



Alternativkonzept zur Streckenführung



Inhalte der Konzeption dürfen nur nach Zustimmung der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ verwendet werden

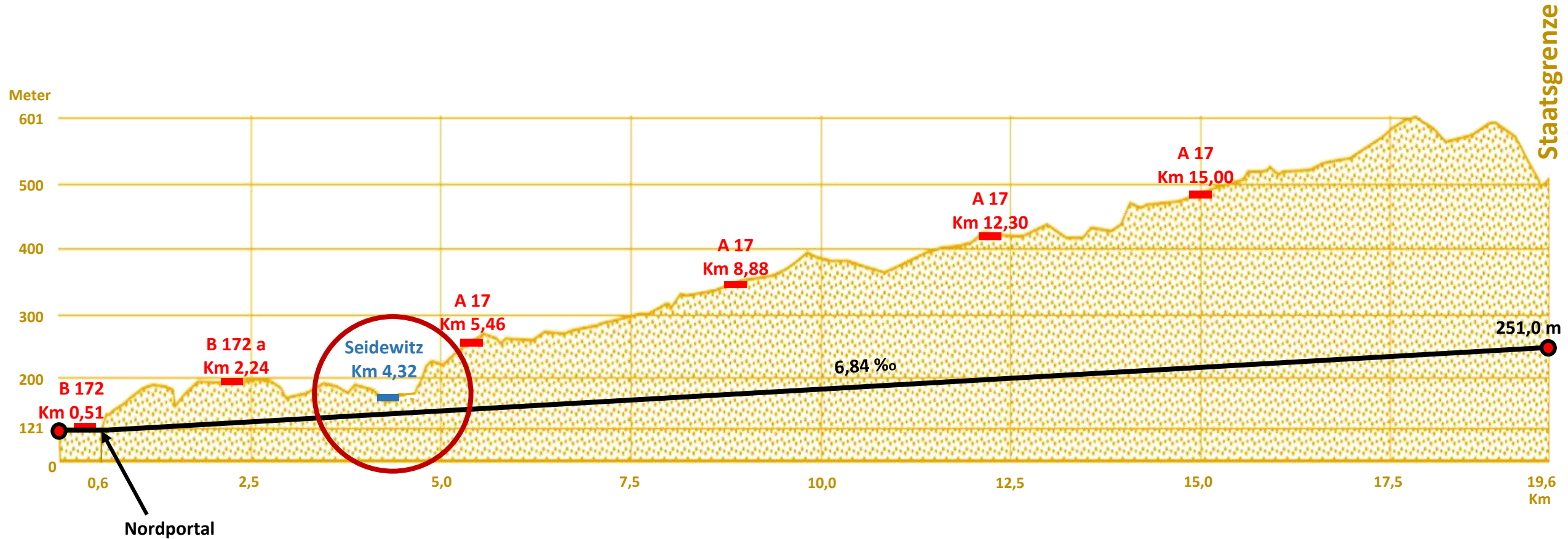
Urheberrechte

Alternativvariante



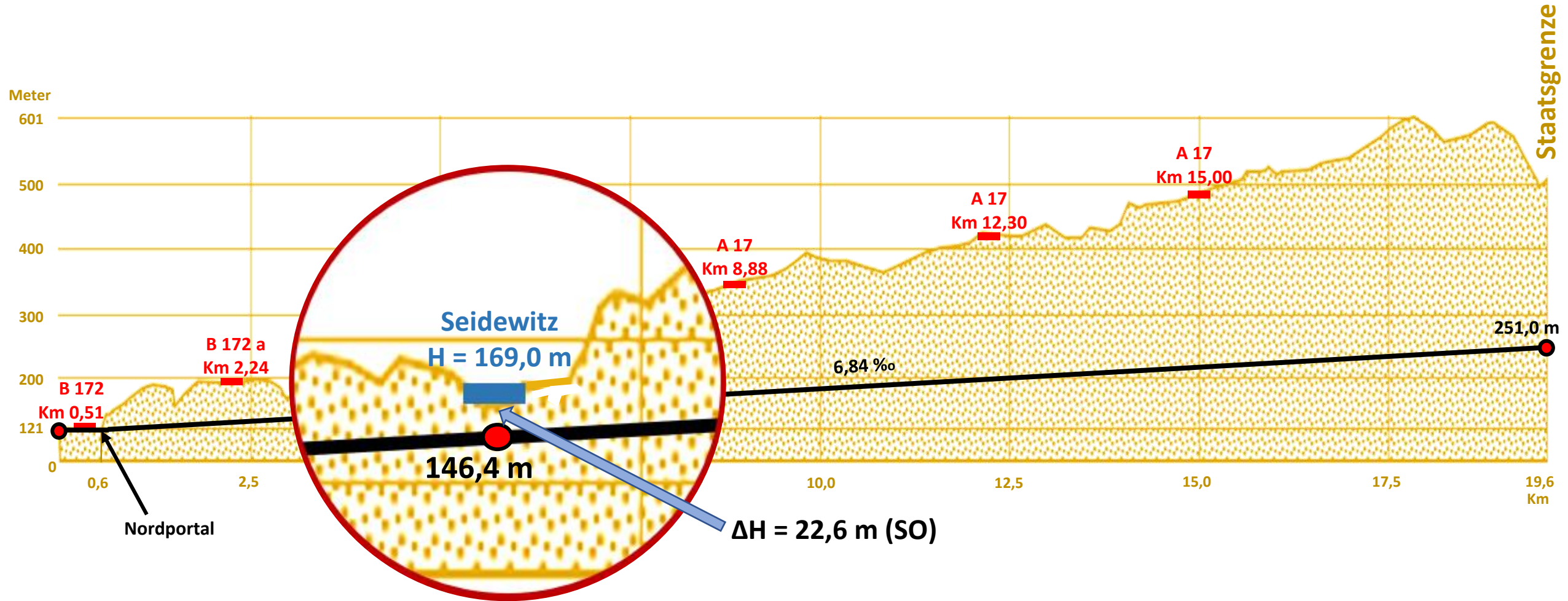
Streckenführung

Alternativvariante



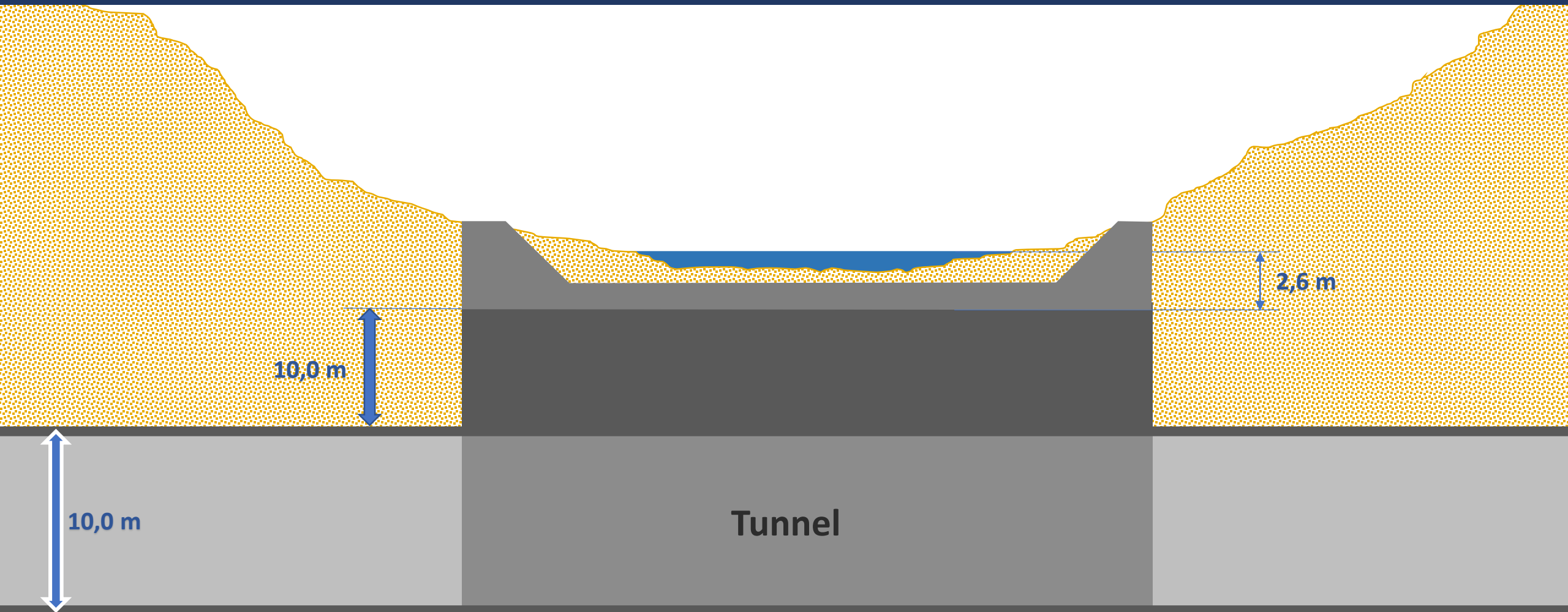
