

Protokoll 9. Sitzung

Salomonstraße 21

04103 Leipzig

Dialogforum<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>**Neubaustrecke Dresden–Prag****Ort/Zeit:**

Hauptstraße 121, 01809 Heidenau

07. Juni 2023, 16:00 – 19:00 Uhr

Agenda

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 1.1 Verabschiedung Protokoll
- TOP 2 Rückblick: Eröffnung Infozentrum
- TOP 3 Aktueller Projektstand
- TOP 3.1 Information der Správa železnic
- TOP 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten
- TOP 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung
- TOP 4 Ausblick zum weiteren Projektablauf
- TOP 4.1 Parlamentarische Befassung
- TOP 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen
- TOP 5 Führung durch das Infozentrum

Protokollumfang: 9 Seiten**Teilnehmende:**

- Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag
- Europäische Verbände für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)
- Gemeinde Dohma
- Industrie- und Handelskammer Dresden
- Landesdirektion Sachsen
- Landratsamt Pirma
- NABU
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel
- Stadt Dresden
- Stadt Heidenau
- Stadt Pirma
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Zweckverband Industriepark Oberelbe
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Petr Provazník (Správa železnic)
- Julian Koepff (ifok)
- Gesa Ahrend (ifok)
- Jana Kröttsch (Dolmetscherin, digital zugeschaltet)

Erstellt von: ifok GmbH**Anlagen:**[Präsentation zur 9. Sitzung des Dialogforums](#)

TOP **Inhalte/Maßnahmen**

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

Der Moderator Julian Koepff, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur neunten Sitzung des Dialogforums. Wesentliche Inhalte der Sitzung sind:

- Der aktuelle Projektstand auf tschechischer Projektseite
- Die Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) und ihre Bedeutung für die Varianten auf deutscher Seite
- Die Gewichtung der Kriterien für den Variantenvergleich

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.

Für eine bessere Planung zukünftiger Dialogveranstaltungen bittet Kay Müller die Teilnehmenden um verlässliche Zu- oder Absage zu den Veranstaltungen. Wenn die ungefähre Teilnehmendenzahl bekannt ist, können die Räumlichkeiten entsprechend vorbereitet werden.

Agenda

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

TOP 1.1 **Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**

Der Moderator erläutert, dass es keine Rückmeldungen zum Protokoll des achten Dialogforums gab (Präsentation Folie 4). Aus dem Teilnehmendenkreis gibt es ebenfalls keine Anmerkungen und das Protokoll ist somit verabschiedet. Das Protokoll ist auf der Projektwebseite einsehbar. Dort ist auch das Protokoll der letzten Sitzung der AG Kriterienkatalog zu finden, die am 25.01.2023 zum fünften Mal getagt hat.

TOP 2 **Rückblick Eröffnung Infozentrum Heidenau**

Natalie Klein, Kommunikatorin und Stakeholdermanagerin des Projekts von der DB Netz AG, berichtet von der Eröffnung des Infozentrums in Heidenau am 25. Mai 2023. Mit einer feierlichen Zeremonie wurde das Infozentrum in der Pechhütte Heidenau mit geladenen Gästen offiziell eingeweiht und für interessierte

TOP Inhalte/Maßnahmen

Besucher:innen eröffnet (Präsentation, Folie 6). Die Öffnungszeiten sind mittwochs und freitags in der Zeit von 11 bis 17 Uhr sowie auf Nachfrage. Anmeldungen größerer Gruppen und regionaler Veranstaltungen sind auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich. Anfragen können an die Projektadresse dresden-prag@deutschebahn.com gesendet werden.

TOP 3 Aktueller Projektstand

Die Správa železnic und die DB Netz AG berichten vom Fortschritt der Planungen des internationalen Projekts.

TOP 3.1 Information der Správa železnic

Petr Provazník, Projektleiter bei der Správa železnic, gibt einen Überblick über den aktuellen Projektstand in Tschechien (Präsentation, Folien 9-15). In diesem Zusammenhang weist er auf die Aktualisierung der Raumordnungsgrundsätze des Bezirks Ústí nad Labem hin. Zudem wird Anfang 2024 das tschechische Baugesetz novelliert, was das Genehmigungsverfahren verkürzt und dem deutschen Verfahren annähert. Er erläutert den Stand der Vorplanung hinsichtlich der Raumplanung des gemeinsam mit der DB Netz AG geplanten Planungsabschnitts 2 (Heidenau – Ústí nad Labem), des Planungsabschnitts 3 (Tunnel – Ústí nad Labem), der Einbindung im Binnenland sowie des Planungsabschnitts 5 (Prag – Abzweig Lovosice/Abzweig Litoměřice). Vom neuen Hochgeschwindigkeitsbahnhof Prag Nord in Letňany/Líbeznice sei Ústí nad Labem künftig in einer halben Stunde erreichbar. Zudem geht er auf den Planungsstand des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Tschechien allgemein ein (Präsentation, Folie 15). Der Planungsstand für das Tunnelportal wurde bereits den Gemeinden und der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert (Präsentation, Folie 13). Interessierte finden aktuelle Informationen im Infozentrum am Bahnhof in Ústí nad Labem.

Querung der Elbe in Ústí nad Labem

Derzeit ist laut Petr Provazník noch unklar, ob die Trasse die Elbe in Ústí nad Labem ober- oder unterirdisch queren wird. Hierzu gibt es derzeit noch unterschiedliche Ansichten. Dieser Teil des Abschnitts wird gemeinsam mit dem Teil des Erzgebirgstunnel realisiert. Die technische Umsetzung ist unabhängig vom Bau des Erzgebirgstunnels. Auf Nachfrage erläutert Petr Provazník, dass hier ein Widerspruch zwischen der technischen Empfehlung (Brücke) und dem Tunnelvorschlag besteht. Der Tunnel wird von den örtlichen Stakeholdern befürwortet. Dieser ist aber hinsichtlich technischer Parameter nicht umsetzbar. Eine

TOP Inhalte/Maßnahmen

oberirdische Lösung wäre besser vereinbar mit dem Hochwasserschutz, der auch in Deutschland eine entscheidende Rolle spiele.

Planungshoheit Erzgebirgstunnel

Petr Provazník erklärt, dass die deutsche Seite in der gemeinsamen Planung des Erzgebirgstunnels eine übergeordnete Projektleitung übernimmt. Trotz gemeinsamer Planung müssen die Genehmigungsprozesse in beiden Ländern unabhängig voneinander durchlaufen werden. Daher werden die Planungen kontinuierlich eng abgestimmt. Die Planungshoheit endet an der jeweiligen Staatsgrenze.

Überholmöglichkeit vor dem Tunnelportal auf tschechischer Seite

Auf Rückfrage erläutert Petr Provazník, dass vor dem Portal des Erzgebirgstunnels auf tschechischer Seite nach eingehender Prüfung kein Überholbahnhof geplant wird. Durch die Anzahl der Gleise und der Gleislängen besteht aber eine Möglichkeit zu überholen (Überholabschnitt).

Dritte Tunnelröhre

Ein Mitglied erkundigt sich zur dritten Tunnelröhre auf Folie 13 der Präsentation. Petr Provazník antwortet, dass die dritte Röhre ca. 1,5 km lang sein wird und mehrere Funktionen übernimmt. Während der Planungs- und Bauzeit dient die Röhre als Erkundungsstollen für die schwierigen geologischen Verhältnisse. Nach Inbetriebnahme wird die Röhre unter anderem zu Rettungszwecken nutzbar sein und technische Funktionen erfüllen.

TOP 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten

Kay Müller informiert über den aktuellen Planungsstand auf deutscher Seite und präsentiert die aktuellen Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) der Varianten (Präsentation, Folie 17). Seit den ersten Ergebnissen der EBWU im Jahr 2020 konnte durch weitere Planung (Veränderung der Parameter wie bspw. Neigungswinkel) die zweigleisige Voll-tunnelvariante so optimiert werden, dass die Werte nun im gesamten Tageszeitraum im optimalen Bereich liegen. Somit erfüllt die Variante alle betrieblichen Anforderungen (Präsentation, Folie 17). Da die viergleisige Volltunnelvariante mit größeren Eingriffen in Heidenau verbunden wäre, wird sie nicht weiterverfolgt. Es verbleiben damit die Voll- und

TOP **Inhalte/Maßnahmen**

Teiltunnelvariante mit zweigleisiger Einbindung in der Untersuchung. Für diese gibt Kay Müller einen Ausblick auf die weiteren Planungsschritte (Präsentation, Folie 18).

Der Moderator fasst zusammen, dass nach dem Ergebnis der EBWU zwei Varianten vorliegen, die eine optimale Betriebsqualität bieten.

Ergebnisse Nachtwerte

Kay Müller erläutert, dass sich die Ergebnisse der EBWU aus dem Jahr 2020 und dem Jahr 2023 mit Blick auf die Nachtwerte nicht unterscheiden, da nachts nur Güterverkehr unterstellt ist. Die Untersuchungsergebnisse werden am Tag durch eine Mischung aus schnell fahrenden Personenzügen und langsameren Güterzügen beeinflusst.

Überholmöglichkeiten

Auf Nachfragen zu den Überholmöglichkeiten bei den beiden zweigleisigen Varianten erklärt Kay Müller, dass bei beiden Varianten zwischen Heidenau und Dresden zwingend Überholmöglichkeiten vorzusehen sind. Bei der Volltunnelvariante befindet sich die Überholmöglichkeit im Bahnhof Heidenau. Bei der Teiltunnelvariante wird der Überholbahnhof in der Ortslage Goes liegen.

Hinsichtlich einer Überholmöglichkeit in Heidenau ergänzt er, dass dank einer Optimierung des Spurplans nicht zwangsläufig zu mehr Gleisen kommt. Im nächsten Dialogforum können hierzu weitere Details vorgestellt werden.

Lärmschutz

Zum Thema Lärm verweist Kay Müller auf die aktuell stattfindende Auswertung der Schallgutachten. Die Gutachten untersuchen, welche Arten von Lärm entstehen und welche Maßnahmen unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben ergriffen werden können, um die Belastung zu reduzieren. Kay Müller geht davon aus, dass durch aktive und passive Maßnahmen der Lärm so weit reduziert werden kann, dass die Grenzwerte eingehalten werden können.

TOP 3.3 **Kriterienkatalog und Gewichtung**

Der Moderator blickt auf die Arbeit der AG Kriterienkatalog zurück und bedankt sich für die intensive Mitarbeit der Teilnehmenden. In den AG-Sitzungen wurden sowohl alle von der Deutschen Bahn bzw. den beauftragten Gutachtern entwickelten Kriterien als auch die vom Teilnehmendenkreis vorgeschlagenen Kriterien, Anmerkungen und Änderungsvorschläge einzeln besprochen und diskutiert. Auf dieser Grundlage hat die Deutsche Bahn den Kriterienkatalog für die Variantenbewertung erarbeitet und muss den Katalog nun als Vorhabenträgerin verantworten. Der Kriterienkatalog ist in der Mediathek der Projekt-Webseite öffentlich einsehbar. Im Rahmen der AG-Sitzungen wurde bereits das Thema der Gewichtung der Kriterien angesprochen.

Kay Müller stellt die Gewichtung der Kriterien vor (Präsentation, Folien 20-22). Um zu einem klaren Bewertungsergebnis zu kommen, müssen die Bewertungskriterien für den Variantenentscheid zueinander gewichtet werden. Dazu hat das Bahnprojekt die Erfahrungen und Methodiken aus anderen Projekten berücksichtigt und ausführlich diskutiert. Das Bahnprojekt Neubaustrecke Dresden–Prag wird die Themenfelder Umwelt, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit gleich gewichten. Alle drei Themenfelder fließen jeweils zu einem Drittel in die Bewertung ein. Innerhalb der Themenfelder sind die Kategorien zueinander gleichwertig. Ebenso sind die Hauptkriterien innerhalb der einzelnen Kategorien zueinander gleichwertig. Dabei ist unerheblich, wie viele Hauptkriterien eine Kategorie enthält oder wie viele Kategorien ein Themenfeld bilden. Die Bewertung der Varianten hinsichtlich der Kriterien erfolgt durch einen Gutachter. Die Ergebnisse der Bewertung werden im nächsten Dialogforum vorgestellt.

