

Gleiserschließung IndustriePark Oberelbe - eisenbahntechnische Voruntersuchung im Rahmen des Realisierungskonzeptes IPO

Bericht

für

Kasporetz-Kuhlmann GmbH
Zweckverband IndustriePark Oberelbe

08. Oktober 2019

Autoren: Dr.-Ing. R. Schroeder-Baumgart
Dipl.-Ing. R. Kasporetz

Inhalt

1	Aufgabenstellung	2
2	Bestand und Möglichkeiten für eine Anbindung an das Schienennetz	2
2.1	Bestand	2
2.2	Möglichkeiten für eine Anbindung an das Schienennetz	3
2.2.1	Erschließung aus Westen über den Bf Heidenau/ Dohna Anschluss Fluorchemie (Var. A, rote Plandarstellung)	3
2.2.2	Erschließung aus Osten über den Bf Pirna (Var. B, blaue Plandarstellung)	3
2.2.3	Ausfädelung aus der Neubaustrecke (Var. C, türkise Plandarstellung)	4
3	Bewertung und Empfehlungen	5

1 Aufgabenstellung

Die Städte Pirna, Heidenau und Dohna streben die Entwicklung eines gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes („IndustriePark Oberelbe“, IPO) an. Als Ergebnis einer Machbarkeitsstudie wurde ein rund 140 ha umfassendes Gebiet für Industrie- und Gewerbeansiedlungen für entwicklungsfähig erachtet.

Das Planungsgebiet liegt südöstlich von Dresden an der BAB A17 und der B 172a, die das Gebiet mit seinen Teilflächen durchschneiden. Es erstreckt sich von Dohna (im Westen) bis Pirna (im Osten) mit einer Länge von ca. 3,5 km und einer Breite von bis zu 1,1 km. Die Flächen liegen auf den Gemarkungen der drei Kommunen Dohna, Heidenau und Pirna, die nach entsprechenden Beschlüssen einen gemeinsamen Zweckverband gründeten.

Für ein modernes, überregional ausstrahlendes Industrie- und Gewerbegebiet ist ein Anschluss an das nationale und internationale Eisenbahnnetz sinnvoll. Transporte können auf der Schiene umweltfreundlich oder CO₂-neutral durchgeführt werden, die Abwicklung auch großer Transportmengen wird planbar, eine kontinuierliche Versorgung mit Rohmaterialien ist unabhängig von Staus oder der Witterung gegeben und Transporte, welche auf der Straße eine komplizierte Planung und Umsetzung erfordern (Schwerlast, Übergrößen, besondere Güter, etc.) können durchgeführt werden. Eine Anbindung an das Schienennetz kann durch einen eigenen Gleisanschluss, ggf. ein Industriestammgleis, oder wenn dies nicht möglich ist, durch Nutzung öffentlicher Ladestellen bzw. des kombinierten Verkehrs geschehen.

Als erster Schritt wird eine Voruntersuchung mit Analyse der vorhandene Schienen-Infrastruktur und dem Aufzeigen grundsätzlicher Möglichkeiten vorgenommen.

2 Bestand und Möglichkeiten für eine Anbindung an das Schienennetz

2.1 Bestand

Nördlich vom Planungsraum IPO verläuft in einer Entfernung von ca. 1,5 km die Bahnstrecke Děčín – Dresden-Neustadt (Elbtalbahn, Streckennummer 6240), die als zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn Tschechien und Sachsen verbindet. Parallel zu der Hauptbahn Děčín – Dresden und auf gleichem Bahnkörper befindet sich die Bahnstrecke Pirna – Coswig. Sie ist ebenfalls eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, dient aber vorwiegend der S-Bahn Dresden und ist seit 2004 in Betrieb. Beide Strecken verlaufen durch Heidenau und Pirna.

Im Bahnhof Heidenau zweigt die Müglitztalbahn südwärts in das Müglitztal ab. Die Bahnstrecke Heidenau – Kurort Altenberg ist eine Nebenbahn in Sachsen und wurde 1938 als Normalspurbahn in Betrieb genommen. Die Bahnstrecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert, auf ihr verkehren Regionalbahnen im Stundentakt. Sie verläuft auf der westlichen Seite des Stadtgebietes Dohna, wo der Gleisanschluss Dohna Fluorchemie in Bahn-km 4,4 anbindet.

