



NETZE

6. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag

3. November 2021 | Online

Bildquelle: DB AG/Ivana Avramovic



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Begrüßung und Vorstellung

2. Verabschiedung Protokoll

3. Aktuelles aus dem Projekt

3.1. Information der Správa železnic

3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung

3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal

3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau

3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen

3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung

4. Ausblick

1. Begrüßung und Vorstellung
- 2. Verabschiedung Protokoll**
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

2. Verabschiedung Protokoll

**Protokollentwurf 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

Ort/Zeit:

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

Protokollumfang:

10 Seiten

Anlagen:

- [Präsentation der DB Netz AG](#)
- [Botschaften des Dialogforums](#)

– eine Anmerkung eingegangen

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.

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic**
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.1 Information der Správa železnic



Quelle: Správa železnic

NBS Dresden – Prag, auf dem Gebiet der Tschechischen Republik

Petr Provazník (Projektleiter, Správa železnic)

3.1 Information der Správa železnic

Projektschritte 1/2

I. Abschnitt Prag – Ausfahrt Lovosice / Ausfahrt Litomeřice

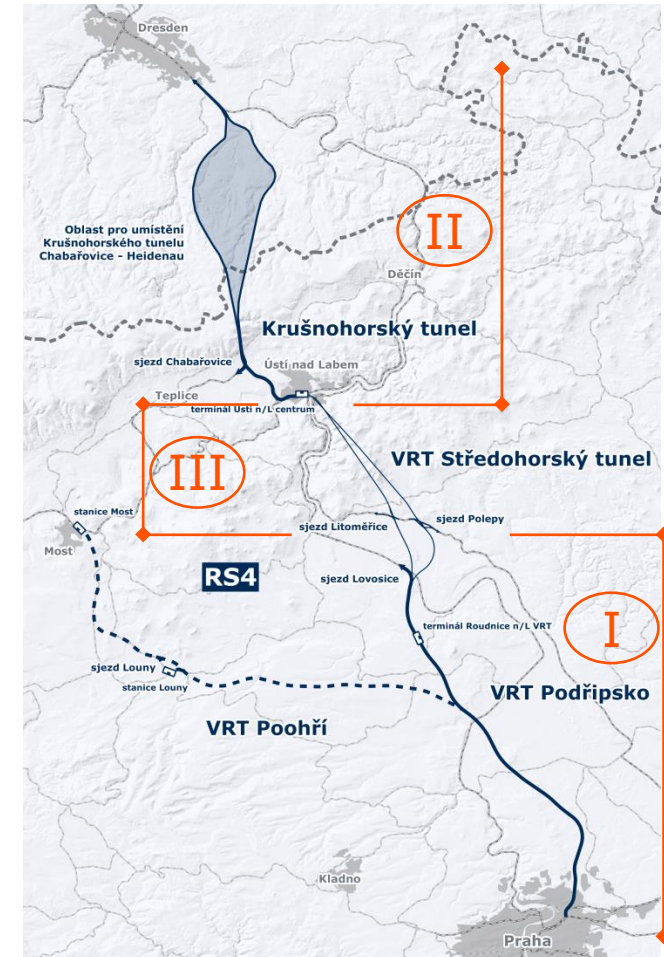
- 57,9 km
- Personenverkehr
- Entwurfsgeschwindigkeit bis 320 km/h

II. Abschnitt Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

- 16,4 km (auf dem Gebiet Tschechiens)
- Mischverkehr
- Entwurfsgeschwindigkeit bis 200 km/h (Personenzüge) / 120 km/h (Güterzüge)
- Erzgebirgstunnel mit einer Länge von min 25 km

III. Abschnitt Ausfahrt Litoměřice – Ústí nad Labem

- 21,5 km
- Mischverkehr
- Mittelgebirgstunnel mit einer Länge von 18,5 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis 250 km/h



Quelle: Správa železnic

3.1 Information der Správa železnic

Projektschritte 2/2



2017: Entwicklungsprogramm Hochgeschwindigkeitsstrecken in CZ bewilligt

2017 – 2020: Bearbeitung der Machbarkeitsstudie

- 22.12.2020 Bewilligung durch zentrale Kommission des Verkehrsministeriums

2018: Zusammenstellung des Teams für die Vorbereitung des Projekts

2019: Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zur Projektvorbereitung

2020: Gemeinsame Vergabe öffentlicher Aufträge für den Erzgebirgstunnel

2021: Konkrete Streckenplanung

3.1 Information der Správa železnic

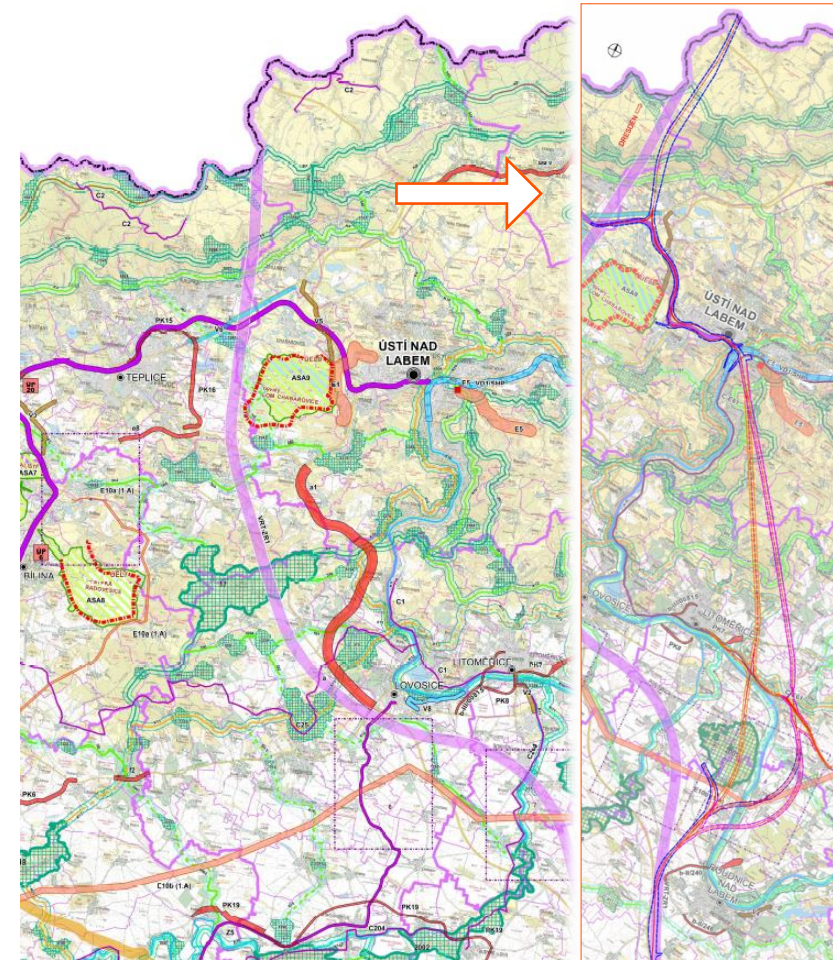
Verankerung des Projekts in die raumordnungsplanerische Dokumentation

Aktualisierung der Grundsätze der Gebietsentwicklung

- Gewährleistet die Region auf Antrag der Správa železnic
- Inkl. strategische Umweltprüfung (SEA)

Warum Änderung des Trassenkorridors?

- Ústí nad Labem einbeziehen
- Vorteile des Projekts erhöhen
- Schwierige Realisierung der ursprünglichen Trasse
- *Ursprünglicher Korridor nur als Reserve (ohne Baurecht)*



Quelle: Správa železnic

3.1 Information der Správa železnic

Aktueller Stand der Vorbereitung des Projekts

I. Abschnitt Prag – Ausfahrten Lovosice / Litomeřice

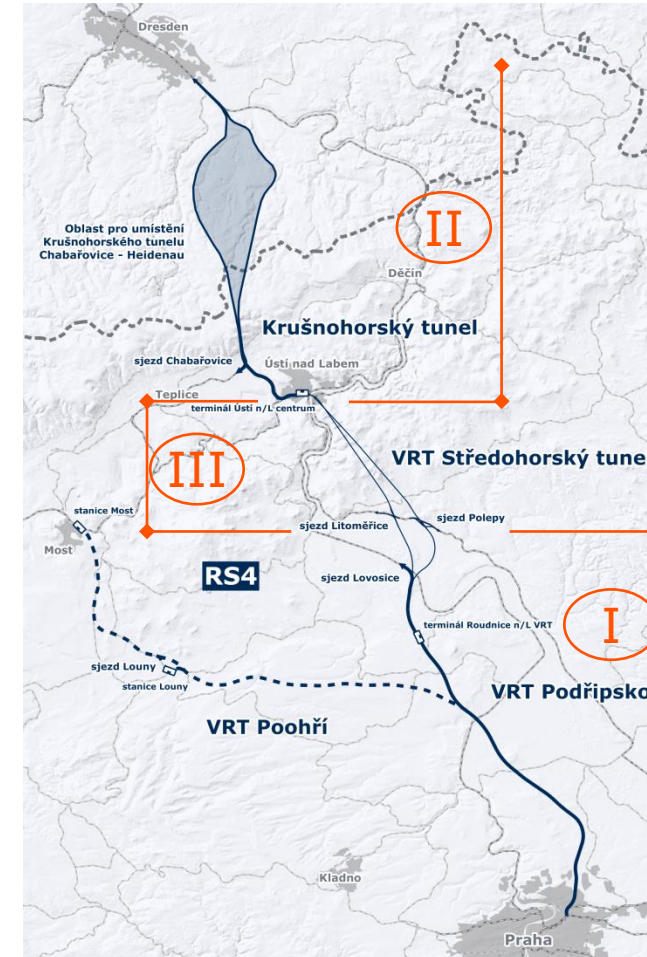
- Erkundungen und Vermessungen
- Architekturwettbewerb für HGV-Terminal Roudnice nad Labem
- Dokumentation für Gebietsverfahren (in Vorbereitung)
- Verhandlungen mit Vertretern der Gemeinden und Behörden der Regionen Ústí nad Labem und Mittelböhmen

II. Abschnitt Ústí nad Labem – Heidenau (DD)

- Erkundungen und Vermessungen
- Architekturwettbewerb für Terminal Ústí nad Labem (in Vorbereitung)
- Dokumentation für Gebietsverfahren – Abschnitt Ústí nad Labem – Tunnelportal (in Vorbereitung)
- Verhandlungen mit Vertretern der Gemeinden und Behörden der Region Ústí nad Labem

III. Abschnitt Ausfahrt Litomeřice – Ústí n. L.

- In Vorbereitung

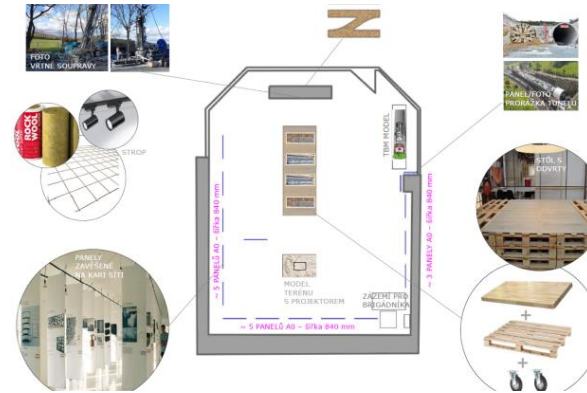


Quelle: Správa železnic

3.1 Information der Správa železnic Kommunikation in der Region stärken



Quelle: Správa železnic



- ab 2022 gemeinsamer Auftrag der Správa železnic und DB Netz AG zur Unterstützung der Kommunikation der Projekts
- Vorbereitung eines ständigen Informationszentrums durch die Správa železnic in Ústí nad Labem
 - Informationen zum Projekt aus erster Hand
 - Möglichkeit von Gruppenführungen, Seminaren für Gruppen

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung**
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.2 Neuigkeiten zur Projektanpassung



- Durch verhältnismäßig geringfügige Anpassungen im Bereich von Dresden Hauptbahnhof bis zur Stadtgrenze Heidenau lässt sich eine signifikant verbesserte Betriebsqualität erreichen
- Damit wird in diesem Bereich eine mangelhafte Betriebsqualität für die prognostizierten Verkehre verhindert und das Entstehen eines Nadelöhrs vermieden

> Der Untersuchungsraum wird nun bis ins Gleisvorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs ausgedehnt

> Das hat auch Auswirkungen auf die Lärmvorsorge im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden

- Der Anspruch auf Schallschutzvorsorge ist gesetzlich und laut den anerkannten Regeln der Technik festgesetzt
- Der Anspruch umfasst ausschließlich das Planungsgebiet der NBS Dresden-Prag
- Im Rahmen der weiteren Leistungsphasen der Planungen wird geprüft, inwiefern für betroffene Bewohner Schallschutz im Planungsbereich erforderlich wird



Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow

3.2 Neuigkeiten zur Projektanpassung

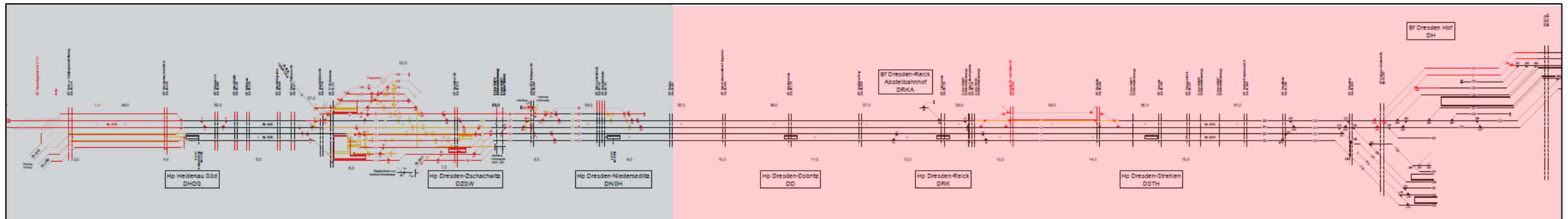
Erster Zwischenstand zu möglichen Gleisanpassungen

Projektabschnitt 1.2

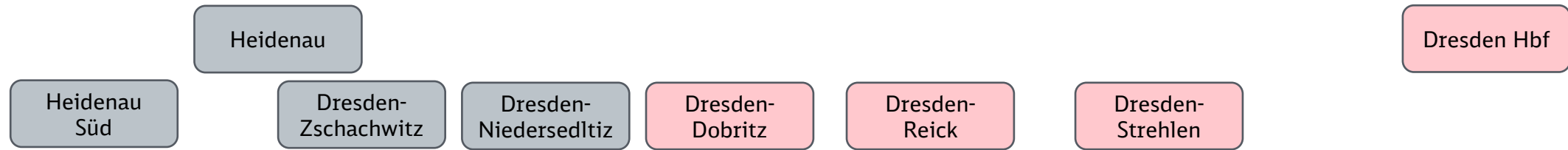
(1.) Tunnelportal bis Dresden-Niedersedlitz

Projektabschnitt 1.1

Dresden-Niedersedlitz bis Dresden Hbf



Die dargestellten Gleispläne sind nicht final, sie stellen vielmehr einen ersten Zwischenstand dar.



Die Erweiterung des Projektes von Dresden-Niedersedlitz bis Dresden Hbf wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestätigt.

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal**
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.3 Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal



Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow

Was ist bisher geschehen?

- Machbarkeitsuntersuchung (MU) im Jahr 2018 zur zusätzlichen Entlastung der betroffenen Bevölkerung durch Lärmschutzmaßnahmen zwischen Dresden und der tschechischen Grenze
- Im Rahmen der Lärminderungsmaßnahmen Elbtal wurde basierend auf der MU begonnen, u.a. Lärmschutzwände mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme in den Jahren 2024 bis 2026 zu planen
- Bereits bis Oktober 2021 wurden in Heidenau Schienenstegdämpfer eingebaut; für das Stadtgebiet Dresden ist dies im März/April 2022 vorgesehen

3.3 Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal

Wie ist der aktuelle Stand?

- Planungen der NBS Dresden–Prag überschneiden sich räumlich mit den Planungen der Lärminderungsmaßnahmen Elbtal
- Die Lärmschutzwände der Lärminderungsmaßnahmen Elbtal müssten im Rahmen der Realisierung der NBS Dresden–Prag teilweise zurückgebaut werden
- Die minimale Nutzungsdauer von 25 Jahren für Lärmschutzwände ist somit nicht gewährleistet, hierdurch entfällt die Finanzierungsgrundlage
- **Entscheidung Eisenbahn-Bundesamt: Planungen für Lärminderungsmaßnahmen Elbtal für den Bereich von Dresden Hbf bis Heidenau-Großsedlitz werden ausgesetzt**
- Die Planung für den Schallschutz erfolgt nun im Rahmen der Lärmvorsorge durch das Projekt NBS Dresden–Prag. Der Schallschutz wird gemäß der Projektparameter dimensioniert. Dies wird über die bisher geplanten Lärminderungsmaßnahmen hinausgehen.

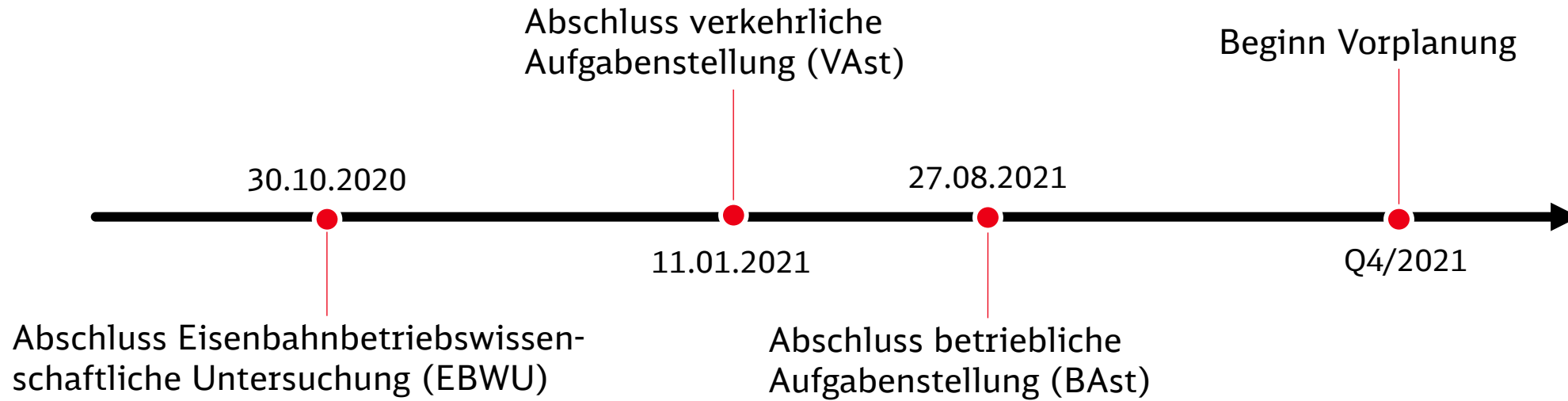


Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau**
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

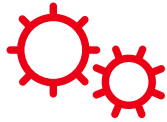
3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Zeitliche Einordnung



3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)



Was geschieht bei einer EBWU?

- Kapazitäten der Fahrwege werden analysiert
- Fahrpläne werden auf Robustheit geprüft, neu aufgestellt und mit Ist-Fahrplan abgeglichen
- Leistungsfähigkeit und Leistungsverhalten von Eisenbahnbetriebsanlagen werden bestimmt



Was ist das Ziel?

- Bewertung und Optimierung des Bahnbetriebs
- Erreichen einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität

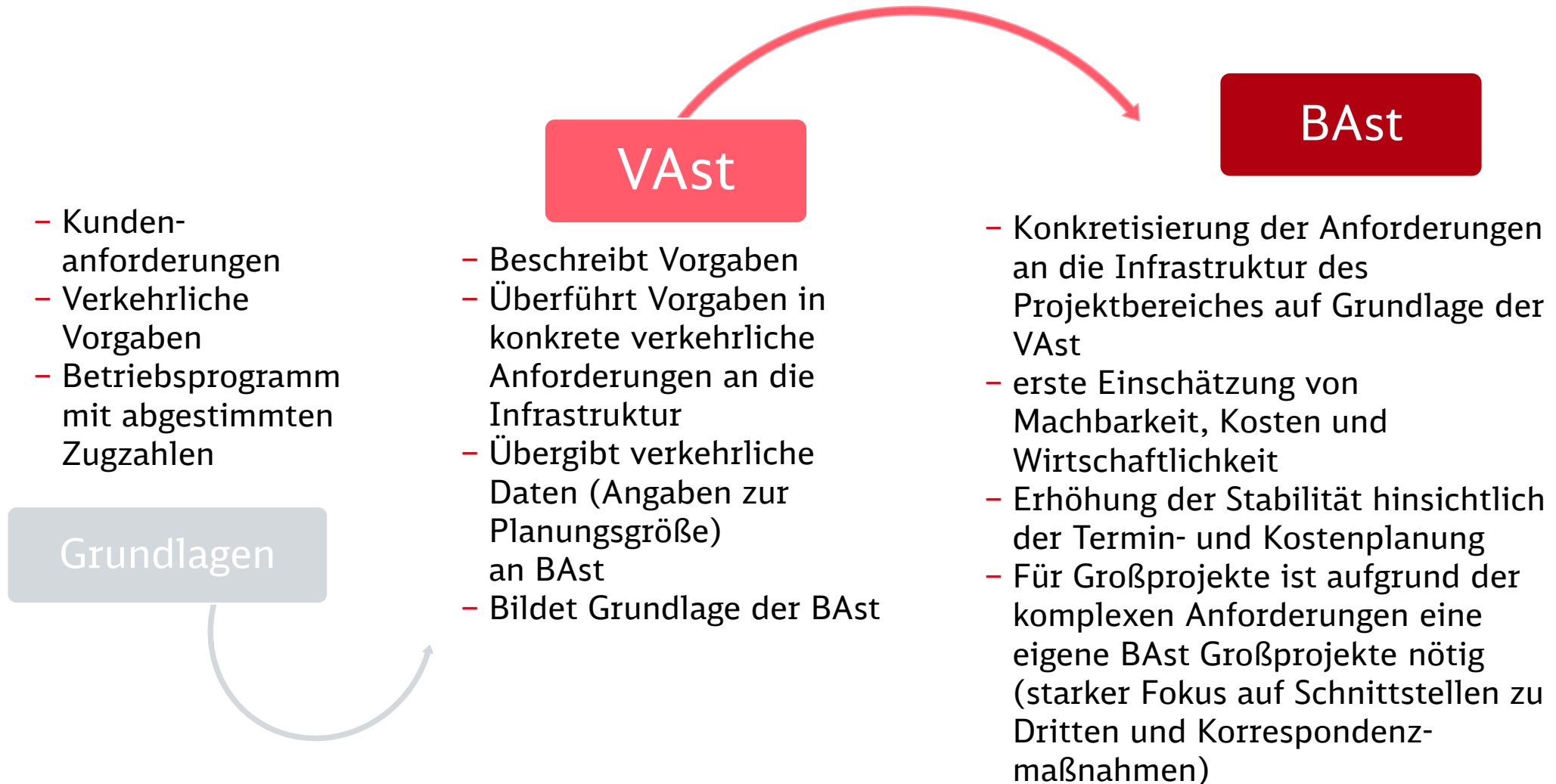


Wozu dient das Ergebnis?

- Unterstützt das Planungsteam in gutachterlicher Tätigkeit für Infrastrukturentwicklung und -planung
- Schafft strategische Grundlage für Investitionsentscheidungen im Rahmen von Planfeststellung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, insb. gegenüber den Eisenbahnaufsichtsbehörden

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) und Betriebliche Aufgabenstellung (BAst)

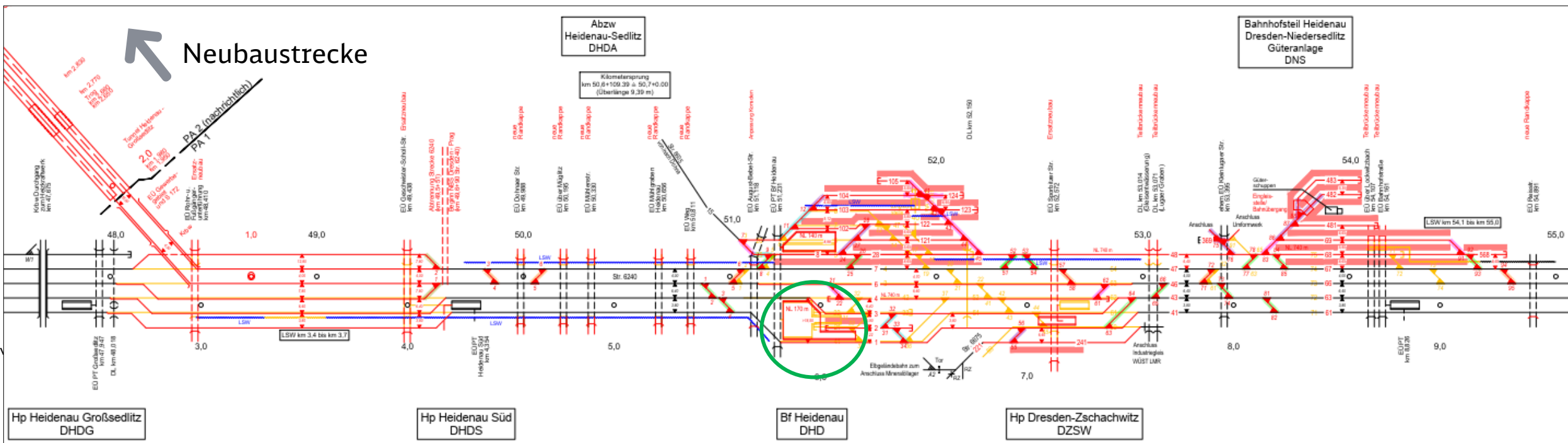


3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Varianten Teiltunnel mit / ohne neuen Regionalhalt

