

Protokoll 5. Dialogforum
Neubaustrecke Dresden–Prag

Erstellt am: 08.04.2021

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Agenda

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

TOP 2 Verabschiedung Protokoll des 4. Dialogforums

TOP 3 Aktuelles aus dem Projekt

- Aktueller Projektstand Tschechien
- Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
- Aktueller Projektstand Einbindung Heidenau
- Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell
- Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
- Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
- Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

TOP 4 Weitere Schritte

Erstellt von: IFOK GmbH

Ort/Zeit:

Online Konferenz, 24. März 2021, 15 bis 18
Uhr

Protokollumfang:

10 Seiten

Anlagen:

[Präsentation der DB Netz AG](#)

[Botschaften des Dialogforums](#)

Unternehmen	Anrede	Titel	Vorname	Nachname
Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.	Herr		Felix	Bartels
Stadt Heidenau	Herr		Holger	Berthel
Schüler-Plan Ingenieurgesellschaft	Herr		Jochen	Gläser
Industrie- und Handelskammer Dresden	Herr		Matthias	Hartmann
Gemeinde Dohma	Herr		Matthias	Heinemann
DB Netz AG	Frau		Susann	Holtorp
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Sascha	Köhler
DB Netz AG	Frau		Sally	Köpke
Sächsisches Landesamt für Umwelt Landwirtschaft und Geologie; Geologischer Berater der DB Netz AG	Herr	Dr.	Ottomar	Krentz
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)	Frau		Sabine	Kulikov
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Frau		Silvia	Lange
Deutsche Bahn AG	Frau		Hannah	Lenkheit
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Herr		Klaus	Leroff
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	Herr		Andreas	Liebig
DB Netz AG	Herr		Michael	Menschner
Stadt Pirna	Herr		Steffen	Möhrs
DB Netz AG	Herr		Kay	Müller
Správa železnic	Frau		Iveta	Müllerová
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Frau		Annette	Nötzel
Gemeinde Dohma	Herr		Hendrik	Oltersdorf
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Matthias	Otto
Správa železnic	Herr		Petr	Provazník
IFOK GmbH	Herr		Robin	Rieprich
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH	Frau		Simone	Ruby
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)	Herr		Henrik	Saske
Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge	Herr		Peter	Seifert
IFOK GmbH	Frau		Anne	Siebert
IFOK GmbH	Herr		Martin	Wachter

Zweckverband Industriepark Oberelbe	Herr		Stefan	Wenske
Stadt Dresden	Herr		Michael	Zedel

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung und Vorstellung**Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator, Martin Wachter von der ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur fünften Sitzung des Dialogforums Dresden–Prag und gibt Hinweise zur technischen Nutzung der Online-Konferenz. Anschließend übergibt er das Wort an den Projektleiter der DB Netz AG.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden–Prag, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn. Er erklärt, dass in dieser Sitzung der aktuelle Stand für den tschechischen Projektteil durch Herrn Provazník (Správa železnic) und der Bereich der Einbindung in Heidenau durch Michael Menschner (Teamleiter DB Netz AG) sowie Jochen Gläser (Planer Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH) erläutert werde. Er dankt den Beteiligten für die Teilnahme.

Einleitung durch die Moderation und Agenda

Der Moderator stellt kurz die Anwesenden vor, die zum ersten Mal am Dialogforum teilnehmen. Anschließend stellt Herr Wachter die Tagesordnung vor. Zentrale Inhalte der Sitzung sind:

- Der aktuelle Projektstand in Tschechien, im gemeinsamen Planungsraum und im Bereich der Einbindung Heidenau
- Die Erläuterung der Planungsmethodik unter Anwendung Building Information Modelling (BIM)
- Ein Bericht der Arbeitsgruppen des Dialogforums
- Der aktuelle Projektstand der ersten Bohrkampagne sowie erster Erkenntnisse
- Aktuelles zur Einbindung der Region und der Öffentlichkeitsarbeit

Er weist darauf hin, dass die Reihenfolge der Agendapunkte aus organisatorischen Gründen gegenüber der im Vorfeld versendeten Version angepasst wurde, die Inhalte aber übereinstimmen.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

