



DB Netz AG • Brandenburger Straße 1 • 04103 Leipzig

VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH
Könneritzstraße 31

01067 Dresden

DB Netz AG
Region Südost
Vertrieb
Infrastrukturentwicklung

Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
www.dbnetze.com/fahrweg

Zeichen: I.NB-SO-V 1

10.12.2020

Machbarkeitsstudie zur Linienfindung für die Trasse des Chemnitzer Modells Stufe 4 – Abfrage von Stellungnahmen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten ihr Schreiben vom 27.10.2020 zur „Machbarkeitsstudie zur Linienfindung für die Trasse des Chemnitzer Modells Stufe 4“ hiermit wie folgt beantworten.

Ein allgemeiner Hinweis vorab: Die Bezeichnung Kursbuchstrecke (KBS) mit den von ihnen verwendeten vierstelligen Nummern ist nicht korrekt, es handelt sich dabei um DB-Streckenummern.

Welche Restriktionen sind hinsichtlich einer Mitnutzung /Einbindung der Strecke 6385 zu beachten bzw. wird dies seitens der DB Netz AG überhaupt als realistisch erachtet?

Aus den von Ihnen dargestellten Randbedingungen, die zu einer Ein- und Ausbindung der Verkehre auf der Strecke 6385 von weniger als 2 km führen, ist aus unserer Sicht die Schaffung der dafür erforderlichen Schnittstellen nicht sinnvoll, da technisch und wirtschaftlich zu aufwändig. Zudem wäre für die Mitnutzung der Strecke ein kapazitiver Ausbau in diesem Abschnitt erforderlich, um die zusätzlichen Verkehre mit dem für diese Strecke vorgesehenen Betriebsprogramm qualitätsgerecht umsetzen zu können.

Der Abschnitt des ehemaligen Streckengleises von Wittgensdorf ob Bf nach Hartmannsdorf (Strecke 6636) ist aktuell ein Bahnhofsneben Gleis. Für die Aktivierung als Strecke bedarf es einer Ausrüstung auf die Erforderlichkeiten eines Streckengleises sowie der verkehrlichen Berücksichtigung der bestehenden Güterverkehre, die über dieses Gleis in den Anschluss in Hartmannsdorf verkehren.

Welche Auswirkungen können zumindest die Kursbuchstrecke 6385 betreffenden derzeitigen Ausbauplanungen auf die Beantwortung der zuvor formulierten Frage haben?

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Christian Gruß
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Dr. Christian Runzheimer

Unser Anliegen:



Wie im vorherigen Punkt ausgeführt, wird die Mitnutzung der Strecke 6385 als nicht sinnvoll erachtet. Bei einer Mitnutzung der Strecke 6385 wären die nachfolgenden Punkte zu beachten. Aufgrund der geplanten Elektrifizierung der Strecke Leipzig - Chemnitz wäre ein zweimaliges, kurz aufeinanderfolgendes Wechseln des Stromsystems ableitbar, wenn zwei unterschiedliche Oberleitungssysteme zu verbinden sind. Mit dem geplanten Ausbau und Elektrifizierung ist eine Ausweitung des Zugverkehrs verbunden, damit sind Kapazitätsbetrachtungen für den gemeinsam genutzten Abschnitt notwendig. An den geplanten Spurplan- und Bahnsteiganlagen in Wittgensdorf ob Bf ist ein Anpassungsbedarf absehbar (z.B. 3. und 4. Bahnsteigkante in Abhängigkeit zum Fahrplankonzept CM Stufe 4).

Wenn eine Mitbenutzung/Einbindung als realistisch erachtet wird, wie werden diese Strecken derzeit genutzt (Personen- und/oder Güterverkehr mit Häufigkeit) bzw. welche Entwicklungen sind diesbezüglich zu erwarten?

Wie oben angeführt, wird die Mitnutzung der bestehenden Strecke 6385 als nicht sinnvoll angesehen.