Spurpläne der grundlegenden Planungsvariante:

- Variante Teiltunnel ohne neuen RE-Bahnsteig (mit Überholbahnhof Goes)



← Richtung Pirna/Bad Schandau

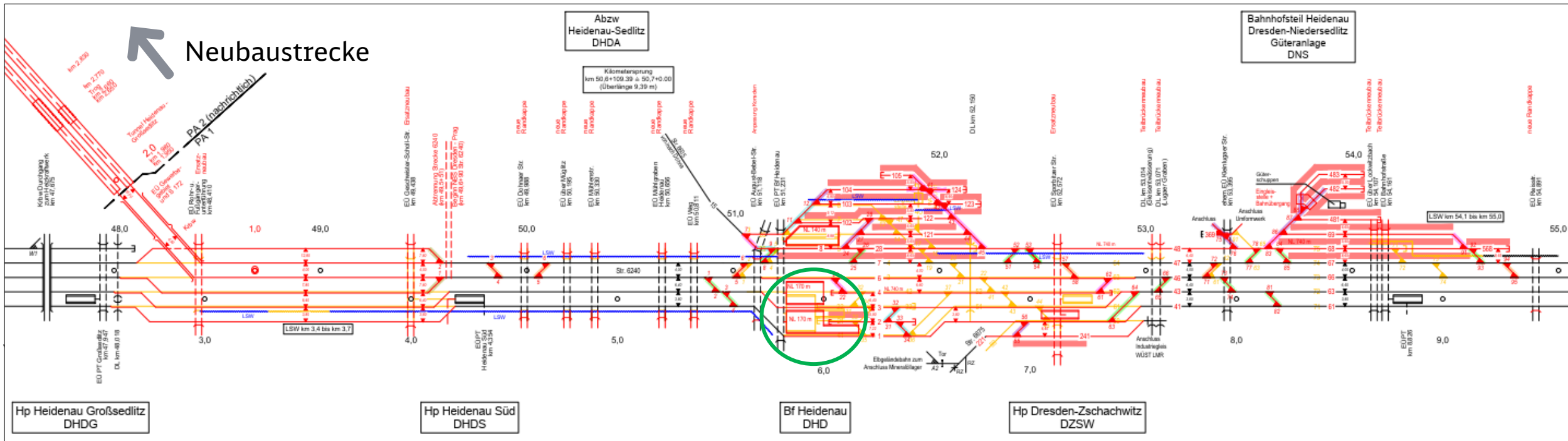
Richtung Dresden →

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Varianten Teiltunnel mit / ohne neuen Regionalhalt

Spurpläne der grundlegenden Planungsvariante:

- Variante Teiltunnel mit neuem RE-Bahnsteig in Heidenau (mit Überholbahnhof Goes)



← Richtung Pirna/Bad Schandau

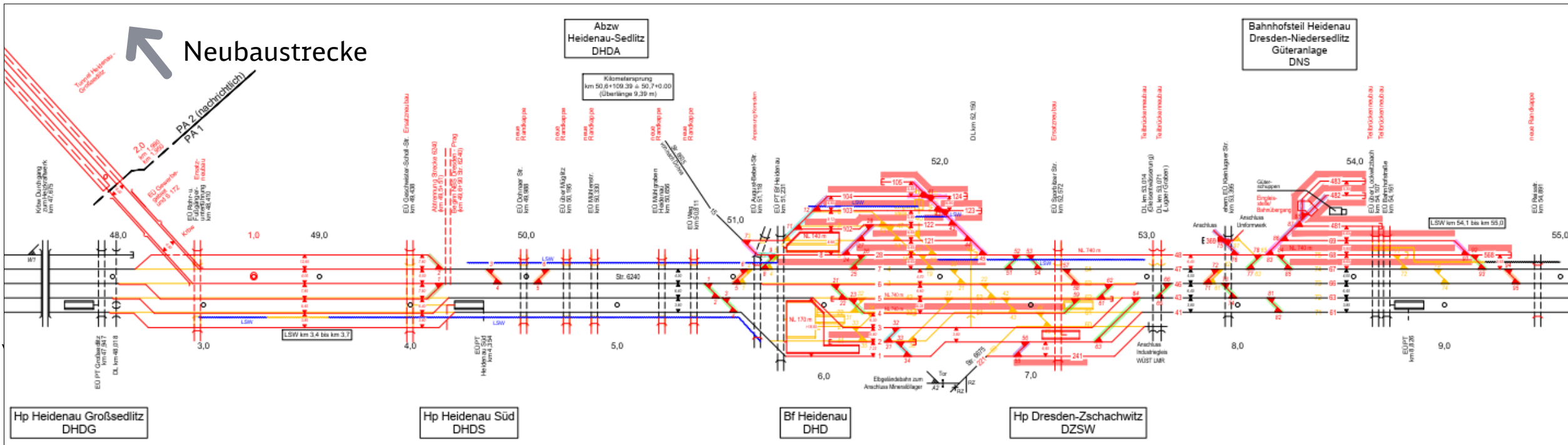
Richtung Dresden →

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Variante Volltunnel

Spurpläne der grundlegenden Planungsvariante:

- Variante Volltunnel (ohne Überholbahnhof Goes)



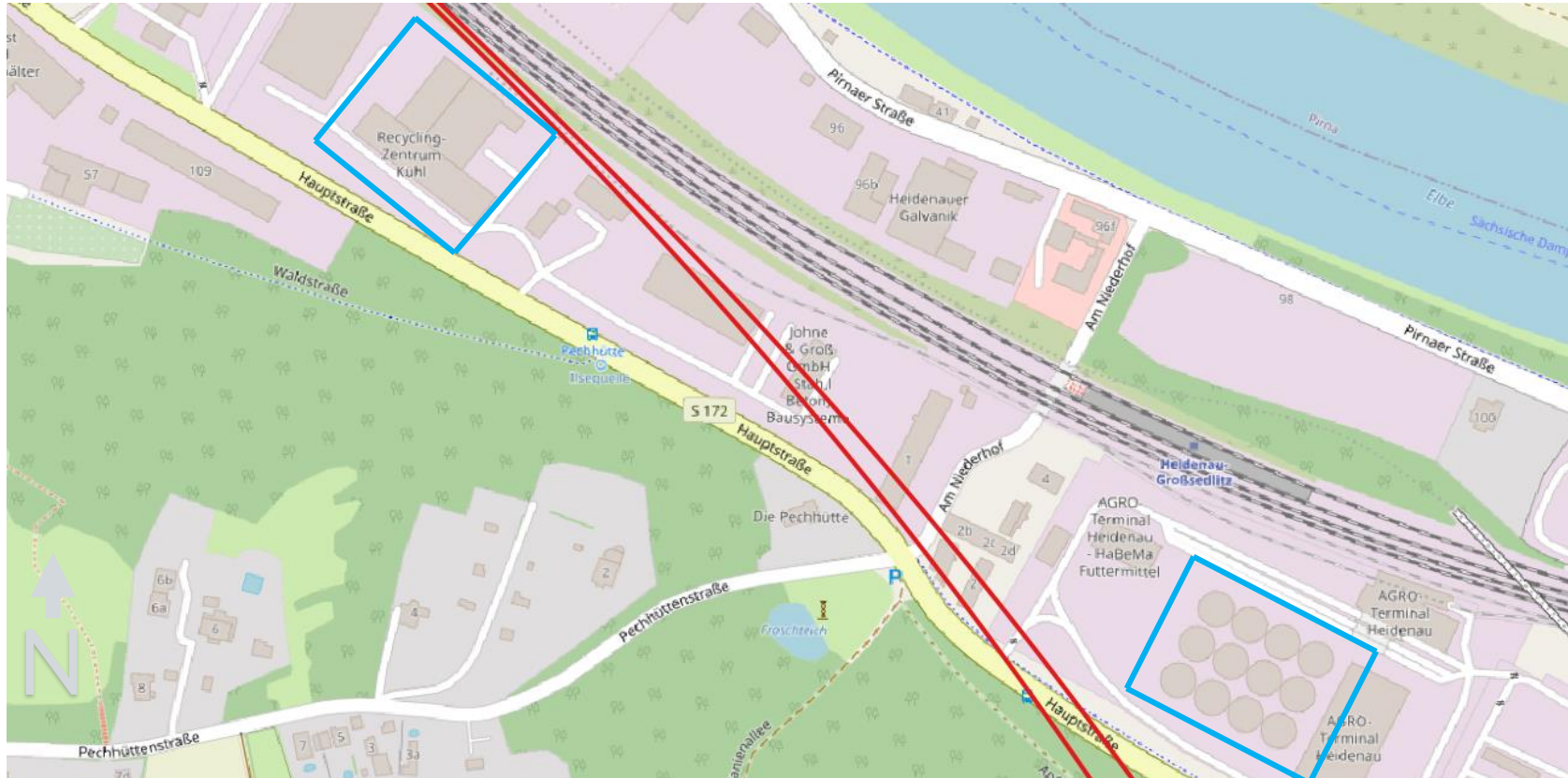
Richtung Dresden →

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Querung S 172 – Sachstand

Lagezwangspunkte:

- Eingriff in die bestehende Industrie sollte minimiert werden
- Führung der NBS zwischen AGRO Terminal Heidenau und Kühl Entsorgung & Recycling GmbH & Co.



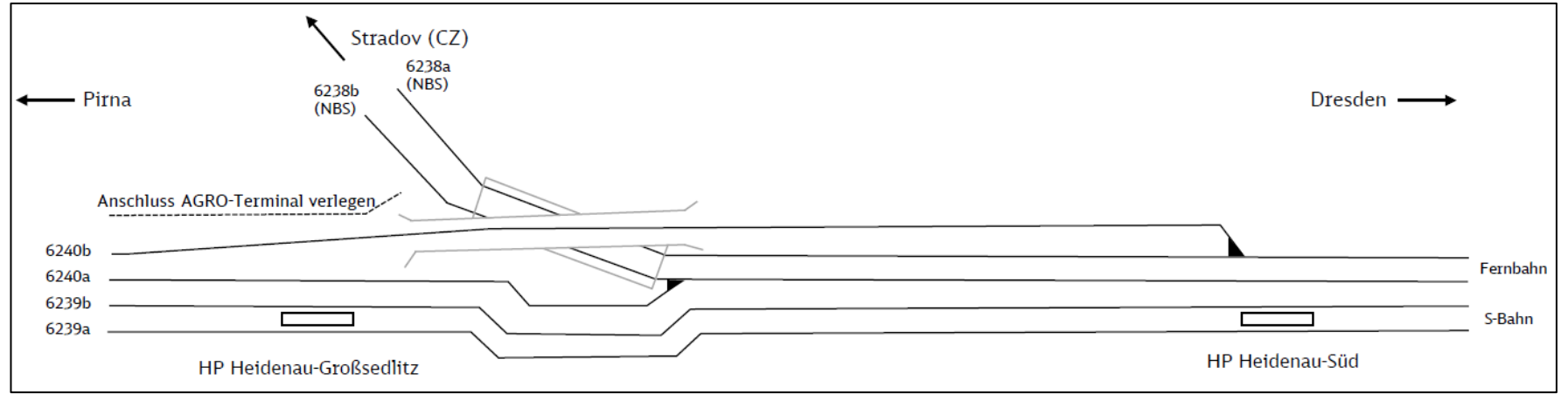
Quelle: Kartenauszug Openstreetmap

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Querung S 172 – Varianten und Gradienten

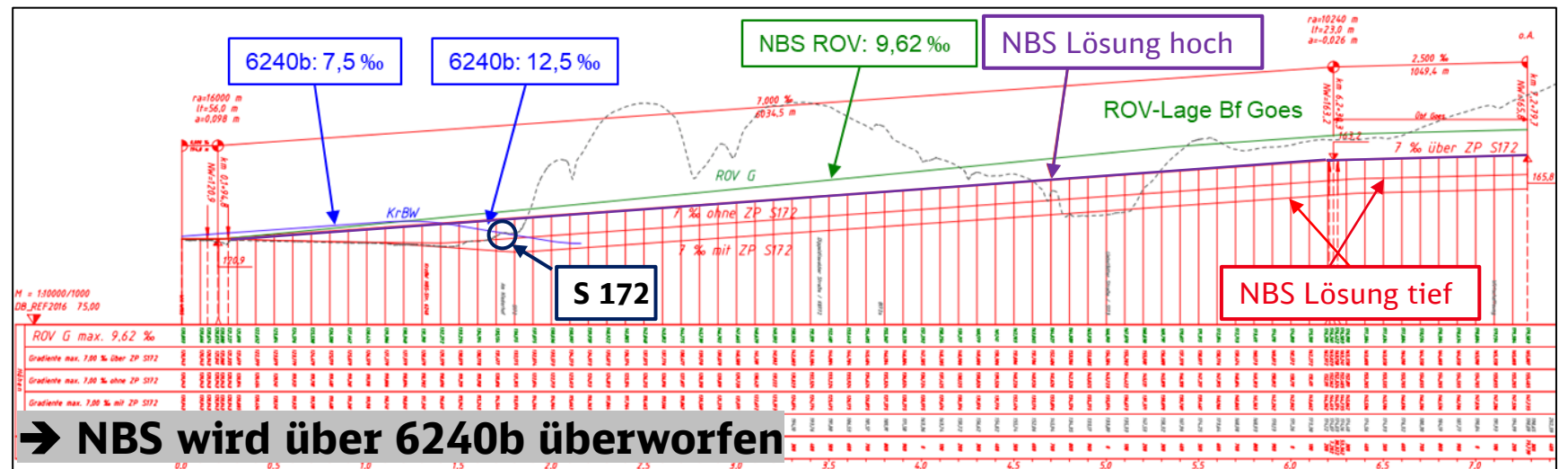
Varianten zur Querung S 172:

