
DB Netz AG

Digitale Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Neubaustrecke Dresden–Prag

Dokumentation

30. November 2022

Ort:	Livestream
Dauer:	18.00 – 20.00 Uhr
Moderation:	Anne Siebert, ifok
Dokumentation:	Mariesa C. Pfeiderer, ifok Gesa Ahrend, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Kurzvorstellung des Projekts Neubaustrecke Dresden–Prag
- TOP 2 Einblick in den aktuellen Planungsstand der Neubaustrecke
- TOP 3 Zukünftige Entwicklung des Projekts
- TOP 4 Ihre Fragen

Anlagen zur Dokumentation

- Anlage 1 Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand im Projekt
- Anlage 2 Videomitschnitt des Vortrages

TOP 1 Begrüßung und Projektvorstellung

Die Moderatorin, Anne Siebert von der ifok GmbH, und Kay Müller, der technische Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden–Prag, begrüßen die Teilnehmenden zur digitalen Informationsveranstaltung. Die Moderatorin stellt die Tagesordnung sowie den organisatorischen Aufbau der Veranstaltung vor.

Herr Müller stellt das Projekt kurz vor. (Anlage 1, Seiten 3 und 4; Anlage 2, bis Minute 05:55).

TOP 2 Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs

Der Weg zu den Trassenvarianten

Herr Müller berichtet über das Vorgehen bei der Trassenfindung sowie den aktuellen Stand der Planungen in den Streckenabschnitten von Dresden bis Heidenau, für den grenzüberschreitenden Planungsraum und in Tschechien. Für den Streckenverlauf zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze werden Planungen für eine Voll- und Teiltunnelvariante durchgeführt. Für die Volltunnelvariante finden Untersuchungen für eine zweigleisige oder viergleisige Einbindung der Züge statt mit einem Überholbahnhof in Heidenau. Für die Teiltunnelvariante ist eine Überholbahnhof in Goes erforderlich. Für den Streckenabschnitt zwischen Dresden und Heidenau sind Baumaßnahmen für die Gleisanbindungen und die Einbindung der Volltunnelvariante in Heidenau in Planung. (Anlage 1, Seiten 5 und 18; Anlage 2, Minute 06:55 bis 27:43).

TOP 3 Nächste Schritte im Projekt

Der Projektleiter erklärt, dass derzeit die detaillierte Planung der Hauptvarianten stattfindet und danach ein Vergleich anhand des Kriterienkataloges durchgeführt wird. Bis voraussichtlich Ende 2024 soll auf Basis dieses Variantenvergleichs eine Vorauswahl getroffen und eine Empfehlung für eine Vorzugsvariante ausgesprochen werden. Über diese Vorzugsvariante wird im Anschluss im Bundestag in der Parlamentarischen Befassung beraten. Im Mai 2023 wird voraussichtlich das Informationszentrum „Pechhütte“ in Heidenau eröffnet.

(Anlage 1, Seiten 20 und 22; Anlage 2), Minute 28:12 bis 35:59.

TOP 4 Ihre Fragen

Herr Müller beantwortet die Fragen der Teilnehmenden (Anlage 2, Minute 43:50 bis 01:47:13).

Folgende Fragen wurden während der Veranstaltung beantwortet:

Projektgrundlagen

Auf welcher Grundlage wurde der Bedarf für die Neubaustrecke ermittelt?

Der Bedarf für die Neubaustrecke wurde im Bundesverkehrswegeplan ermittelt. Die Bestandsstrecke durchs Elbtal befindet sich an der Belastungsgrenze. In Zukunft soll außerdem noch mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Hierfür ist eine Neubaustrecke erforderlich. Auch aus internationaler Sicht ist die Strecke als Teil einer trans-europäischen Trasse wichtig. Mit der Neubaustrecke wird ein Nadelöhr auf diesem Korridor behoben und die Gesamtkapazität vergrößert.

Wie teuer wird die Neubaustrecke und liegt das Projekt im Zeitplan?

Die abschließenden Kosten können erst berechnet werden, wenn die Vorzugsvariante feststeht. Nach aktuellem Planungsstand soll 2024 die Vorzugsvariante entwickelt und vorgestellt werden. Danach berät der Bundestag in der Parlamentarischen Befassung über die Vorzugsvariante. Aktuell liegt das Projekt im gesteckten Zeitplan.

