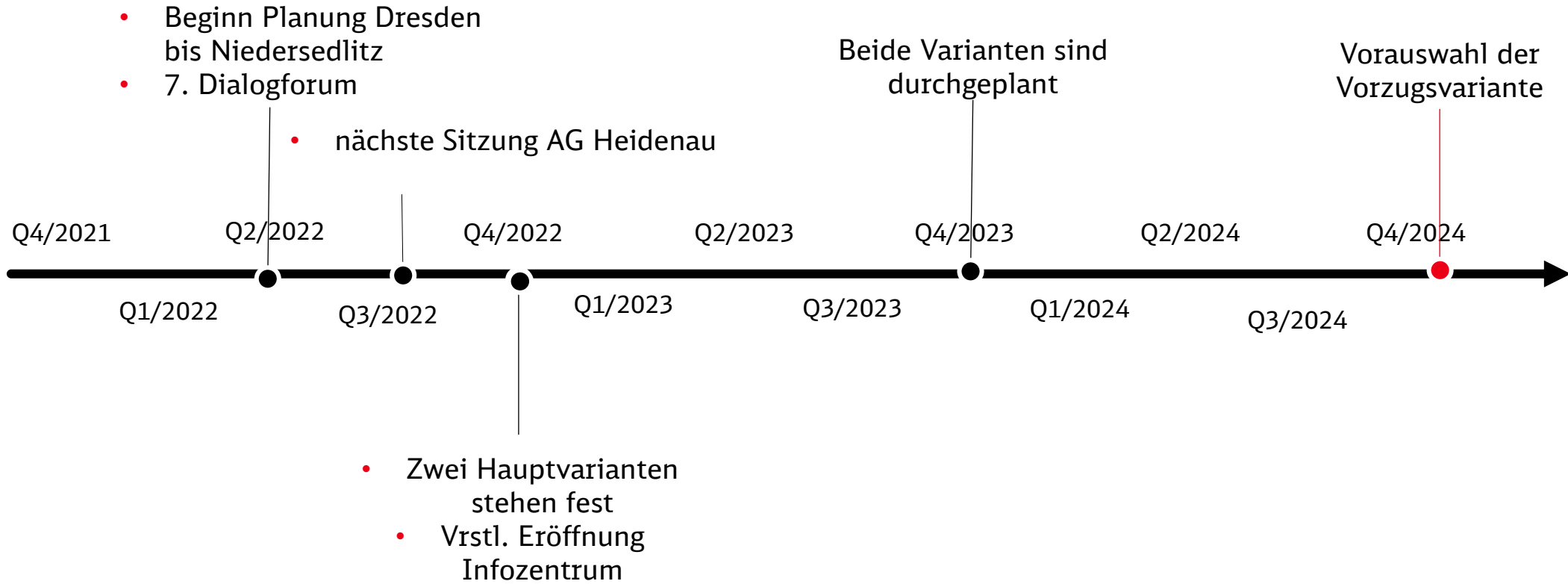


2. Visualisierungen – aktueller Planungsstand im Bereich der Ausbindung



1. Aktueller Planungsstand Heidenau
2. "Blick in die Werkstatt": Weitere Planung der Varianten
- 3. Nächste Schritte**

3. Nächste Schritte





Vielen Dank!

Kontakt: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de