- NBS unterquert Strecke 6240b (Lösung tief)
- NBS überquert Strecke 6240b (Lösung hoch)



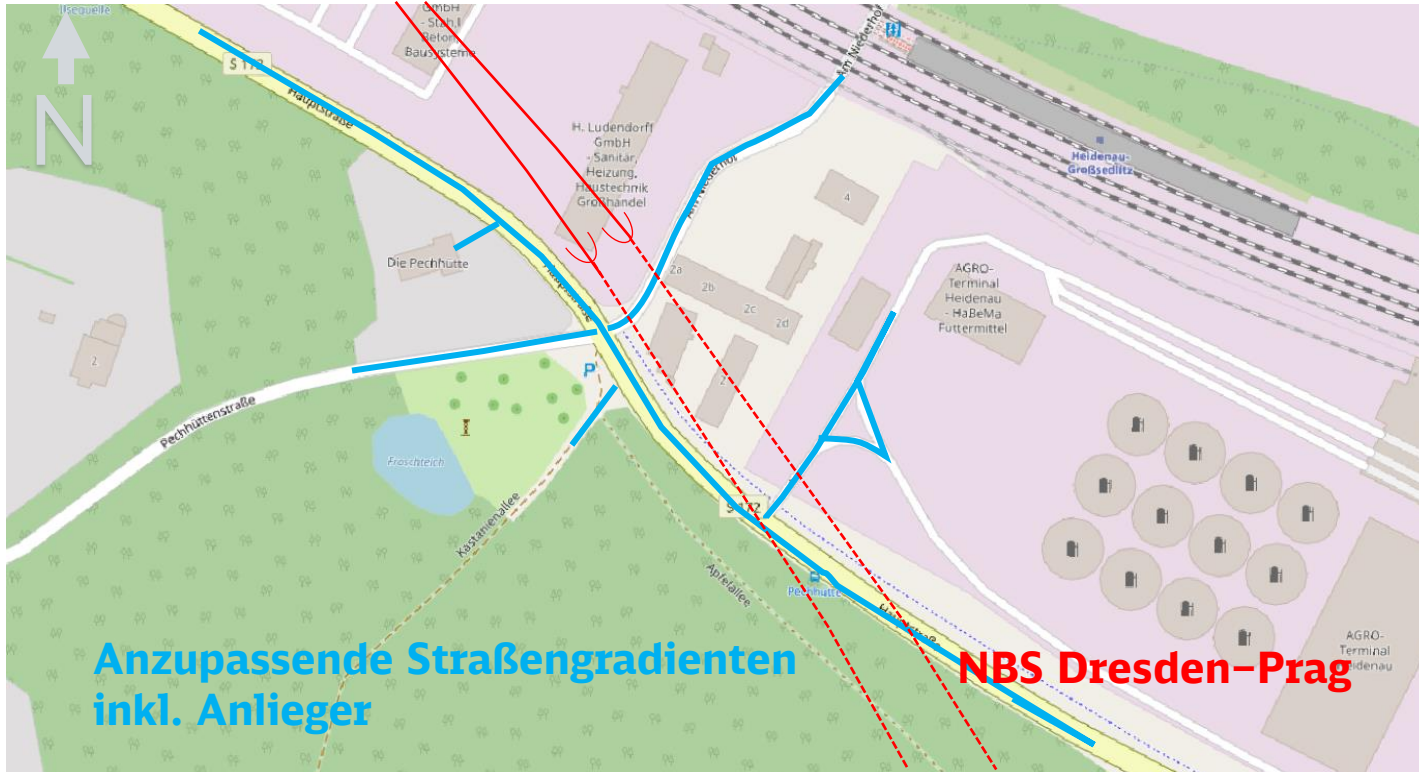
Gradiente bis Bahnhof Goes bei Überwerfung Strecke 6240b

- blau: Fernbahngleis 6240b
- grün: Gradiente aus Raumordnungsvariante G
- rot: NBS Lösung tief mit zwei Untervarianten
- lila: NBS Lösung hoch



3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Querung S 172 – Auswirkungen *Lösung tief*

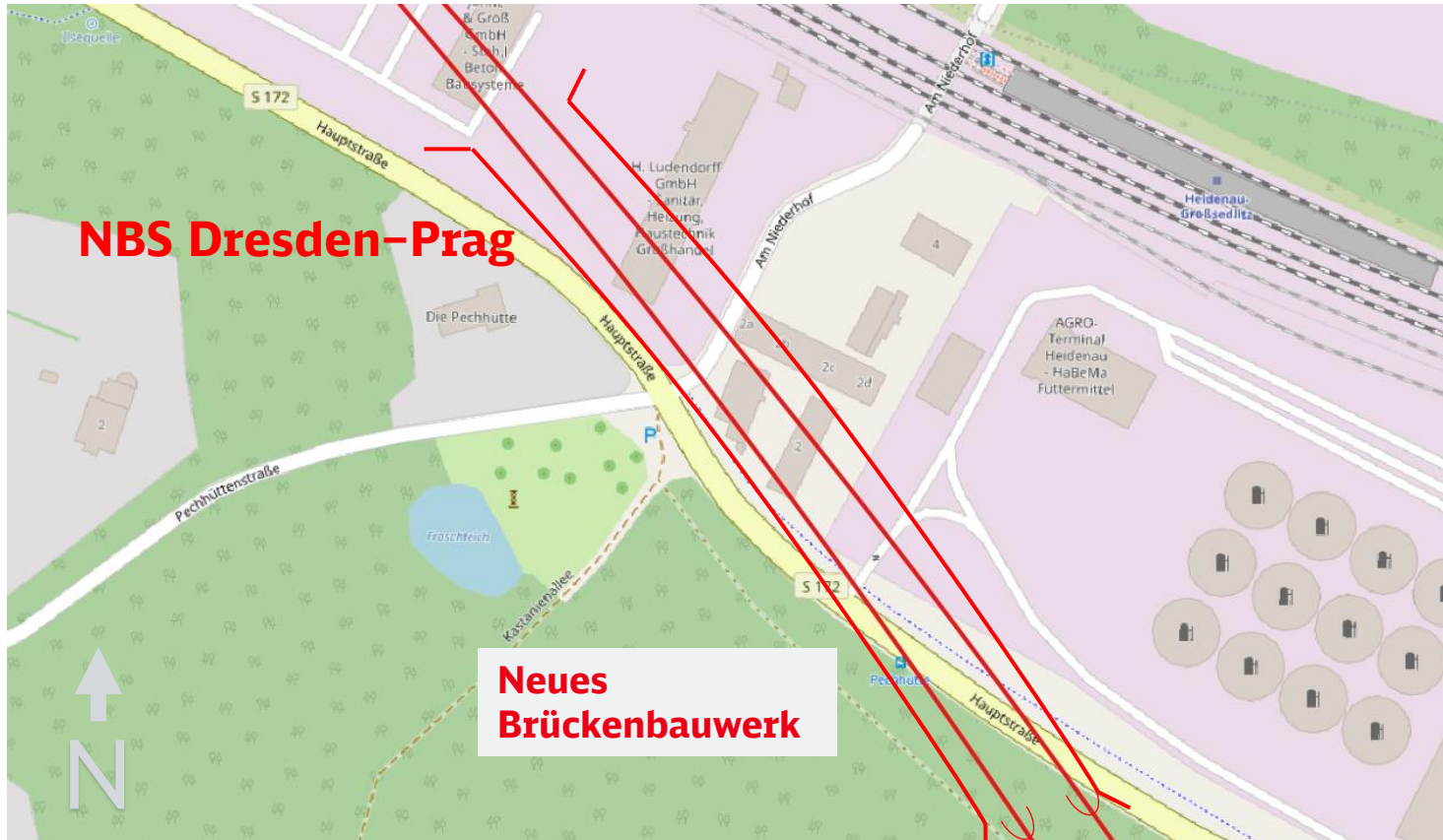


Quelle: Kartenauszug
Openstreetmap

- Beibehalten der Gradiente der Bestandsstrecke (Höhe) auf der NBS bis zum Abschwenken gewährleistet das Unterfahren der S 172
- Aufgrund geringer Überdeckung über dem zukünftigen Tunnel nur in offener Bauweise möglich
 - erheblicher bauzeitlicher Eingriff in die S 172 sowie in die anliegenden Straßen über längere Zeit
 - je nach NBS-Gradienten auch Anhebung der Straßengradienten erforderlich und somit andere Anschlussmöglichkeiten der Anlieger

3.4 Aktueller Stand Planung Heidenau

Querung S 172 – Auswirkung *Lösung hoch*



- deutlich geringerer Verbrauch an Flächen
- geringerer Eingriff in die Straßenführung der S 172
- anliegende Straßen sind nicht bzw. gering betroffen

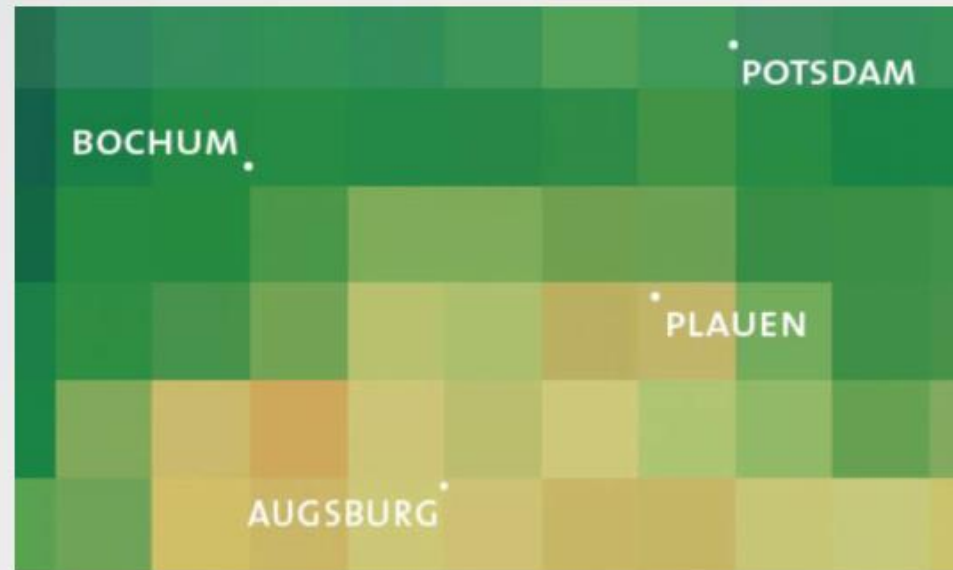
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog**
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Bürovorstellung



- **Gründung:** 1980
- **Gesellschaftsform:**
GmbH & Co. KG (seit 2004)
- **Geschäftsleitung:**
Dipl.-Geogr. G. Peine
Dipl.-Ökol. F. Reinhartz
Dipl.-Geoökol. F. Glaßer
Dipl.-Geogr. B. Mohn
- **Mitarbeiter (2019):**
54



3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Bürovorstellung



Wir sind tätig in:

- Raumordnungsverfahren
- Planfeststellungsverfahren
- Bauleitplanverfahren
- BImSch-Verfahren

mit diesen Leistungen:

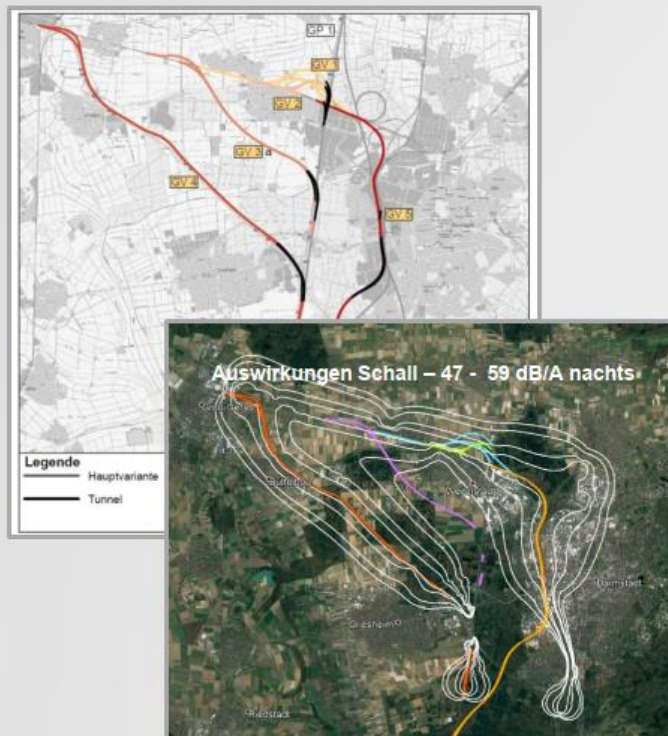
- Raumwiderstandsanalysen
- Variantenvergleich
- UVP-Bericht / UVS
- FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Landschaftspflegerische Begleitpläne
- Artenschutz-Gutachten
- Fachbeiträge zur WRRL
- GIS-Dienstleistungen / BIM
- Forschung / Leitfäden