2. Verabschiedung Protokoll des 4. Dialogforums

Herr Wachter erläutert, dass keine Änderungswünsche zum Protokoll des vierten Dialogforums eingegangen sind. Auch in der Sitzung äußern die Teilnehmenden keine weiteren Änderungswünsche. Das Protokoll gilt damit als verabschiedet und wird als [finale Fassung](#) auf der Projektwebsite der DB veröffentlicht¹.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Herr Müller eröffnet den Tagesordnungspunkt und gibt einen Überblick zum Sachstand des Projekts (Präsentation, S. 6-7). Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden zwei Korridore durch die Landedirektion identifiziert. Die DB Netz AG untersucht im Rahmen der Vorplanung zwei Varianten mit verschiedensten Untervarianten: eine Volltunnel- und eine Teiltunnelvariante. Ziel ist es, eine gesamtregional verträgliche Lösung zu erarbeiten, die den Vorgaben und Kriterien des Bundes entspricht.

In einem späteren Tagesordnungspunkt werden die Grundlagen zur Erarbeitung der Varianten, ihrer Untervarianten und die grenzübergreifende Planung noch ausführlicher dargestellt. Erst wenn zu beiden Varianten die entsprechenden Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden diese mit Hilfe einer Bewertungsmatrix verglichen und daraus die Vorzugsvariante ermittelt. Eine Entscheidung für eine Vorzugstrasse wird erst am Ende der Vorplanung (vsl. 2024) getroffen. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es keine Vorzugsvariante der DB Netz AG.

Herr Müller erläutert, dass Grundlagen der Zusammenarbeit mit den tschechischen Partnern im Rahmen eines Planungsvertrages festgelegt sind. Zwischen Dresden und Heidenau plant die DB Netz AG allein und ab Heidenau erfolgt eine grenzübergreifende gemeinsame Planung mit der Správa železnic (tschechisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Ab ca. 500 m nach Tunnelende bis Prag erfolgt die Planung durch die Správa železnic.

Aktueller Projektstand Tschechien

¹ https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/05/Protokoll-4.-Dialogforum-Neubaustrecke-Dresden-Prag_verabschiedet-am-24.-Ma%CC%88rz-2021.pdf

Anschließend stellt Herr Provazník, Projektleiter bei der Správa železnic, die Schwerpunkte des aktuellen Projektstands in Tschechien vor (Präsentation, S. 9-17). Er geht in diesem Zusammenhang insbesondere auf die bereits genehmigte Machbarkeitsstudie, die Gebietsverfahren und die Projektvorbereitungen ein. Die Machbarkeitsstudie der Neubaustrecke im Abschnitt Prag bis zur deutsch/tschechischen Staatsgrenze wurde im Dezember 2020 vom tschechischen Verkehrsministerium genehmigt. Für den Abschnitt Abzweig Lovosice bis Ústí nad Labem werden noch zwei Varianten verglichen.

Im Anschluss an die Präsentation beantworten Herr Provazník und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Kann die Präsentation von Herrn Provazník auf der Website der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ veröffentlicht werden?

Die Präsentation wird im Nachgang der Sitzung als Teil der gesamten Präsentation des Dialogforums auf der Projektwebsite der Deutschen Bahn veröffentlicht². Der Link zur Präsentation kann gerne weitergegeben und veröffentlicht werden.

Welches Betriebskonzept bildet die Grundlage für das tschechische Schnellbahnkonzept?

Die Grundlage für dieses Betriebsprogramm war das Konzept für die Schnellstrecken des tschechischen Verkehrsministeriums. Dieses wurde im Laufe der Machbarkeitsstudie weiter präzisiert durch die Verkehrsauftraggeber (die Eisenbahnbetriebsunternehmen).

Könnte die Verbindung Dresden–Bad Schandau–Reinhardtsdorf-Schöna bis nach Děčín geführt werden? (siehe Karte in der Präsentation, S. 13)

Bei der gezeigten Illustration in der Präsentation handelt es sich lediglich um ein schematisches Beispiel für mögliche betriebliche Lösungen. In der Tschechischen Republik wird der Fernverkehr von einer Abteilung des Verkehrsministeriums und der Regionalverkehr auf der Ebene des Bezirks bestellt. Gleichzeitig muss beachtet werden, dass die tschechischen Bahnstrecken auch für private Betreiber offen sind. Welche Verbindungen in der Zukunft durch die Betreiber gefahren werden, steht noch nicht fest. Aller Voraussicht nach werden die Fernverkehrszüge jedoch auf der Neubaustrecke

² https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/03/2021-03-24_5.-Dialogforum_online.pdf

verkehren und nicht mehr durch das Elbtal fahren. Die Strecke zwischen Děčín und Reinhardtsdorf-Schöna wird unverändert befahrbar bleiben.

Herr Müller weist daraufhin, dass Fragen auch im Nachgang der Sitzung noch bei der DB eingereicht werden können und dann beantwortet werden.

Aktueller Projektstand im gemeinsamen Planungsraum

Herr Müller erläutert den aktuellen Projektstand im gemeinsamen Planungsraum (Präsentation, S.19-20). Zur Vergabe von grenzüberschreitenden Planungsleistungen wird in enger Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn und der Správa železnic derzeit eine Ausschreibung durchgeführt. Eine Beauftragung des Planers erfolgt voraussichtlich im 2. Quartal 2021. Ziel ist die Erarbeitung einer optimalen und für die Region verträglichen Lösung für die Streckenführung im gemeinsamen Planungsraum auf Basis der Raumordnung.

Aktueller Projektstand in Heidenau

Herr Müller stellt Michael Menschner, Teamleiter für die Einbindung Heidenau von der DB Netz AG sowie Jochen Gläser von der Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH vor, der die DB als Planer für die Einbindung Heidenau unterstützt.

Herr Menschner und Herr Gläser erläutern den aktuellen Projektstand in Heidenau (Präsentation, S.22-24).

Sowohl für mögliche Voll- als auch Teiltunnelvarianten werden derzeit eine Vielzahl von Studien durchgeführt und Untervarianten untersucht. Im Rahmen der Studien soll unter anderem geprüft werden, welche Fahrgeschwindigkeiten im Bereich Heidenau möglich sind. Zudem wird die Option eines Beschleunigungsgleises vor der Ausbindung in Heidenau sowie Optionen eines Regionalhaltes in Heidenau geprüft. Herr Menschner informiert außerdem über Untersuchungen für die Anordnung eines Bereiches für einen Überholbahnhof für die Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der Maßgaben des Raumordnungsverfahrens sowie betrieblicher Vorgaben (Kapazitäten).

Im Anschluss beantworten Herr Menschner, Herr Gläser und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Wann nimmt die Arbeitsgruppe (AG) „Kriterienkatalog“ des Dialogforums ihre Arbeit auf? Und welche Kriterien werden dort mit aufgenommen (z. B. Halt in Heidenau)?

Die DB schlägt vor, dass die AG Kriterienkatalog mit ihrer Arbeit beginnt, wenn der Umweltgutachter für den gemeinsamen Planungsraum beauftragt ist. Diese Frage kann gern zum TOP „Bericht der Arbeitsgruppen“ noch einmal aufgegriffen werden.

Ab Dresden-Niedersedlitz wird ein Beschleunigungsgleis in Erwägung gezogen. Wird dieses jetzt in einer Variante mitgeplant? Und könnte das Beschleunigungsgleis zum Ausschluss einer Variante führen?

Die Option des Beschleunigungsgleises wird mitgedacht. Die Entscheidung, ob ein Beschleunigungsgleis umgesetzt wird, hat aber keine Auswirkungen auf die Frage, ob schlussendlich eine Volltunnel- oder eine Teiltunnelvariante die Vorzugsvariante darstellen wird.

Die Idee hinter dem Beschleunigungsgleis ist, die Möglichkeit zu schaffen, dass der Personenverkehr den in Fahrt befindlichen Güterverkehr unmittelbar vor der Ausfädelung der Neubaustrecke überholen könnte. Daraus kann sich eine größere Fahrwegkapazität ergeben. Der Bereich der Einbindung Heidenau befindet sich aktuell in der Grundlagenermittlung.

Im Raumordnungsverfahren wurde der Raum Dresden nicht betrachtet. Stellt die Schaffung eines Beschleunigungsgleises daher mit Blick auf das formelle Verfahren ein Problem dar?

Da ein zusätzliches Gleis in einem Bestandsbereich der Bahn errichtet würde, ist keine gesonderte raumordnerische Betrachtung notwendig. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens würde das Gleis aber betrachtet werden.

Welcher Fahrplan liegt den derzeitigen Planungen zugrunde und welche Änderungen können sich daran noch ergeben?

Die zugrundeliegenden Zugzahlen basieren auf der aktuellen Verkehrsprognose des Bundes und sind mit den tschechischen Partnern abgestimmt. Diese stellen die Planungsgrundlage dar. Auf Basis dieser abgestimmten Zugzahlen wird eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt. Ein konkreter Fahrplan für den Betrieb auf der Neubaustrecke steht noch nicht fest.

Grundlagen Building Information Modelling (BIM)

Herr Müller stellt Christoph Kautter, BIM Manager der DB Netz AG, vor. Herr Kautter stellt die Grundlagen der Planungsmethodik mit BIM vor und gibt einen Einblick in ein erstes Bestandsmodell, das für den Projektteil „Einbindung Heidenau“ erstellt wurde (Präsentation, S.26-35).

Im Anschluss beantwortet Herr Kautter die Fragen der Teilnehmenden.

Werden durch das BIM in den nächsten Planungsschritten noch weitere Funktionszusammenhänge dargestellt (wie z.B. Verkehrsströme, Fußgängerverbindungen, etc.)? Dies könnte z.B. mit Blick auf den Bereich Heidenau-Großsedlitz relevant sein.

Die Methodik entwickelt sich derzeit sehr schnell weiter, zu den Verkehrszugzahlen gibt es aber beispielsweise zurzeit noch keine Verknüpfung. Wenn aber Daten zu Fußgängerverbindungen zur Verfügung gestellt werden, können sie mit BIM visualisiert werden.

Hinweis: BIM sollte als Werkzeug dazu genutzt werden, um Bürgerinnen und Bürgern die Projektplanung durch 3D-Visualisierungen näher zu erläutern.

Die DB Netz AG stimmt zu. Die Methodik bietet sich dafür an. Zum Teil müssten die Pläne anders aufgearbeitet werden, damit sie gut darstellbar sind, z. B. bei den Überschwemmungsgebieten. Heute wurde das technische Modell gezeigt. Ein weiterer Anwendungsfall der Methodik ist die Visualisierung für die Bürger: innen.

Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum

Susann Holtorp, Teamleiterin Stakeholdermanagement und Projektkommunikation, DB Netz AG, stellt den aktuellen Stand zu den Arbeitsgruppen (AGs) „Heidenau“, „Kriterienkatalog“ und „Erkundungsweg“ vor (Präsentation, S.37-38).

Im Rahmen eines Ortstermins der AG Heidenau im September 2020 wurden Hinweise zur Planung im Bereich der Einbindung der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke aufgenommen. Sie schlägt vor, dass sich diese AG im kommenden Oktober erneut trifft, wenn die ersten Spurplanvarianten vorliegen. Die vertiefende Diskussion zum Projektbereich Heidenau soll dann in der AG stattfinden. Die erste Sitzung der AG Kriterienkatalog sollte aus Sicht der DB abhängig von der Beauftragung des Umweltplaners für den gemeinsamen Planungsraum vorgenommen werden.

Für die AG Erkundungsweg schlägt Frau Holtorp vor, sich – falls im Hinblick auf die Pandemie möglich – im Sommer vor Ort zu treffen. Es gibt bereits einige weitere Rückmeldungen von Kreiswegewarten, vom ADFC und von einem archäologischen Verein, die in dieser AG mitarbeiten möchten.

Der Moderator weist darauf hin, dass alle AGs grundsätzlich für alle Teilnehmenden des Dialogforums offen sind.

Im Anschluss beantworten Frau Holtorp und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Wäre es möglich, für die AG Kriterienkatalog bereits im dritten Quartal 2021 eine konstituierende Sitzung durchzuführen?

Die Idee wird von der DB aufgegriffen und im Nachgang des Forums wird den Mitgliedern ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen in der AG unterbreitet.

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

Herr Müller stellt Herrn Dr. Krentz, ehemaliger Mitarbeiter des Sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie vor. Herr Dr. Krentz berät die Deutsche Bahn in geologischen Fragen. Herr Müller erläutert, dass – wie bereits in der Vergangenheit angekündigt – derzeit im Rahmen einer ersten Bohrkampagne geologische Untersuchungen entlang der Bestandsstrecke (abgeschlossen) und im Untersuchungsraum der Neubaustrecke durchgeführt werden. Herr Dr. Krentz werde diesbezüglich die ersten Ergebnisse vorstellen.

Herr Dr. Krentz erläutert das Vorgehen und den aktuellen Projektstand der ersten Bohrkampagne (Präsentation, S.41-51). An allen Bohrungen im Untersuchungsraum werden geophysikalische Untersuchungen in verschiedenen Tiefen des Bohrlochs durchgeführt. Dabei werden die Gesteinseigenschaften mittels akustischen, optischen sowie mechanischen Methoden untersucht. Im Anschluss beantworten Herr Dr. Krentz und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Ist es richtig, dass alle Varianten im Projekt Dresden–Prag durch eine sogenannte „Störungszone“ verlaufen?

Ja, das ist korrekt. Die erste Bohrkampagne dient dazu, die Störzonen zu identifizieren und herauszufinden, wie genau sie aufgebaut sind. Derzeit wird überlegt, wo weitere Bohrungen platziert werden, um die notwendigen Informationen für den Planungsprozess und den Tunnelbau zu sammeln. Es wird dafür zeitnah eine zweite Bohrkampagne geben.

Gibt es jetzt schon Erkenntnisse, ob eine Trassenführung möglich sein wird, die um die „Struktur Börnersdorf“ und die „Störungszone Petrovice-Döbra“ herumführt?

Ein Weg um die „Struktur Börnersdorf“ herum scheint machbar zu sein. Es erfolgen gerade die Bohrungen 5 und 6, um herauszufinden, ob dort ein alter Vulkan existiert. Dann müsste ein gewisser Abstand eingehalten werden. Die „Störzone Petrovice-Döbra“ kann nicht umgangen werden. Ebenso könnte im Gottliebatal eine Störzone sein. Hierzu müssen noch genauere Untersuchungen durchgeführt werden.

Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

Frau Holtorp erläutert die bisherige und geplante Einbindung der Region zum Bahnprojekt sowie die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts (Präsentation, S.53-56). Die bisherigen

Kommunikationsmaßnahmen werden in Zukunft durch eine stärkere digitale Präsenz sowie durch Angebote vor Ort, etwa an Bahnhöfen und in Heidenau, ergänzt.

Zu den Ausführungen von Frau Holtorp gibt es keine Fragen des Dialogforums.

4. Weitere Schritte

Herr Müller fasst abschließend die weiteren Schritte im Planungsprozess zusammen (Präsentation, S. 58).

In Heidenau wird die Planung für die Einbindung der Neubaustrecke fortgesetzt, dazu werden verschiedene Vermessungen durchgeführt. Parallel wird die Kartierung geschützter Arten auf Basis der Planungsraumanalyse durchgeführt.

Im gemeinsamen Planungsraum sollen im zweiten Quartal 2021 die Planungsleistungen in Abstimmung mit der Správa železnic vergeben werden.

Die erste Bohrkampagne inklusive ihrer Auswertung soll 2021 abgeschlossen werden sowie eine zweite Bohrkampagne vorbereitet werden. Außerdem wird zwischen den beiden Verkehrsministerien in Deutschland und Tschechien ein Staatsvertrag erarbeitet.

Der Moderator kündigt das nächste Dialogforum für das dritte oder vierte Quartal 2021 an, abhängig vom aktuellen Projektstand. Die AG Erkundungsweg wird voraussichtlich im Sommer stattfinden und die AG Kriterienkatalog wird im dritten oder vierten Quartal tagen. Über die Termine und das Format werden die Forumsmitglieder rechtzeitig vorab per E-Mail informiert.

Gemeinsame Botschaften aus dem 4. Dialogforum

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsame Botschaften ab (veröffentlicht auf der Website).

Verabschiedung

Herr Müller bedankt sich für die Teilnahme am fünften Dialogforum. Er ermuntert die Teilnehmenden, im Nachgang zur Veranstaltung Feedback zu dem gewählten Format mit der Einbeziehung der Fachpersonen zu geben.

Anschließend verabschiedet der Moderator Herr Wachter die Teilnehmenden.