

**Protokoll 5. Sitzung**  
**Arbeitsgruppe (AG) Kriterienkatalog**

im Rahmen des Dialogforums

DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>

**Agenda**

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Aktualisierter Kriterienkatalog Infrastruktur
- TOP 3 Ausblick und nächste Schritte

**Neubaustrecke Dresden–Prag**

**Erstellt am: 08.02.2023**

**Erstellt von: ifok GmbH**

**Ort/Zeit:**

Schweizer Str. 3b, 01069 Dresden,  
25. Januar 2023, 15:00 – 17:00 Uhr

**Protokollumfang:** 7 Seiten

**Teilnehmende:**

- Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag
- Gemeinderat Dohma
- IHK Dresden
- Landesdirektion Sachsen
- Landratsamt Pirna
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/  
Osterzgebirge
- Europäischer Verbund für territoriale  
Zusammenarbeit
- Stadt Dresden, Verkehrsentwicklungsplanung
- Stadt Heidenau
- Stadt Pirna (Stadtentwicklung)
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Daniel Hackert (DB Netz AG)
- Julian Koepff (ifok)
- Gesa Ahrend (ifok)

**Anlagen:**

Präsentation zur 5. Sitzung der AG Kriterienka-  
talog: Präsentation

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

**TOP 1 Begrüßung****Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator Julian Koepff, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur fünften Sitzung der Arbeitsgruppe Kriterienkatalog. Der Moderator stellt die Mitwirkenden von ifok vor und nennt die zentralen Ziele der Sitzung:

- Rückmeldung auf die Anregungen und Fragen der vergangenen Sitzung mit Diskussion
- Abschluss der Konsultation zum Themenfeld Infrastruktur des Kriterienkatalogs.

Mit den Hinweisen und Rückmeldungen der Arbeitsgruppe wird die DB Netz AG den Kriterienkatalog finalisieren und hat diesen im Folgenden zu verantworten.

**Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn und freut sich auf den Austausch.

**Agenda**

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor (Präsentation, Folie 2).

**TOP 1 Begrüßung****TOP 2 Aktualisierter Kriterienkatalog Infrastruktur****TOP 3 Ausblick und nächste Schritte****Anmerkung eines AG-Mitglieds**

Ein Mitglied der AG verliest im Namen der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ folgende Erklärung. Die Erklärung werde im Nachgang der Sitzung veröffentlicht.

***Erklärung zur Sitzung der AG Kriterienkatalog am 25.01.23 - Thema Infrastruktur***

*Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ stellt fest, dass die von ihr vor der letzten Sitzung schriftlich und während der Sitzung mündlich eingereichten Ergänzungen und Änderungen zum Entwurf des Kriterienkatalogs „Infrastruktur“ in keiner Weise berücksichtigt wurden.*

*Alle 11 Vorschläge wurden ignoriert, obwohl zumindest bei einigen eine Prüfung zugesagt war.*

*Dieses geschieht leider nicht zum ersten Mal, denn bereits beim Thema „Umwelt“ wurde ähnlich verfahren.*

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

*Wir sehen dies als ein klares Signal, dass wir in dieser Arbeitsgruppe zwar geduldet sind, aber uns nicht die Möglichkeit eingeräumt wird, ernsthaft und gestaltend mitzuwirken.*

*Aufgrund dieser Tatsachen befürchten wir, dass die Projektgruppe „NBS DD – Prag“ nur ein Ziel verfolgt, nämlich der von ihr bevorzugten Variante mit teiloffener Streckenführung zum Erfolg zu verhelfen. Es handelt sich unseres Erachtens also um eine Scheinbeteiligung der Bürgerinitiative, die sich jedoch als legitimer Interessenvertreter der potentiell betroffenen Bürgerinnen und Bürger sieht.*

*Das Dialogforum, zu dessen Format auch diese Arbeitsgruppe gehört, hat anfänglich Grundsätze und ein Selbstverständnis verabschiedet, was aber von der Vorhabenträgerin missachtet wird. Wir halten diese Vorgehensweise im höchsten Maße für intransparent und nicht zielführend und sie widerspricht damit dem öffentlichen Interesse.*

*Wir sind überrascht, mit welcher Deutlichkeit uns nun vor Augen geführt wird, dass Mitwirkung und Mitgestaltung zum Vorteil aller Beteiligten überhaupt nicht erwünscht sind.*

Ein zweites Mitglied der AG bekräftigt die Auffassung, es gebe keine konstruktive Mitgestaltung. Man behalte sich vor, das Projekt mit jeglichen Mitteln zu verhindern.

