



NETZE

5. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag

24.03.2021 | Online



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

1. Begrüßung und Vorstellung

2. Verabschiedung Protokoll

3. Aktuelles aus dem Projekt

3.1. Aktueller Projektstand Tschechien

3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum

3.3. Aktueller Projektstand Heidenau

3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)

3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum

3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

4. Weitere Schritte

1. Begrüßung und Vorstellung
- 2. Verabschiedung Protokoll**
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte



Protokollentwurf 4. Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag

Erstellt am: 15.09.2020

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Protokoll des 3. Dialogforums

TOP 3 Ergebnisse Raumordnungsverfahren

TOP 4 Aktuelles aus dem Projektgeschehen

TOP 5 Einrichtung weiterer Arbeitsgruppen

TOP 6 Nächste Schritte und Sonstiges

Erstellt von: IFOK GmbH

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig
www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Ort/Zeit:

Pirna, 02.09.2020, 16:00 - 19:00

Protokollumfang:

10 Seiten

Anlagen (siehe Link):

[Präsentation der DB Netz AG](#)

[Präsentation Landesdirektion Sachsen](#)

[Presseinformation des Dialogforums](#)

- keine Anmerkungen eingegangen
- Freigabe am 24.03.2021 durch Dialogforum erteilt

1. Begrüßung und Vorstellung

2. Verabschiedung Protokoll

3. Aktuelles aus dem Projekt

3.1. Aktueller Projektstand Tschechien

3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum

3.3. Aktueller Projektstand Heidenau

3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)

3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum

3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

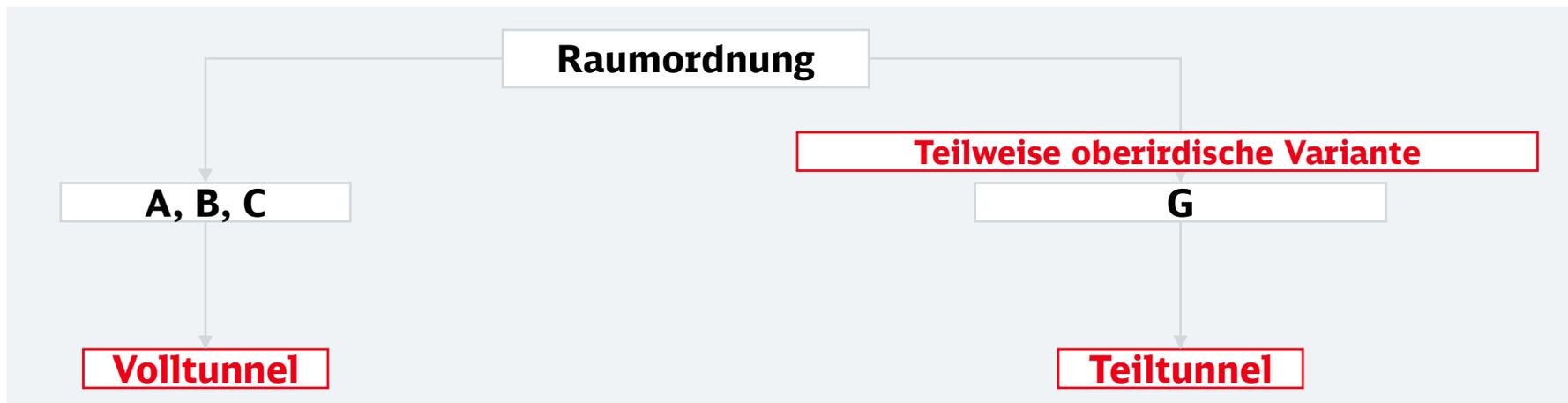
3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

4. Weitere Schritte

Aktuelles aus dem Projekt

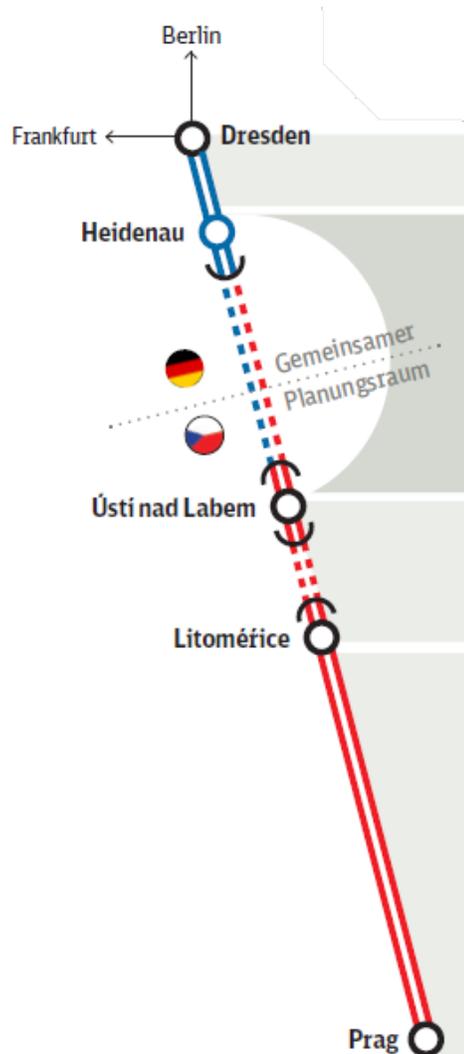
Wie geht es weiter?

- DB Netz AG untersucht im Rahmen der Vorplanung **zwei Varianten mit verschiedensten Untervarianten**
- Erarbeitung von sowohl Volltunnelvarianten, als auch teilweise oberirdische Streckenführungen, um eine **gesamtreional verträgliche Lösung** zu konstruieren, die außerdem den Vorgaben und Kriterien des Bundes entspricht
- 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**



Aktuelles aus dem Projekt

Grundlagen der Zusammenarbeit sind im Rahmen eines **Planungsvertrages** festgelegt



Gemeinsame Projektleitung der Neubaustrecke Dresden Prag
(v.l.n.r. Kay Müller und Petr Provaznik)

Der gemeinsame Planungsraum umfasst den Erzgebirgstunnel und ca. 500 m der angrenzenden Zulaufstrecken auf deutscher und tschechischer Seite.

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien**
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

5. Dialogforum Neubaustrecke Dresden–Prag

NBS Dresden – Prag auf dem Gebiet der Tschechischen Republik

Petr Provazník
Generaldirektion

24.3.2021



NBS Dresden – Prag, auf dem Gebiet der Tschechischen Republik

Petr Provazník (Správa železnic)

Zustand der Vorbereitung des Projekts Machbarkeitsstudie

Machbarkeitsstudie wurde genehmigt

- Bearbeitung 2017-2020
- Komplexe technische und ökonomische Bewertung der Varianten auf dem Gebiet der Tschechischen Republik
- genehmigt von der Zentralen Kommission des Verkehrsministeriums am 22.12.2020
- Die Parameter der Hauptrichtung Prag – Dresden wurden bestätigt.
- Die Nebenrichtung Prag – Louny – Most erfordert eine detailliertere Bearbeitung.
- Der Bau wird in Abschnitte nach Etappen aufgeteilt.

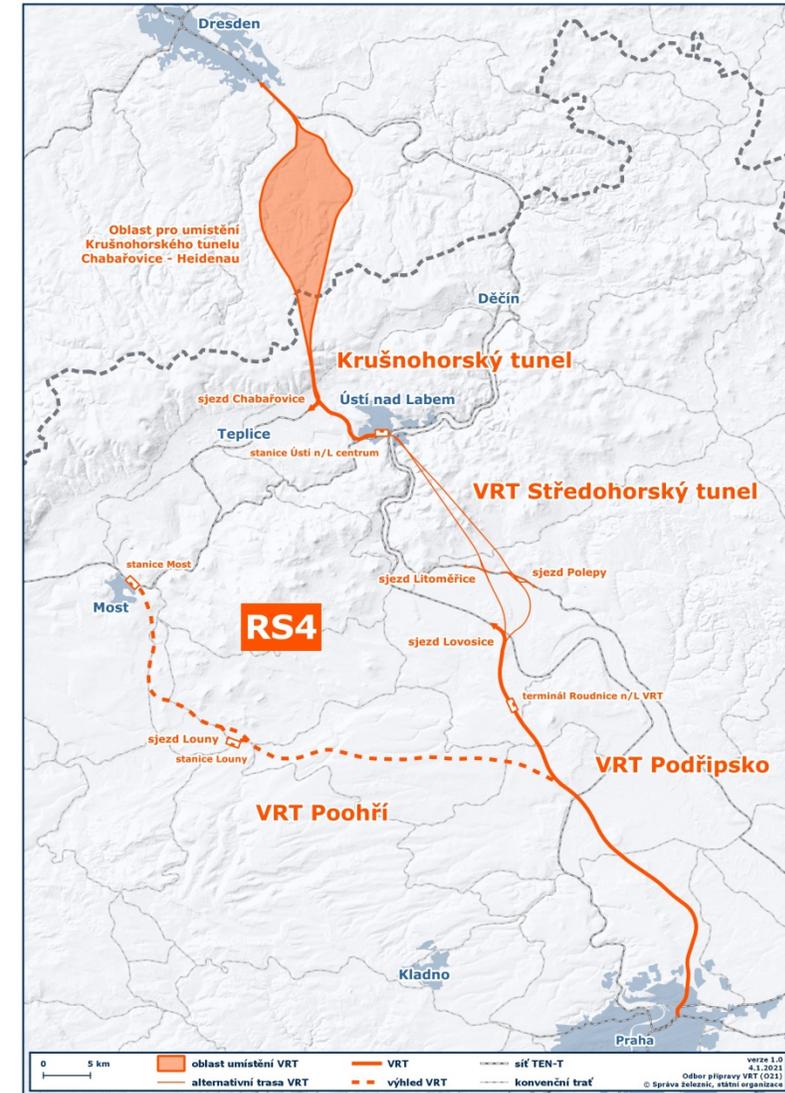
Bedeutung der tschechischen Abkürzungen:

RS = schnelle Verbindungen

Gemäß Konzeption des Verkehrsministeriums umfasst dies Infrastruktur wie auch Betriebsprogramm.

VRT = Hochgeschwindigkeitsstrecke

Infrastruktur der Správa železnic mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 250 km/h.



Zustand der Vorbereitung des Projekts

Machbarkeitsstudie

Abschnitt Prag – Abzweig Lovosice / Abzweig Litoměřice

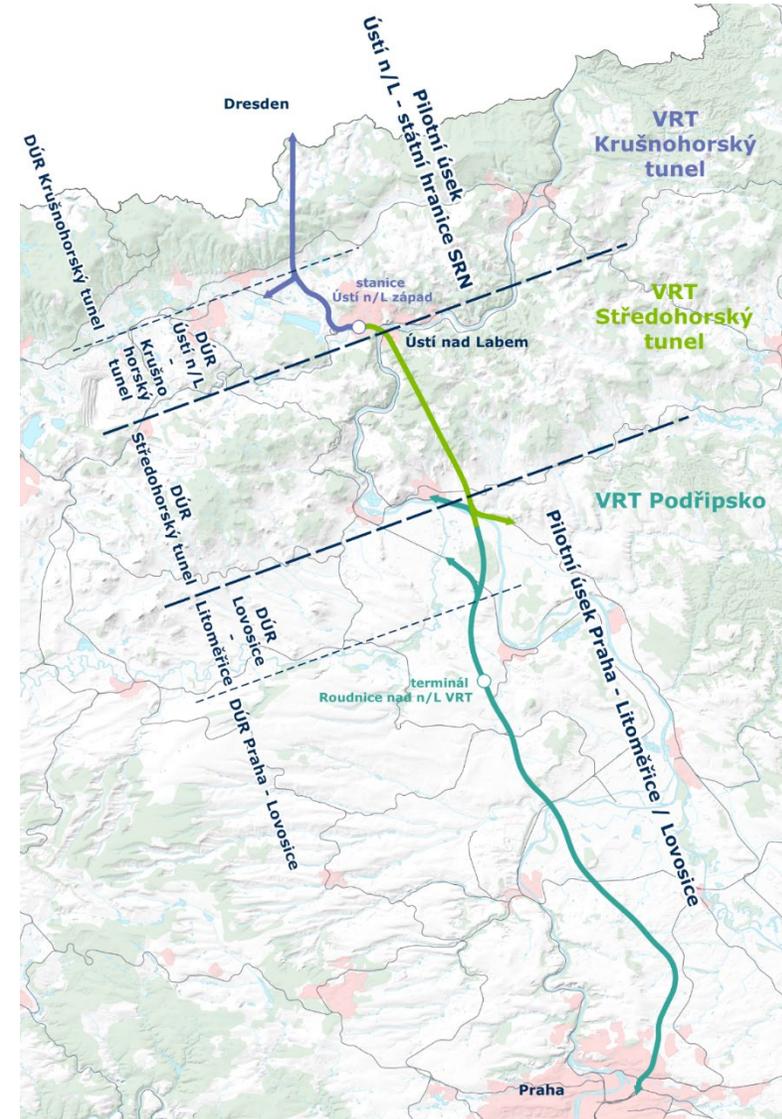
- 57,9 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 320 km/h
- Etappe 1a.+1b.

Abschnitt Abzw. Litoměřice – Ústí n. L.

- 21,5 km
- Tunnel durch Böhmisches Mittelgebirge, Länge 18,5 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 250 km/h
- 3. Etappe

Abschnitt Ústí n. L. – Heidenau (Dresden)

- 16,4 km (auf dem Gebiet der Tschech. Republik)
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 200 km/h (Personenzüge) / 120 km/h (Güterzüge)
- Erzgebirgstunnel
- gemeinsame Vorplanung mit der DB Netz AG
- 2. Etappe