Ab wann sollen die ersten Züge fahren?

Diese Frage kann zum jetzigen Planungsstand noch nicht beantwortet werden. Konkretere Aussagen dazu können erst mit fortschreitendem Planungsprozess getätigt werden.

In welchem Zeitabstand sollen die Züge in Richtung Prag fahren?

Zum derzeitigen Planungsstand wird der Fernverkehr im Stundentakt fahren. Über weitere mögliche Verdichtungen der Taktung kann noch keine Aussage getroffen werden. Konkrete Informationen zum Fahrplan können voraussichtlich erst ein Jahr vor Eröffnung der Strecke gegeben werden.

Wird im Elbtal nur noch die S-Bahn fahren?

Der Nahverkehr wird im Elbtal auch mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke erhalten bleiben. Über eine Weiterführung des Fernverkehrs entlang des Elbtals kann derzeit noch keine Aussage getätigt werden. Der Güterverkehr soll mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke überwiegend auf diese verlagert werden. Güterverkehrszüge mit Ziel Dčín werden aber auch zukünftig über das Elbtal geleitet.

Wird es mit Fertigstellung der Neubaustrecke möglich sein, durchgängig mit ETCS (European Train Control System) von Prag nach Dresden bis Leipzig oder Berlin zu fahren?

Ein Ziel des Ausbaus ist es, auf der gesamten Strecke das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS zu verwenden, um die Strecke durchgängig mit derselben Lok befahren zu können.

Wird in Anbetracht des Realisierungshorizontes, ähnlich zu Stuttgart 21, mit einem digitalen Stellwerk (DSTW) geplant?

Das kann nach jetzigem Planungsstand noch nicht beantwortet werden. Es wird angestrebt, den aktuellen Stand der Technik für die Neubaustrecke zu etablieren. Nach Möglichkeit soll die Strecke mit digitalen Stellwerken ausgestattet werden.

Volltunnelvariante:

Inwieweit wird die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Volltunnelvariante in der aktuellen Planung berücksichtigt?

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Volltunnelvariante wurde von der DB Netz AG in den Grundlagen aufgegriffen und optimiert. Dabei weisen die Planungen der DB Netz AG zur möglichen Volltunnelvariante eine höhere Detailtiefe und höheren Grad an technischer Komplexität auf. Dies bezieht sich insbesondere auf die Optimierung der Neigungsgrade, der Tunnellänge, die Steigung sowie die Ein- und Ausbindung des Tunnelportals und der Sicherheitsmaßnahmen.

Wieso wird der Überholbahnhof nicht im Tunnel angesiedelt?

Ein Bau von Überholmöglichkeiten im Tunnel ist aufgrund von Sicherheitsrisiken nicht möglich.

Wo befindet sich der Rettungspunkt bei der Volltunnelvariante im Bereich Börnersdorf?

Die Rettungspunkte für die Volltunnelvariante befinden sich nach jetzigem Planungsstand im Bereich der Tunnelportale und im Bereich Göppersdorf.

Teiltunnelvariante:

Wie sehen die Planungen und Untersuchungen bei der Variante G im Bereich Pirna-Zehista aus?

Die Planungen in dem Bereich sind sehr komplex. Die Brücke in Pirna-Zehista wird mit 22 Metern höher sein als die Ortsumgehungsbrücke. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Gutachter:innen werden derzeit Untersuchungen zum Lärmschutz und der Belüftung durchgeführt. Anhand der noch ausstehenden Untersuchungsergebnisse werden mögliche Schallschutzmaßnahmen abgeleitet.

Befindet sich die ursprüngliche Autobahntrasse mit Brücke über Pirna-Zehista weiterhin in der Planung trotz der eingebrachten Bedenken u.a. hinsichtlich Luft, Lärmbelastung und Biotopzerschneidungen?

Als Ergebnis des von der Landesdirektion Sachsen durchgeführten Raumordnungsverfahrens wurde die Variante unter Berücksichtigung vieler Faktoren als raumverträglich eingestuft. Das Thema Luft wird in der weiteren Planung (bspw. hinsichtlich möglicher Auswirkungen) näher betrachtet und fließt am Ende in die Gesamtbewertung des Variantenvergleichs ein.