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

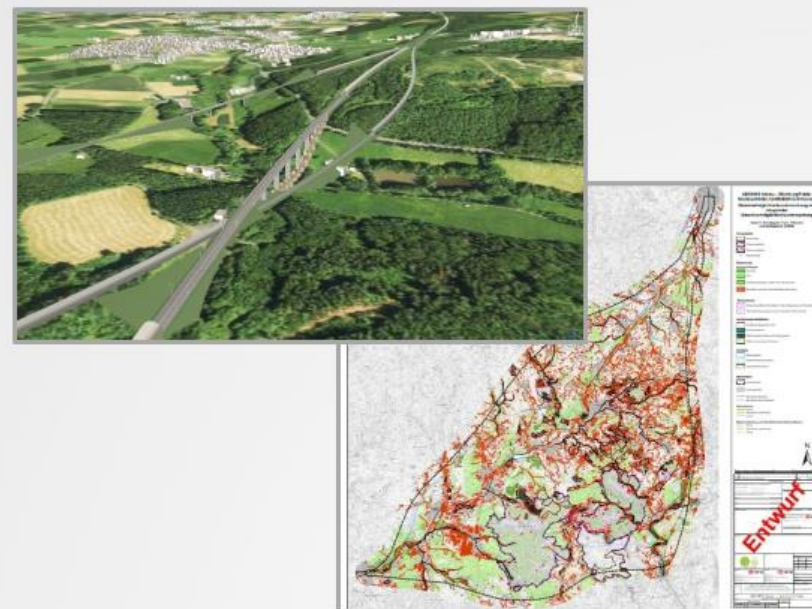
Referenzen



NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar



ABS/NBS Hanau – Würzburg Fulda



Quelle: Froelich & Sporbeck

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

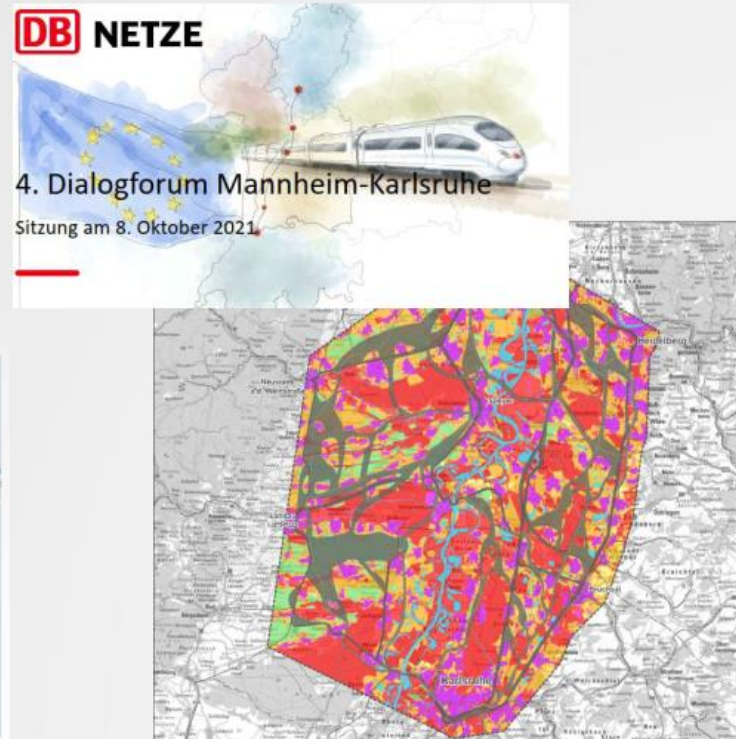
Referenzen



ABS/NBS Kurve Kassel



NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe



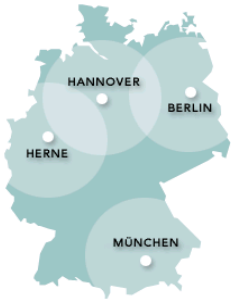
Quelle: Froelich & Sporbeck

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog



Standorte

- München
- Herne
- Hannover
- Berlin



60 PlanerInnen der Fachgebiete

- Landespflege, Landschaftsplanung
- Landschaftsarchitektur
- Geographie
- Raumplanung
- Landschaftsökologie
- Biologie, Biodiversität, Zoologie
- Agrarwissenschaften
- Forstwissenschaften

Inhaltliche Schwerpunkte

- Strategische Umweltprüfung
- Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Eingriffsregelung, LBP
- Natura 2000 / Artenschutz
- Fachbeiträge zur WRRL
- LAP, Ausführungsplanung, Umweltbaubegleitung
- Freiraum- und Objektplanung
- Verfahrensmanagement

Vorhabentypen (Auswahl)

- Straße, Schiene, Wasserstraße,
- Häfen, Flughäfen, Leitungsbau,
- Rohstoffabbau,
- Regionalplanung, Bauleitplanung



3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog



Referenzprojekte

- ABS / NBS Fulda – Gerstungen – Erstellung von Umweltunterlagen für das ROV
- Erdgasleitung ZEELINK I und II von Aachen bis zum Kreis Borken – Erstellung von Umweltunterlagen für das ROV und das PFV
- Kapazitiver Ausbau des Flughafens Frankfurt / Main – Erstellung von Umweltunterlagen für das ROV und das PFV
- Bundesverkehrswegeplan – Strategische Umweltprüfung
- Verkehrsentwicklungsplan Sachsen – Erstellung des Umweltberichtes für die Strategische Umweltprüfung

Forschung + Methodenentwicklung

- Leitfäden für den Straßenbau (BMVI): Richtlinie LBP, Richtlinie UVP, Richtlinie FFH,
- Leitfäden für die Eingriffsregelung: BKompV, Länderleitfäden BB, MV, HE, Rh-P, BayKompV)
- DB Netz AG: Ökologische Vegetationspflege an Bahntrassen

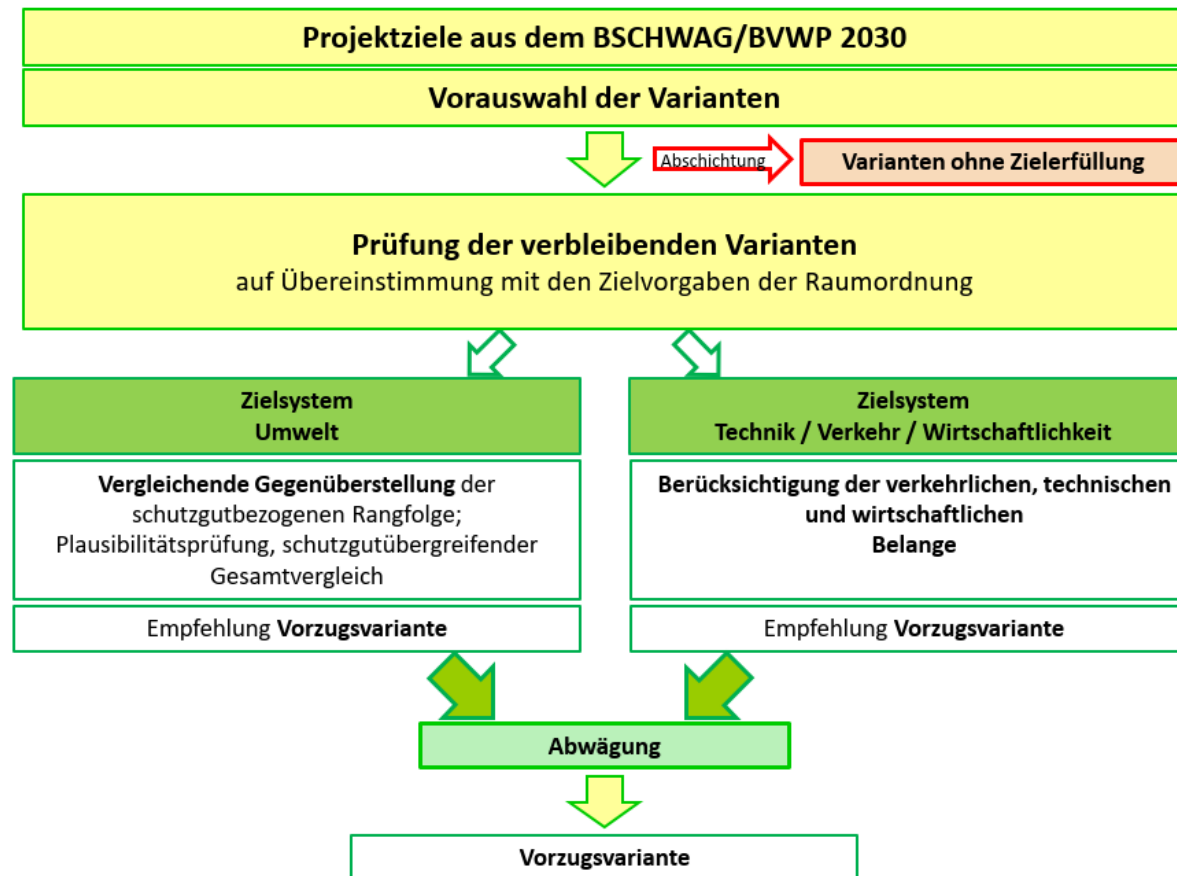


Quelle: Bosch & Partner GmbH

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Methodische Vorgehensweise

Gesamtablauf des Trassenvariantenvergleichs



3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Methodische Vorgehensweise

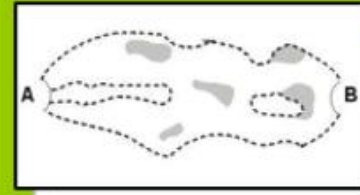
Arbeitsschritte der Umweltverträglichkeitsstudie gemäß Entwurf der Richtlinie für die UVP im Straßenbau (R UVP):

Raumwiderstandsanalyse und Ermittlung der Vorzugsvariante (Antragsvariante) unter Berücksichtigung von Korridoren und Linien des Raumordnungsverfahrens

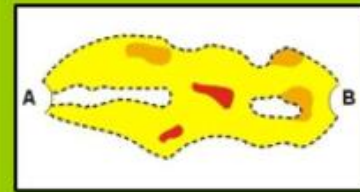
Quelle: Froelich & Sporbeck

UVS

UVS Teil I – Vertiefende Untersuchungsraumanalyse

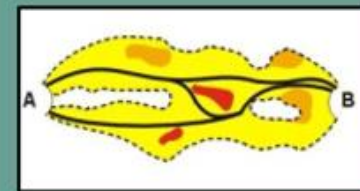


Vertiefende Raumanalyse im Untersuchungsraum (schutzgutbezogene Bestandserfassung)

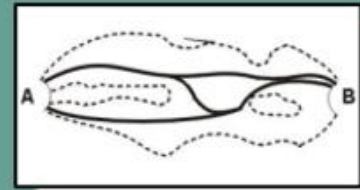


Ermitteln und Darstellen von Bereichen mit unterschiedlichem umweltfachlichen Konfliktpotenzial (Raumwiderstände)

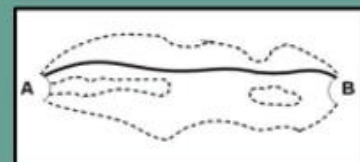
UVS Teil II – Auswirkungenprognose und Alternativenvergleich



Einbringen umweltfachlicher Aspekte bei der Entwicklung von Trassenalternativen



Ermitteln der Umweltauswirkungen für jede Trassenalternative und Alternativenvergleich (jeweils schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend)



Benennen der Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen (umweltfachliche Vorzugsvariante)