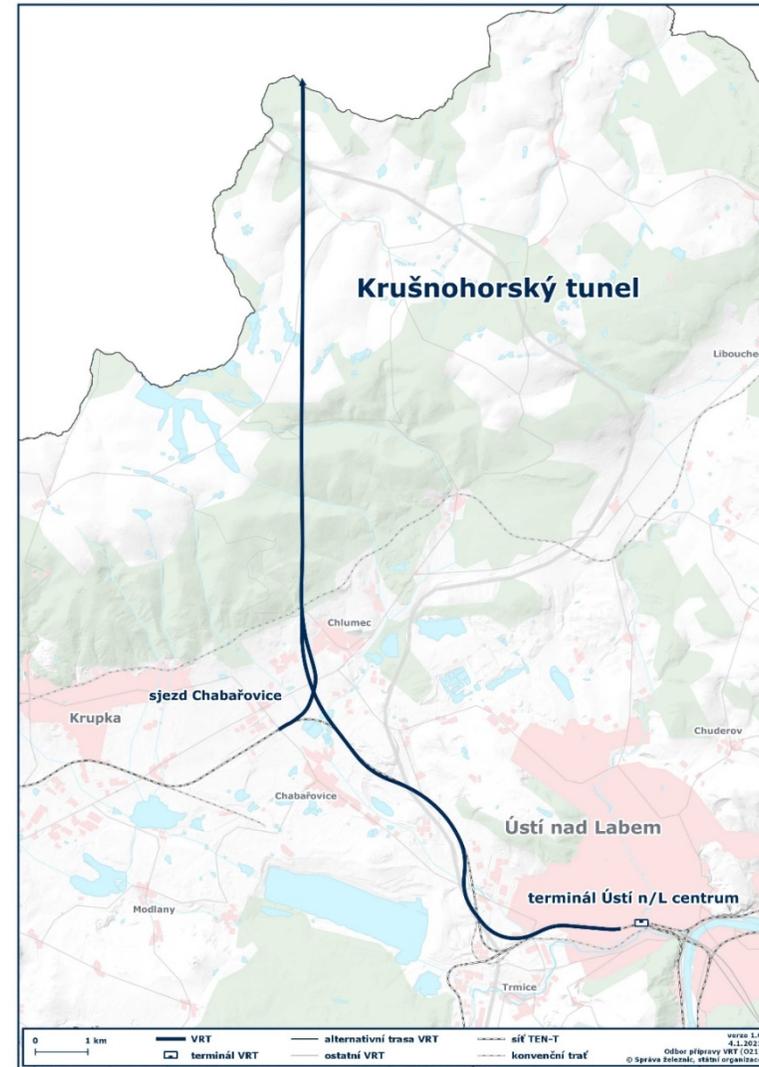
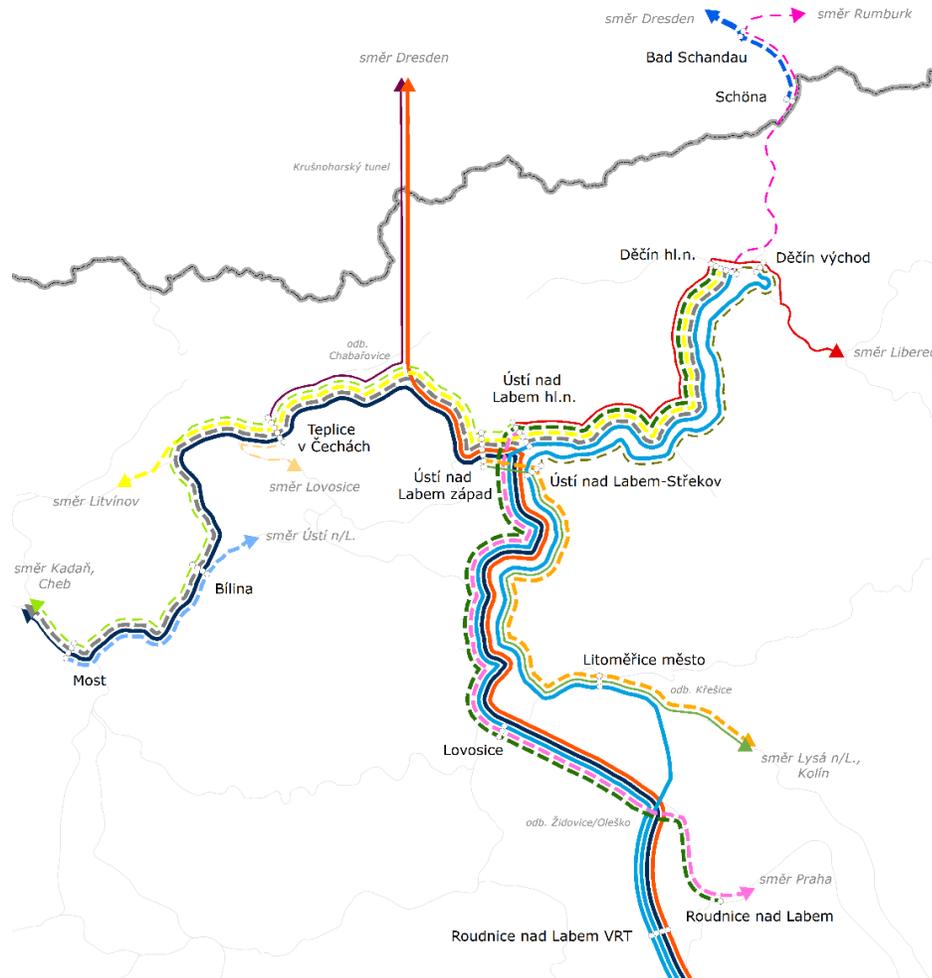


Zustand der Vorbereitung des Projekts

Machbarkeitsstudie, technische Lösung und Betriebslösung



2. Etappe Szenario A

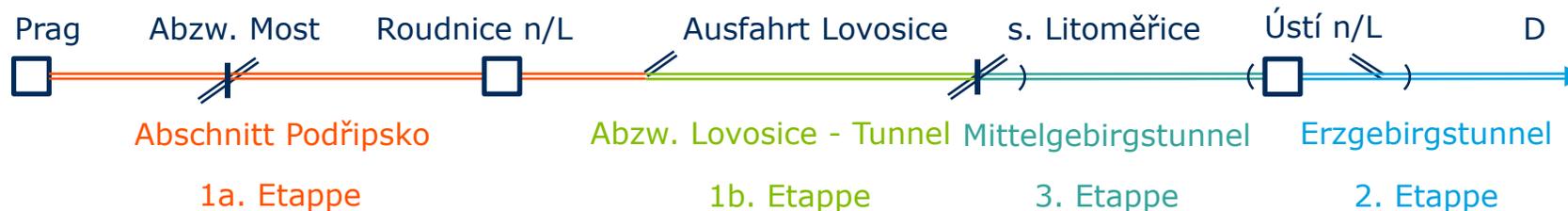


Zustand der Vorbereitung des Projekts

Ettappierung des Projekts

Meilensteine:

- Machbarkeitsstudie 2017 – 2020
- Aktualisierung der Grundsätze der Raumordnungsgrundsätze 2021 – 2023
- Beginn der Bearbeitung der Dokumentation für die Gebietsentscheidung (RO) und UVP
 - Podřipsko (Abschnitt Prag – Ausfahrt Lovosice) 2021
 - Podřipsko (Abschnitt Ausfahrt Lovosice – Ausfahrt Litoměřice) 2022
 - Erzgebirgstunnel 2021
 - Mittelgebirgstunnel 2028



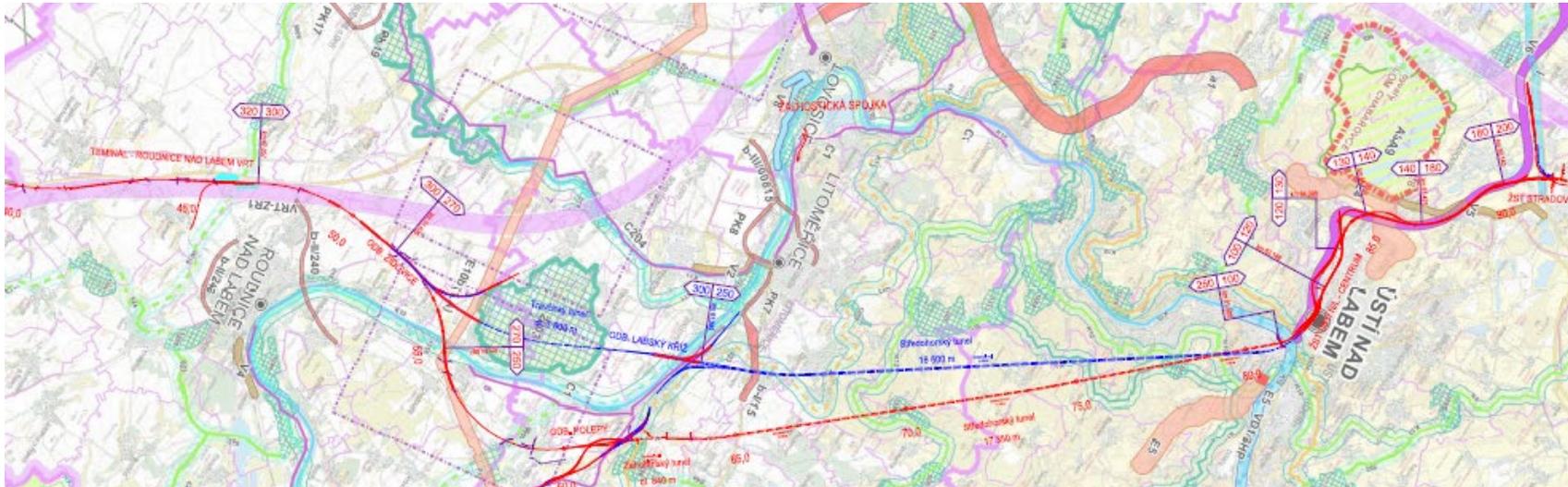
Zustand der Vorbereitung des Projekts

Gebietsverfahren = Stadium Gebietsentscheidung

- Beschluss über die Platzierung des Baues erlässt das Bezirksamt
 - Die Dokumentation wird in einer Detailtiefe erarbeitet, die eine Platzierung des Baues auf konkreten Grundstücken ermöglicht.
 - Bestimmt den genauen Umfang des Baues (Eingrenzung)
 - Ermöglicht die Freigabe der übrigen (dann nicht mehr notwendigen) Flächen des ursprünglichen Projektkorridors
 - Die Übereinstimmung des beantragten Baues mit dem Standpunkt der UVP wird begutachtet.
-
- In der Tschechischen Republik kann gemäß Gesetz Nr. 416/2009 Slg. vorgegangen werden.
 - *Gesetz über den beschleunigten Verkehrs-, Wasser- und Energie-Infrastrukturausbau*
 - RS 4 Dresden — Ústí nad Labem — Prag inkl. Abzweig Kralupy nad Vltavou (Nová Ves) — Louny — Most
-
- Zum Zweck der Erarbeitung der Dokumentation des Gebietsverfahrens werden Messungen und Geländeerkundungen durchgeführt.

Zustand der Vorbereitung des Projekts

- Zwischen dem Tunnelportal und Ústí nad Labem ist die Strecke territorial invariant.
- Umbau des Bahnhofs in Ústí nad Labem ist Teil des Projektes.
- Die Streckenführung zwischen Roudnice nad Labem und Ústí nad Labem wird in Varianten bearbeitet.
- Die Öffentlichkeit wird über die Varianten informiert, es wurde eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Vertretern der Gemeinden und des Bezirkes Ústí nad Labem gegründet. Diese Aktivität hat keinen Einfluss auf den Abschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze.



Danke für Aufmerksamkeit

**NBS Dresden – Prag
auf dem Gebiet der Tschechischen Republik**

**Petr Provazník
Generaldirektion**

ProvaznikP@spravazeleznic.cz

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum**
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

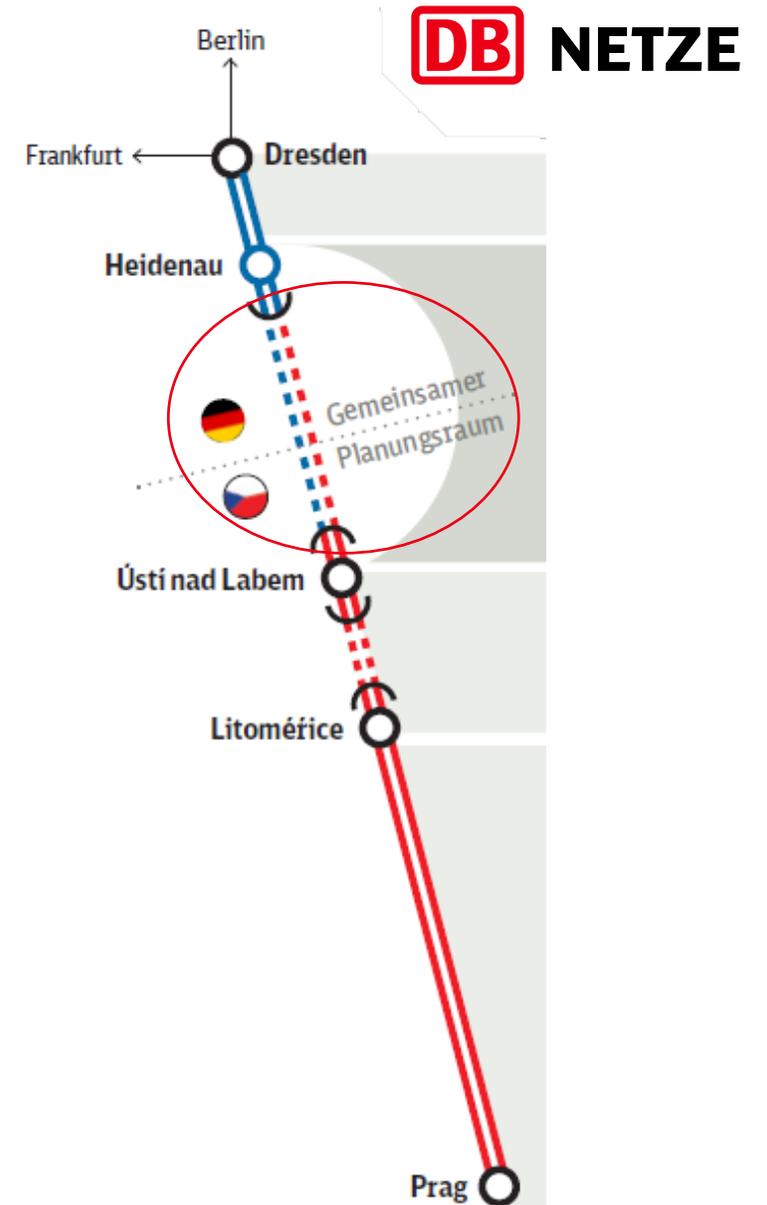
Der gemeinsame Planungsraum wird zwischen Deutschland und Tschechien gemeinsam geplant

- Verschiedene Varianten werden innerhalb der Korridore erarbeitet
- gemeinsame Ausschreibung wird aktuell durchgeführt
- Grenzüberschreitende Gutachterleistungen (hydrogeologische sowie tunnelbautechnische Beratungsleistungen) in Abstimmung mit Správa železnic vergeben
- Aktuell Ausarbeitung der Planungshinweise aus Raumordnerischer Beurteilung zur Übergabe an Planer



Ziele:

- Erarbeitung einer optimalen und für die Region verträglichen Lösung auf Basis der Raumordnung
- Vergleichsweise parallele Planung verschiedenster Varianten/Linienführungen im Volltunnel-Korridor sowie im teilweise oberirdischen Korridor





Kartierungen im Untersuchungsraum des Bahnprojektes Neubaustrecke Dresden-Prag

Seit Februar bis September 2021 sind Ökologen des Büro Myotis – Büro für Landschaftsökologie aus Halle zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze unterwegs, um auf Basis der faunistischen Planungsraumanalyse geschützte Artengruppen zu kartieren. Dabei wird der Bestand und das Vorkommen geschützter Arten, wie z.B. Fledermäusen, Eulen und Zauneidechsen durch Experten aufgenommen, um frühzeitig Konflikte zwischen der technischen Planung und den erforderlichen Maßnahmen aus dem Naturschutz zu erkennen.

Der Ablauf ist abhängig von der Aktivitätszeit der zu untersuchenden Artengruppen:

■ Großvögel, wie Eulen, müssen im Frühjahr kartiert werden

■ Zauneidechsen hingegen benötigen eine Temperatur ab xx Grad, um kartiert zu werden.

Die Erkenntnisse aus der Planung fließen in die Vorplanung der Neubaustrecke ein, die bis 2025 abgeschlossen werden soll.

Die zu kartierenden Artengruppen sind mit den zuständigen Unteren Naturschutzbehörden abgestimmt worden, um vollständig die planungs- und raumrelevanten Arten zu kartieren. Voraussichtlich 2022 werden weitere Kartierungen durchgeführt.



- Ausschreibung der Planungsleistung für Bereich der grenzüberschreitenden am 21.08.2020 veröffentlicht; Vergabe der Planungsleistungen 2. Quartal
- Kartierungen seit Februar 2021
- Bohrungen werden durchgeführt (siehe 3.6.)