Höhenprofil

Alternativvariante



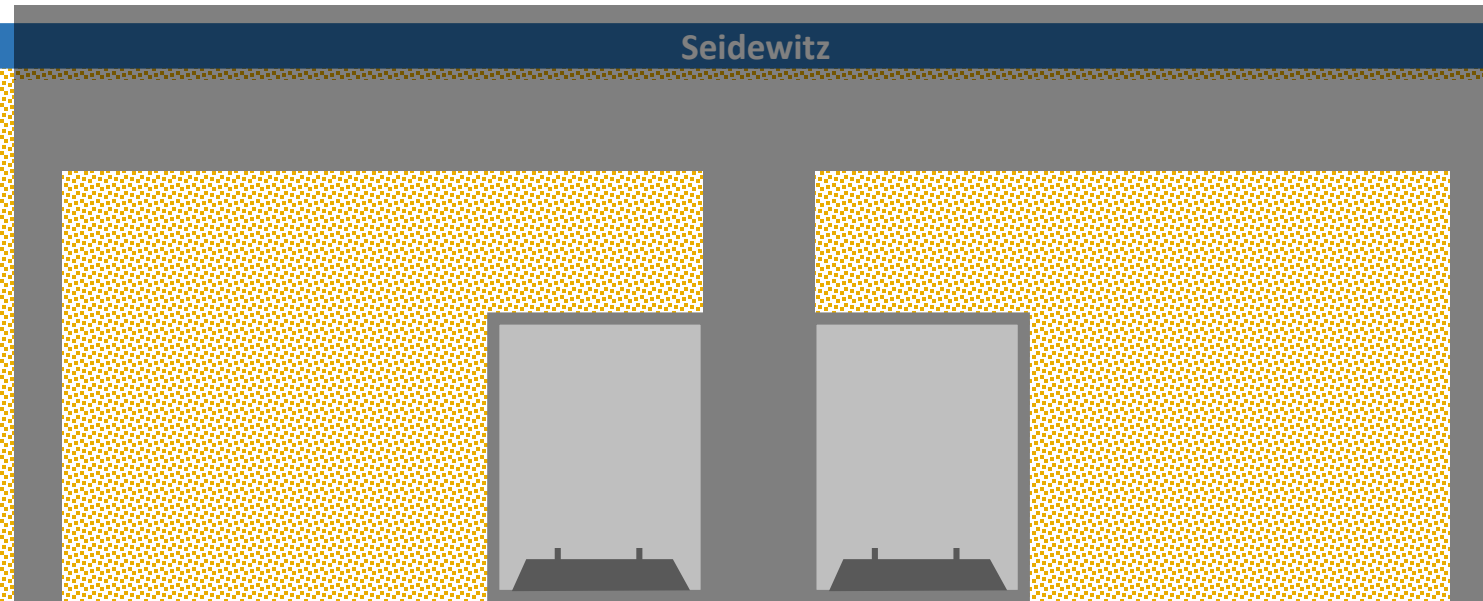
Höhenprofil

Alternativvariante



Unterquerung Seidewitz

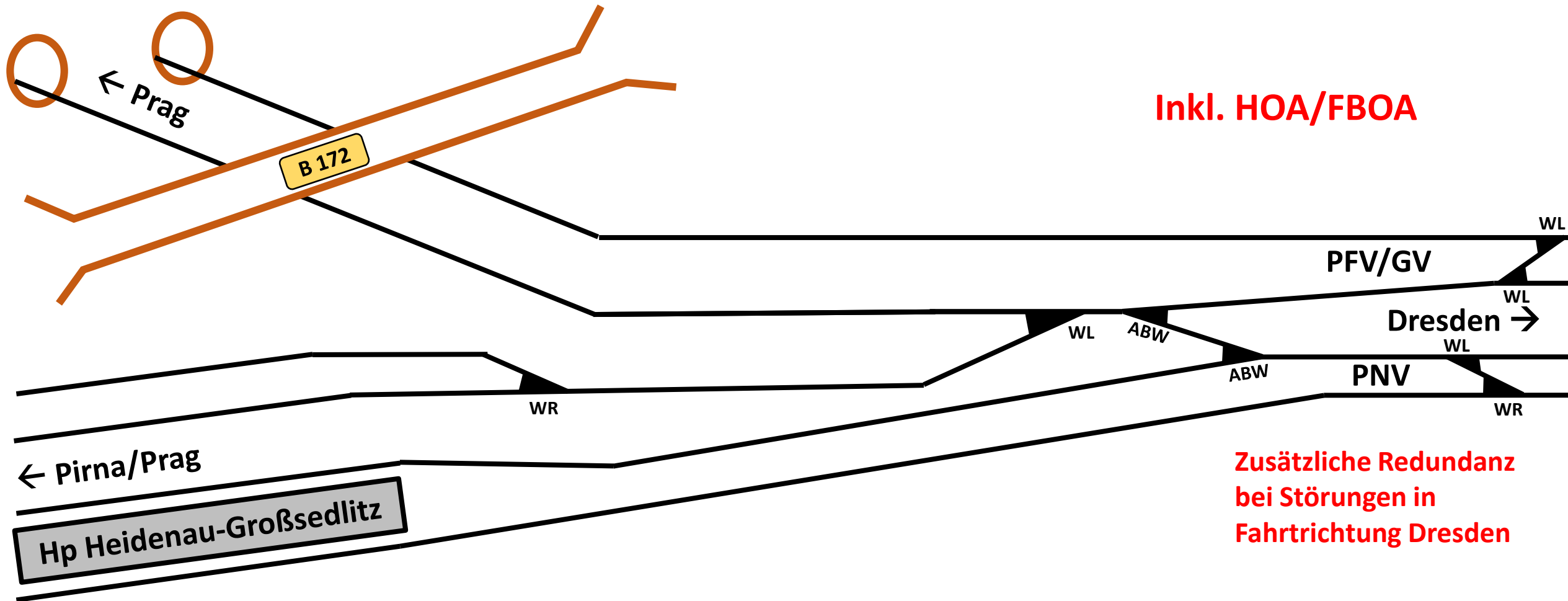
Alternativvariante



Unterquerung Seidewitz

Ausbindung Heidenau und Überholbahnhof

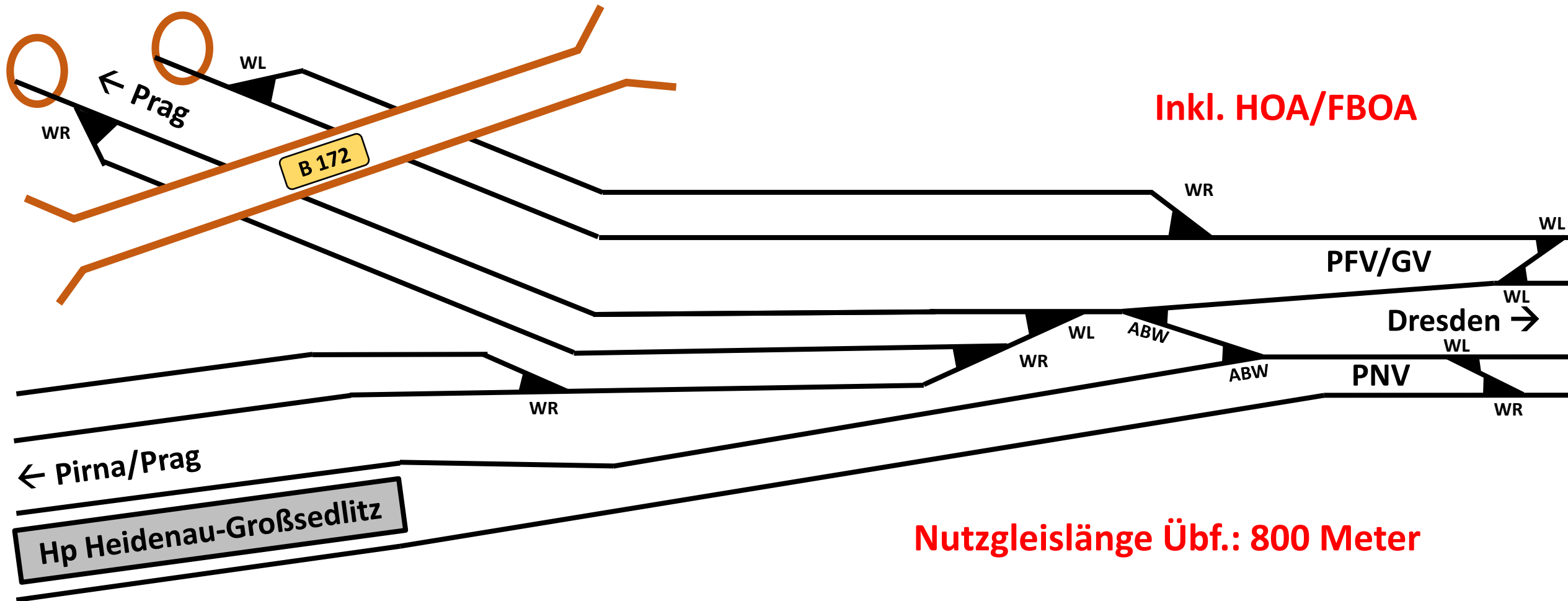
Alternativvariante



Ausbindung NBS