Falls bei einer untersuchten Variante die KBS 6385 mitbenutzt werden würde, beispielsweise durch eine Einfädelung zwischen Wittgensdorf Mitte und Wittgensdorf oberer Bf: was müsste im Zuge dieses Variantenvergleichs für diese Variante beachtet werden, beispielsweise betrieblicher Flexibilität (Streckenauslastung) oder infrastruktureller Anforderungen (ggf. niveaufreie Ein- und Ausfädelung erforderlich)?

Zu beachten wären:

- Wechsel des Betriebsverfahrens EBO/BOSTrab
- Verfügbarkeit Kapazität und Betriebsqualität für die Verkehre CM Stufe 4
- Systemtrennstellen der Oberleitungsanlage
- Schnittstelle Leit- und Sicherungstechnik

Sollte die KBS 6385 nicht mit benutzbar sein: wäre es denkbar, westlich davon ein drittes Gleis für die ausschließliche Nutzung durch das Chemnitzer Modell zu legen?

Der vorhandene Bahndamm und die Brücken sind nur für die Zweigleisigkeit der Strecke 6385 ausgelegt. Sämtliche bauliche Maßnahmen und der Grunderwerb für ein drittes Gleis einschl. Brückenneubauten befänden sich in Verantwortung des Chemnitzer Modells (CM) und wären durch das CM zu errichten. Bei der Planung ist die von uns vorgesehene Elektrifizierung der Strecke zu berücksichtigen. Derzeit befinden wir uns in der Grundlagenermittlung.

Falls die Einbindung erst im Bereich Hartmannsdorf auf die KBS 6636 erfolgen sollte: gäbe es dafür spezielle betriebliche und infrastrukturelle Punkte seitens der DB Netz AG zu beachten? Ist diese Trasse ohne Durchführung baulicher Maßnahmen (abgesehen von der Einfädelung) nutzbar?

Für die Einbindung in den Bereich Hartmannsdorf ist zu beachten, dass die ehemalige Strecke 6636 bis ca. km 4,35 ein Bahnhofsnebengleis des Bf Wittgensdorf ob Bahnhof ist. Bei km 4,35 bindet der Anschluss von TOTAL Deutschland GmbH an das Nebengleis an. Die dahinter

liegenden Gleisanlagen der stillgelegten Strecken 6636, 6637 und 6638 Limbach (Sachs) - Hartmannsdorf (6636), Limbach (Sachs) - Oberfrohna (6637) und Limbach (Sachs) - Kändler (6638) sind an dem Eisenbahnverein Hartmannsdorf e.V. verpachtet. Der Pächter ist vollumfänglich für die Verkehrssicherungspflicht der Pachtsache verantwortlich. Daher können wir keine Aussage zum Anlagenzustand treffen.

Betriebliche Belange: Solange keine Einbindung in das aktive Bahnhofsnebengleis erfolgt sind auch keine sicherungstechnischen Maßnahmen erforderlich. Sämtliche Anlagen außerhalb des EBO-Bereichs verblieben in Verantwortung des CM.

Wenn eine Einbindung des CM in die aktiven Betriebsanlagen der DB Netz erfolgen soll, sind für die Schnittstelle umfangreiche sicherungstechnische Eingriffe in das ESTW in Geithain notwendig.

Im Bereich Limbach und Kändler wäre auch bei Nutzung der ehemaligen Trassen infrastrukturell von einem Neubau der Gleisanlagen auszugehen. Gibt es dazu bestimmte Vorgaben?

Bei Errichtung neuer nichtöffentlicher Eisenbahnen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA). Aufsichtsbehörde für Nichtbundeseigene Eisenbahnen ist der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB).

Ab der Schnittstelle zur DB Netz AG sind die Anlagen als öffentliche Infrastruktur nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und dem Regelwerk der DB Netz AG zu planen, errichten und zu betreiben. Unsere Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Solange die Gleise des CM nicht in das öffentliche Netz der DB einbinden, gibt es auch keine Vorgaben der DB AG.

Sind beispielsweise im Bereich Limbach-Oberfrohna Bedarfe bekannt, die neuzubauende Trasse auch für den Güterverkehr zu nutzen?

Es sind uns aktuell keine Bedarfe bekannt.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