1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau**
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

Aktueller Projektstand Heidenau

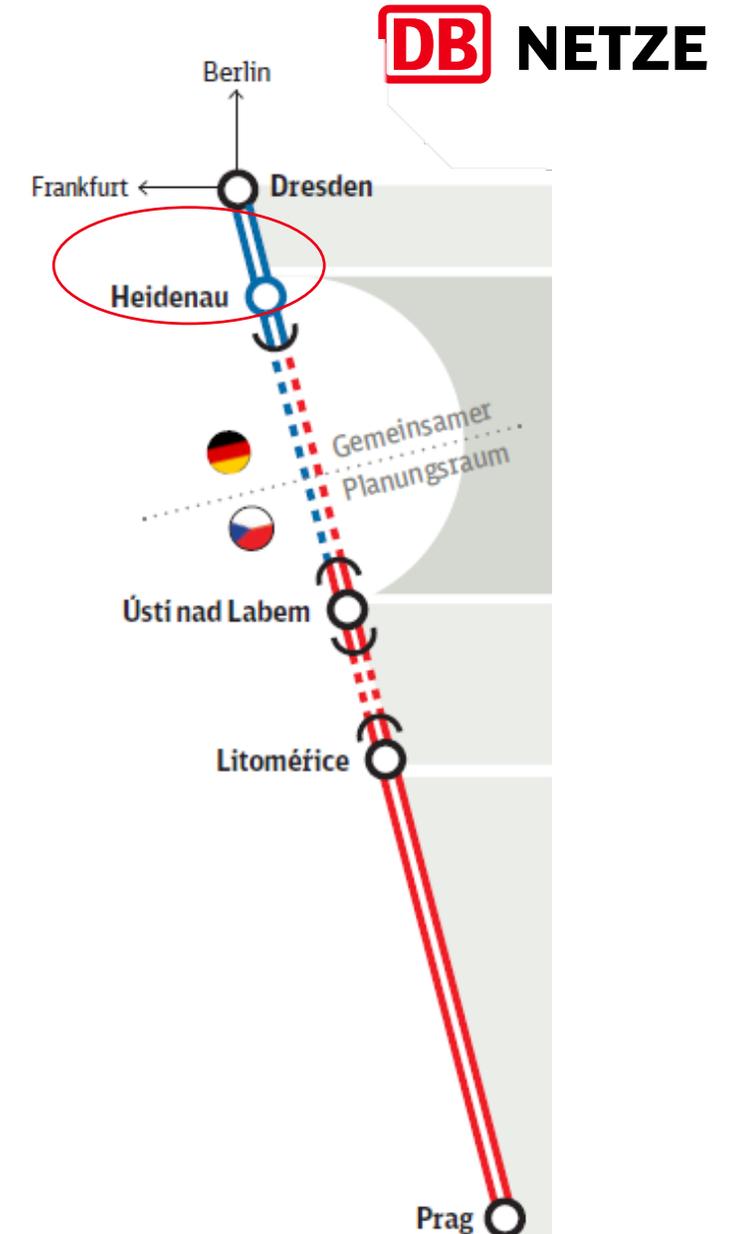
Heidenau bildet den neuralgischen Punkt der Planung

- Verschiedene Varianten der Spurplananordnung in Heidenau werden untersucht (jeweils für Volltunnel und Teiltunnel unterschiedlich)



Ziele:

- Minimierung des Flächenbedarfs in Heidenau
- Optimale Lage des Überholbahnhofs für die Volltunnelvariante anhand verschiedenster Kriterien
- Untersuchung der Ausbindung von der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung der Raumordnung (bspw. Denkmalschutz)



Aktueller Projektstand Heidenau

Es werden verschiedene Varianten mit verschiedenen Optionen untersucht, u.a.

Hauptvarianten

Volltunnel

Teiltunnel

200/230 km/h ggf. 160 km/h

Lage der Systemtrennstelle

Option Beschleunigungsgleis

vier Untervarianten
im Bahnhof Heidenau

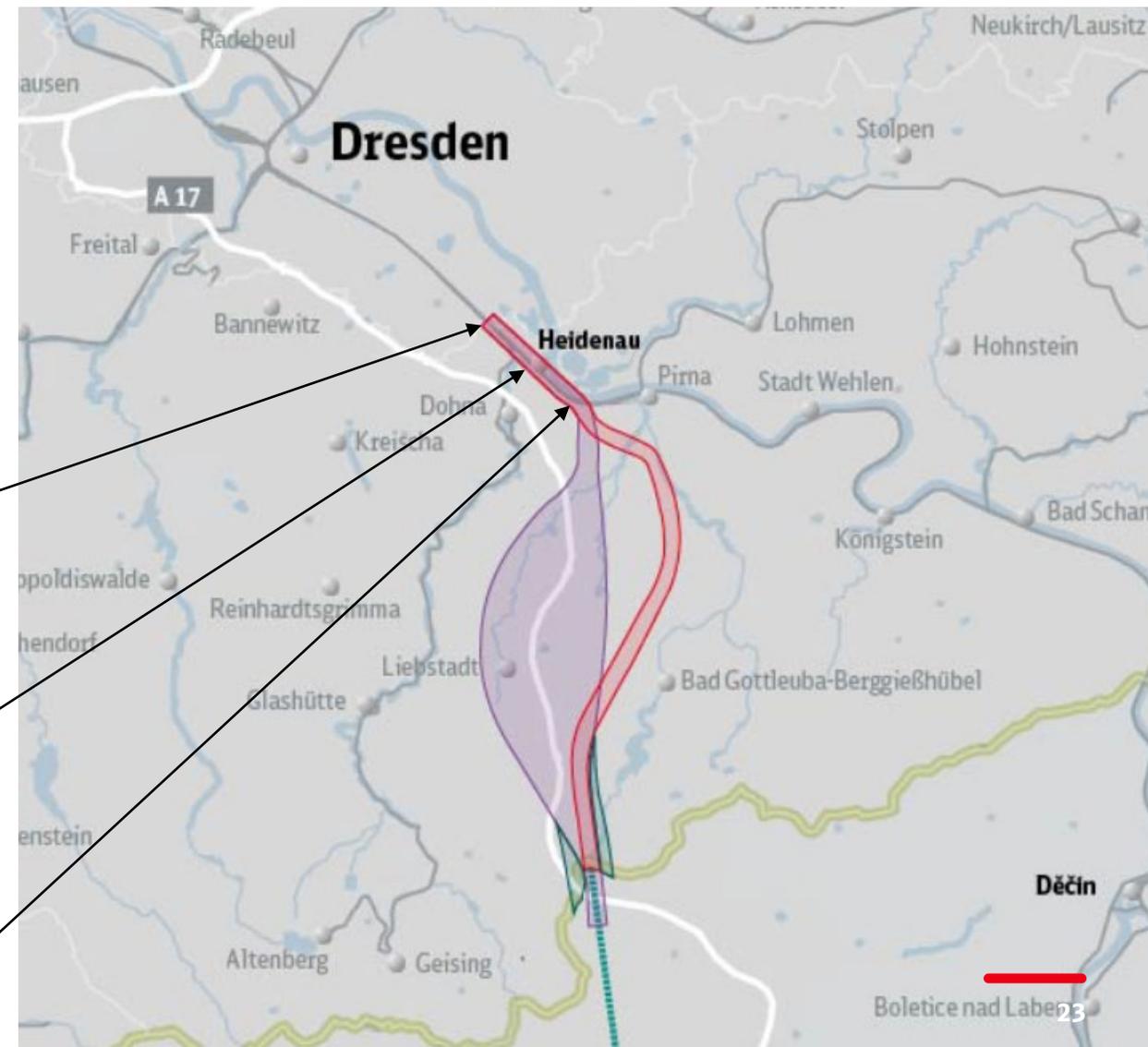
Volltunnel

Teiltunnel

mit
Regionalhalt

ohne
Regionalhalt

Studien im Bereich der Ausbindung



Aktueller Projektstand Vermessungsarbeiten



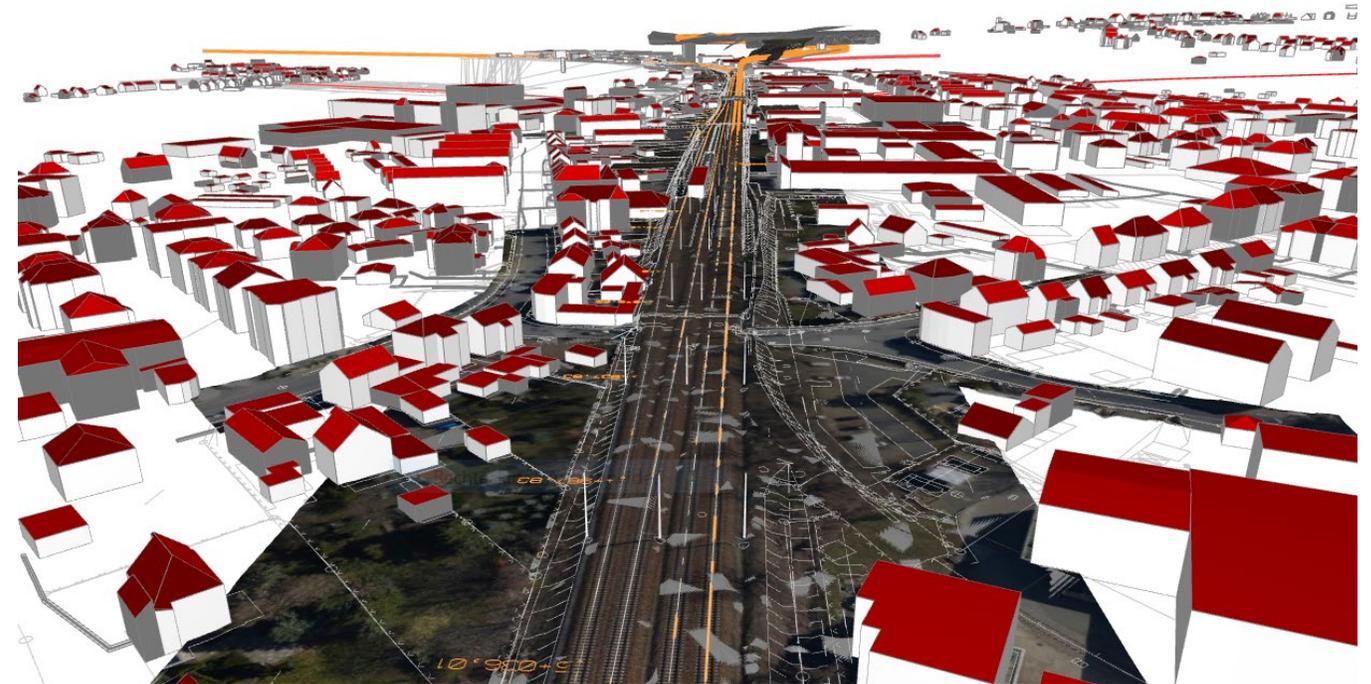
Vermessungsarbeiten im Zuge der Vorplanung der Neubaustrecke Dresden-Prag gehen weiter

Im Rahmen der Vorplanung werden seit März bis Mitte 2021 die Vermessungsarbeiten im Bereich der Einbindung Heidenau fortgeführt. Dabei werden u.a. Bauwerke (Brücken) und umliegende Straßen sowie Fuß- und Radwege entlang der Strecke sowie die Verkehrsstationen Heidenau, Heidenau-Süd, Heidenau-Großsedlitz, Dresden-Zschochwitz und Dresden-Niedersedlitz vermessen.

Die Vermessungsarbeiten sind eine wichtige Grundlage für die weitere Planung, z.B. des BIM-Modells (Building Information Modelling), welches begleitend zur Planung erstellt wird.

Die Arbeiten werden weitestgehend auf Gelände der Deutschen Bahn AG sowie auf öffentlichen Straßen und Fuß- und Radwegen durchgeführt. Sollte es notwendig sein, dass private Grundstücke betreten werden müssen, werden die Eigentümer separat informiert und einen Betretungsge-nehmigung eingeholt.

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union



Auszug BIM-Bestandsmodell (DB AG)

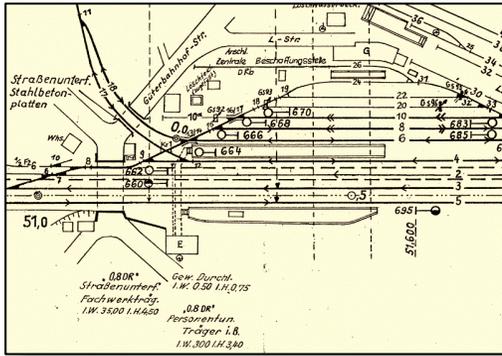
Die Vermessungsarbeiten sind Grundlage des BIM-Bestandsmodells.

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)**
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

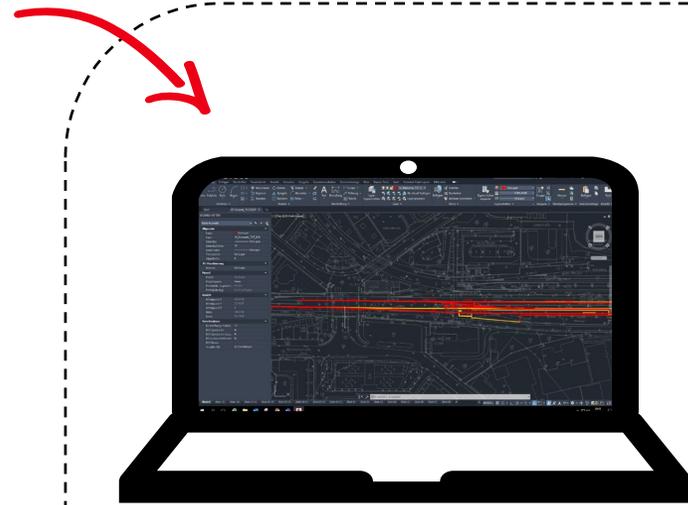
Wie haben wir bisher geplant und wie planen wir zukünftig?