Der Moderator weist darauf hin, dass die heutige AG-Sitzung dazu diene, transparent zu zeigen, wie die in der letzten Sitzung eingebrachten Anmerkungen geprüft wurden und inwiefern sie Eingang in den Kriterienkatalog gefunden haben. Insgesamt gehe es darum, Kriterien zu finden, bei denen sich die Varianten nach einer Bewertung unterscheiden.

Kay Müller stellt klar, dass die vorgebrachten Darstellungen nicht den Tatsachen entsprechen. Bereits im Themenfeld Umwelt wurden die eingebrachten Vorschläge umfänglich diskutiert. Die Umweltplaner haben nachvollziehbar dargelegt, welche Anregungen aus fachlicher Sicht im Kriterienkatalog berücksichtigt werden konnten und welche nicht (s. Protokoll Sitzung 2 und 3). Die Ausführungen waren gemäß Rückmeldungen der übrigen Teilnehmer verständlich. Auch im Themenfeld Infrastruktur wurden in der letzten Sitzung die Hinweise aufgenommen und nach fachlicher Prüfung in den Kriterienkatalog einbezogen oder begründet verworfen.

---

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

**TOP 2 Aktualisierter Kriterienkatalog Infrastruktur**

Daniel Hackert, Projektingenieur der DB Netz AG, erläutert: Die Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden zum Themenfeld Infrastruktur wurden untersucht und fachlich eingeschätzt. Er stellt für jeden eingebrachten Punkt das Prüfungsergebnis vor. Für jede Anmerkung wird dargelegt, inwiefern sie den Kriterienkatalog beeinflusst hat (Präsentation, Folien 4-26). Darüberhinausgehende Argumente und Diskussionen sind im Folgenden festgehalten.

*Einschlägige Regelwerke*

Auf Wunsch aus der vorherigen Sitzung führt er aus, welche Regelwerke die DB Netz AG bei ihrer Planung zu berücksichtigen hat und veranschaulicht dies an der Regelwerks-Rechtspyramide und einem Auszug der einschlägigen Richtlinien der DB Netz AG (Präsentation, Folien 7-8).

*Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr*

Zur Begründung, warum die Leistungsfähigkeit im Güterverkehr nicht als separates Kriterium eingeführt wird, geht er auf die Eisenbetriebswirtschaftliche Untersuchung (EBWU) ein (Präsentation, Folie 15). Die EBWU ermittelt die Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur in einem bundesweit standardisierten Verfahren. Die Grundlage der EBWU bildet ein mit der tschechischen Seite abgestimmtes Zugprogramm (Fahrplan) aus Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Güterverkehr. Das unterstellte Zugprogramm muss zur Vergleichbarkeit für alle Varianten identisch sein. Die EBWU beachtet u.a. die Wechselwirkungen dieser Verkehrsarten untereinander und ermittelt daraus die Leistungsfähigkeit (Betriebsqualität). Dies ist notwendig, da es sich bei der NBS Dresden-Prag um eine Mischverkehrsstrecke handelt. Durch die zu beachtenden Wechselwirkungen einer Mischverkehrsstrecke kann keine Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs im Einzelnen ermittelt werden, da diese nicht nur von den infrastrukturellen Bedingungen, sondern vielmehr von dem zu Grunde gelegten Fahrplan abhängig ist. Das jeweilige Ergebnis der EBWU für die beiden Streckenvarianten ist ein relevantes Kriterium für den Variantenvergleich, denn Ziel ist die Gewährleistung einer wirtschaftlich-optimalen Betriebsqualität.