Ab Bf Heidenau soll zukünftig der Neubau der geplanten Schnellfahrstrecke Dresden – Prag als mögliche hochgeschwindigkeitstaugliche Mischverkehrsstrecke für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Tschechien beginnen. Der geplante In-

dustriePark Oberelbe wird durch den Tunnel Heidenau (zwei je ein Kilometer lange Tunnelabschnitte) unterquert. Daran schließt sich im Osten eine Brücke über das Seidewitztal an, auf die dann ein ebenerdiger Abschnitt von zwei Kilometern Länge folgt. Für diese Aussage liegt die damalige Planungsvariante zugrunde, die von der Streckenführung am ehesten der oberirdischen Variante „G“ entspricht (Präsentation der DB Netz AG, I.ING-SO-N, zum Raumordnungsverfahren, 19.09.2019).

2.2 Möglichkeiten für eine Anbindung an das Schienennetz

Denkbar sind folgende grundsätzliche Alternativen einer Bahnanbindung

- A) Erschließung aus Westen über den Bf Heidenau/ Dohna Anschluss Fluorchemie
- B) Erschließung aus Osten über den Bf Pirna
- C) Ausfädelung aus der Neubaustrecke

Nutzlängen der Ladegleise von 200 m ggf. auch 300 m sind bei allen Varianten möglich, für längere Züge sind die Ladegleise des Gleisanschlusses auf entsprechend mehrere parallele Gleise zu verteilen. Die genaue Ausgestaltung ist mit potentiellen Nutzern abzustimmen.

2.2.1 Erschließung aus Westen über den Bf Heidenau/ Dohna Anschluss Fluorchemie (Var. A, rote Plandarstellung)

In dieser Variante sind die starken Steigungen/Gefälle des Geländes im Bereich Dohna mit bis zu 4% problematisch. Für Bedienung mit höheren Lasten wäre die Strecke zu elektrifizieren, zum einen, um einen Traktionswechsel zu sparen, und zum anderen, um ein Nachschieben schwerer Einheiten zu umgehen. Das Ausziehgleis der Fluorchemie wird in Richtung Industriegebiet verlängert. In Dohna am Kuxberg ist ein Fließgewässer mit einer Eisenbahnbrücke zu queren, wegen der folgenden starken Steigung ist voraussichtlich ein Tunnel bis hinter die Autobahn notwendig. Die Trasse verläuft dann weiterhin südlich der B 172a. Zur Erschließung der Fläche D bestehen zwei Untervarianten, wovon die erste Variante weiterhin parallel zur Bundesstraße verläuft, die andere verläuft entlang der südlichen Bebauungsgrenze. Der Flächenverbrauch im B-Plangebiet ist höher als in der folgenden Variante B, Erschließung von Osten aus, dafür kann die Fläche D fast in Gänze für die Eisenbahn erschlossen werden.

Streckenlängen: 4.100 bzw. 3.630 m

Brückenbauwerke: 1 (Fließgewässer) + 2 (Straßen: BAB plus Auf-/ Abfahrt)

Bahnübergänge: 2 plus 1 im IPO

2.2.2 Erschließung aus Osten über den Bf Pirna (Var. B, blaue Plandarstellung)

Um aus dem Bf Pirna in das neue Gewerbegebiet ausfahren zu können, wird soweit wie möglich die frühere Trasse der Strecken nach Großcotta und Gottleuba in Richtung Osten genutzt, anschließend verschwenkt die Trasse in zwei Varianten in Richtung Westen zum IPO. Eine

Ausfahrt aus dem nördlichen Gleis im Bf Pirna wurde verworfen, da dann lange Brückenbauwerke über den Bahnhofskopf und das Industriegebiet notwendig wären. Wegen zu hohem Ausgleichbedarf wird auch eine Führung über den Friedhof für nicht zielführend gehalten.

Die Trasse muss südlich von Pirna in jedem Fall die Ortsumgehung und den Tunnel der Neubaustrecke queren, dieses ist baulich aufwändig. Zur Erschließung der Fläche D1 bestehen dann grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Führung eines Gleises: weiterhin parallel zur Bundesstraße oder abknickend längs der Höhenlinien Richtung Süden.