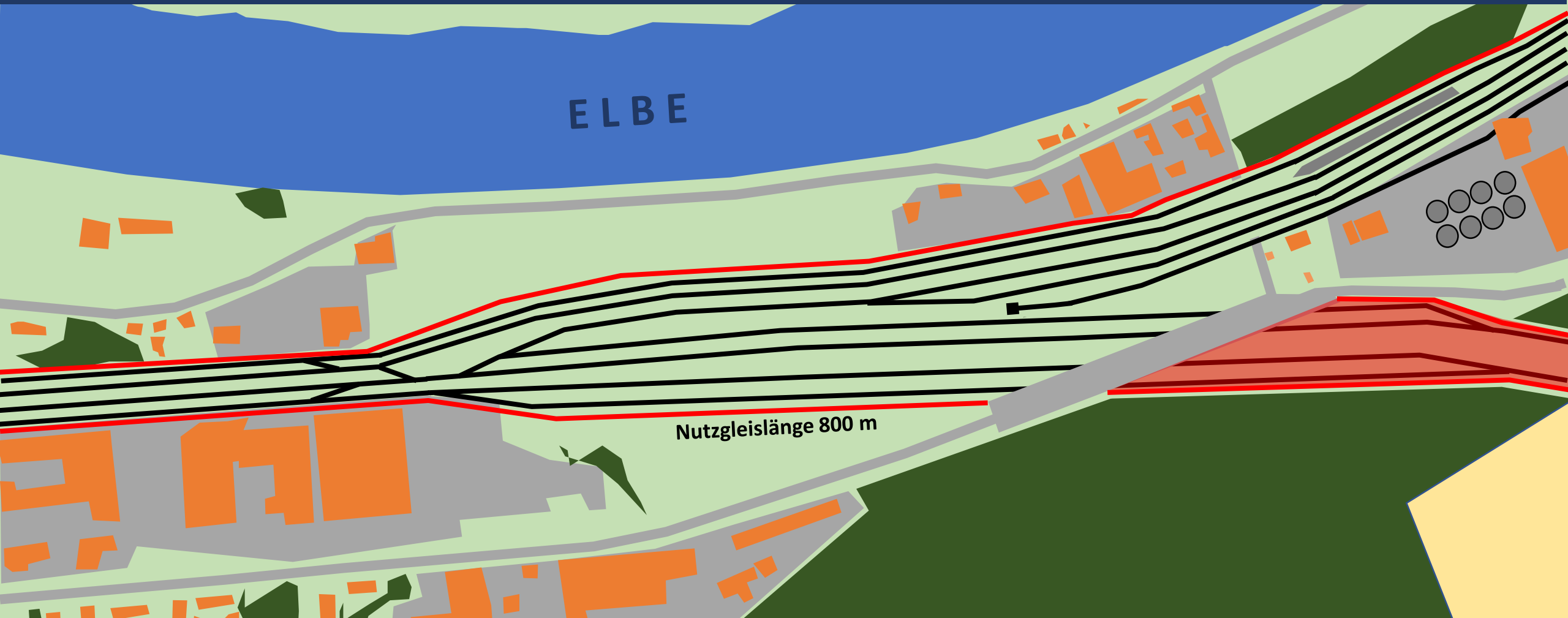
Alternativvariante



Überholbahnhof



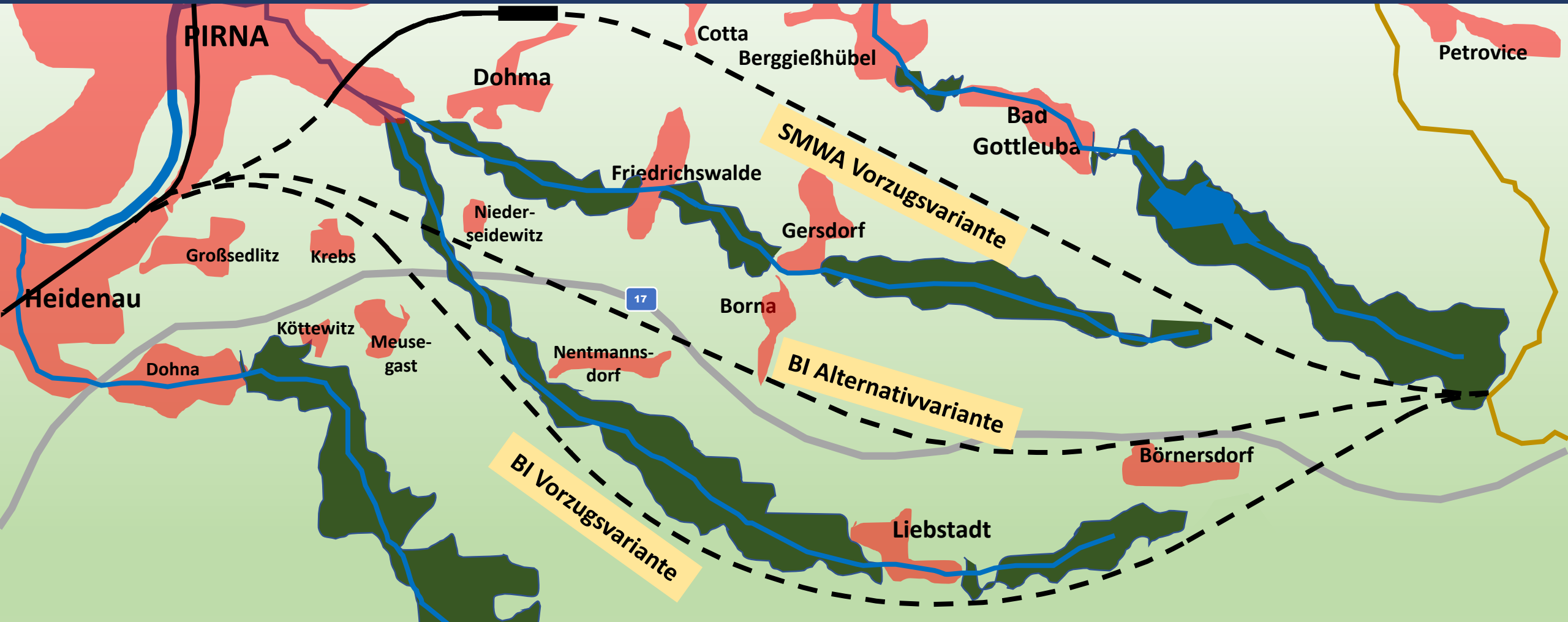
Alternativvariante



Ausbindung - Schallschutz

Variantenvergleich

Variantenvergleich



Streckenführungen

Variantenvergleich

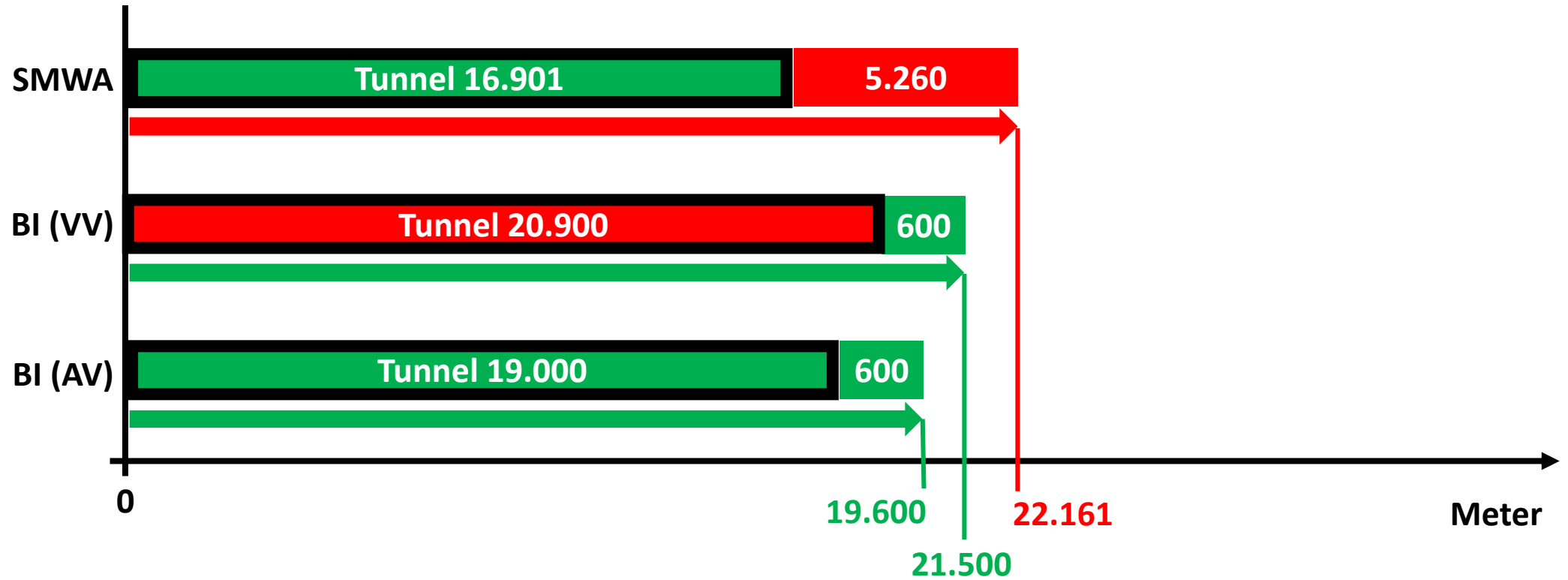
	SMWA	BI (VV)	BI (AV)