*Witterungsbedingungen*

Zum vorgeschlagenen Kriterium „Abhängigkeit von (extremen) Witterungsbedingungen“ führt er aus: Die Streckenvarianten werden so geplant, dass sie den jeweils zu erwartenden Witterungsereignissen Stand halten. Die unterschiedlichen Witterungsbedingungen an sich stellen als

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

Rahmenbedingung der Planung also kein unterscheidungsrelevantes Kriterium dar. Die notwendigen technischen Vorkehrungen haben jedoch, um diesen Bedingungen zu begegnen, direkte Auswirkung auf bereits vorhandene Kriterien (Präsentation, Folie 14).

Ein Mitglied merkt an, dass es bei dem eingebrachten Vorschlag insbesondere um Starkregenereignisse ging und aus seiner Sicht bei einer Teiltunnelvariante große Regenmengen schlechter abfließen können. Aus Erfahrung mit vergangenen Starkregenereignissen befürchten Teilnehmende, dass dieser Sachverhalt im Kriterienkatalog und folglich in der Planung nicht ausreichend berücksichtigt wird. Man halte die Aufnahme des vorgeschlagenen Kriteriums weiter für notwendig. Mit Blick auf extreme Witterungsereignisse und Beachtung der geografischen Gegebenheiten vor Ort müssen zu erwartende Probleme mit der Abführung von extremen Regenwassermengen, eine Veränderung des Grundwasserspiegels und der sich ergebende Bedarf an großen Regenwasserrückhaltebecken berücksichtigt werden. Insgesamt sei die Betrachtung von Naturereignissen ungenügend im Kriterienkatalog abgebildet.

Die Moderation fasst zusammen: Es besteht Einigkeit darüber, dass die Umwelt Risiken für die zu bauende Infrastruktur birgt. Diese werden nach standardisierten Verfahren bemessen. Entsprechend dieser Werte plant die DB Netz AG Vorkehrungen zum Umgang etwa mit extremen Witterungsereignissen ein. Für diese Vorkehrungen sind Aufwände nötig, die im Kriterienkatalog abgebildet sind (z.B. in Investitionskosten, bzw. Flächenbedarf durch zusätzliche Regenrückhaltebecken o.ä.). Die Anmerkung, dass der Umgang mit extremen Witterungsereignissen aus der Sicht einiger Mitglieder der AG nicht ausreichend berücksichtigt ist, hat die DB Netz AG erhalten. Diese muss nun entscheiden, wie sie damit umgeht.

*Entlastung des oberen Elbtals*

Daniel Hackert erklärt, dass das vorgeschlagene Kriterium „Entlastung des oberen Elbtals“ nicht in den Kriterienkatalog aufgenommen wird (Präsentation, Folie 16). Ergänzend zu der auf der Folie angegebenen Begründung fügt er an, dass die DB Netz AG die Infrastruktur für eine bestimmte Anzahl von möglichen Zügen zur Verfügung stellt – in diesem Fall für 150 Züge. Erst wenn die Strecke in Betrieb genommen wird, entsteht an anderer Stelle ein konkretes Fahrplankonzept für die Strecke. Erst dann wird die tatsächliche Auslastung der Strecke ersichtlich.

Der Moderator fasst zusammen, dass eine Neubaustrecke das obere Elbtal entlasten wird. Das Ausmaß dieser Entlastung ist derzeit aber nicht abzuschätzen.

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

*Beeinträchtigungen der Anwohnenden durch Bauabwicklung*

Auf Nachfrage eines AG-Mitglieds bestätigt Daniel Hackert, dass in dem Kriterium Logistikaspekte wie bspw. Baustellenzufahrten oder ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, die unter Umständen die Infrastruktur einschränken, berücksichtigt sind.

Ein Mitglied der AG weist auf die neue Mantelverordnung für Ersatzbaustoffe und Bodenschutz hin. Diese Verordnung ist eine Zusatzverordnung zum Bundesbodenschutz bzw. zum Kreislaufwirtschaftsgesetz und regelt, wie mineralische Abfälle unterzubringen und zu verwerten sind. Mit Blick auf das Projekt stellt die Verordnung Anforderungen daran, wie Baustoffe zu transportieren, unterzubringen oder auch wiederzuverwenden sind. In diesem Zusammenhang merkt der Moderator an, dass die DB Netz AG ohnehin permanent Veränderungen der Rechtslage in der Planung und Umsetzung berücksichtigen und anwenden muss.