Von der Zeichnung mit Tusche bis zum 3D-Bauwerksdatenmodell

konventionelle Planung

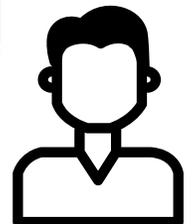
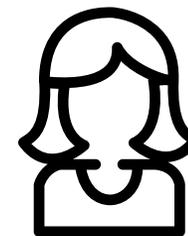
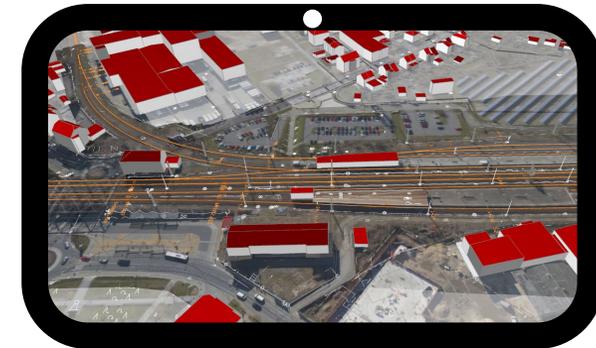


Zeichnung mit Tusche



computergestützte Planung (CAD)

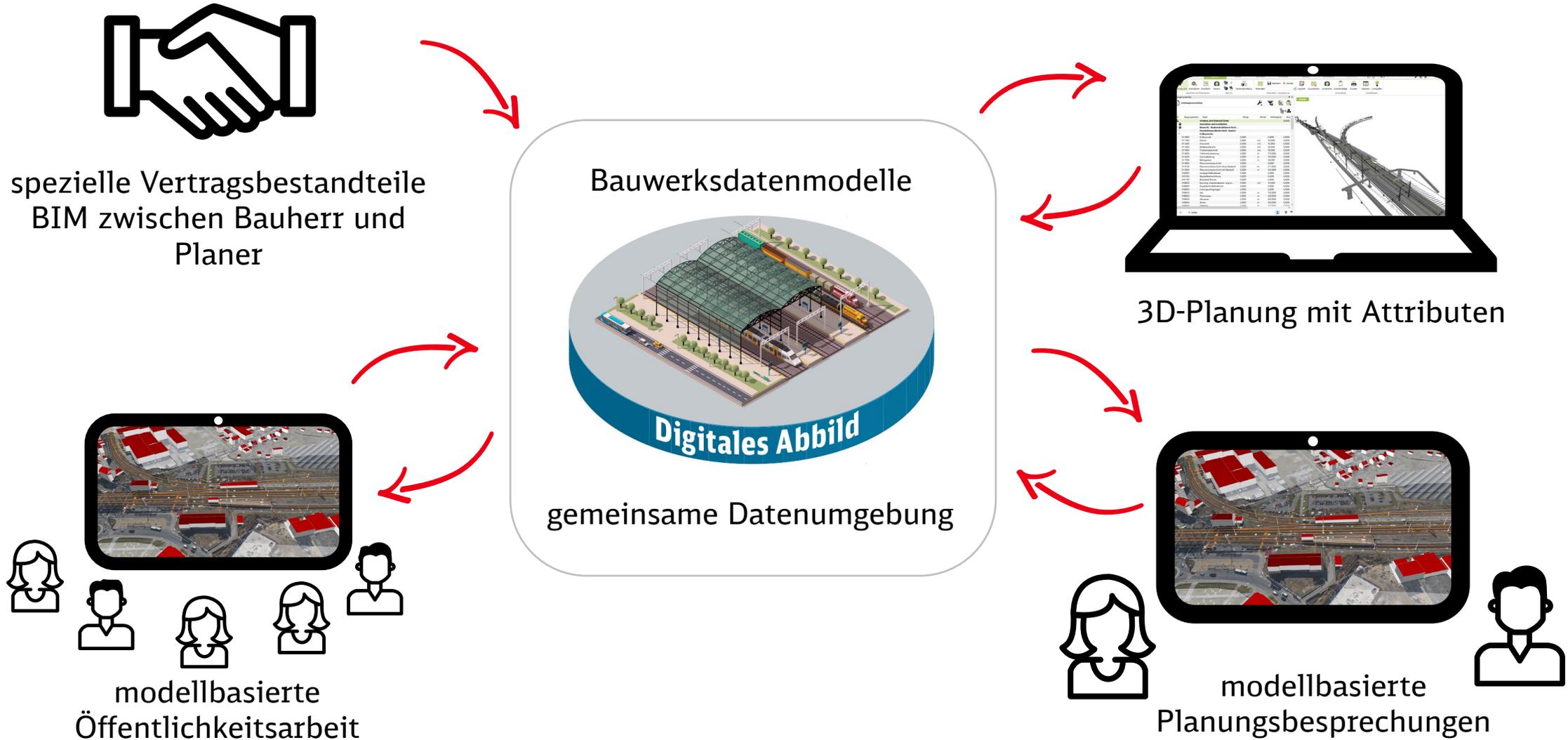
BIM



„gemeinsam den Blick auf die Dinge entwickeln“

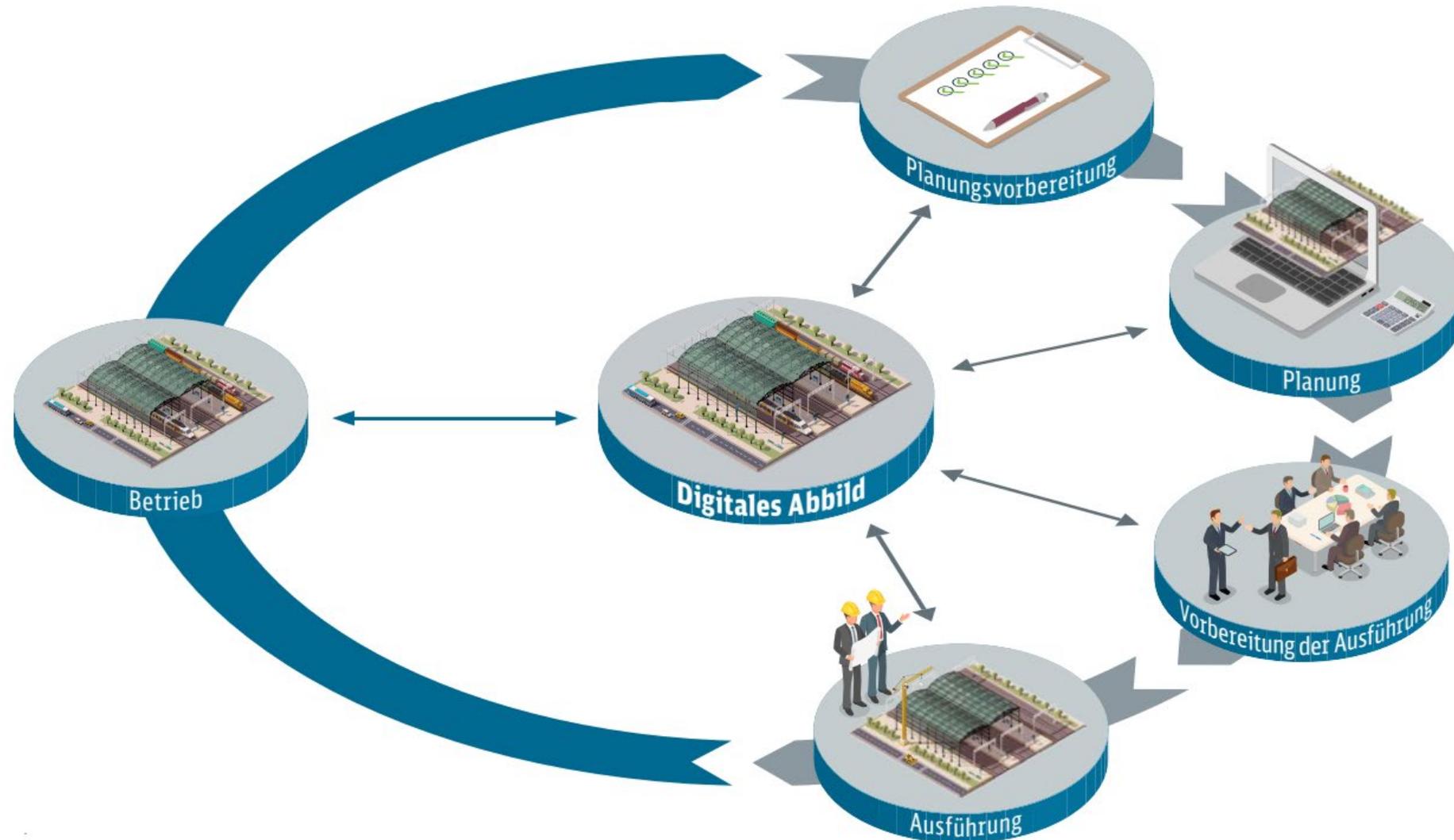
Was sind die Kernelemente von BIM in der Planung?

BIM ist keine Software, sondern eine Methodik



Wie wird BIM über die Planungsphase hinaus angewendet?

Die BIM-Methodik umfasst den gesamten Lebenszyklus einer Anlage



Für welche Bauprojekte wird die BIM-Methodik angewendet?

Eine deutschlandweite und globale Entwicklung



Auswahl weiterer Institutionen außerhalb Deutschlands, welche die BIM-Methodik anwenden

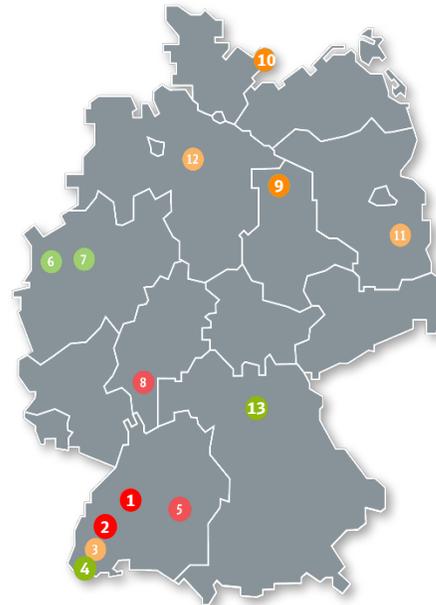
Wie wendet die DB die BIM-Methodik an?

Seit 2015 wurde BIM stufenweise für das Planen und Bauen eingeführt

bis 2015
Initialisierung BIM

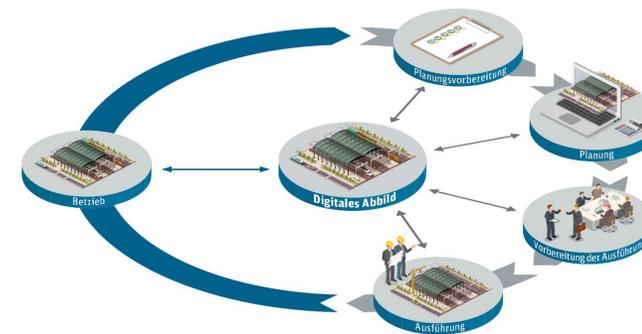


2016 bis 2019
Pilotierung BIM



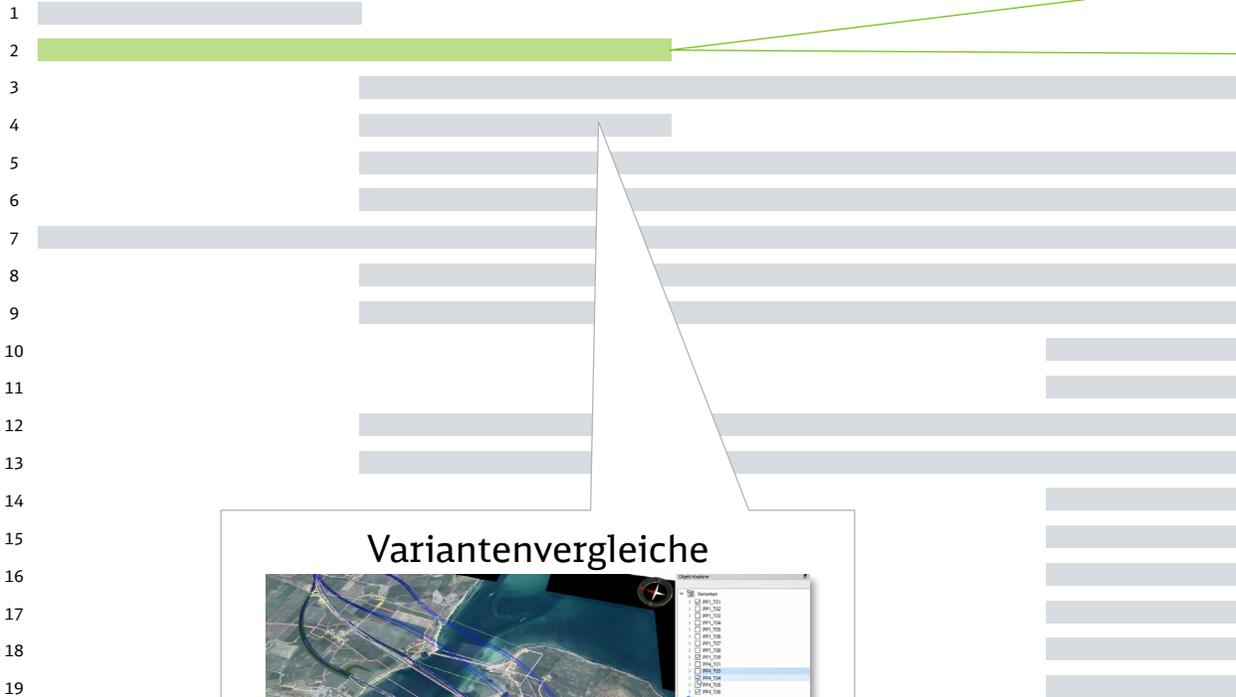
seit 2020
Professionalisierung BIM

Seit 2020 werden
neue standardisierbare
bzw. komplexe Projekte
mit BIM geplant



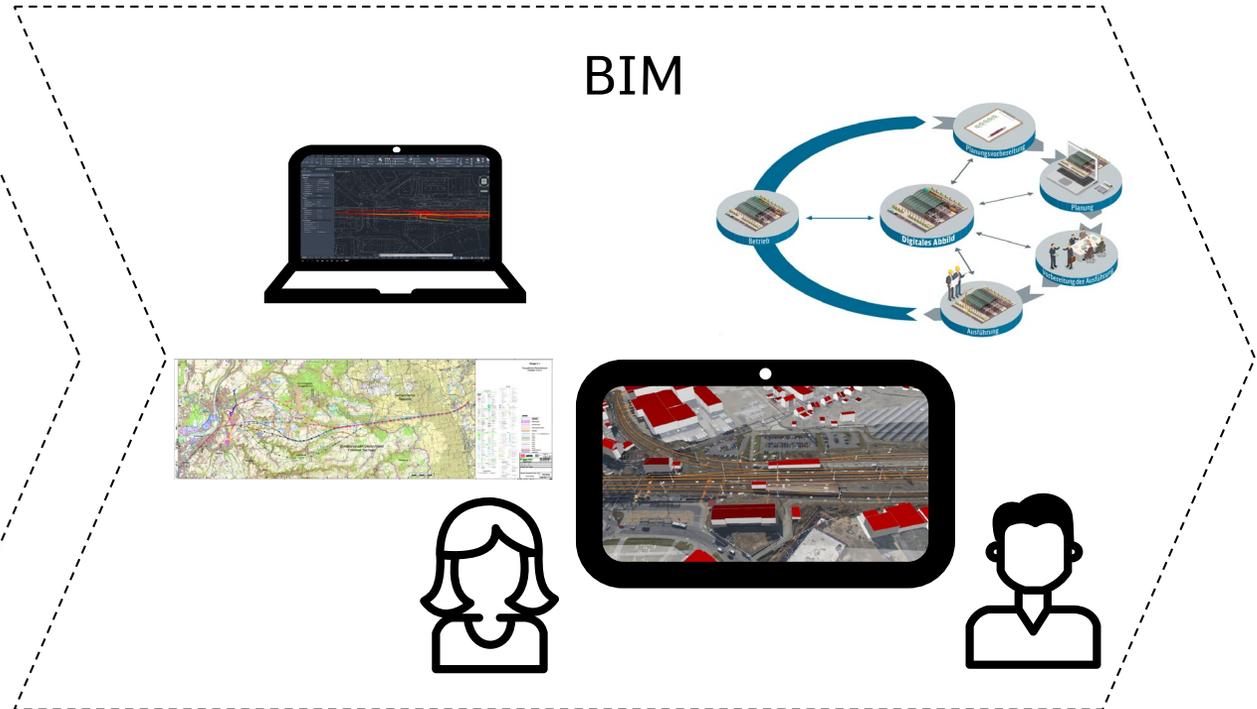
Wie wendet die DB die BIM-Methodik an?

DB Netz AG hat insgesamt 19 Anwendungsfälle für die BIM-Methodik definiert



Seit wann wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM an?

Die BIM-Methodik wird mit Beginn der Grundlagenermittlung angewendet



Wie wenden wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM aktuell an?