Heidenau:

Wie ist die Stadtverwaltung Heidenau in die Planungen einbezogen?

Der Austausch mit den Kommunen und weiteren Stakeholdern erfolgt über ein halbjährlich stattfindendes Dialogforum. Innerhalb des Forums wird über den aktuellen Stand der Planung informiert und Hinweise aus der Region besprochen. Dazu besteht mit der Stadtverwaltung Heidenau ein zusätzlicher und kontinuierlicher Austausch zu den weiteren Planungen und Entwicklungen.

Welche Lärmschutzmaßnahmen sind in Heidenau geplant?

Derzeit werden Gutachten zur möglichen Lärmausbreitung sowohl für den Betrieb als auch in der Bauphase erstellt. Die Ergebnisse dieser Gutachten liegen der DB Netz AG noch nicht vor. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden im kommenden Jahr konkrete Lärmschutzmaßnahmen auf Basis der gesetzlichen Anforderungen und Untersuchungsergebnisse entwickelt, um eine Beeinträchtigung der Anwohnenden zu minimieren. Eine konkretere Beantwortung der Frage kann voraussichtlich Ende des kommenden Jahres erfolgen.

Wie wird die Lärmbelastung der Anwohnenden in Heidenau-Großsedlitz während der Bauphase sein?

Derzeit kann noch keine Auskunft zur Lärmbelastung gegeben werden, da die Gutachterergebnisse noch ausstehen. In den Untersuchungen zur Lärmbelastung werden neben der Lärmbelastung durch die Inbetriebnahme der Strecke auch die Lärmbelastung während der Bauphase berücksichtigt. Maßnahmen zum Lärmschutz werden sowohl für die Inbetriebnahme als auch für den Bau der Strecke ausgearbeitet.

Gibt es Lärmprognosen zur geplanten Erhöhung der Strecke durch die Brücke über der Staatsstraße 172?

Die Schallgutachter:innen werden in den kommenden Monaten, unter Berücksichtigung des Zugverkehrs bei Inbetriebnahme sowie örtlichen Lärmquellen, die Schallausbreitung ermitteln. Auf Basis dieser Ergebnisse erfolgt die weitere Planung zum Umfang von Schallschutzmaßnahmen.

Wird es Enteignungen in Heidenau geben?

Das ist abhängig von der Vorzugsvariante und falls das nötig wäre, wird versucht diese so gering wie möglich zu halten. Für die Volltunnelvariante werden mehr Flächen als für die Teiltunnelvariante benötigt. Die viergleisige Volltunnelvariante benötigt zudem mehr Fläche als die zweigleisige Volltunnelvariante. Mögliche Enteignungen betreffen den Bereich der Einbindung sowie den Bahnhof Heidenau. Mit Abschluss der Vorplanung wird die DB Netz AG auf mögliche Betroffene zugehen.

Welchen Einfluss hat die Neubaustrecke auf den Barockgarten Großsedlitz?

Nach derzeitiger Planung hat der Bau keinen direkten Einfluss auf den Barockgarten. Die Zugänglichkeit zum Barockgarten soll auch während der Bauphase nicht beeinträchtigt werden. Ziel ist es, keine Berührungspunkte mit dem Barockgarten sowohl in der Bauphase als auch im Betrieb der Strecke zu haben.

Sind die Kleingärten neben den Gleisen in Heidenau Nord vom Bau betroffen?

Zum jetzigen Planungszeitpunkt kann die Frage noch nicht beantwortet werden. Ob und in welchem Umfang die Kleingärten betroffen sind, ist u.a. abhängig von der Vorzugsvariante.

Welchen Einfluss haben die geplanten Maßnahmen (Bau und Betrieb) für die Pechhüttenstraße?

Nach jetzigem Stand der Planung wird es wenig bis keine Beeinträchtigung der Pechhüttenstraße geben. Anpassungen kann es am Standort des Tunnelportals geben. Eine Zugänglichkeit und Anbindung der Straße wird dauerhaft möglich sein.

Wie erfolgt in Heidenau die Einbindung der Züge, die aus der Richtung Altenberg/Dohna kommen und in Richtung Dresden fahren?

Zurzeit gibt es auf dieser Strecke vier Gleise. Um den zukünftigen Bahnverkehr auf der Neubaustrecke reibungslos abwickeln zu können, müssen weitere Gleise für die Neubaustrecke gebaut werden. Die Anbindung an den genannten Streckenabschnitt wird durch den Ausbau nicht beeinträchtigt.