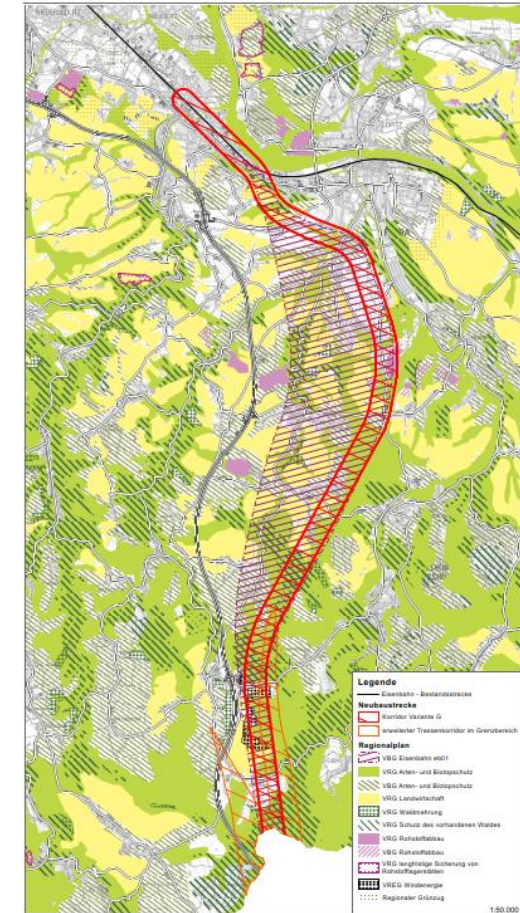
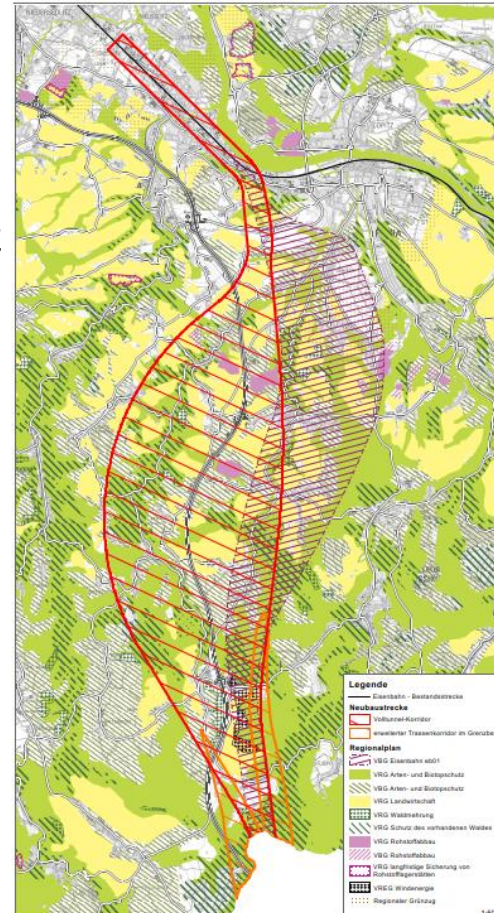
3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Methodische Vorgehensweise

Raumwiderstandsanalyse und Ermittlung der Vorzugsvariante (Antragsvariante) unter Berücksichtigung von Korridoren des Raumordnungsverfahrens und optimierten Linien.

Raumwiderstände und Bewertung über Kriterienkatalog für die Schutzgüter nach UVPG

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Fläche
- Boden
- Wasser
- Klima/Luft
- Landschaft
- Kulturelles Erbe/sonstige Sachgüter



Quelle: Froelich & Sporbeck

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Methodische Vorgehensweise

Beispiel einer schutzgutbezogene Bewertung, hier Schutzgut Wasser– kein Projektbezug NBS Dresden-Prag
Festlegung der Kriterien

Schutzgut	Kriterium	Wertstufe		Bezugsgröße
Schutzgut Wasser	Stehende Oberflächengewässer	sehr hoch	Leitkriterium	ha
	Fließgewässerquerungen	sehr hoch	Leitkriterium Leitkriterium	Anzahl
	Fließgewässer mit festgestelltem Überflutungsgebiet	hoch	Leitkriterium	ha
	Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz	hoch	Leitkriterium	ha
	Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz	mittel	Nachrangiges Kriterium	ha
	Trinkwasserschutzgebiet Zone I Zone II Zone III	Sehr hoch hoch mittel	Leitkriterium Leitkriterium Nachrangiges Kriterium	ha ha ha

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Methodische Vorgehensweise

Beispiel einer schutzgutübergreifenden Bewertung, kein Projektbezug NBS Dresden–Prag

	Var. 1.1	Var. 1.2	Var. 1.3	Var. 1.4	Var. 2.1	Var. 3.1	Var. 4.1	Var. 5.1	Var. 6.1
Mensch-Wohnen	+	++	++	++	-	o	--	o	+
Mensch-Erholen	++	++	++	++	--	+	--	++	++
Pflanzen	++	o	+	++	-	++	--	o	o
Tiere	+	+	+	+	+	-	--	++	+
Boden / Fläche	++	++	++	+	--	-	--	++	+
Grundwasser	++	+	o	++	o	++	-	--	-
Oberflächengew.	+	-	o	++	+	++	--	-	o
Klima / Luft	++	++	++	++	o	+	--	+	++
Landschaft	++	++	+	++	--	++	-	++	o
Kulturelles Erbe	-	-	--	-	--	--	++	o	++
Sonstige SG	++	++	++	+	o	-	--	++	++

- Über eine **quantitative** und **qualitative** Auswertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter erfolgt die Bildung einer Rangfolge unter den Varianten.
- Die Rangfolge ergibt sich bei einer Alternative durch eine besser-schlechter Relation.
- Bei der Gegenüberstellung von mehreren Alternativen werden Konfliktklassen (mit gleichen Abständen/Distanzen) zwischen der schlechtesten und der besten Variante gebildet (Pessimum / Optimum).

Beispiel: 5 Klassen

sehr günstig	günstig	neutral	ungünstig	sehr ungünstig
++	+	o	-	--

Die Klassen zeigen an, wie die **Varianten relativ zueinander** zu bewerten sind. Sie zeigen nicht an, dass die **beste Variante ++ konfliktfrei** ist!

Gewichtete Aggregation

GESAMT	++	++	++	++	-	+	--	++	++
<i>Absoluter Rang</i>	1	3	4	2	8	7	9	5	6

3.5 Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog

Nächste Schritte:

- Bestandserhebungen und Bewertung des Untersuchungsraumes
- Festlegung des Kriterienkataloges zur Raumwiderstandsanalyse und Bewertung der Trassierungen
- Festlegung der abschließenden Methode zum Variantenvergleich und zur Festlegung der Vorzugsvariante unter besonderer Berücksichtigung der Projektspezifika Teiltunnel- und Tunnelvarianten

Terminvorschlag AG Kriterienkatalog: Februar 2022

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum**
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum



- ✓ Erfahrene und renommierte Büros
- ✓ Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- ✓ Präsenz vor Ort
- ✓ Bündelung von Ressourcen
- ✓ Bündelung von Fachwissen

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum



- ✓ Erfahrene und renommierte Büros
- ✓ Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- ✓ Präsenz vor Ort
- ✓ Bündelung von Ressourcen
- ✓ Bündelung von Fachwissen

ILF Consulting Engineers Austria GmbH

50+	6.000+	2.400+	150+	40+	100
Jahre Erfahrung	Erfolgreich abgewickelte Projekte	MitarbeiterInnen weltweit	Länder mit erfolgreicher Tätigkeit	Bürostandorte auf fünf Kontinenten	% in Familienbesitz

ILF bietet ihren Kunden gesamtheitliche Ingenieur- und Beratungsleistungen „aus einer Hand“.

GESCHÄFTSBEREICHE



- Beratung
- Planung
- Projektmanagement
- Zusätzliche Leistungen



Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum



- ✓ Erfahrene und renommierte Büros
- ✓ Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- ✓ Präsenz vor Ort
- ✓ Bündelung von Ressourcen
- ✓ Bündelung von Fachwissen

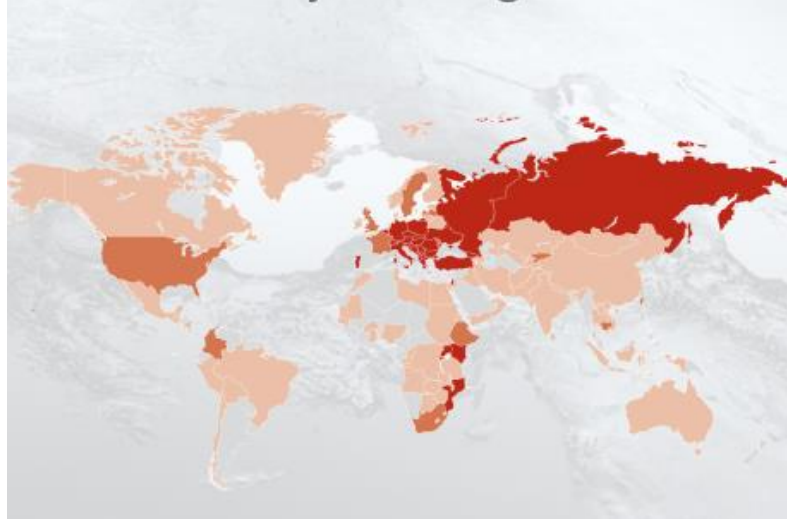
iC Group of Companies

iC Fachbereiche

 Bauten & Tragwerke	 Verkehrswege & Mobilität	 Umwelt
 Technische Gebäudeausrüstung	 Bauwirtschaft & Projektmanagement	 Wasser
 Geologie & Geotechnik	 Tunnel	 Energie

iC international

Globales Know-how sowie Kompetenzen vor Ort mit **mehr als 600 Mitarbeitern und Erfahrungen in 100 Ländern** ermöglichen weltweite Projektlösungen.



iC bietet

- Projektplanung und -berechnung
- Ausschreibung und Vergabe
- Projektmanagement
- Steuerung und Kontrolle
- Studien und Beratung
- Due Diligence

Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

3.6 Vorstellung Ingenieurgesellschaft gemeinsamer Planungsraum



- ✓ Erfahrene und renommierte Büros
- ✓ Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- ✓ Präsenz vor Ort
- ✓ Bündelung von Ressourcen
- ✓ Bündelung von Fachwissen

Unternehmensgruppe BUNG

- BUNG GmbH (Holding) | BUNG Ingenieure AG
BUNG Baumanagement GmbH | BUNG Planen und Beraten GmbH |
KLÄHNE BUNG Beratende Ingenieure im Bauwesen GmbH |
BUNG-PEB Tunnelbau Ingenieure GmbH
- Gründungsjahr: 1956
- Hauptsitz in Heidelberg
- deutschlandweit 10 Standorte mit ca. 330 Mitarbeitern
- Auslandsgesellschaften: Slowakei | Tschechien
- Fachbereiche:



Verkehrsanlagen



Hoch- und Industriebau



Tunnelbau



Konstruktiver
Ingenieurbau

Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum



- ✓ Erfahrene und renommierte Büros
- ✓ Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- ✓ Präsenz vor Ort
- ✓ Bündelung von Ressourcen
- ✓ Bündelung von Fachwissen

Valbek & Prodex



Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex



- **Gegründet** 1991
- **Anzahl der Mitarbeiter** ca. 120
- **Umsatz** ca. 12 Mio.€
- **Jährliche Anzahl von Projekten** +200



- **Umweltverträglichkeitsprüfungen**
- **Engineering**
- **Alle Planungsstufen**
- **Beratung**
- **Bauüberwachung**



Mitglied der VALBEK-Gruppe

- **Gesamtumsatz der Gruppe** ca. 51 Mio.€
- **Mitarbeiter in der Gruppe** +600

- **Eisenbahnen**
- **Autobahnen und Straßen**
- **Ökologie und Wasserbau**
- **Hochbau**
- **Energietechnik**

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

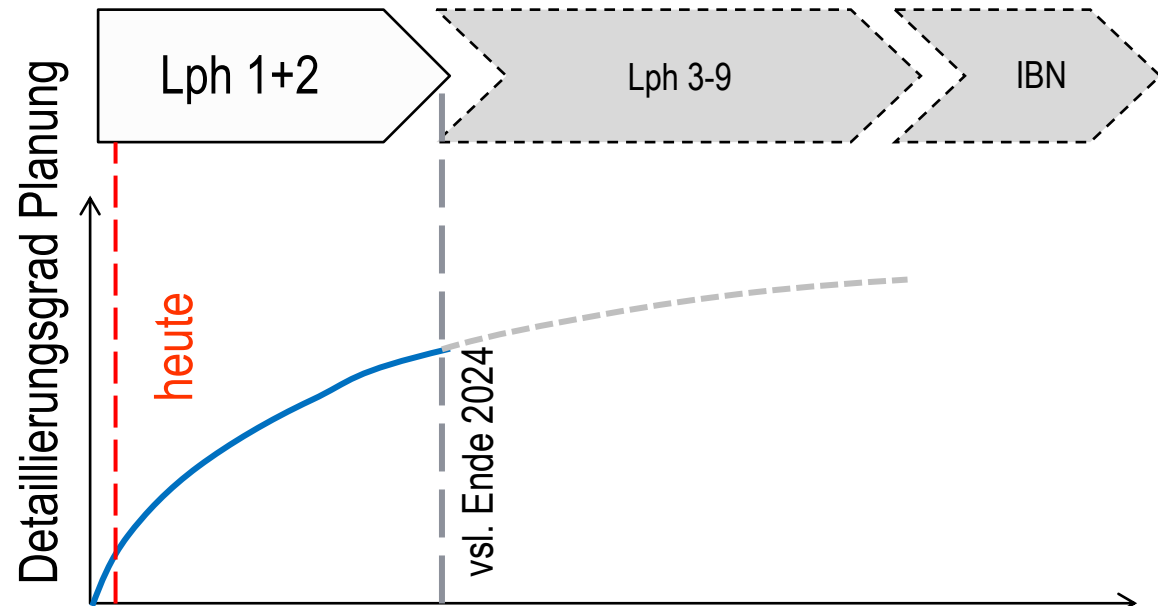
Leistungsbild der Ingenieurgemeinschaft

Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung, u.a. mit

- Ortsbesichtigungen
- Vermessung
- Bestandsaufnahmen

Leistungsphase 2 Vorplanung, u.a. mit

- Abstimmung Planungsziele
- Untersuchung von Lösungsmöglichkeiten
- Erläutern des Planungskonzepts
- Kostenschätzung
- Dokumentation der Ergebnisse



Beauftragung 29.07.2021

Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

Die Leistungen umfassen die Untersuchung der Alternativen „Teiltunnel“ und „Volltunnel“.