1. Tunnelstrecke	16.901 m	20.900 m <i>3.999 m</i>	19.000 m <i>2.099 m</i>
2. Terrestrische Strecke (inkl. Brücken)	5.260 m	600 m <i>4.660 m</i>	600 m <i>4.660 m</i>
Strecke gesamt	22.161 m	21.500 m <i>661 m</i>	19.600 m <i>2.561 m</i>

nur deutscher Abschnitt

Streckenlängen



Variantenvergleich



nur deutscher Abschnitt

Streckenlängen



Variantenvergleich

		Wichtung / Ranking	SMWA	BI (VV)	BI (AV)
Kosten	Bau- und Planungskosten	5	●	●	●
	Folgekosten	4	●	●	●
	Zwischenergebnis		5	4	4
Umwelt	Lärmimmission im Betriebszustand	5	●	●	●
	Umweltverträglichkeit der NBS	5	●	●	●
	Zerschneidung der Landschaft	5	●	●	●
	Lärmimmission in der Bauphase	3	●	●	●
	Zwischenergebnis		0	18	15
Bau	Querung von Störzonen	4	●	●	●
	Bauzeit	4	●	●	●
	Baustellenlogistik	3	●	●	●
	Immobilienwerb	3	●	●	●
	Verwendung des Tunnelaushubs	2	●	●	●
Zwischenergebnis		4	12	5	

		Wichtung / Ranking	SMWA	BI (VV)	BI (AV)
Strecke	Notfallkonzept	5	●	●	●
	Redundanz	5	●	● *	● *
	Streckenkapazität	5	●	●	●
	Radien, Geschwindigkeit	3	●	●	●
	Reisezeit	3	●	●	●
	Tunnellänge	3	●	●	●
	optionaler ICE-Bahnhof mit NV-Anbindung	3	●	●	●
	Maximale Steigung	3	●	●	●
	** Geländeüberdeckung bei Querung IPO	2	●	●	●
	Streckenlänge	2	●	●	●
	Zwischenergebnis		8	29	26
Andere	Risiko von Klagen	4	●	●	●
	Akzeptanz	3	●	●	●
	Zwischenergebnis		0	7	0
kumulativ			17	70	50

* nur bei zweigleisiger Ausbindung

** BI +62,8 m ; SMWA +43,3 m (Diff.=19,5 m) bei 6,22 ‰ Streckensteigung

Die wichtigsten Faktoren