

---

DB Netz AG

## **Digitale Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Neubaustrecke Dresden–Prag**

Dokumentation

04. Juli 2022

---

|                |                            |
|----------------|----------------------------|
| Ort:           | Livestream                 |
| Dauer:         | 18.00 – 20.00 Uhr          |
| Moderation:    | Anne Siebert, ifok         |
| Dokumentation: | Mariesa C. Pfeiderer, 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 Fragen und Antworten

## **Anlagen zur Dokumentation**

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

Die Moderatorin, Anne Siebert von der ifok GmbH, und der Leiter des Bahnprojekts „Neubaustrecke Dresden–Prag“ bei der DB Netz AG, Kay Müller, begrüßen die Teilnehmenden zur digitalen Informationsveranstaltung. Die Moderatorin stellt die Tagesordnung vor.

### **TOP 1 Kurzvorstellung des Projekts Neubaustrecke Dresden–Prag**

Herr Müller stellt das Projekt vor und erläutert die Phasen des Großprojekts (Anlage 1, Seiten 4 und 5; Anlage 2, Minute 6:54 bis 12:42).

### **TOP 2 Einblick in den aktuellen Planungsstand der Neubaustrecke**

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 Raum und in Tschechien. Die Streckenabschnitte befinden sich in der ergebnisoffenen Vorplanung. Es werden Planungen für eine Teiltunnel- sowie für eine Volltunnelvariante anhand eines Kriterienkatalogs durchgeführt. Für den Streckenabschnitt von Dresden bis Heidenau ist die Umweltkartierung bereits abgeschlossen. Die Untersuchungen zur Lage des Tunnelportals in Tschechien sind ebenfalls abgeschlossen. (Anlage 1, Seiten 8 bis 18; Anlage 2, Minute 13:22 bis 35:56).

### **TOP 3 Ausblick**

Der Projektleiter erklärt, dass bis zum Ende des Jahres zwei Hauptvarianten (Voll- und Teiltunnel) feststehen sollen. Bis Ende 2023 werden die detaillierteren Planungen der Hauptvarianten abgeschlossen sein. Außerdem wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 das Infozentrum „Pechhütte“ in Heidenau eröffnet. (Anlage 1, Seiten 20 bis 21; Anlage 2, Minute 36:25 bis 43:33).

### **Fragen und Antworten**

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

.

## **Folgende Fragen wurden während der Veranstaltung beantwortet:**

### **Planungsgrundlagen**

#### ***Wurde bereits eine Entscheidung für eine (Tunnel-) Variante gefällt?***

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es noch keine Entscheidung für eine Variante. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Gutachter:innen werden derzeit Kriterien für den Variantenvergleich entwickelt. Diese Kriterien sind Basis für die Bewertung der Voll- und Teiltunnelvariante. Die genaue Lage der beiden Varianten ist ebenfalls noch nicht bekannt.

#### ***Wie werden die Kommunen in die Planung einbezogen? Welches Mitsprachrecht haben sie?***

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. Es werden die Varianten vorgestellt und diskutiert. Ausgehend aus dem Dialogforum haben sich verschiedene AGs gebildet z. B. die AG Kriterienkatalog. Die AGs kommentieren verschiedene Bereiche im Projekt und bringen Anmerkungen und Rückmeldungen ein. Daneben steht die DB Netz AG mit einigen Kommunen in einem direkten und intensiveren Austausch. Hier werden Planungen und Entwicklungen direkt mit den Vertretungen der Kommunen besprochen.

#### ***Wann wird die Öffentlichkeit das nächste Mal über den aktuellen Stand der Planungen informiert?***

Ziel ist es, voraussichtlich bis Ende des Jahres die zwei Hauptvarianten festzulegen. Im Zuge dessen, ist ein weiterer Bürgerdialog gegen Ende 2022 oder im ersten Quartal im Jahr 2023 geplant. Weitere Bürgerdialoge sind geplant, sobald weitere Details der Strecke z. B. genauere Trassierung, Hochpunkt der Strecke feststehen und erste konkretere Modelle mit der Öffentlichkeit geteilt werden können.

#### ***Soll nach Fertigstellung der Neubaustrecke auch noch Nah- und Güterverkehr auf der bisherigen Strecke durchs Elbtal verkehren?***

Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt der Planung nicht konkret beantwortet werden. Derzeit fährt Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Strecke. Dies ist auch zukünftig vorgesehen und wird in der Planung berücksichtigt und geprüft. Bei Abschluss des Neubaus sollen nach derzeitigem Planungsstand sowohl Güterzüge als auch Züge des Nah- und Fernverkehrs die Strecke durchs Elbtal befahren. Derzeit gibt es keine genauen Informationen darüber, wie hoch die Zugzahlen für die Neubaustrecke genau sein werden. Ziel ist es, zukünftig so viele Züge wie möglich vom Elbtal auf die Neubaustrecke zu verlagern. Güterzüge mit dem Fahrtziel

Děčín werden weiterhin die Strecke auf dem Elbtal befahren, das gleiche gilt für den Nahverkehr.

***Wann wird es endgültige Zahlen vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) zur Tag-Nacht-Verteilung des Güterverkehrs geben?***

Derzeit befindet man sich noch in der Prüfung und die DB Netz AG stimmt sich eng mit dem Bundesverkehrsministerium ab. Auf Basis dieser Abstimmungen wird die Anzahl an Güterzügen und Personenzügen für die Neubaustrecke geprüft. Sollte es hierbei zu Differenzen kommen, wird die DB Netz AG mit dem EBA in die Diskussion gehen. Ziel ist es, Güterzüge nicht nur in der Nacht über die Strecke zu leiten.

***Werden bei der Volltunnelvariante vier Gleise durch den Tunnel geführt?***

Die vier Gleise werden nicht durch den Tunnel geführt. Vielmehr dienen sie dazu, eine optimale Betriebsführung zu garantieren. Jedes Gleis wird durch eine eigenen Tunnelröhre geleitet. Sowohl bei der Voll- als auch bei der Teiltunnelvariante wird die Tunnelröhre jeweils nur ein Gleis enthalten.

***Tunnelneigung: Warum und wie hoch muss die Strecke im Tunnel ansteigen, um dann wieder abzufallen?***

Die Neigung orientiert sich an EU-Regularien. Diese beinhalten, dass die Mindestneigung 4 Promille betragen muss. Zudem sind innerhalb der Strecke verschiedene Höhen enthalten. Je höher ein Promillewert ist, desto schwieriger ist es für Güterzüge die Neigung zu überwinden. Deshalb soll die Neigung im Tunnel so gering wie möglich sein. Untersuchungen hierzu werden in den kommenden Wochen durchgeführt.

***Wieso wird die Strecke auf deutscher Seite auf 200km/h und auf tschechischer Seite auf mehr als 300 km/h ausgebaut?***

Das Bundesverkehrsministerium hat die DB Netz AG damit beauftragt, den grenzüberschreitenden Tunnel mit 200 km/h zu planen. Derzeit werden Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h untersucht. Auf tschechischer Seite werden für unterschiedliche Streckenabschnitte andere Geschwindigkeiten geplant z. B. bis Ústí nad Labem 200 km/h und der letzte Abschnitt bis Prag mit 300 km/h.

***Wie werden Anwohnende vor Lärm geschützt?***

Es sind Gutachter für den Schall- und Erschütterungsschutz beauftragt. Diese messen den Ist-Zustand und prognostizieren anhand des derzeitigen Planungsstand und gesetzlichen Vorgaben die zukünftige Lärmeinwirkung. Dies wird für alle Streckenabschnitte gemacht, in denen nach derzeitigen Stand Umbaumaßnahmen geplant sind. Auf Basis der Bemessungen erfolgt

die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen z. B. durch Errichtung von Lärmschutzwänden. Die Ermittlung ist Teil der Planfeststellungsunterlage. Innerhalb dieser müssen die Berechnungen und daraus abgeleitete Maßnahmen zum Schallschutz enthalten sein.

***Was beinhaltet die Vorplanung, die zur Parlamentarischen Befassung an den Deutschen Bundestag übergeben wird und spielen in dieser Vorplanung städtebauliche und sozialräumliche Gesichtspunkte eine Rolle?***

Der Inhalt der Vorplanung enthält alle relevanten Informationen zur Planung und Auswahl der Vorzugsvariante. Diese ergeben sich aus den vorangegangenen Untersuchungen und Bewertungskriterien sowie den dazugehörigen Ergebnissen. Daneben erfolgt eine Bezifferung der voraussichtlichen Kosten für den Streckenausbau und den voraussichtlichen Umfang der Bauzeit. Städtebauliche Überlegungen werden insofern aufgeführt, wenn diese Auswirkungen auf die Planung der Neubaustrecke haben. Entscheidungen in Bezug auf individuelle städtebauliche Maßnahmen werden jedoch nicht vom Bundestag, sondern von den einzelnen Regionen getroffen. Um hier einen Konsens zu finden, steht die DB Netz AG auch in engem Austausch mit den einzelnen Kommunen.

***Werden die Unterlagen für die Parlamentarische Befassung öffentlich zugänglich sein?***

Die Möglichkeit zur öffentlichen Einsicht obliegt dem Bundesverkehrsministerium und Bundestag. Die DB Netz AG wird wie bisher verfahren und möglichst transparente Auskunft geben. Einzelne Planungsausschnitte sowie die Vorplanung und der Bericht an den Bundestag werden auf der Webseite zugänglich sein.

***Wird das Projekt von den Planungsbeschleunigungsgesetzen profitieren?***

Das Projekt wird voraussichtlich von den Planungsbeschleunigungsgesetzen profitieren. Nach Möglichkeit soll das Genehmigungsverfahren gestrafft werden. Die Hoheit des Eisenbahnbundesamts über den gesamten Projektzeitraum kommt dem zusätzlich entgegen. Der Fokus richtet sich auf die organisatorische Ebene im Planungsverlauf und beim Ausbau der Strecke. Das Auslassen von Gutachten, Untersuchungen oder verschiedenen Formen der Beteiligung ist zur Beschleunigung der Planung nicht vorgesehen.

***Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine immense und ungeplante Steigerung der Kosten, wie beispielsweise beim Bahnprojekt Stuttgart 21 zu vermeiden?***

Zum derzeitigen Zeitpunkt der Planung findet bereits eine intensive Auseinandersetzung mit Implikationen durch die Umwelt statt. Problemstellungen, welche an späteren Projektzeitpunkten auftreten könnten, soll so entgegenkommen werden. Dies wird beispielsweise umgesetzt, indem bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine vertiefte Untersuchung des Baugrundes in

die Vorplanung integriert wird. Die Kosten werden zudem so kalkuliert, dass mögliche Problemstellungen abgefangen werden können.

## **Kriterienkatalog**

### ***Ist der Kriterienkatalog bereits vollständig erarbeitet?***

Es ist noch kein abgeschlossener Kriterienkatalog vorhanden. Die Kriterien werden zum jetzigen Zeitpunkt entwickelt.

### ***Kann sich die Auswahl der Kriterien entsprechend dem Streckenverlauf verändern oder stehen diese mit Festlegung des Kriterienkatalogs fest?***

Der Kriterienkatalog soll so ausgestaltet werden, dass dieser für beide Varianten anwendbar ist. Spätere Anpassung und Änderungen der Kriterien sind nicht vorgesehen.

### ***Werden Kriterien im Themenfeld Infrastruktur höher gewichtet als Kriterien im Themenfeld Umwelt?***

Nein, beide Themenfelder werden gleich gewichtet. Jedoch gibt es zwingende Zielvorgaben, die erreicht werden müssen und bei Nichterreicherung zum Ausschluss einer Variante führen.

### ***Welche Variante erhält den Vorzug, wenn eine Variante im Themenfeld Umwelt besser abschneidet und die andere im Themenfeld Infrastruktur?***

Beide Themenfelder werden voraussichtlich nicht die gleiche Anzahl an Kriterien und Gewichtung haben. Die einzelnen Kriterien werden unterschiedlich gewichtet, so dass es zu einer Differenzierung zwischen den Kriterien kommt.

### ***Wie wird verfahren, wenn Varianten die Zielvorgaben nicht erfüllen?***

Diese Variantenvorschläge gehen nicht in die Vorauswahl mit ein.

## **Dresden – Heidenau/Goes (Dohma)**

### ***Wie kann mehr Kapazität auf der Strecke geschaffen werden, wenn die geplanten Umbaumaßnahmen nur den Streckenabschnitt zwischen Heidenau und Ústí nad Labem betreffen und nicht die Strecke zwischen Dresden und Heidenau?***

Die zusätzlichen infrastrukturellen Bedarfe auf dem Streckenabschnitt zwischen Dresden und Heidenau werden untersucht. Nach jetzigem Stand ist auf dem Streckenabschnitt noch mehr Verkehr als bisher möglich, wenn weitere Überholgleise oder Weichen eingebaut werden.

***Ist es geplant die Streckengeschwindigkeit zwischen Dresden Hauptbahnhof und Dresden Heidenau anzuheben?***

Derzeit wird die Strecke mit maximal 160 km/h befahren. Es wird untersucht, wie die Strecke mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h partiell befahren werden kann. Eine durchgängige Geschwindigkeit von 200 km/h ist nicht vorgesehen.

***Welche Auswirkungen wird die Neubaustrecke auf das Dresdner Stadtgebiet haben?***

Die derzeitigen Untersuchungen beziehen sich auf Abschnitte außerhalb des Dresdner Hauptbahnhofes. In diesem Bereich werden Überholgleise und die Planung von Weichen geprüft. Mögliche Umbaumaßnahmen werden bei einer konkreten Umsetzung nach gesetzlichen Vorgaben mit Schallschutz ausgestattet. Größere bauliche Planungen sind derzeit nicht vorgesehen.

***Muss der Knoten Dresden im Zuge des Projekts Neubaustrecke Dresden–Prag erweitert und ausgebaut werden?***

Im derzeitigen Planungsauftrag ist der Streckenabschnitt zwischen Dresden und der Staatsgrenze vorgesehen. In der Planung sind Maßnahmen im Streckenabschnitt Dresden Friedrichstadt enthalten. Im Knoten Dresden müssen noch Maßnahmen umgesetzt werden, um diesen zu entlasten. Der Planungsauftrag hierzu liegt jedoch derzeit nicht im Auftragsbereich für die Planung der Neubaustrecke.

***Wo wird sich der Überholbahnhof in Heidenau befinden?***

Die Planungen zum Überholbahnhof in Heidenau sind noch nicht abgeschlossen. Es werden verschiedene Varianten untersucht. Nach dem derzeitigen Stand sollen beim Bahnhof Heidenau ein bis zwei Überholmöglichkeiten für jede Richtung für die Volltunnelvariante geschaffen werden.

***Welcher Bahnhof in Heidenau ist genau gemeint?***

Es handelt sich um den Bahnhof Heidenau Süd.

***Wo sollen in Heidenau neue Gleise neben der bestehenden Strecke gebaut werden?***

Die Vorplanung beschäftigt sich mit dieser Frage. Es wird geklärt, an welchen Stellen es Möglichkeiten zur Verlegung von neuen Gleisen oder der Optimierung von Gleisflächen gibt. Ein

Ergebnis hieraus könnte möglicherweise sein, dass bestehende Bebauung zurückgebaut werden muss, um Platz für Gleise zu schaffen. Insgesamt ist das Ziel, so wenig wie möglich in die bisherige Bebauung einzugreifen.

***Wann wird es genauere Angaben zum Rückbau von bestehenden Gebäuden in Heidenau geben?***

Sollte es zu Abrissen kommen, wird versucht sich mit Betroffenen gütlich zu einigen und Alternativen zu finden. Zudem wird angestrebt so bald als möglich mit Betroffenen in den Austausch zu gehen. Eine Lösung wird bereits vor Abschluss des Planfeststellungsbeschluss angestrebt. Da dies mit einem erhöhten Zeitaufwand verbunden ist, wird bereits ab jetzt versucht Entwicklungen und mögliche Planungen gegenüber der Bevölkerung transparent zu kommunizieren.

***Bei der Teiltunnelvariante verläuft ein Teil der Rampe der Streckenführung (wie in einer Ihrer Videosimulationen dargestellt) durch einen Teil der Bebauung des Niederhofes in Heidenau. Müsste dieser demzufolge zurückgebaut werden?***

Ja, zum jetzigen Stand der Planung müsste der Niederhof zurückgebaut werden.

***Weshalb untersucht man nicht, ob eine niveaugleiche Ausfädelung in Heidenau möglich ist?***

Eine niveaugleiche Ausfädelung wurde planerisch untersucht. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass eine niveaugleiche Ausfädelung negative Auswirkungen auf den Streckenabschnitt bis Pirna und den weiteren Streckenausbau sowie die Gesamttunnelplanung haben würde. Die Implikationen wurden mit der AG Heidenau besprochen. Die Planung für eine Ausfädelung wurde im Zuge dessen verworfen.

***Goes: Wie hoch wird die Lärmbelastung in der Ortslage Goes durch den Überholbahnhof sein?***

Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Hierzu muss erst festgelegt werden, an welcher Stelle der Bahnhof liegen wird. Nach der Entscheidung wird die Lärmbelastung mit Hilfe eines Gutachters bemessen und dementsprechende Maßnahmen zum

Lärm- und Schallschutz ergriffen. Genauere Auskunft kann voraussichtlich Anfang bis Mitte 2023 gegeben werden.

## **Volltunnel- und Teiltunnelvariante**

### ***Welche konkrete Linienführung wird derzeit für die Korridore der Volltunnelvariante untersucht?***

Innerhalb des lila eingezeichneten Korridors werden verschiedene Varianten und Möglichkeiten für die Volltunnelvariante untersucht (siehe Präsentation, Folie 9). Es müssen verschiedene geologische Sachverhalte im Korridor bei der Planung berücksichtigt werden, welche sich auf den Verlauf der Strecke auswirken. Ziel ist es, den Tunnel möglichst kurz zu halten.

### ***Ist es geplant die Strecke nur vor den Volltunnelabschnitten auf vier Gleise auszubauen oder auch bei der Teiltunnelvariante ab der ortsquierenden Brücke in Pirna?***

Bei der Volltunnelvariante wird eine viergleisige Einbindung in den Tunnel untersucht. Innerhalb des Tunnels werden nur zwei Gleise vorhanden sein. Bei der Teiltunnelvariante wird es nach jetzigem Planungsstand eine zweigleisige Einbindung geben. Die Brücke in Pirna wird bei der Teiltunnelvariante zweigleisig befahren.

### ***Wird die Brücke in Pirna-Zehista nach jetzigem Stand immer noch ca. 40 m hoch oder gibt es hierzu neue Planungen?***

Derzeit kann noch keine Auskunft über die genaue Höhe der Brücke gegeben werden. Tendenziell wird eher geprüft, ob die Brücke niedriger gebaut werden kann. Die Höhe der Brücke ist abhängig von der Trassierung der Teiltunnelvariante.

### ***Wo entsteht die Systemtrennstelle der Oberleitungsanlage?***

Diese Frage kann nach jetzigem Planungsstand noch nicht beantwortet werden. Es hat Untersuchungen sowohl auf tschechischer als auch auf deutscher Seite gegeben. Die Ergebnisse sind stark von der Linienführung abhängig. Für die Teiltunnelvariante kann es möglicherweise eine andere örtliche Lage als für die Volltunnelvariante geben.

### ***Wieviel Strecke kann mit der Tunnelbohrmaschine gegraben werden und wieviel Strecke im konventionellem Sprengvortrieb?***

Das kann zum jetzigen Planungsstand nicht beantwortet werden. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der Großteil der Strecke mit Hilfe der Tunnelbohrmaschine gegraben wird. Die Tunnelein- und -ausgänge in Deutschland und Tschechien werden voraussichtlich mit anderen Methoden bearbeitet werden. Inwieweit dies im konventionellen Sprengvortrieb erfolgen

wird, ist aufgrund der noch nicht finalen Linienführung derzeit unklar. Vertiefte Untersuchungen sind für Mitte bis Ende 2023 geplant.

***Wo genau soll der Scheitel des Tunnels liegen? Wird es hier Unterschiede zwischen der Voll- und Teiltunnelvariante geben?***

Zwischen der Voll- und Teiltunnelvariante kann es unterschiedliche Standorte für den Scheitel geben. Zum derzeitigen Planungsstand gibt es noch keinen genauen Standort für den Scheitel. Es wird davon ausgegangen, dass der Scheitel auf tschechischem Staatsgebiet liegen wird. Aufgrund der noch unklaren Linienführung kann dazu derzeit noch keine konkrete Aussage getroffen werden.

***Wird die Strecke Dürxröhrsdorf-Arnsdorf für den Abraumabtransport wieder reaktiviert und elektrifiziert mit Dresden-Görlitz?***

Nein, nach dem derzeitigen Planungsstand ist das nicht vorgesehen.

***Wird die DB Netz AG Tunnelbetreiber sein?***

Ein Staatsvertrag wird die Zuständigkeiten festsetzen. Derzeit laufen Verhandlungen von tschechischer und deutscher Seite zu diesem Vertrag.