Die Planung erfolgt unter Einbindung weiterer Gutachter und Fachingenieure mit dem Ziel einer Empfehlung für die weiteren Planungsphasen

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

Herausforderungen bei der Planung der NBS Dresden–Prag

Minimierung Beeinträchtigungen auf Raum und Umwelt, verursacht durch z.B.

- Lärm und Erschütterungen
- Flächeninanspruchnahmen und Flächenverbrauch
- Trennwirkung und Umwege
- Eingriffe in Lebensräume von Menschen, Tieren, Pflanzen
- Eingriffe in Grund-, Berg-, Trinkwasser
- Versiegelung
- Bodenverbrauch und Bodenablagerungen

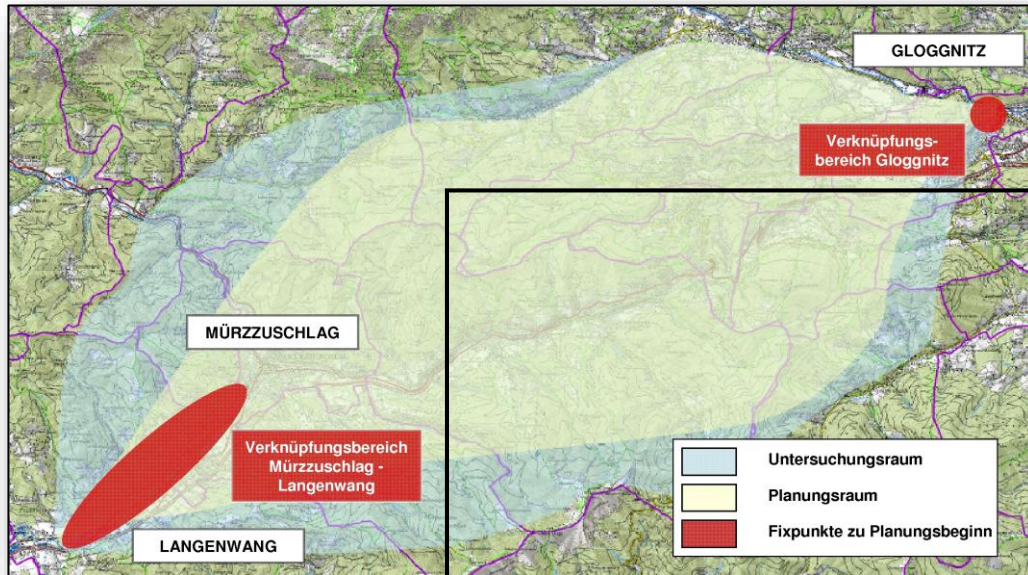
Schaffung einer verkehrlich und betrieblich bestmöglichen Lösung, bzgl. z.B.

- Sicherheit
- Bündelung mit vorhandener Infrastruktur
- Leistungsfähigkeit
- Kosten

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

Semmering-Basistunnel als Referenzprojekt mit vergleichbaren Herausforderungen

(kein Projektbezug NBS Dresden-Prag)



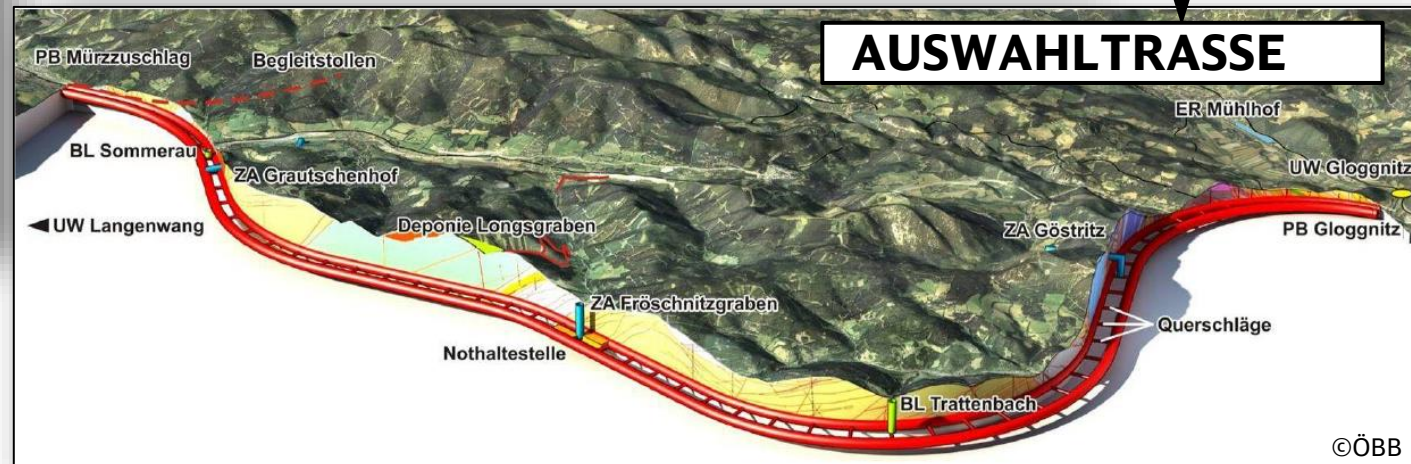
Planungs- und Untersuchungsraum

- ca. 300 km²
- ca. 30.000 Einwohner

4 Tunnelvarianten
5 mögliche Verknüpfungsbahnhöfe
→ 13 Trassenvarianten



AUSWAHLTRASSE



Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

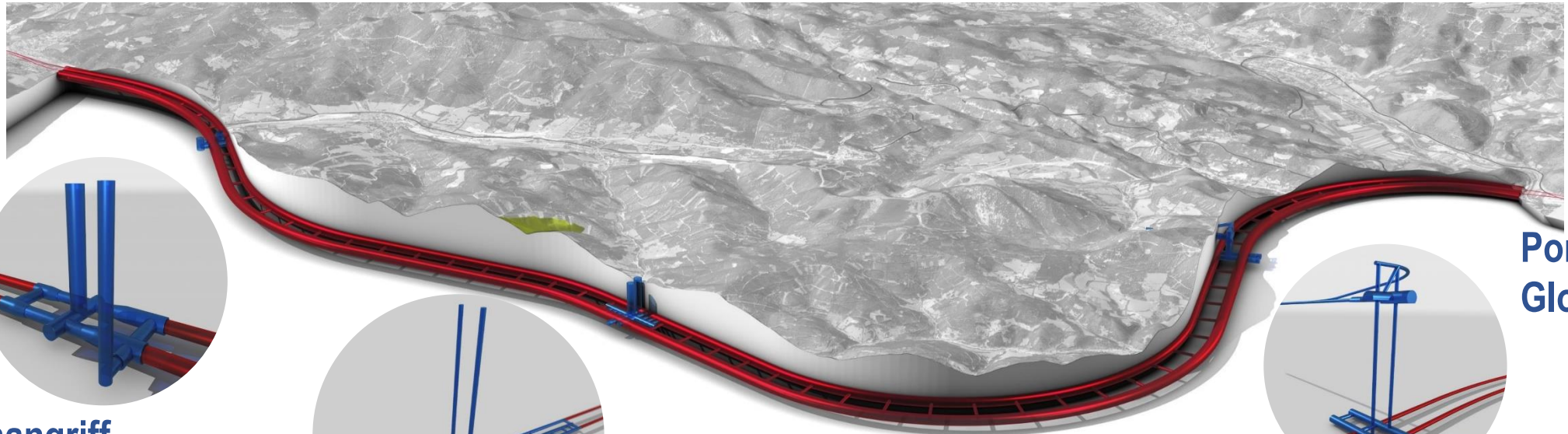
3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

Besondere Herausforderungen bei der Baulogistik sehr langer Tunnel

hier: Semmering-Basistunnel als Referenzprojekt mit vergleichbaren Herausforderungen

(kein Projektbezug NBS Dresden-Prag)

Portal
Mürz-
zuschlag



Portal
Gloggnitz

Zwischenangriff
Grautschenhof

Zwischenangriff
Fröschnitzgraben

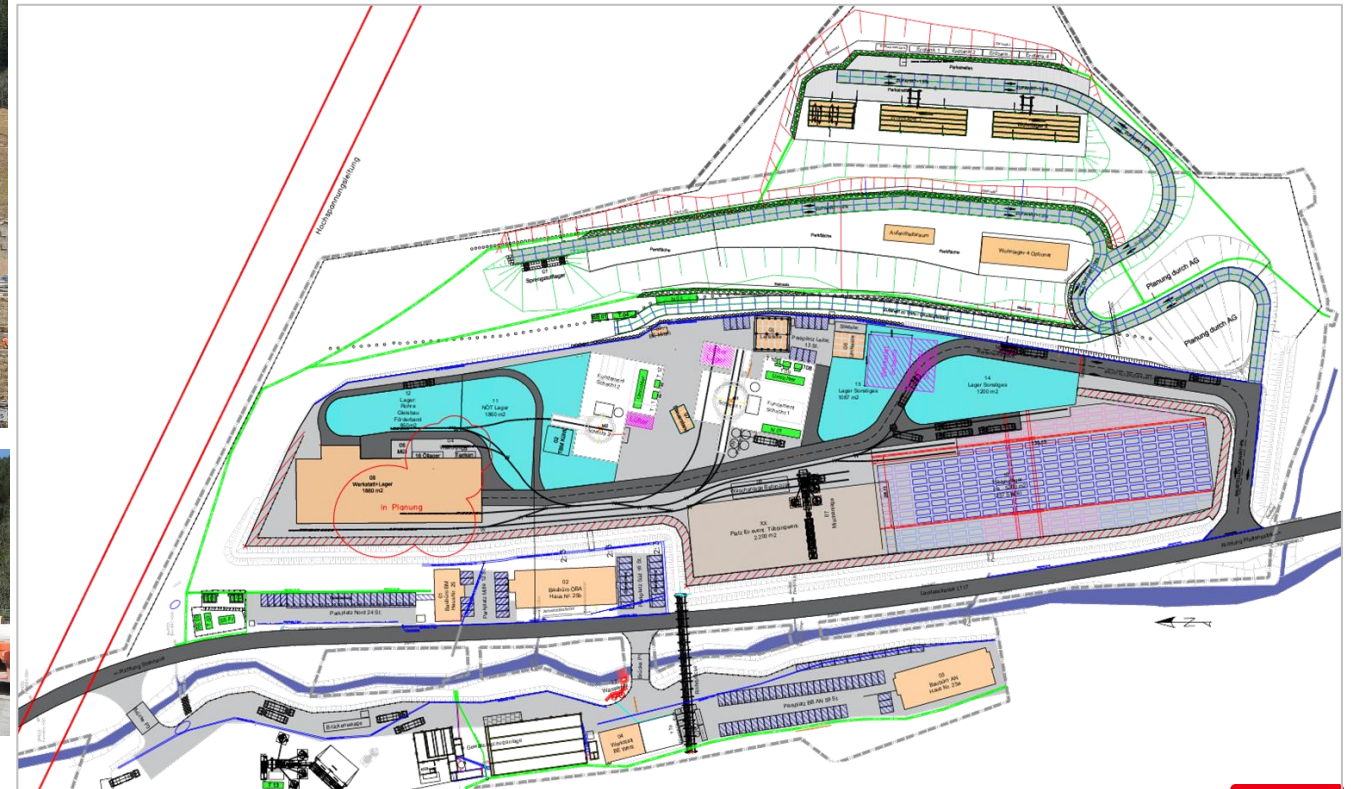
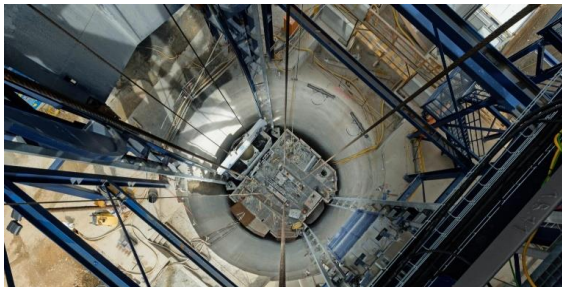
Zwischenangriff
Göstritz

Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

Besondere Herausforderungen bei der Baulogistik sehr langer Tunnel
hier: Semmering-Basistunnel als Referenzprojekt mit vergleichbaren Herausforderungen

- BE-Fläche Zwischenangriff Fröschnitzgraben → ca. 500 x 500 m
- 2 Schächte: 400 m tief, rd.10 m Durchmesser



(kein Projektbezug NBS Dresden-Prag)