Für den Projektteil Einbindung wurde ein erstes Bestandsmodell erstellt

Bestandsmodell (Grundlagenmodell) NBS Dresden-Prag

Digitales Geländemodell (DGM)

Umwelt (Schutzgebiete)

Digitales Stadtmodell

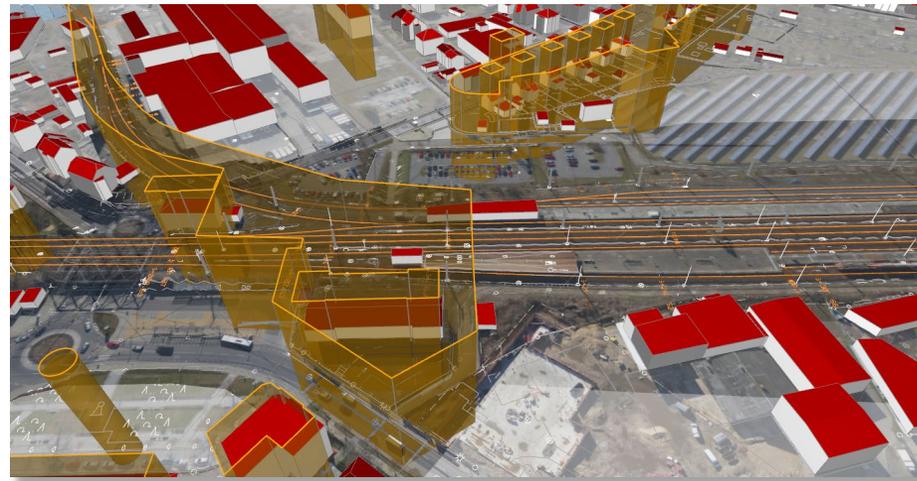
DB Bestandsplan (IvI Plan)

Digitale Orthofotos

DB Bestand (exakte Darstellung)

Leitungen Dritter

Baugrundmodell



Planungen Dritter

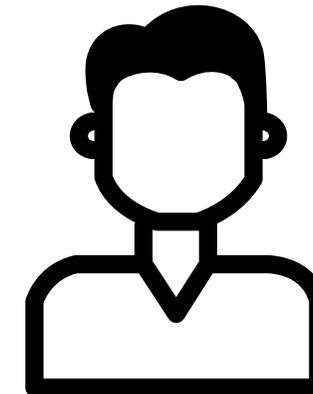
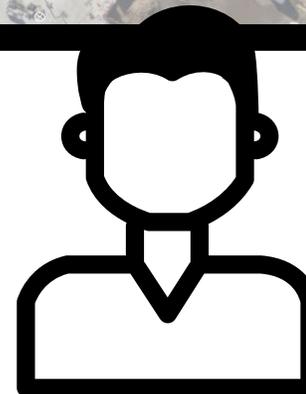
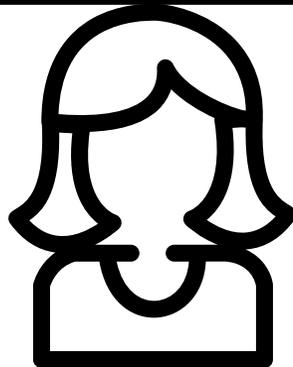
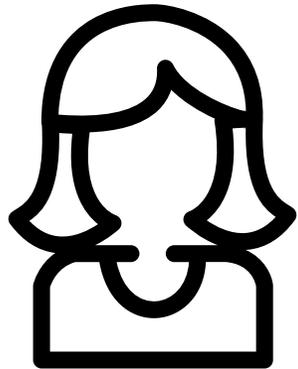
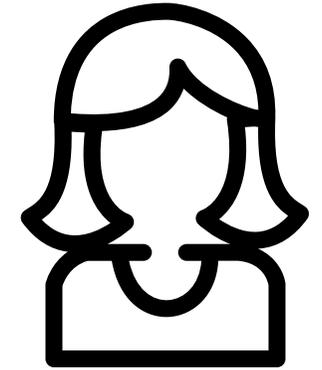
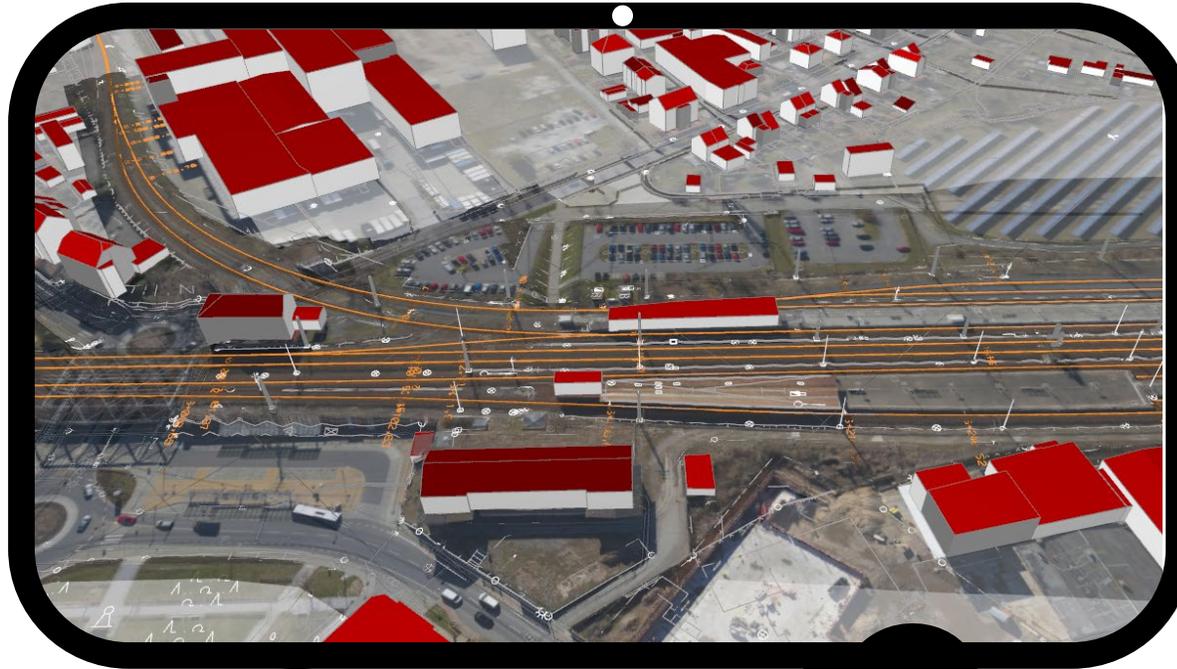
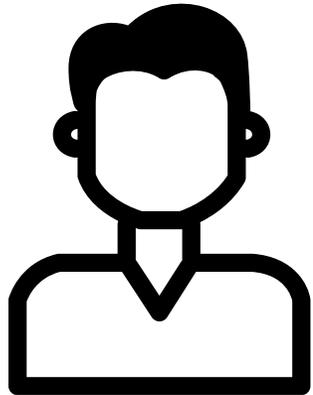
DB Bestand (vereinfachte Darstellung)

Umwelt (Kartierungsergebnisse)

Bestandsmodell für den gemeinsamen Planungsraum

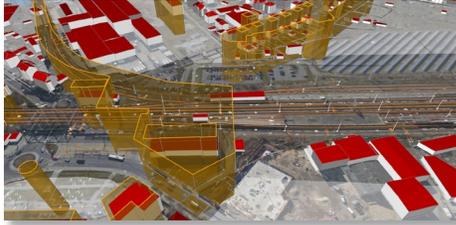
Wie wenden wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM aktuell an?

Für den Projektteil Einbindung wurde ein erstes Bestandsmodell erstellt



Wie wird BIM im Projekt NBS Dresden–Prag in Zukunft angewendet?

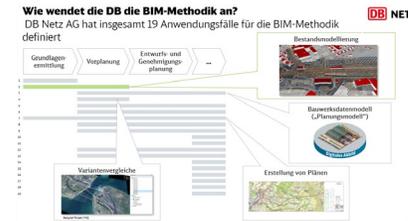
Ausblick – die nächsten Schritte mit BIM



Finalisierung Bestandsmodell



Erstellung des Planungsmodells (Bauwerksdatenmodell)



sukzessive Umsetzung weiterer BIM-Anwendungsfälle

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum**
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

Bisher sind folgende Arbeitsgruppen entstanden:

AG Heidenau:

- begleitet Planung des neuralgischen Punkts der Ausbindung der Bestandsstrecke in die Neubaustrecke
- gibt Hinweise zur Umsetzung einer für gesamte Region verträglichen Lösung
- Terminvorschlag: Oktober 2021

AG Kriterienkatalog:

- bespricht Vorschlag der DB Netz AG für einen Kriterienkatalog im Detail
- arbeitet Hinweise zu möglichen Kriterien aus
- Terminvorschlag: Abhängig von der Vergabe an Umweltplaner; vsl. 4. Quartal

AG Erkundungsweg:

- Terminvorschlag: Sommer zur Aufstellung der Tafeln und Einbindung neuer Mitglieder





Neubaustrecke Dresden-Prag

Bei 2024 will die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Tschechien und den tschechischen Partnern eine Vierzweigstrecke für den Streckenverlauf entwickeln. Von Dresden bis Heidenau fahren die Züge über die Bestandsstrecke, danach wird geradlinig und in etwa die Kapazität der Neubaustrecke auszuweichen kann. Im Rahmen eines Dialogforums Dresden-Prag „Kriterienkatalog zum Variantenvergleich“ sowie „Erkundungsweg“ geschicktes in engen Austausch mit der Stadt Heidenau und den betroffenen Anwohnern.

Mit einem Baueigen für den etwa 30 Kilometer langen Tunnel unter dem Erzgebirge rechnen Fachleute ab dem Jahr 2030. Einen Fertigstellungstermin für die Strecke gibt es noch nicht.

Barockgarten Großsedlitz

Auch wenn August der Starke noch größer – unverwundlich geliebte – Neubaustrecke hat, bildet bis heute das Friedrichschlosschen den Raumcharakter der meisten Gartenbesucher. Das unter dem König barockisierte Gartensitz ist noch offen. Ein Gartensitz führt zu den bedeutendsten Schöpfungen des deutschen Barock und im Nordosten Deutschlands. In einem außerordentlich bewegten Gelände öffnen sich großzügige Blickachsen ins weite Landschaftsbild und in die Begriffe des Eisenbahnprojektes. August der Starke errichtete 1723 das Areal und ließ es unter der Leitung Christoph Graf von Wackerbarth als repräsentativen Vorkonstruktionsbereich. Die Hochschüler legten den Garten barock auf mehreren Terrassen an, diese Höhenunterschiede über Treppen, Böschungen, Kaskadenbecken und ein Orangeriegebäude überwinden wird.

Mit Drážďany a Praha je navzájem příměstský vztah s dobou jízdy kolem jedné hodiny. Rozšíření této umělého vztahu v regionální osobní železniční dopravě je dopředu a pro další turistický rozvoj regionu. To by mělo přivést zastávku v blízkosti zastávky pro Ústí nad Labem, Heide, Teplice, Drážďany, Heidenau a Pirna.

Mehr Informationen zum Thema.

- **AG Erkundungsweg:** erarbeitet Vorschläge zur Entwicklung eines (grenzübergreifenden) Erkundungswegs entlang der Neubaustrecke und arbeitet Ideen und Umsetzungsmöglichkeiten für touristische Begleitung aus
- Flyer (https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/01/Handzettel_Erkundungsweg.pdf)



„Mit freundlicher Unterstützung der Arbeitsgruppe Erkundungsweg (Dialogforum Bahnprojekt Dresden-Prag)“

Weitere Informationen zum Bauprojekt
 Email: dresden-prag@deutschebahn.com
 Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Tafelentwurf Heidenau

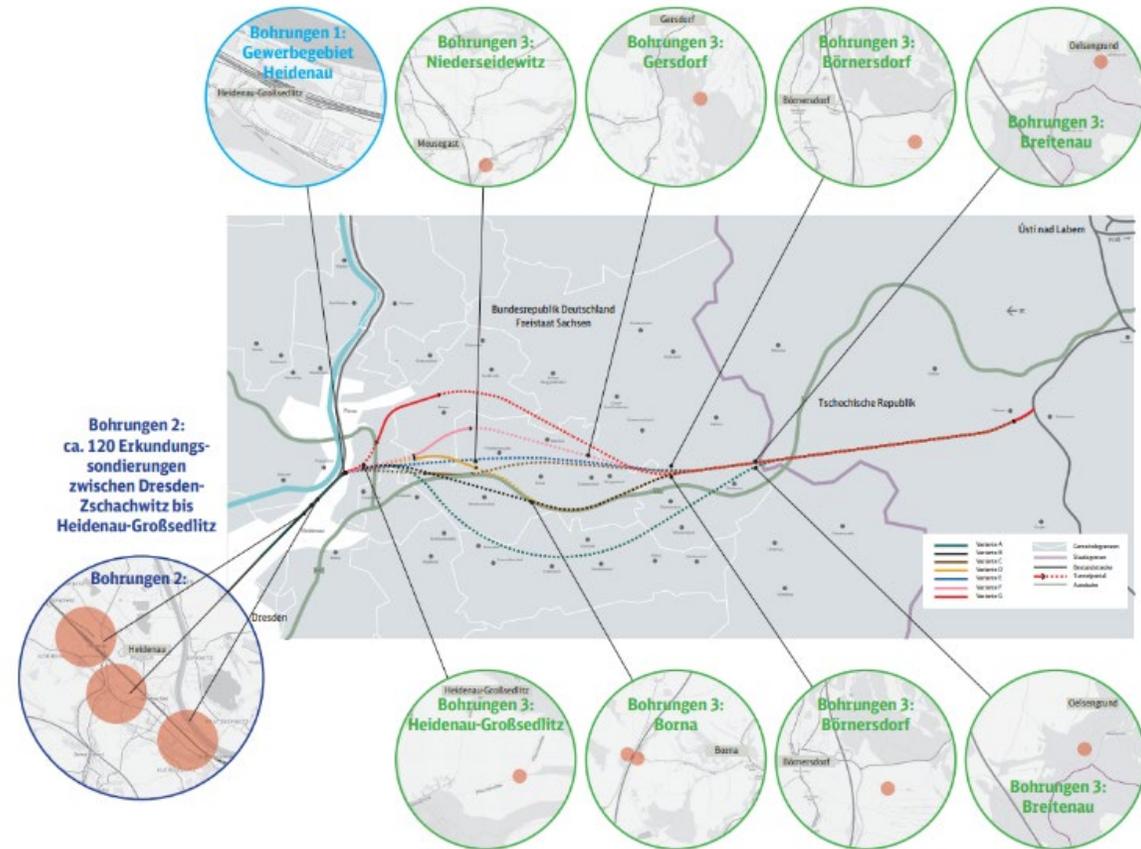
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne**
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

- **Von Juni 2020 bis vsl. Mitte 2021:**
Baugrunduntersuchungen an ausgewählten Punkten entlang der Bestandsstrecke und im Untersuchungsraum der Neubaustrecke