*Grunderwerb, Inanspruchnahme und Dienstbarkeiten*

Im Zusammenhang mit den Ergebnissen für das Kriterium „Grunderwerb, Inanspruchnahmen oder Dienstbarkeiten“ (Präsentation, Folie 22-24) erkundigt sich ein Mitglied, wie es sich bei Grundstücken verhält, die vom Tunnel unterquert werden.

Kay Müller antwortet, dass bei diesen Grundstücken eine Grunddienstbarkeit eingetragen wird. Ein Mitglied stellt fest, dass bei der Teiltunnelvariante im Vergleich mehr Grundstücke von einem Grunderwerb betroffen wären als bei der Volltunnelvariante.

Kay Müller ergänzt, dass anhand der gewählten Kriterien versucht wird abzuschätzen, wie umfangreich das Genehmigungsverfahren wird. Je mehr direkte Betroffenheiten vorliegen, desto mehr Gespräche mit Grundstückseigentümer sind zu führen und es ist mit einer größeren Anzahl von Einwendungen zu rechnen. Ein AG-Mitglied schlägt vor, für die Bewertung den Bodenrichtwert als Kriterium zu verwenden. Kay Müller erwidert, dass dieser Aspekt zum Thema Kosten gehöre und daher nicht nochmals separat zu betrachten sei. Um die Betroffenheiten und damit die Auswirkungen auf das Genehmigungsverfahren abzubilden, sei die Betrachtung der Anzahl der betroffenen Grundstücke zielführender.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe, die Diskussion und die eingegangenen Hinweise. Die Konsultation zum Kriterienkatalog im Rahmen

---

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

der Arbeitsgruppe ist somit abgeschlossen. Die DB Netz AG hat den Kriterienkatalog im Folgenden zu verantworten.

Zwei AG-Mitglieder äußern ihre Ablehnung des erarbeiteten Kriterienkatalogs.

---

**TOP Inhalte/Maßnahmen**

---

**TOP 3 Ausblick und nächste Schritte**

Kay Müller gibt einen Ausblick auf den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess (Präsentation, Folie 29 und 30). Die festgelegten Kriterien werden in einem nächsten Schritt gewichtet. Diese Gewichtung der Kriterien wird als erstes im Dialogforum vorgestellt, da diese Thematik nicht nur die AG Kriterienkatalog betrifft, sondern alle Mitglieder des Dialogforums.

Ein Mitglied äußert die Überzeugung, dass die Vorzugsvariante für die DB Netz AG bereits feststehe. Diese Überzeugung basiere auf persönlichen Erfahrungswerten. Ein anderes Mitglied hebt hervor, hierbei handele es sich um eine subjektive Einschätzung, die zudem nicht nachvollziehbar sei. Der Moderator stellt klar, dass zum jetzigen Planungsstand noch keine Vorzugsvariante existiert. Hierfür sind die Ergebnisse der weiteren Planung abzuwarten.

**Verabschiedung des letzten Protokolls**

Es sind keine Anmerkungen zum Protokollentwurf der 4. Sitzung der AG Kriterienkatalog eingegangen. Ein AG-Mitglied merkt an, dass aus seiner Sicht einige während der Sitzung diskutierten Punkte in der weiteren Planung nicht berücksichtigt worden seien. Es gehen keine weiteren Anmerkungen ein. Das Protokoll ist damit verabschiedet und wird auf der Projekt-Internetseite veröffentlicht.

Das Protokoll der heutigen Sitzung wird zunächst zur Prüfung und später zur Verabschiedung an die Teilnehmenden gesendet.

**Verabschiedung**

Kay Müller und Julian Koepff danken den Mitgliedern für die Teilnahme. Der Moderator schließt die Sitzung.

---