Quelle: ILF Consulting, IC, BUNG, Valbek Prodex

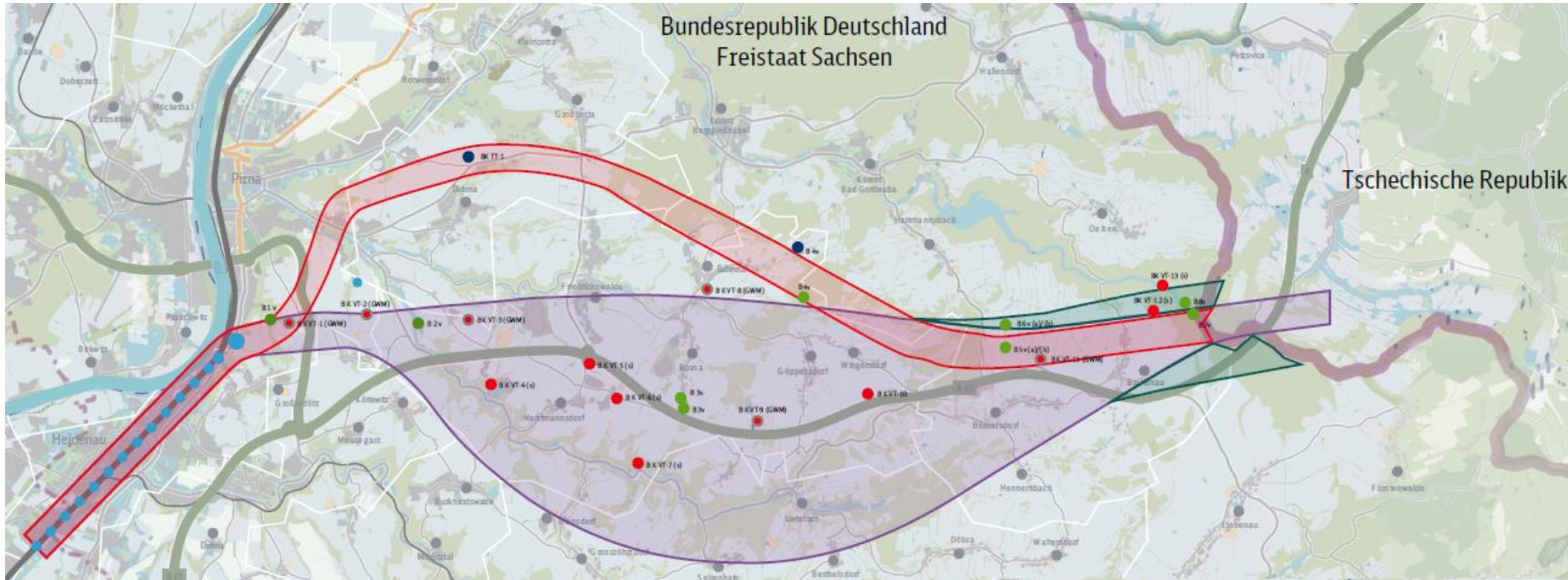
3.6 Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum

Nächste Schritte (2021 und 2022):

- Vermessung der relevanten Bereiche für Teiltunnel- und Volltunnelvariante
- Untersuchung der Tunnelvarianten in räumlicher, umwelttechnischer, wirtschaftlicher, verkehrlich und betrieblicher Hinsicht
- Kampfmittelrisikoprüfung
- Bestandsaufnahme und Beurteilung angrenzender Bebauung und Anlagen mittels Fotodokumentation

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen**
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
4. Ausblick

3.7 Aktueller Stand zu den Bohrungen



Quelle: DB Netz AG

- Erste Bohrkampagne ist abgeschlossen
- Die Ergebnisse werden zur Zeit ausgewertet
- Zweite Bohrkampagne startet am 15. November 2021
- Die Bohrungen finden sowohl im Bereich der teiloffenen als auch im Bereich der Volltunnelvariante statt
- Die Bohrkern werden im Bohrkernlager Pirna gelagert



1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung**
4. Ausblick

3.8 Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung

Aktuelle und zukünftige Kommunikationsmaßnahmen

Fortführung Kommunikation			Ausblick 2022
Bilaterale Gespräche	Visualisierungen, Fotografien	Konzept und Ausbau Infozentrum	Eröffnung Infozentrum im 2. Quartal 2022
Website	Dialogforum	Flyer, Broschüren, Infotafeln	Information politischer Mandatsträger
Zielgruppenspezifische Veranstaltungen	Sitzung Arbeitsgruppen des Dialogforums	Presseinformationen	Bürgerdialoge vor Ort/digital 2022

3.8 Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung

Infozentrum



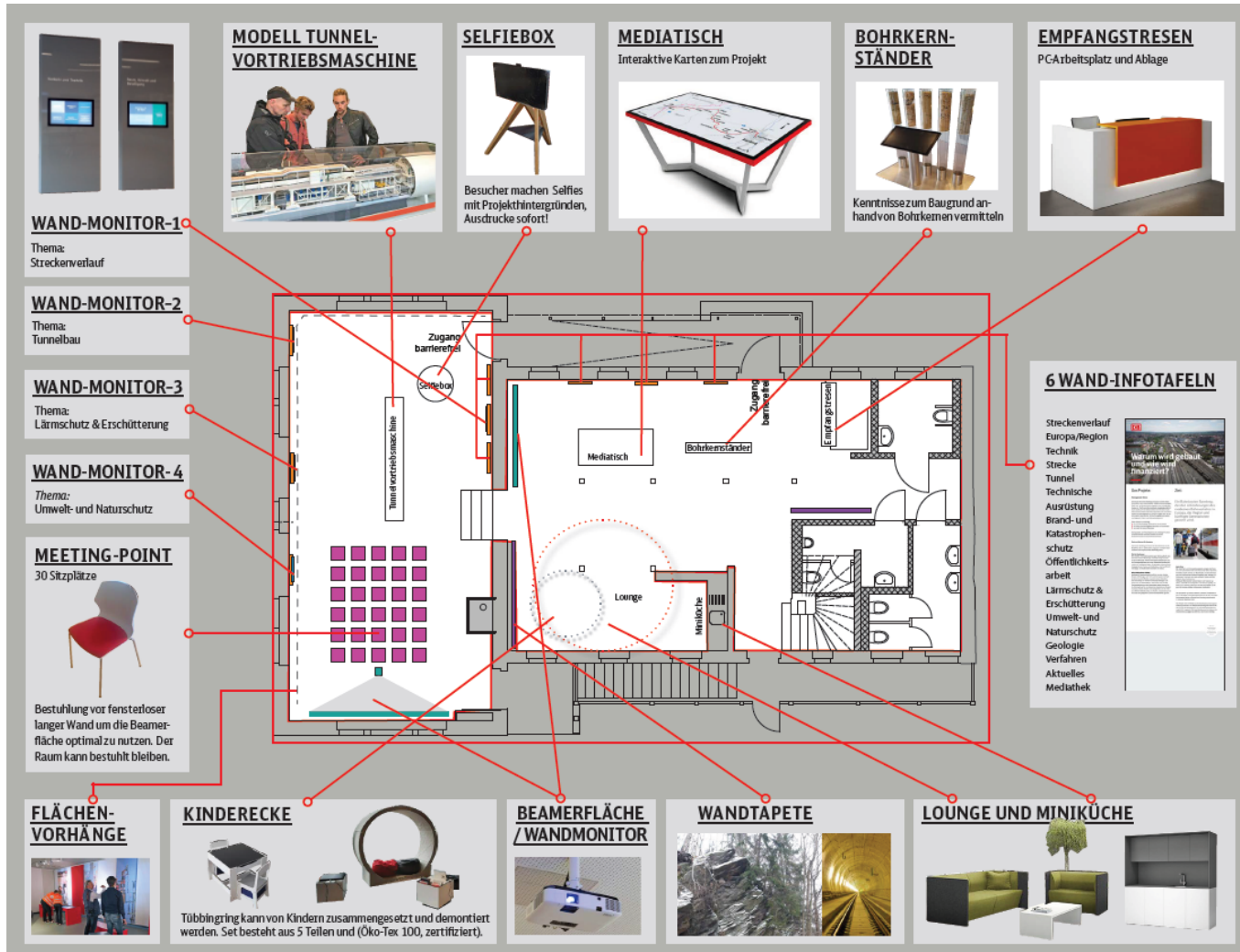
Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow



- Eröffnung ist für das zweite Quartal 2022 vorgesehen
- Mit einer zugänglichen Atmosphäre soll der Infopunkt zu einem Magnet und Zugewinn für die Region werden

3.8 Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung

Vorläufiges Feinkonzept Infozentrum



- Interessierte werden frühzeitig über die Ausgangssituation, die Gutachten und die Bauarbeiten der Neubaustrecke Dresden-Prag informiert
- Es entsteht ein Anlaufpunkt, an welchem sich Interessierte mit dem Bauprojekt in jeder Projektphase vertraut machen können
- Interaktive Stationen machen die Wissensvermittlung spannend
- Die Ausstellungsräume werden auch für Infoveranstaltungen genutzt und stehen Partnern zur Verfügung

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Information der Správa železnic
 - 3.2. Neuigkeiten zur Projektanpassung
 - 3.3. Auswirkungen auf bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen im Elbtal
 - 3.4. Aktueller Stand Planung Heidenau
 - 3.5. Vorstellung Umweltgutachter für Kriterienkatalog und Ausblick AG Kriterienkatalog
 - 3.6. Vorstellung Ingenieurgemeinschaft gemeinsamer Planungsraum
 - 3.7. Aktueller Stand zu den Bohrungen
 - 3.8. Öffentlichkeitsarbeit: Infozentrum, weitere Schritte und Planung
- 4. Ausblick**

4. Ausblick

Kommende Termine des Dialogforums



Besuch des Bohrkernlagers in Pirna

- 2. Dezember 2021

Sitzung der **Arbeitsgruppe Erkundungsweg**

- 26. Januar 2022

Sitzung der **Arbeitsgruppe Kriterienkatalog**

- Februar 2022

Sitzung der **Arbeitsgruppe Heidenau**

- Frühjahr 2022

7. Sitzung des Dialogforums

- Frühjahr 2022

Quelle: DB AG /Volker Emersleben

- Im sechsten Dialogforum Dresden–Prag am 03.11.2021 stellte die Deutsche Bahn erste Spurpläne für die Ausfädelung in Heidenau vor. In Heidenau wird die Neubaustrecke beginnen und in einen Tunnel geführt.
- Vom Projektfortschritt auf Tschechischer Seite berichtete Projektleiter Petr Provazník von der tschechischen Eisenbahnverwaltung (Správa železnic).
- Das Projektgebiet wurde nach Westen erweitert und umfasst nun auch die Bestandstrecke von der Stadtgrenze Dresden/Heidenau bis zum Gleisvorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs.
- Da die geplanten Schallschutzwände der Machbarkeitsuntersuchung Elbtal die notwendige Mindestnutzungsdauer von 25 Jahren nicht erreichen, hat das Eisenbahn-Bundesamt die Planungen für die Lärminderungsmaßnahmen zwischen dem Dresdner Hauptbahnhof und Heidenau-Großsedlitz ausgesetzt. Sie müssten im Rahmen der Umsetzung der Neubaustrecke Dresden–Prag teilweise zurückgebaut werden. Die DB betont, dass Lärmschutz im Projekt NBS Dresden–Prag weiterhin einen hohen Stellenwert einnimmt und im Zuge dessen ein Lärmschutz für die Region geplant wird, der über die Maßnahmen der Lärmsanierung hinausgeht. Zudem wird es trotz des Planungsstopps zu lärmindernden Maßnahmen im Zuge der Lärminderungsmaßnahmen Elbtal durch den Einbau von Schienenstegdämpfer kommen. Im Zeitraum vom 24.09. bis 08.10.21 wurden diese bereits in Heidenau eingebaut, im März/April 2022 erfolgt der Einbau in Dresden.

- Der Variantenvergleich zur Querung der Staatsstraße S 172 zeigte: Eine Führung der Eisenbahn oberhalb der Straße bietet sich an. Die Überquerung verbraucht weniger Flächen als eine Unterquerung, kommt ohne Eingriff in die Straßenführung der S 172 aus und lässt die anliegenden Straßen unberührt. Die finale Führung wird in den weiteren Planungen betrachtet.
- Mehrere neue Auftragnehmer, die seit dem letzten Treffen gebunden wurden, stellten sich dem Dialogforum vor. Die Ingenieurgemeinschaft „ILF Consulting Engineers mit BUNG Ingenieure / iC-Gruppe und Valbek Prodex“ wird die komplexen Planungsleistungen im grenzüberschreitenden Planungsraum übernehmen. Die Firma Froehlich & Sporbeck wird die Umweltgutachten erstellen.
- Die AGs des Dialogforums zum Kriterienkatalog und zum Erkundungsweg werden in den nächsten Monaten tagen.
- Weitere Themen der Sitzung waren die laufenden Bohrungen zur Erkundung des Untergrunds sowie die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts, darunter erste Planungen für das Infozentrum in der Pechhütte in Heidenau.

Vielen Dank!



Kofinanziert von der
Europäischen Union