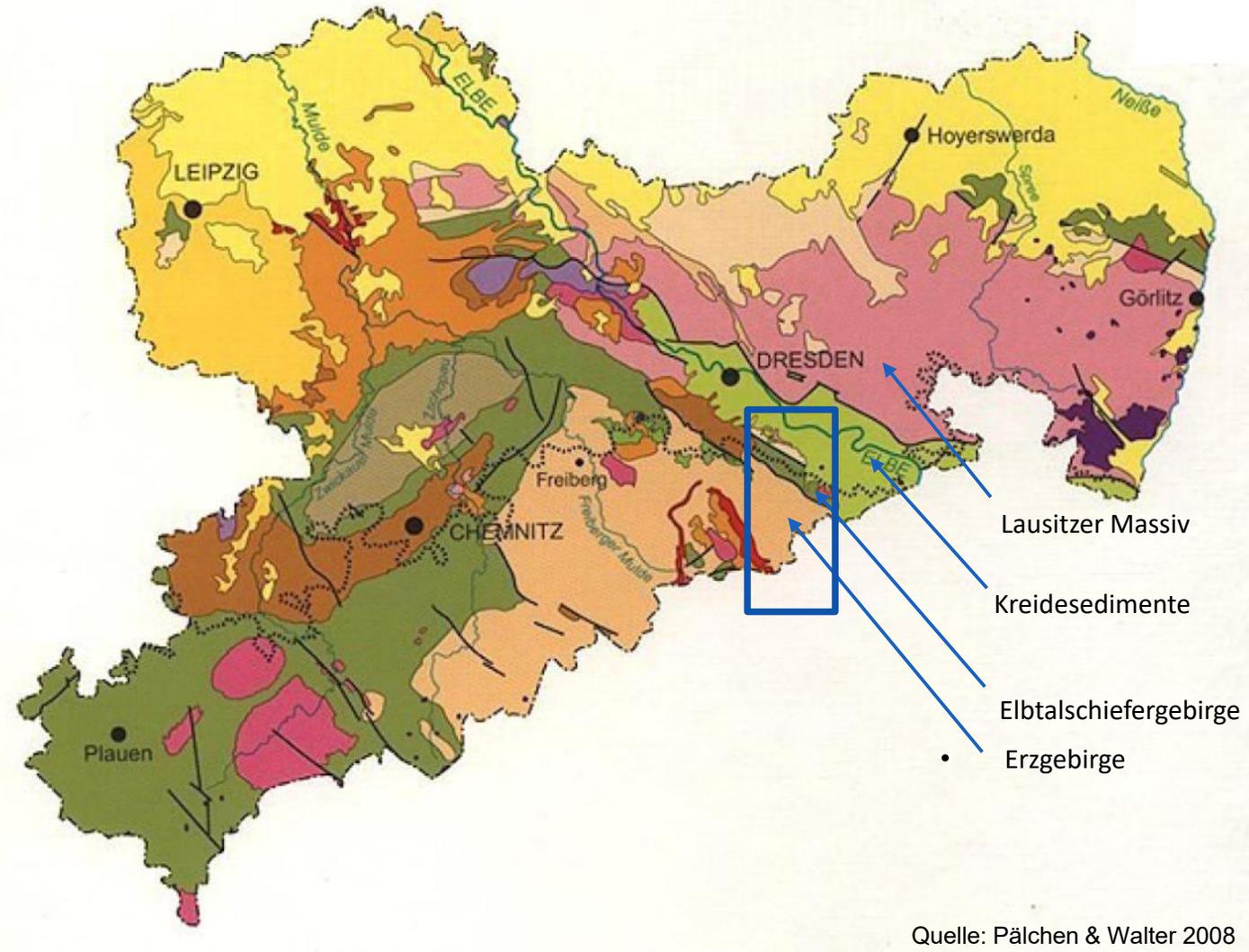
Bohrplatz Pflaumenallee in Heidenau (DB AG/Jan Frintert)



An allen Bohrungen werden geophysikalische Untersuchungen in verschiedenen Tiefen des Bohrlochs durchgeführt. Dabei werden die Gesteinseigenschaften mittels akustischen, optischen sowie mechanischen Methoden untersucht.

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

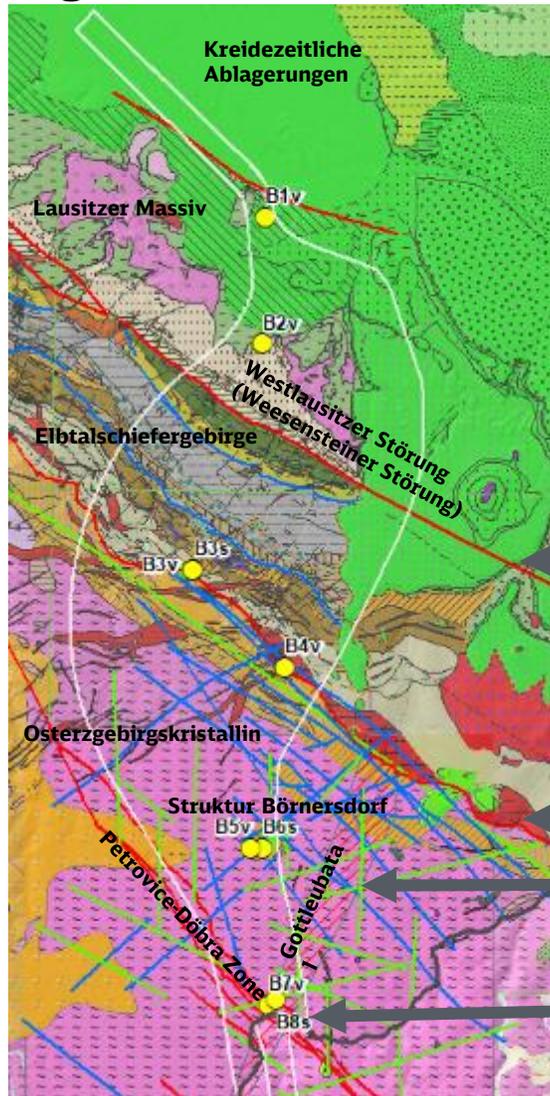
Geologische Übersicht



Quelle: Pälchen & Walter 2008

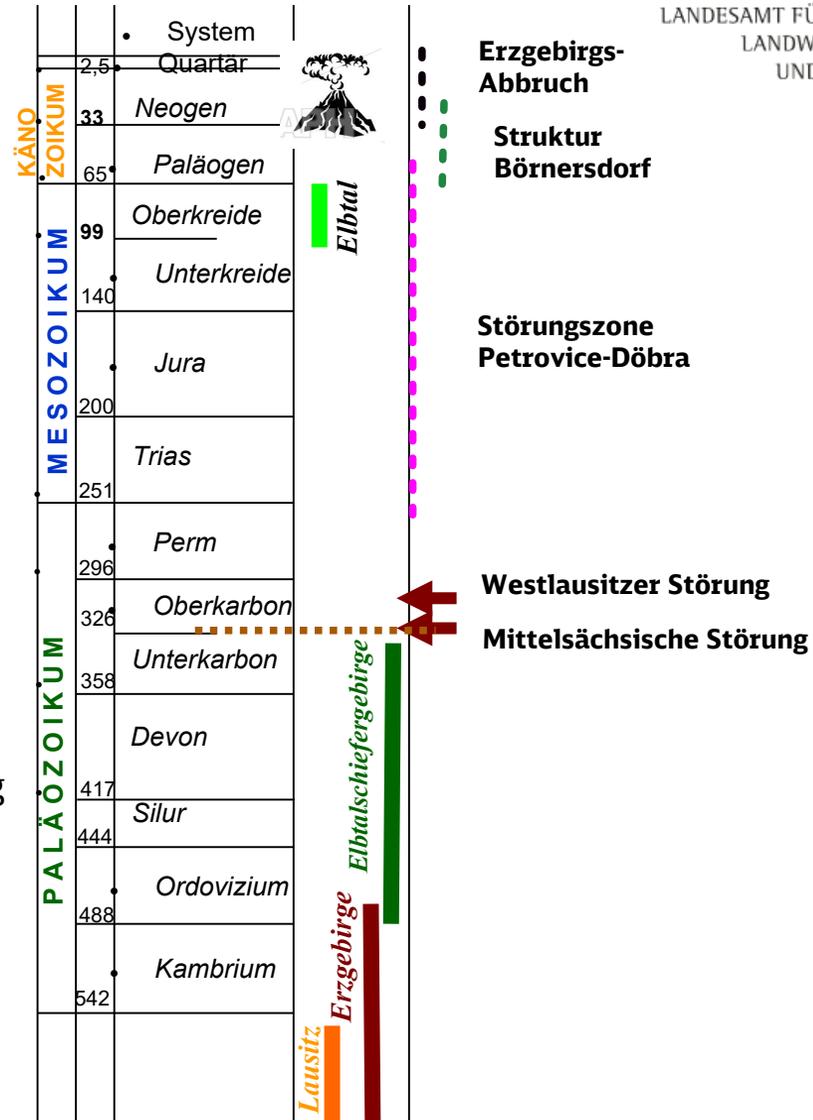
Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Geologische Strukturen, Tektonische Störungen im Projektgebiet



- Westlausitzer Störung
- Mittelsächsische Störung
- Struktur Börnersdorf
- Petrovice-Döbra Zone
- Erzgebirgsabbruch

Quelle: verändert nach Thiele et al. 2021

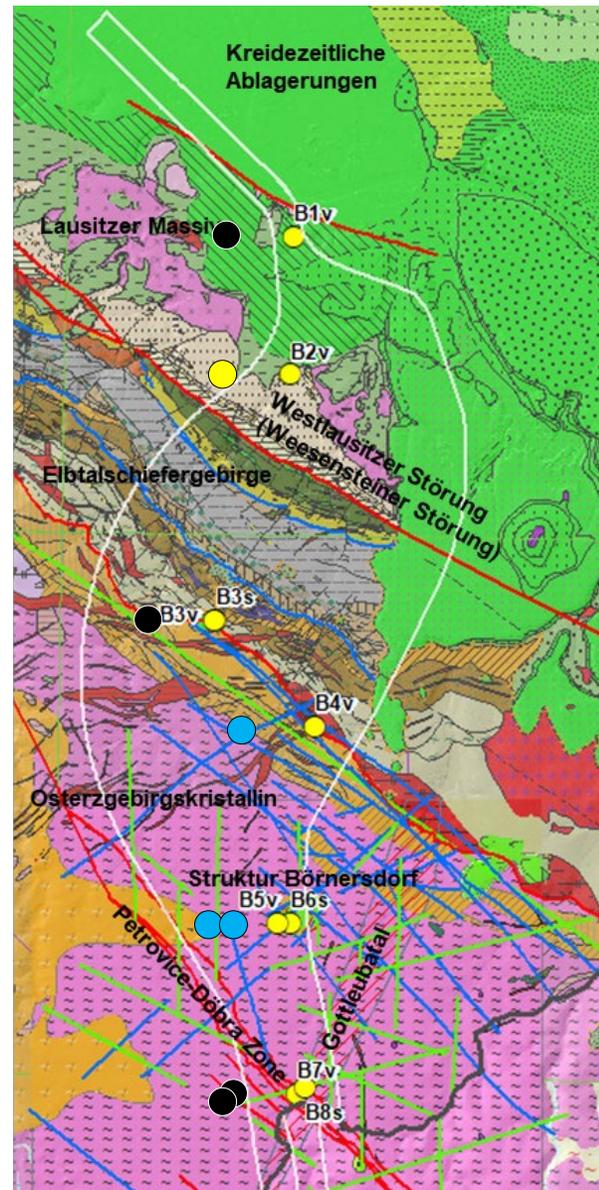


LANDESAMT FÜR UMWELT,
LANDWIRTSCHAFT
UND GEOLOGIE



Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

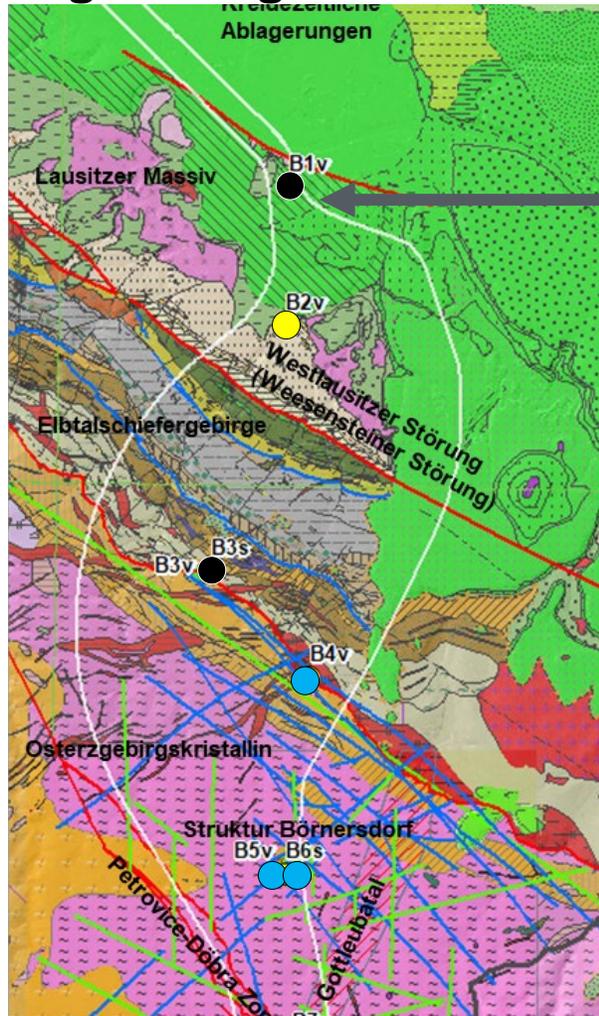
Erkundungsplanung



- fertig gebohrt
- in Arbeit
- ausstehend

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Erkundungsplanung Bohrungen



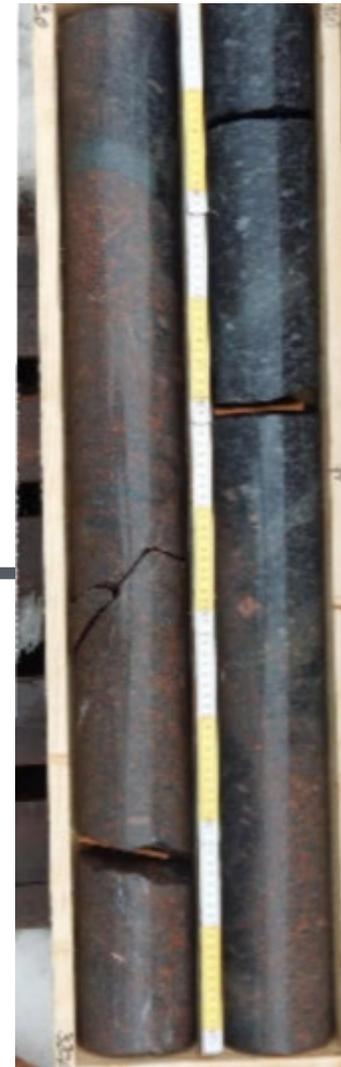
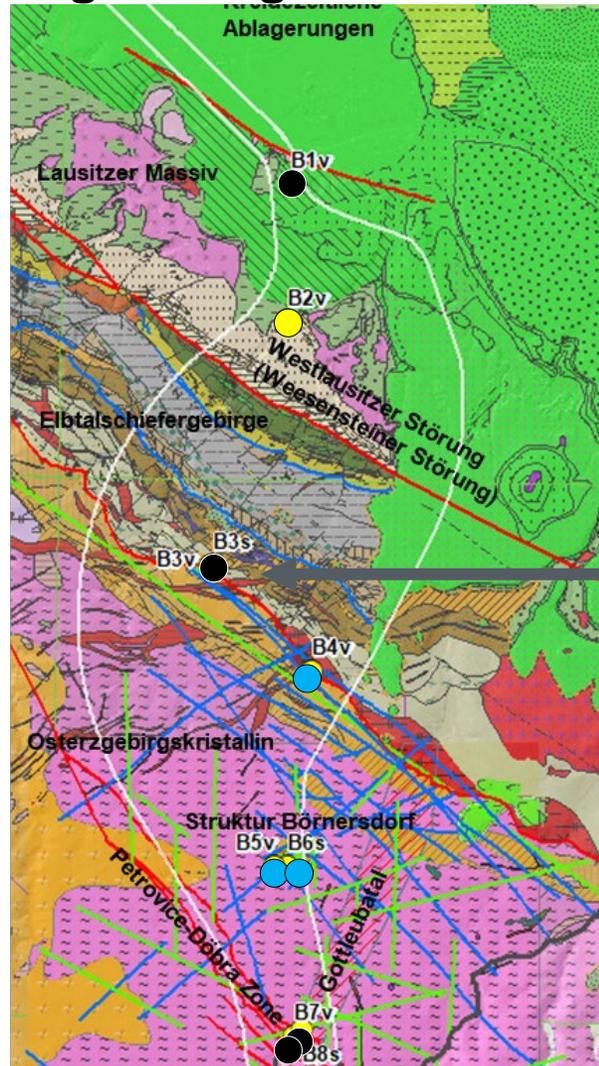
Bohrkerne (ARGE Erztunnel)

Quelle: verändert nach
Thiele et al. 2021

Bei der Bohrung 1 wurden Lausitzer Granodiorit und Sandsteine in der Bohrung angetroffen.

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Erkundungsplanung Bohrungen



Bohrkerne (M. Oertel, PTB Magdeburg)

Quelle: verändert nach
Thiele et al. 2021

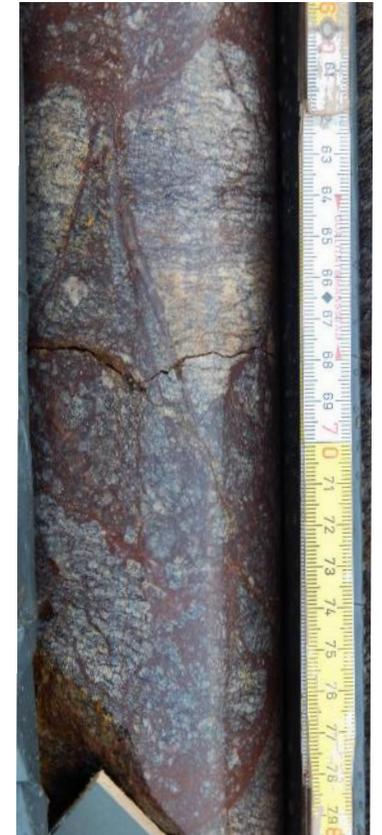
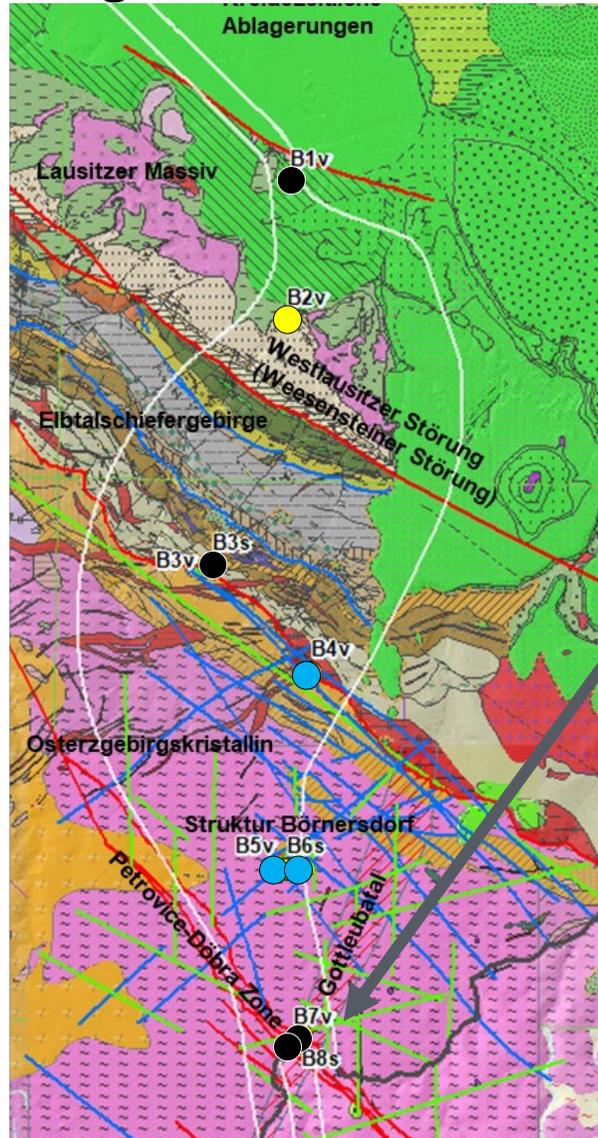
Mittelsächsische Störungszone: Bei der Bohrung 3 wurde Blastomylonit in der Bohrung angetroffen.

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Erkundungsplanung Bohrungen



Bohrkerne Störung Petrovice-Döbra
Gneis (M. Oertel, PTB Magdeburg)



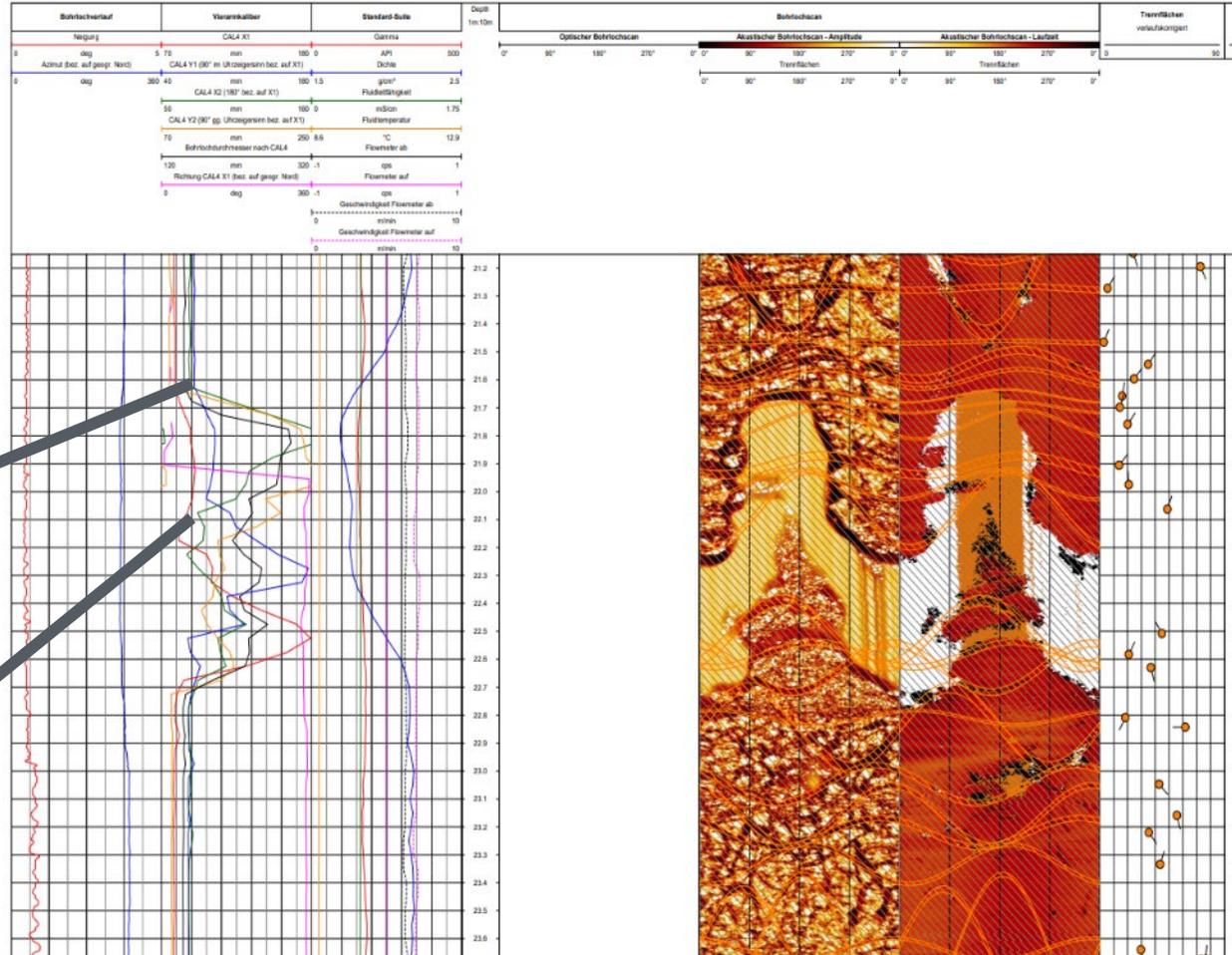
Bohrkerne Störung Petrovice-Döbra (M. Oertel, PTB Magdeburg)

Quelle: verändert nach
Thiele et al. 2021

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Bohrlochgeophysik – gestörter Bereich

(ARGE Erztunnel)



Bohrkerne (Lisa Thiel/Ottomar Krentz)

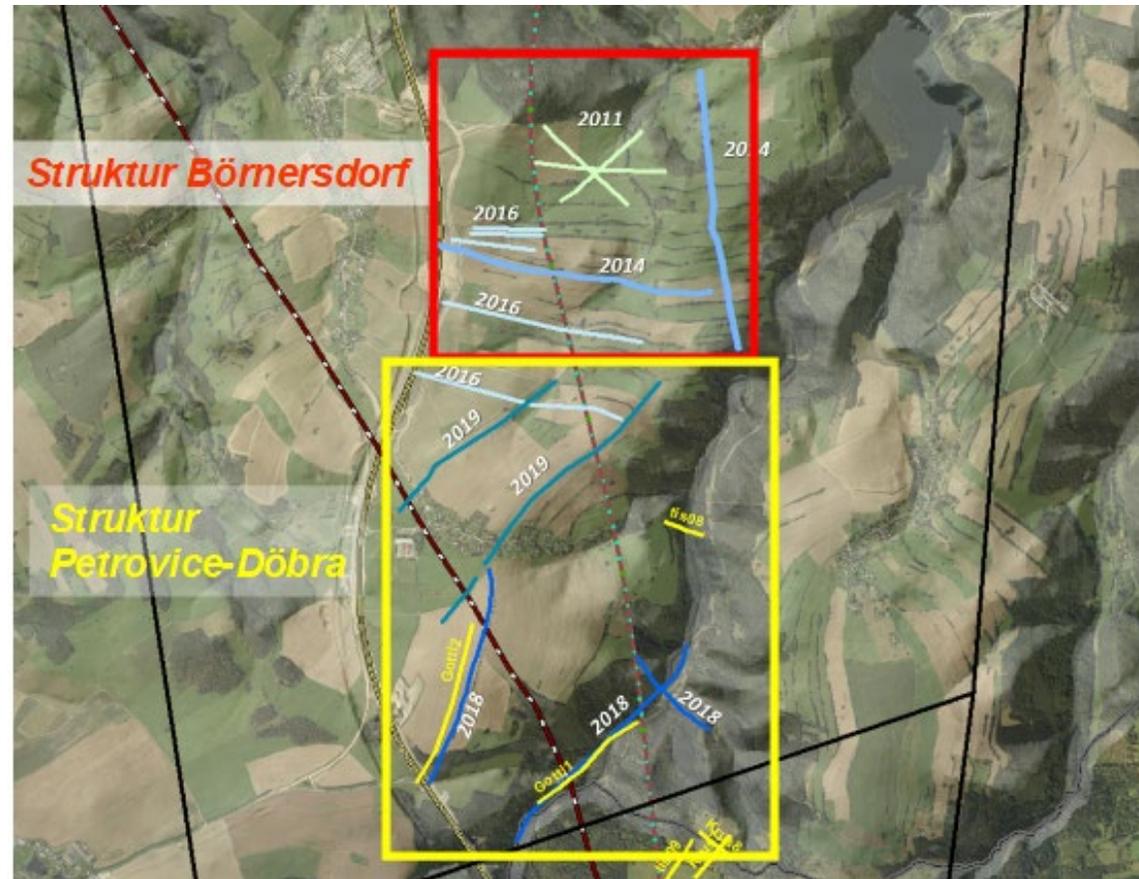
(Fugro)

Sowohl in den Bohrkernen als auch in der Bohrlochgeophysik können die Störungen nachgewiesen werden.

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

Geophysikalische Profile – Seismik/Geoelektrik

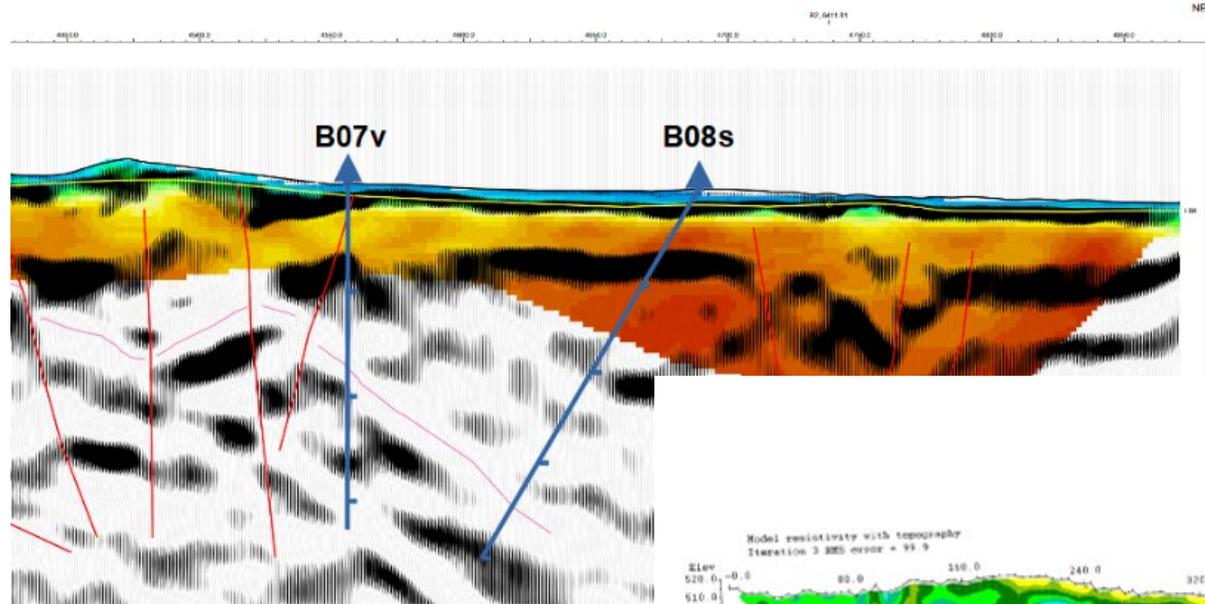
Bohrlochgeophysik –
gestörter Bereich



Quelle: Lage der Profile, Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

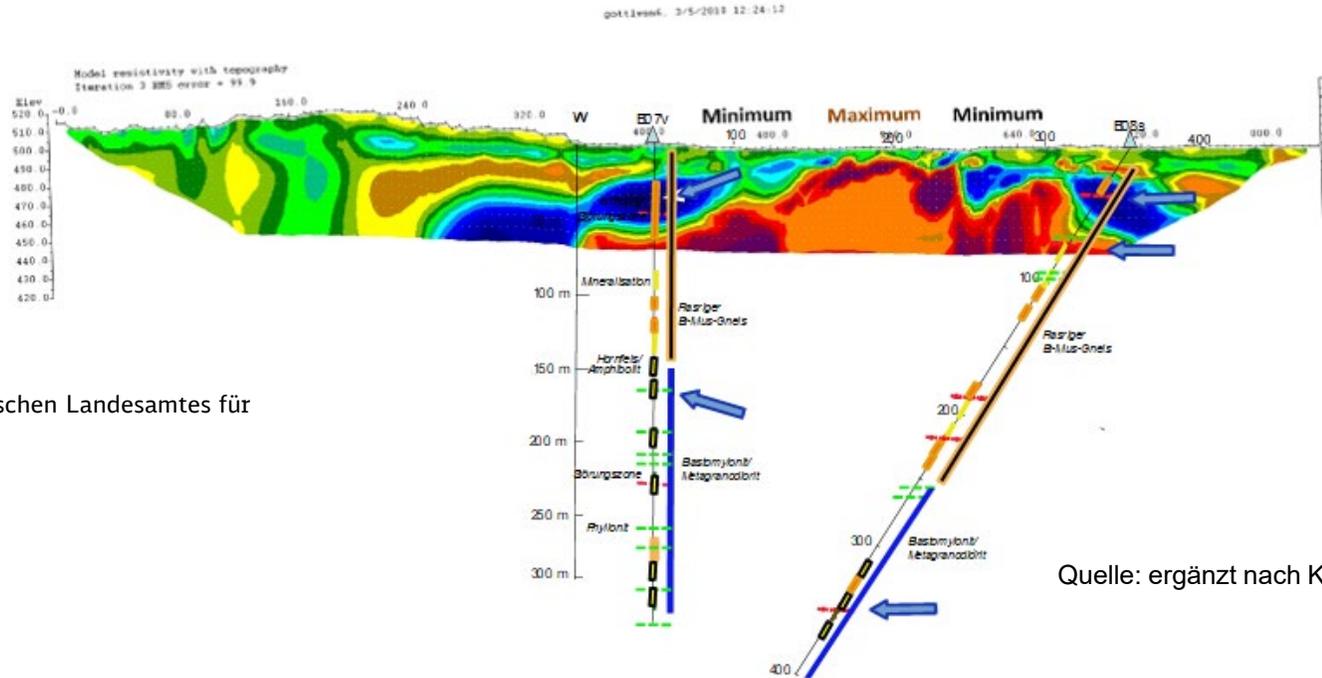
Geophysikalische Profile – Seismik/Geoelektrik



