

Stellungnahme zu Anpassungen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens **der Varianten A bis C** auf Basis der Vorschläge der **Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag**

Stand: Juni 2020

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der DB Netz AG **aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften** für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant. Die der **Raumordnungs-Untersuchung** zugrundeliegenden Ausarbeitungen der Varianten A-C wurden **in gleicher Tiefe** wie die Ausarbeitungen der Varianten D-G vorgenommen. Dabei sind neben den **Gegebenheiten des Geländes, die Siedlungsstruktur, die verkehrliche Infrastruktur, künftige Planungen Dritter und umfangreiche technische Randbedingungen** zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ergeben sich die in den Unterlagen unter den o.g. für alle Varianten gleichen Randbedingungen entwickelten und dargestellten Varianten mit den entsprechenden Eigenschaften.

Grundsätzliches

- Im Laufe der weiteren Planungen werden Parameter, wie z.B. die Steigung der Strecke oder die Verortung und die technische Gestaltung von Bauwerken, entsprechend den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Gutachten, den gültigen technischen Richtlinien sowie gesetzlichen Vorgaben und betrieblichen Anforderungen weiter präzisiert und entsprechend in die Planung der Varianten einfließen.
- Die DB Netz AG distanziert sich von der Behauptung, dass die Varianten A bis C „zu verschlechtern“ gewollt wären oder mit „K.O.-Kriterien“ versehen wurden. Vielmehr waren die Anpassungen erforderlich, um die umfangreichen Randbedingungen zu berücksichtigen, die notwendig sind, um nach gesetzlich festgelegten Richtlinien und Vorschriften die Strecke zu planen.
- Seitens der DB Netz AG gilt keine der vorliegenden Varianten als Vorzugsvariante. Vielmehr stehen wir für einen ergebnisoffenen Prozess zur Variantenfindung ein.
- Die notwendigen Anpassungen sind nicht Gegenstand der Beurteilung der Varianten im Raumordnungsverfahren und werden im Rahmen der nächsten Planungsstufe anhand von weitergehenden Untersuchungen und Begutachtungen (z.B. zur Geologie, Vermessung, Hochwasserschutz, Hydrologie, betrieblichen Anforderungen, Umweltbelange etc.) im Sinne des Planungsfortschritts weiterentwickelt.

Steigung der Strecke

- In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten mit einer ausreichenden Überdeckung (1,5 bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte im Untersuchungskorridor für die Volltunnelvarianten, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte und der Steigung der Strecke (Längsneigung) auch die Staatsstraße 172 unterquert werden muss.
- Die Längsneigungen im Tunnelbereich ergeben sich aus der Höhenlage der Neubaustrecke auf der Portalseite in der Tschechischen Republik, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechischen Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI LOC&PAS zu maximalen Rampenlängen (< 20 km) für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) in einer bestimmten Zeit (15 min bei 80 km/h) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils mit den entsprechenden Längsneigungen zwischen den Portalen und dem Tunnelhochpunkt mit einer Nothaltestelle (Raumordnungsunterlage Teil B Kap. 4.3 Sicherheitskonzept sowie Teil B Kap. 3.5.3 Nothaltestelle).



Luftbild Heidenau 2019 (DB Netz AG/vectorvision GbR)

Überholbahnhof Heidenau, kreuzungsfreie Anbindung der Neubaustrecke

- Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Lage des Überholbahnhofes direkt an der Tunnelleinfahrt in Heidenau auf höhengleichem Niveau mit Einbindung in die bestehende Strecke ist aus verschiedenen technischen und betrieblichen Gründen nicht möglich.
- Zum einen aus o.g. Gründen (Höhenzwangspunkten) aufgrund der vorliegenden geologischen Randbedingungen erforderlichen Tunnelüberdeckung (1,5 bis 2-facher Tunneldurchmesser) zur Unterquerung des Seidewitzals. Dies führt zu einer Verlegung der Tunnelleinfahrt in die Ebene -1 unter der Geländeoberkante.
- Zum anderen ist der zu planende Überholbahnhof mit 4 Gleisen technisch und betrieblich in die NBS zu integrieren, erst danach kann eine kreuzungsfreie Anbindung der NBS an die bestehende Strecke in Heidenau erfolgen (Spurplantrennung zwischen NBS und Bestand).
- Eine Lage des Überholbahnhofes in der Ebene -1 ist technisch nicht sinnvoll, da dies aus technischer Sicht sehr anspruchsvoll ist (Grundwasser, Hochwasserschutz etc.). Daher wurde an der Tunnelleinfahrt eine schräge Rampe für 2 NBS-Gleise angeordnet, um so das Niveau der Bestandsstrecke zu erreichen. Die Rampe am Tunnelanfang im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, daher ist die Rampenlängsneigung auf 7 ‰ zu begrenzen.
- Gemäß den vorgenannten Gründen musste der Überholbahnhof für die Varianten A-C im Rahmen der Raumordnung an eine andere, betrieblich sinnvolle Stelle im Bestandsnetz der DB verlegt werden. In den folgenden Planungsstufen wird der Anbindepunkt Heidenau und die mögliche Lage des Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten unter Beachtung vorgenannter Randbedingungen sowie der Richtlinien und Vorschriften der DB und der betrieblichen Vorgaben detailliert untersucht.
- Die in den ROV-Unterlagen dargestellten Lösungen sind kreuzungsfrei, sowohl in Bezug auf die Einfädung der NBS in die bestehende DB-Strecke als auch in Bezug auf querende Straßen. Die Gründe dafür bzw. die weitere Vorgehensweise in den folgenden Planungsstufen wurden in den o.g. Kommentaren beschrieben.