Streckenlänge: 4.400 bzw. 4.165 m

Brückenbauwerke: 1 (Bundesstraße oder Auf- und Abfahrt Bundesstraße)

Bahnübergänge: 5 in Pirna

2.2.3 Ausfädelung aus der Neubaustrecke (Var. C, türkise Plandarstellung)

Die Einrichtung einer Ausweichanschlussstelle an einer Schnellfahrstrecke ist ungewöhnlich, aber nicht ausgeschlossen. Die DB Netz AG, Vertrieb (I.NM-SO-K), weist in ihrer Mail vom 28.05.2019 darauf hin, dass eine mögliche Anbindung des Industriepark Oberelbe an die Neubaustrecke Dresden – Prag bei den fortführenden Planungen frühzeitig mitberücksichtigt werden sollte. Im vorgesehenen Gebiet des IPO kommt der Tunnel im Bereich der Pflaumenallee sehr dicht an die Oberfläche, hier wäre der Ausfädelungspunkt denkbar. Die Trasse der Anschlussbahn verläuft weiter in Richtung Süden, quert die Bundesstraße im Bereich des Regenrückhaltebeckens und trifft dann auf die südliche Erschließungstrasse der Fläche D. Die Querung der B 172a müsste durch eine Eisenbahnbrücke erfolgen, vermutlich liegt diese in der Sichtachse des Barockgartens.

Streckenlänge: 2.750 m

Brückenbauwerke: 1 (Bundesstraße)

Bahnübergänge: 2 plus 2 im IPO

Die Variante C) ist in Bezug auf die genaue Trassierung der Neubaustrecke Dresden – Prag spekulativ, entspricht aber im Wesentlichen der oberirdischen Variante. In der Lage verlaufen alle Varianten der NBS in der Annäherung an das geplante Gewerbegebiet IndustriePark Oberelbe bis „Pflaumenallee“ annähernd gleichartig, nicht jedoch in der Höhe. Die unterirdischen Varianten wurden nicht betrachtet, da die Anschlüsse wesentlich komplizierter und teurer werden (längere Tunnelabschnitte wären notwendig). Nach der Überprüfung der Planungsvarianten im Raumordnungserfahren und Festlegung auf eine Vorzugsvariante können die vorhandenen Planungen aktualisiert und angepasst werden.

3 Bewertung und Empfehlungen

Alle von uns untersuchten Varianten sind aus Gründen der Topographie, wegen den notwendigen Brückenbauwerken, den Straßenkreuzungen und der dichten Bebauung teuer. Sie lohnen sich nur dann, wenn entsprechende Tonnage/ Transportleistungen durch die Neuansiedlung generiert werden können. Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die Eisenbahn ist durch Einsparungen bei der übrigen Erschließung zu kompensieren. Der Umschlag von Massengütern wird jedoch im neu geschaffene IPO nicht gesehen. Durch die großen Aufwendungen und hohen Investitionskosten erscheint ein Gleisanschluss zum jetzigen Zeitpunkt als Vorsorgemaßnahme nicht wirtschaftlich, Flächen hierfür sollten jedoch zunächst freigehalten werden.

Um trotzdem einen Eisenbahneingang bzw. -versand zu ermöglichen und die Systemvorteile der verschiedenen Verkehrsträger zu nutzen, können die vorhandenen Bahnanlagen (Ladegleise bzw. Ladestraßen) in Heidenau, Dohna oder Pirna für diese Zwecke verwandt bzw. ausgebaut werden. Im Bereich Pirna gibt es Gleisanschlüsse der HaBeMa (Getreide- und Futtermittelproduzent) und der ITL/Captrain-Gruppe. In Dresden-Dobritz befinden sich die Gleisanschlüsse des Präg-Tanklagers sowie der Fehr-Umwelt Ost, zu denen es nach Aussage der DB Netz AG tendenziell Mitnutzungsmöglichkeiten gibt. In Dohna gibt es im Bestand den Gleisanschluss der Fluorchemie, in dessen Verlängerung die Var. B (Erschließung des IPO aus Osten) geplant wurde.

Die relative Nähe der Ladestraßen bietet gute Möglichkeiten, die Güter im gebrochenen Transport auf der Schiene zu transportieren. Durch den Einsatz von standardisierten Ladeeinheiten wie z.B. Containern kann das System Schiene auch für Verlader erschlossen werden, die an ihrem Standort keinen direkten Gleisanschluss besitzen. Die nächsten Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr befinden sich in Dresden-Friedrichstadt (Betreiber Emons) bzw. im Dresdner Hafen (SBO). Die nächstgelegenen Ladestellen bzw. Freiladegleise der DB Netz AG sind ebenfalls in Dresden-Friedrichstadt.

Hannover, den 08. Oktober 2019

ConTrack Consulting-Gesellschaft
für Schienenbahnen mbH

(Dr.-Ing. Schroeder-Baumgart)

