



DB Netz AG • Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1 • 10115 Berlin

DB Netz AG  
Regionalbereich Nord  
I.NVR-N-A  
Herr Buzin  
Lindemannallee 3  
30173 Hannover

DB Netz AG  
Zentrale  
I.NMN 1(F)  
Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1  
10115 Berlin

☺ S 1/2/25 bis Nordbahnhof

Bianca Schaede  
Telefon 999 23437  
Telefax 999 23439  
bianca.schaede@deutschebahn.com  
Zeichen I.NMN 1(F) Se

1319/2014

11.11.2014

**Fahrdynamische und oberbautechnische Prüfung – Prüf.-Nr. (1023) 0,6 – 16,5**  
**Streckenertüchtigung Kiel – Lübeck**  
**Strecke 1023: Kiel Hbf – Neustadt (Holst)**  
**Abschnitt Kiel Hbf – Preetz**  
**km 0,6 bis km 16,5 sowie**  
**Strecke 1033: km 103,6 bis km 103,8**  
**Strecke 9107: km 0,8 bis km 0,9**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Prüfung lag ein Trassierungsentwurf vom August 2014 (25 Blatt „Ivgw 1023“) vor.

Unter Beachtung der nachfolgenden Bemerkungen und der in den Plänen angebrachten Hinweise stimmen wir im Ergebnis der fahrdynamischen und oberbautechnischen Prüfung der vorliegenden Entwurfsplanung zu.

Allgemeine Hinweise:

- Der Planung soll grundsätzlich die Streckengeschwindigkeit  $v_g = 140$  km/h zugrunde gelegt werden. U. E. kann die Trassierung so angepasst werden, dass von km 4,1 bis km 8,5 und von km 9,7 bis km 15,7  $v = 140$  km/h möglich sind (s. weitere Hinweise unten). Die Ausrundungen von Neigungswechseln (NW) sind ggf. anzupassen ( $\rightarrow$  reg  $r_a \approx 7840$  m für 140 km/h). NW/Ausrundungen in Rampen sollen dabei vermieden werden.
- Die Gradienten von Weichen in Überhöhung sind in Weichenhöhenplänen nachzuweisen.

Zu den Plänen

Blatt 1:

Lt. aktuellem VzG beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit von km 0,6 bis km 0,9 in Richtung aR: zul  $v = 70$  km/h. **Eine Verringerung der Geschwindigkeit lehnen wir ohne betriebliche Zustimmung der DB Netz AG ab.** Nach der Linienführung im Sinne der Ril 800.0110 sind



2/3

von km 0,6 bis km 0,8 max v = 80 km/h zulässig; diese Geschwindigkeit sollte hier Planungsgrundlage sein.

Im Bereich der Weiche 20 ist die Gesamtübergangsbogenlänge anzugeben.

Die Anordnung des NW km 0,5+93 (mit Ausrundung tlw. im Langschwellenbereich der DKW 18) ist zu überprüfen.

Blatt 1 bis 4:

Für den Abschnitt von km 0,8 bis km 2,4 soll die Trassierung für max v = 100 km/h geprüft werden (s. auch unsere Prüf-Nr. (1023) 0,0-3,0 vom 06.08.2009).

Für 100 km/h sind bei ca. km 0,85 und ca. km 1,1 Rampenneigungen 1:800 oder flacher herzustellen (Alternative: Blossbogen); der r = 2520 m sollte für 100 km/h mit einer Bogenlänge  $l_b \geq 20$  m trassiert werden.

Blatt 3:

Die Ausrundung des NW km 1,8+32 ist durch die Angabe „o. A.“ zu ersetzen ( $\Delta s \leq 1 \text{ ‰}$ ).

Blatt 4:

Die Geschwindigkeitseinschränkung auf max v = 80 km/h (wg. Kr 2) kann auf den Bereich zwischen km 2,4 und 2,5 begrenzt werden.

Die fallende Rampe in zunehmender Krümmung in der Verbindung W 1 - Kr 2 ist eindeutig zu kennzeichnen, und die Maße „0,64“ m in der Weiche 8 sind auszuweisen.

Der r = 10.000 m bei ca. km 2,7 ist durch einen Richtpunkt zu ersetzen ( $\delta \leq 0,06366 \text{ gon}$ ) und soll mind. 10 m vom Weichenanfang (WA) W 9 entfernt angeordnet werden.

Blatt 6 bis 13:

Von km 4,1 bis km 8,5 sind nach der Linienführung im Sinne der Ril 800.0110 max v = 130 km/h zulässig. Es soll für Hg = 140 km/h trassiert werden. Für v = 140 km/h ist die Anhebung der Überhöhung im r = 1052,5 m bei ca. km 5,1 auf  $u \geq 90$  mm (z. B. u = 100 mm und Rampen zu den r = 1300 bzw. 1120 m) und die Wandlung der Klotoide bei ca. km 4,9 in einen Blossbogen erforderlich.

Blatt 7:

Für die Trassierungsparameter und die Form der Weiche 1 verweisen wir auf die Weichenskizze (Wsk) 2009.29.3004a. Die Abzweiggeschwindigkeit ist zu überprüfen.

Blatt 9:

Die Parameter für die Weiche 2 weichen geringfügig von denen der zugehörigen Wsk 2009.29.3005 ab. Bitte prüfen.

Blatt 13 und 14:

Es soll geprüft werden, von km 8,5 bis km 9,2 für max v = 130 km/h zu trassieren ( $\rightarrow u = 120$  im r = 805 m). (Hinweis: Mit u = 160 mm und Blossbogen bei ca. km 8,6 und ca. km 9,0 sind von km 8,5 bis km 9,2 Hg = 140 km/h zulässig.)

Ab km 9,2 sind nur max v = 110 km/h zulässig.

Blatt 15:

Zur Reduzierung der Überhöhungsüberschüsse und Vermeidung der fallenden Rampe in zunehmender Krümmung soll die Rampe in Gleis 1 (ca. km 9,4) in den Bogen r = 1600 m verschoben werden.



3/3

Blatt.16:

Der Geschwindigkeitswechsel (Gleis 2) kann auf km 9,7 verschoben werden.  
Die Ausrundung des NW km 9,9+78 ist zu ergänzen ( $\Delta s > 1 \text{ ‰}$ ).

Blatt 16 bis 23:

Von km 9,7 bis km 15,2 sind nach der Linienführung Hg = 140 km/h zulässig.

Es soll bis km 15,7 für 140 km/h trassiert werden (z. B.  $u = 55 \text{ mm}$  im  $r = 1430 \text{ m}$  bei ca. km 15,3;  
Alternative: Scheiteltbogen /  $l_u$  bei ca. km 15,6 verlängern und ggf. Korbbogen trassieren, z. B.  $l_u = 54 \text{ m}$ ,  
 $r = 1987 \text{ m} / u = 20 \text{ mm}$ ,  $r = 2100 \text{ m} / u = 20 \text{ mm}$  – max. seittl. Verschiebung: 0,02 m).

Blatt 23:

Der NW km 15,0+79 soll so verschoben werden, dass die Ausrundung vollständig außerhalb der Weiche liegt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in cursive script that reads 'B. Schaeede'.

Schaeede

Kopie des Prüfberichtes und  
Planunterlagen im Original an:  
DB International GmbH  
Hr. Garlipp  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg