

**Protokoll 6. Dialogforum**  
**Neubaustrecke Dresden-Prag**

**Erstellt am: 17.11.2021**

DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig  
[www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de)

**Agenda**

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

TOP 2 Verabschiedung Protokoll des 5. Dialogforums

TOP 3 Aktuelles aus dem Projekt

- Information der Správa železnic
- Neuigkeiten zur Projektanpassung
- Auswirkungen auf bereits geplante Lärmminde-  
rungsmaßnahmen im Elbtal
- Aktueller Stand Planung Heidenau
- Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog  
und Ausblick AG Kriterienkatalog
- Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer  
Planungsraum
- Aktueller Stand zu den Bohrungen
- Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte  
und Planung

TOP 4 Ausblick

**Erstellt von: IFOK GmbH**

**Ort/Zeit:**

Online Konferenz, 03. November 2021, 16 bis  
19 Uhr

**Protokollumfang:**

9 Seiten

**Anlagen:**

[Präsentation der DB Netz AG](#)

[Botschaften des Dialogforums](#)

Unternehmen	Anrede	Titel	Vorname	Nachname
Bosch & Partner GmbH	Herr		Stefan	Balla
Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.	Herr		Felix	Bartels
DB Netz AG	Herr		Julian	Beck
Stadt Heidenau	Herr		Holger	Berthel
NABU - Ortsgruppe Dohna/Heidenau	Herr		Franz	Decka
Froelich & Sporbeck GmbH	Herr		Burkhard	Fahnenbruch
Stadt Heidenau	Frau		Marion	Franz
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft	Herr		Jochen	Gläser
Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel, Sachbearbeiterin Liegenschaften	Frau		Inga	Große
Industrie- und Handelskammer Dresden	Herr		Matthias	Hartmann
Gemeinde Dohma	Herr		Matthias	Heinemann
IFOK GmbH	Herr		Julian	Koepff
DB Netz AG	Frau		Jana	Kröttsch
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)	Frau		Sabine	Kulikov
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Sascha	Köhler
Landesdirektion Sachsen	Herr		Sebastian	Koppisch
ILF Consulting Engineers	Herr	Dr.	Andreas	Laudahn
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	Herr		Andreas	Liebig
DB Netz AG	Herr		Michael	Menschner
Stadt Pirna	Herr		Steffen	Möhrs
DB Netz AG	Herr		Kay	Müller
Gemeinde Dohma	Herr		Hendrik	Oltersdorf
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Matthias	Otto
Správa železnic	Frau		Eva	Palmová
Správa železnic	Herr		Petr	Provazník
Landesdirektion Sachsen	Herr		Andreas	von Roehl
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
Schlösserland Sachsen, Staatlichen Schlösser, Burgen und Gärten gGmbH	Herr		Claudius	Wecke
Landeshauptstadt 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 sechsten 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 es in dieser Sitzung hauptsächlich um den aktuellen Stand des tschechischen Projektteils, die Projektanpassung Richtung Dresden Hbf, den aktuellen Stand der Planungen in Heidenau sowie die Vorstellung der Umweltgutachter und der Ingenieurgemeinschaft für den gemeinsamen Planungsraum gehe. Er dankt den Beteiligten für die Teilnahme.

**Einleitung durch die Moderation und Vorstellung der Agenda**

Der Moderator stellt kurz die Anwesenden vor, die noch nicht so häufig oder zum ersten Mal am Dialogforum teilnehmen:

- Petr Provaznik von der Správa železnic, Projektleiter für den tschechischen Projektteil
- Natalie Klein und Julian Beck, die temporär Susann Holtorp als Kommunikatoren vertreten
- Jana Krötzsch, Dolmetscherin

Anschließend stellt Herr Wachter die Tagesordnung vor. Er weist darauf hin, dass die Reihenfolge der Agendapunkte aus organisatorischen Gründen gegenüber der zuvor versandten Version angepasst wurde, die Inhalte aber übereinstimmen. Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

---

**2. Verabschiedung Protokoll des 5. Dialogforums**

Herr Wachter erläutert, dass ein Änderungswunsch zum Protokoll des fünften Dialogforums eingegangen sei (Präsentation, Folie 4). Die Teilnehmenden äußern keine weiteren Änderungswünsche.

---

Das Protokoll gilt damit als verabschiedet und wird als [finale Fassung](#) auf der Projektwebsite der DB veröffentlicht<sup>1</sup>.

---

### 3. Aktuelles aus dem Projekt

#### **Information der Správa železnic (staatl. tschechisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen)**

Petr Provazník, Projektleiter bei der Správa železnic, gibt einen Überblick über den aktuellen Projektstand in Tschechien (Präsentation, Folie 6-11). Er erläutert das Vorgehen in den drei Projektabschnitten: I. Lovosice–Litoměřice, II. Ústí nad Labem–Heidenau (Dresden) und III. Litoměřice–Ústí nad Labem. Aus topographischer Sicht ist Abschnitt I einfacher zu planen. Bei Abschnitt II und III sind anspruchsvollere Planungen nötig aufgrund der topographischen Lage und den damit nötigen Tunnelanteilen (Präsentation, Folie 7).

Derzeit befindet sich die Planung der Správa železnic im Projektschritt II. Bis Ende 2021 sind sämtliche Studienphasen abgeschlossen und genehmigt. Derzeit wird die konkrete Streckenplanung vorgenommen (Präsentation, Folie 8). Nun erfolgt die sogenannte Verankerung des Projekts auf tschechischem Territorium, das einen detaillierteren Entwurf des Gebietsverfahrens darstellt. Derzeit projiziert und plant die Správa železnic zusammen mit der DB Netz AG den gemeinsamen Abschnitt. Danach erläutert Herr Provazník, warum der ursprüngliche Trassenkorridor geändert wurde (Präsentation, Folie 9). Abschließend wird die Kommunikation des Projekts mit der Region und in diesem Zusammenhang die Eröffnung eines Informationszentrums in Ústí nad Labem dargelegt.

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

Gibt es schon einen genauen Übergabepunkt an der Grenze zwischen deutschem und tschechischem Planungsraum?

Ein Übergabepunkt steht noch nicht fest, da noch unterschiedliche Trassenvarianten auf deutscher Seite untersucht werden und sich daraus unterschiedliche Übergabepunkte ergeben. Genaue Koordinaten des Übergabepunkts sind in dieser Planungsphase noch nicht erforderlich.

Ist die Správa železnic mit dem Unternehmen Spolchemie in Ústí nad Labem in Kontakt, das Fertigungschemikalien herstellt und bei der Planung eines Tunnels berücksichtigt werden sollte?

---

<sup>1</sup> <https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/11/Protokoll-5.-Dialogforum-Neubaustrecke-Dresden-Prag.pdf>

Ja, die Správa železnic ist mit dem Unternehmen in Kontakt. In erster Linie kümmert sich aber die Stadt Ústí nad Labem um einen Notfallplan. Insbesondere durch die Planung des Bahnhofs vor Ort besteht ein enger Austausch mit der Stadt Ústí nad Labem.

### **Neuigkeiten zur Projektanpassung**

Im Anschluss erläutert Herr Müller die Projektanpassung bis ins Gleisvorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs (Präsentation, Folie 13-14). Diese Anpassung führt zu einer erheblichen Verbesserung der späteren Betriebsqualität der Neubaustrecke. Die Entscheidung dafür wurde zusammen mit dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur getroffen. Im Anschluss an die Präsentation beantwortet Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

### Welche Planungsleistungen werden in diesem Zusammenhang vergeben?

Es werden wie in den anderen Projektabschnitten grundlegende Planungsleistungen (Grundlagenermittlung und Vorplanung) vergeben, um verschiedene Varianten zu planen.

### Könnten die Pläne für ein Überholgleis am Hauptbahnhof Dresden näher erläutert werden (Präsentation, Folie 14)?

Es sind keine größeren Umbaumaßnahmen am Dresdener Hauptbahnhof geplant. Die Ausfahrbereiche werden genauer betrachtet, mit dem Ziel die Kapazität zu erhöhen. Dafür müssen Gleise dazu gebaut werden. Die Darstellung (Präsentation, Folie 14) in der Präsentation ist ein Zwischenstand. Finale Pläne stehen noch nicht fest.

### **Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal**

Herr Müller beschreibt die Auswirkungen der Projektanpassung auf Lärminderungsmaßnahmen (Präsentation, Folie 16-17). Das Bahnprojekt Neubaustrecke Dresden–Prag steht im engen Austausch mit allen benachbarten DB-Projekten. Aufgrund der Projektanpassung überschneiden sich nun die Planungsräume mit dem Nachbarprojekt der Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal. Das hat zur Folge, dass die geplanten Lärmschutzwände im Bereich zwischen Dresden Hbf und Heidenau-Großsedlitz durch den Bau der Neubaustrecke nach fünf bis sieben Jahren wieder zurückgebaut werden müssten. Damit würden die Lärmschutzwände die vorgeschriebene Mindestnutzungsdauer von 25 Jahren nicht erreichen und ein volkswirtschaftlicher Schaden entstehen. Aus diesem Grund hat das Eisenbahnbundesamt entschieden, die Planung der Lärmschutzwände in diesem Bereich zunächst auszusetzen, bis Klarheit über den Lärmschutz im Zuge der Neubaustrecke Dresden–Prag besteht. Die Schienenstegdämpfer sind davon nicht betroffen. Der Lärmschutz aus der Planung der Neubaustrecke Dresden–Prag wird über die bisher von den Lärminderungsmaßnahmen Elbtal geplanten Maßnahmen hinausgehen.

Im Anschluss an die Präsentation beantwortet Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Die Lärmschutzwände zwischen den Bahnhöfen Strehlen und Dresden-Reik sowie Dresden Hauptbahnhof werden demnach vorerst nicht gebaut?

Ja, es muss zunächst ein genauer Spurplan für die Projektanpassung erstellt werden, bevor die Lärmschutzwände gebaut werden können.

Wann kann die Planung der Lärminderung weitergehen?

Das wird erfolgen, wenn bekannt ist, wo die neuen Gleise genau entlanglaufen. Dieser Planungsschritt wird die nächsten ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Dazu wird es einen engen Austausch zwischen der DB Netz AG und den Betroffenen vor Ort geben.

#### **Aktueller Stand Planung Heidenau**

Anschließend erläutert Herr Menschner, Teamleiter für die Einbindung Heidenau von der DB Netz AG, den aktuellen Planungsstand in Heidenau (Präsentation, Folie 19-28). Derzeit beginnt die Vorplanung. Er erläutert die Methodik der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung und den Abschluss der verkehrlichen sowie betrieblichen Aufgabenstellung (Präsentation, Folie 19-21).

Anschließend erklärt Jochen Gläser, Planer für die Einbindung Heidenau von der Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, den aktuellen Stand der Planungen in Heidenau bei einer Teiltunnel- oder Volltunnelvariante. Es werden derzeit vier Varianten für die Einbindung Heidenau (je zwei Teiltunnel- und zwei Volltunnel-Varianten) untersucht. Drei Varianten können bereits dargestellt werden (Präsentation, Folie 22-24), eine vierte Variante wird derzeit noch durchgeplant.

Danach berichtet er vom Stand der Planung zur Querung der S 172 (Präsentation, Folie 25-28). Grundsätzlich könnte die Neubaustrecke die Staatsstraße unterqueren (Lösung tief) oder überqueren (Lösung hoch). Eine Unterquerung wäre nur in offener Bauweise möglich und würde es erforderlich machen, die Staatsstraße samt den einmündenden Straßen im Querungsbereich höher zu legen. Dazu wären Komplettsperungen der S 172 und der angrenzenden Straßen über längere Zeit unvermeidlich. Für eine Überquerung dagegen seien erheblich weniger Eingriffe und deutlich weniger Flächen erforderlich. Deshalb sehe die Planung momentan vor, die Neubaustrecke über die Staatsstraße zu führen (Lösung hoch). Er betont: Diese Entscheidung habe keine Auswirkungen auf den Variantenentscheid bezüglich Volltunnel- oder Teiltunnel-Variante.

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

Wie tief wäre der Einschnitt in die Landschaft bei einem Überholbahnhof in Goes?

Das kann zum derzeitigen Planungsstand noch nicht gesagt werden.

Wie tief soll die Strecke im Tal werden?

Dieser Teil muss erst durch die Ingenieursgemeinschaft des gemeinsamen Planungsraums geplant werden. Sobald dies erfolgt ist und verschiedene Varianten vorliegen, werden diese im Dialogforum dargestellt.

Sind die in den Spurplänen auf Folie 22 zwischen Niedersedlitz und Heidenau rot dargestellten Gleise neu zu bauende Gleise?

Es handelt sich bei den rot dargestellten Gleisen um zu verändernde Gleise und nicht um zusätzliche Gleise. Die vorhandenen Gleise müssen den betrieblichen Zwecken der Neubaustrecke angepasst werden.

Wird es am Haltepunkt Dresden-Zschachwitz zusätzliche Gleise geben?

Ja, es wird zu einer Verschiebung des S-Bahnsteigs kommen. Bei einer Volltunnel-Variante werden zwei Überholgleise und bei einer Halbtunnel-Variante ein Überholgleis nötig.

Wie weit sind die Planungen von möglichen Brückenbauwerken und zum Schallschutz in Heidenau?

Die DB Netz AG befindet sich derzeit am Beginn der Vorplanung. Zu den genauen Planungen von möglichen Brückenbauwerken sowie zum Schallschutz vor Ort können noch keine konkreten Aussagen gemacht werden. Zurzeit sieht die Planung vor, die Gleise auf Brückenbauwerken knapp über die S 172 zu führen (Präsentation, Folien 25; 27 und 28). Die anliegenden Straßen könnten dabei bestehen bleiben. Das Gutachten zum Schallschutz vor Ort ist noch nicht abgeschlossen und es liegen noch keine konkreten Ergebnisse vor. Es ist aber bereits absehbar, dass an der Stelle der Querung der S 172 Schallschutz nötig sein wird. Die Planungen werden nach Abschluss über das Building Information Modeling (BIM) dargestellt.

Die Gleispläne auf Folie 23 und 24 sind relativ ähnlich. Könnten Sie diese etwas erläutern?

Der derzeitige Stand der Planungen sieht für die Volltunnelvariante zwei zusätzliche Überholgleise in Richtung Dresden vor. Die Bahnsteige in Heidenau und Dresden Zschachwitz werden verschoben.

Ein Mitglied des Dialogforums weist darauf hin, dass der Verkehrsverbund Oberelbe für Gespräche hinsichtlich der weiteren Planung zur Verfügung steht. Der Projektleiter der DB dankt für den Hinweis.

**Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog**

Anschließend stellt Herr Müller die Umweltgutachter vor, die in Zukunft die Planungen betreuen und die verschiedenen Varianten der Streckenführung bewerten werden. Burkhard Fahnenbruch ist von der Umwelt- und Beratungs- GmbH Froelich & Sporbeck und Stefan Balla von der Bosch & Partner GmbH.

Anschließend erläutern Herr Fahnenbruch und Herr Balla die Methodik des Trassenvarianten-Vergleichs. Dabei gehen sie insbesondere auf die Vorgehensweise bei der Umweltverträglichkeitsstudie und der Raumwiderstandsanalyse ein.

Abschließend lädt Herr Müller die Teilnehmenden ein, sich bei Interesse für die AG Kriterienkatalog per Mail bei der DB Netz AG melden. Die AG wird voraussichtlich im Februar 2022 tagen.

Herr Müller betont, dass in der AG Kriterienkatalog alle entscheidungsrelevanten Kriterien mit einbezogen werden und weist daraufhin, dass neben dem Aspekt Umwelt, auch die Betriebsqualität sowie technische Kriterien eine Rolle spielen werden.

#### **Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum**

Danach stellt Herr Müller Herrn Dr. Andreas Laudahn von der Ingenieurgemeinschaft „ILF Consulting Engineers mit BUNG Ingenieure / iC-Gruppe und Valbek Prodex“ vor. Er wird insbesondere die Planung des grenzüberschreitenden Tunnels betreuen. Anschließend erläutert Herr Dr. Laudahn die besonderen Herausforderungen bei der Planung der Neubaustrecke Dresden-Prag und die nächsten Schritte in diesem und im kommenden Jahr (Präsentation, Folie 49-53).

#### **Aktueller Stand Bohrungen**

Danach stellt Herr Müller den aktuellen Stand der Bohrungen vor (Präsentation, Folie 55). Er weist darauf hin, dass die Bohrkampagne abgeschlossen ist und die Ergebnisse derzeit ausgewertet werden.

#### **Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung**

Anschließend stellt Julian Beck, Kommunikator bei der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, die neusten Entwicklungen in der Öffentlichkeitsarbeit vor. Insbesondere wird das geplante Infozentrum in der *Pechhütte* in Heidenau vorgestellt, das voraussichtlich im 2. Quartal 2022 eröffnen soll. Die Öffentlichkeit soll mit Visualisierungen über die geplanten Baumaßnahmen in Heidenau informiert werden. Abschließend lädt Herr Beck die Teilnehmenden zur Besichtigung des Bohrkernlagers am 02.12.2022 ein.

---

#### 4. **Ausblick**

Herr Müller stellt die weiteren Termine des Dialogforums vor (Präsentation, Folie 61).

Der Moderator kündigt das nächste Dialogforum für das Frühjahr 2022 an, abhängig vom aktuellen Projektstand.

#### **Gemeinsame Botschaften aus dem 6. Dialogforum**

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsame Botschaften ab (veröffentlicht auf der [Web-site](#)).

#### **Verabschiedung**

Herr Müller bedankt sich für die Teilnahme am sechsten Dialogforum. Anschließend verabschiedet Herr Wachter die Teilnehmenden.