Streckenabschnitt Dresden – Heidenau

Muss die gesamte Strecke von Dresden-Zschachwitz bis Heidenau neu gebaut werden inklusive der Brücken?

Ein Neubau des gesamten Streckenabschnittes ist nicht vorgesehen. Derzeit gibt es Untersuchungen zum Neubau und Ertüchtigungen von einzelnen Brücken sowie Baumaßnahmen an Gleisanlagen und Weichen. Dies wird sich im Zuge der weiteren Planungen konkretisieren.

Wird auf der Strecke zwischen Dresden bis Heidenau mit Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h geplant?

Das kann zum jetzigen Planungszeitpunkt noch nicht gesagt werden. Gerade wird untersucht, ob auf der Strecke die derzeit möglichen 160 km/h erhöht werden können. Ein Eintritt in den Tunnel mit 230 km/h wird aber nicht möglich sein. Die Geschwindigkeit hängt außerdem von der Vorzugsvariante ab.

Sind die Planungen zum Dresdener Bahnhof Friedrichstadt noch aktuell?

Derzeit gibt es Planungen für zusätzlichen infrastrukturellen Bedarf rund um den Bereich am Bahnhof Friedrichstadt. Ziel ist es, auf der gesamten Strecke einen reibungslosen Betrieb der Neubaustrecke zu garantieren. Derzeit laufen Überlegungen, den Güterverkehr um den Knoten Dresden neu zu koordinieren, um die Kapazitäten der Strecke sicherzustellen. Die Planungen befinden sich aber noch am Anfang.

Informationszentrum Pechhütte in Heidenau

Wie kann man das Informationszentrum in Heidenau erreichen und wird es Parkmöglichkeiten geben?

Eine gute Erreichbarkeit des Informationszentrums wird gegeben sein. Parkmöglichkeiten für PKW werden vorhanden sein. Außerdem können Besucher:innen das Informationszentrum mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Wird das Bohrkernlager in Zukunft wieder zu besichtigen sein?

Das kann gerade noch nicht beantwortet werden. Generell werden im Bohrkernlager Bohrkernkerne für die geologischen Untersuchungen zwischengelagert. Daher sind regelmäßige öffentliche Veranstaltungen vor Ort nicht möglich. Aber man freut sich über den positiven Zuspruch und wird versuchen auch in der Zukunft Geologieinteressierten alle gewonnenen Erkenntnisse zu vermitteln.

Werden im Informationszentrum Exponate aus dem Bohrkernlager ausgestellt?

Das Thema Geologie wird im Informationszentrum aufgegriffen werden und darüber wird informiert. Exemplarisch werden dort auch Bohrkernkerne ausgestellt werden.

Bauphase

Was passiert mit dem Abraum aus dem Tunnel? Wird der Abraum mit LKWs abgefahren und wo wird er gelagert?

Die Fragen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Die DB Netz AG prüft im kommenden Jahr mögliche Verwertungsmöglichkeiten, auch auf tschechischer Seite. Ziel ist es, einen möglichst hohen Anteil der Materialien beim Bau wieder zu verwenden.

Wird es eine Südumfahrungsmöglichkeit zur Entlastung von Pirna geben, wenn die Strecke zwischen Pirna und Cotta durch Baustellenverkehr stärker belastet wird?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Frage nicht beantwortet werden. Mögliche zusätzliche infrastrukturelle Bedarfe wie z. B. eine Baustelleneinrichtungsfläche werden in den weiteren Planungsschritten untersucht.

Geologie:

Ist beim Tunnelvortrieb mit porösem oder lockerem Gestein zu rechnen?

Es finden umfangreiche Untersuchungen zur Beschaffenheit des Baugrunds statt. Nach jetzigem Stand wird es für den Tunnelbau keine unlösbaren Sachverhalte aufgrund von porösem oder lockerem Gestein geben.

Rechnen Sie beim Tunnelvortrieb mit Gesteinsstörungen (bspw. Radioaktivität)?

Nach derzeitigen Erkenntnissen wird beim Bau des Tunnels nicht mit Gesteinsstörungen wie z. B. Radioaktivität gerechnet.