Seismisches Profil

Quelle: ergänzt nach Bauer & Hennig 2018

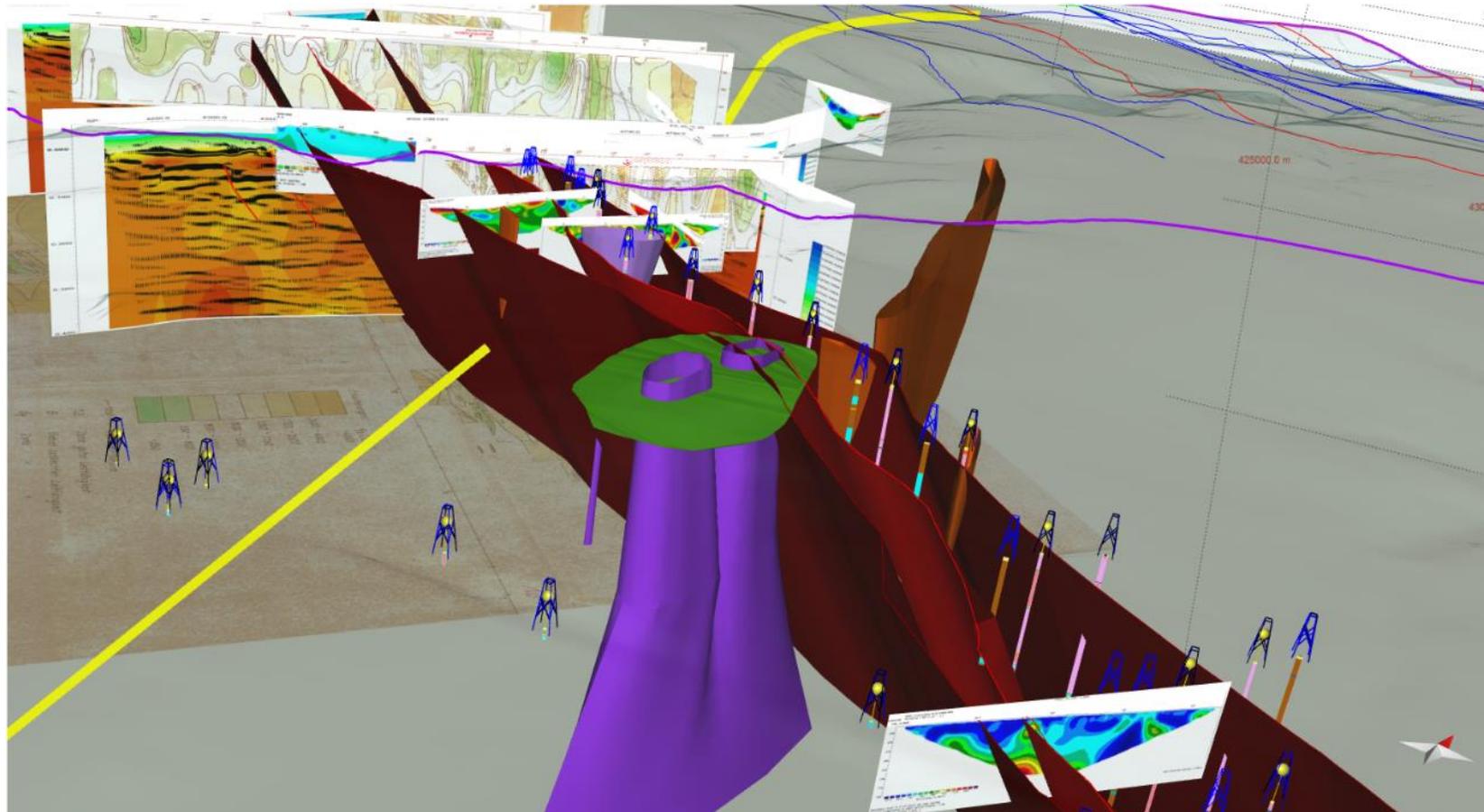
Geoelektrisches Profil



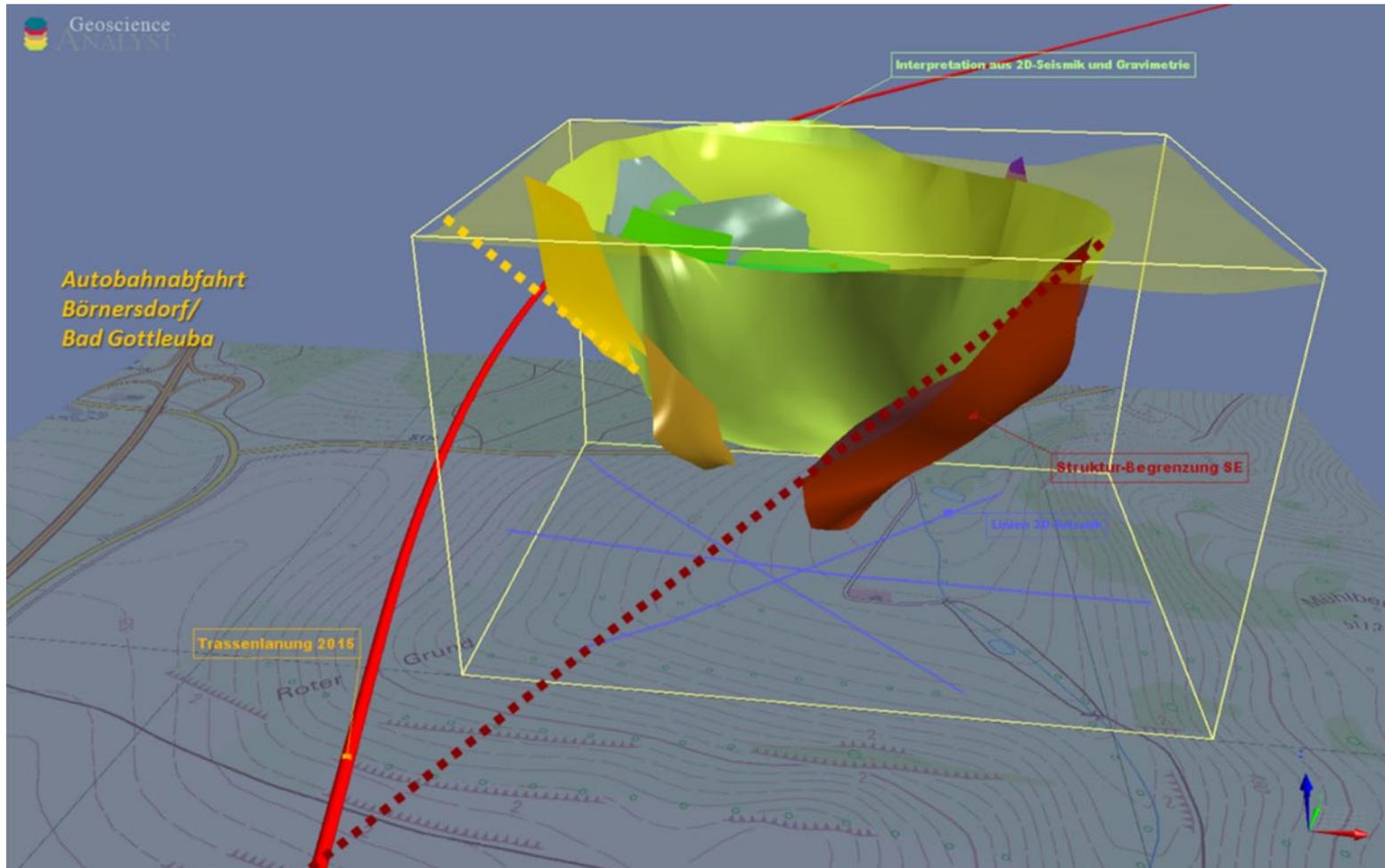
Quelle: **Ergebnisse der geophysikalischen Profile inklusive der Lage**; Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Quelle: ergänzt nach Kyle et al. 2020

Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3



Quelle: LfULG 2020



Quelle: Krentz et al. 2015

... danke für die Aufmerksamkeit

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit**
4. Weitere Schritte

Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit bisherige Kommunikationsmaßnahmen

**Bürgerdialoge vor
Ort und digital**

**Information der
politischen
Mandatsträger
auf kommunaler
und Landes- und
Bundesebene**

**Bilaterale
Gespräche**

Visualisierungen

Filme

**Dialogforum inkl.
der
Arbeitsgruppen**

**Website und
Newsletter**

**Flyer, Broschüren,
Infotafeln**

Bewährte Kommunikationsmittel werden beibehalten und durch neue Maßnahmen ergänzt.

Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit weitere, neue Kommunikationsmaßnahmen



DB AG, ifok/Die Wegmeister



Kommunikation im Raum sowie Einbindung der Reisenden

- Aufbau von Stelen an Bahnhöfen Heidenau und Pirna und Ústí nad Labem
- Einsatz digitaler Fenster am Bahnhof Prag, Berlin und Dresden
- Infokube zur Veranschaulichung des Projektes

Starke digitale Präsenz

- Der Tunnel als Keynote
- Überarbeitung der Website mit Vorschaltung einer Microsite zur Erleichterung des Einstiegs
- Lebendige FAQs
- Social Media (LinkedIn)

Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit weitere, neue Kommunikationsmaßnahmen



DB AG, Designhaus sowie ifok/Die Wegmeister (1.v.r.)



Ortsbezogene Kommunikation in Heidenau als neuralgischer Punkt der Planung

- Stärkung der Präsenz und Erreichbarkeit vor Ort in Form von betreuten Angeboten zur Verfolgung der strategischen Kommunikationsziele
- Dauerhafte Anlaufstelle für Besprechungen, bilaterale Gespräche, Beratungen und themenspezifische Veranstaltungen, Startpunkt für Führungen

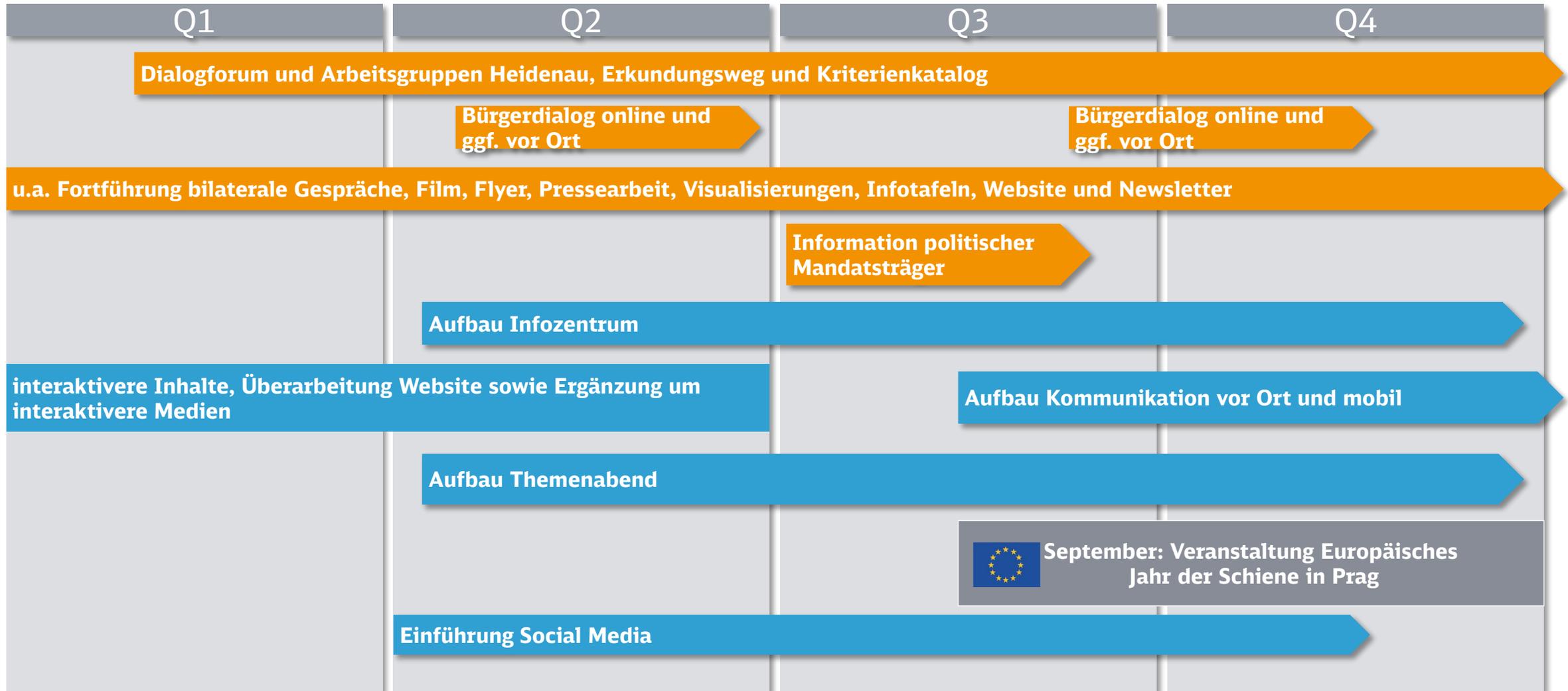


Ortsbezogene Kommunikation mobil vor Ort

- Stärkung der Präsenz und Erreichbarkeit vor Ort in Form von betreuten Informationsangeboten in mobilen Varianten (Containerlösung oder Bauwagen)
- Flexible Einsetzbarkeit zu Veranstaltungen wie Stadtfesten/Wochenmärkten etc. als Ergänzung zu dauerhafter Vor-Ort-Präsenz in Heidenau

Kommunikationskonzept Neubaustrecke Dresden-Prag

Stufenweise Umsetzung, Zeitplan 2021



Fortführung Kommunikation Erweiterung der Kommunikation

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
 - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
 - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
 - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
 - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
 - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
 - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

4. Weitere Schritte

Heidenau Einbindung

- Planung für Einbindung der Neubaustrecke in bestehende Bahnstrecke bei Heidenau an das Büro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Dresden vergeben sowie Ausschreibung für Projektsteuerungsleistungen Einbindung Heidenau vergeben
- Vermessungsleistungen werden fortgeführt

Gemeinsamer Planungsraum

- Ausschreibung der Planungsleistung für Bereich der grenzüberschreitenden am 21.08.2020 veröffentlicht; Vergabe der Planungsleistungen 2. Quartal sowie grenzüberschreitende Gutachterleistungen (hydrogeologische sowie tunnelbautechnische Beratungsleistungen) in Abstimmung mit Správa železnic vergeben
- Aktuell Ausarbeitung der Planungshinweise aus Raumordnerischer Beurteilung zur Übergabe an Planer
- Erarbeitung 2. Bohrkampagne bis Mitte 2021

Übergreifend

- Erarbeitung Staatsvertrag zwischen Deutschland und Tschechischer Republik durch entsprechende Ministerien
- Gespräch Deutsche Bahn und IPO am 29. März 2021



Vielen Dank!



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union