Dokumentation des Bewertungsprozesses

Kay Müller betont auf Nachfrage: Der Bewertungsprozess wird dokumentiert. Es erfolgt eine schriftliche Begründung der Ergebnisse. Insbesondere in Punkten, bei denen die Varianten sich ähneln macht das die Ergebnisse verständlicher. Die Ergebnisse inklusive der dazugehörigen Begründung werden dem Dialogforum vorgestellt. Der Moderator ergänzt: Es muss für das weitere Verfahren nachvollziehbar sein, wie es zu einer Bewertung und damit zur Auswahl der Vorzugsvariante gekommen ist.

Verhältnis Mensch und Natur

Ein Mitglied kritisiert, dass Mensch und Natur in der Bewertungsmethodik auf die gleiche Ebene gestellt und nicht differenziert werden. Kay Müller weist darauf hin, dass dies bereits in der Arbeitsgruppe

TOP Inhalte/Maßnahmen

diskutiert worden sei. Der Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit sei ein gesetzliches Schutzgut. Dieses stehe aber auf der gleichen Ebene wie Schutzgüter der Natur.

Raumwiderstandsklassen im Bereich Umwelt

Kay Müller erläutert auf Nachfrage, dass die Raumwiderstandsklassen im Bereich Umwelt keine Gewichtung, sondern eine Klassifizierung sind. Mit ihnen stellt der Gutachter fest, wie hoch die Betroffenheiten einer Variante auf ein gewisses Schutzgut sind und welche Variante höhere Betroffenheiten auslöst. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird zudem betrachtet, ob Eingriffe und Schutzmaßnahmen im Einklang stehen.

TOP 4 Ausblick zum weiteren Projektablauf

Kay Müller gibt einen Ausblick auf den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess (Präsentation, Folien 23-28).

Planung Raum Dresden

Derzeit wird noch intern betrachtet, ob ein separater Austausch zur Planung im Raum Dresden erforderlich ist. Die Ergebnisse werden im 10. Dialogforum vorgestellt.

Beteiligungsmöglichkeiten (für Kommunen)

Kay Müller betont: Der Dialog geht weiter, auch nachdem die Vorzugsvariante identifiziert ist. Er erinnert an die unterschiedlichen Beteiligungsmöglichkeiten vor und nach Beginn des formellen Genehmigungsverfahrens. In Dialogforen, Bürgerinformationsveranstaltungen und Arbeitsgruppensitzungen wird das Bahnprojekt weiter Hinweise aufnehmen, diskutieren und Ergebnisse transparent darstellen. Im Planfeststellungsverfahren können Betroffene weitere Hinweise bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einbringen.

TOP 4.1 Parlamentarische Befassung

Der Moderator erklärt, dass die Deutsche Bahn dem Bund neben den Dokumenten zur Vorzugsvariante die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorlegen muss. Im Rahmen des Ausblicks geht Kay Müller

TOP Inhalte/Maßnahmen

näher auf die anstehende parlamentarische Befassung ein, die nach Verkündung der Vorzugsvariante im vierten Quartal 2023 beginnen wird (Präsentation, Folie 25 und 26).

Wirtschaftlichkeit

Ein Mitglied weist auf die Aussage im gezeigten Video hin, dass die Vorzugsvariante die wirtschaftlichste Variante sein müsse. Dies widerspreche den vorherigen Aussagen zur Gewichtung und Bewertung. Kay Müller erläutert, Wirtschaftlichkeit im Sinne des Videos sei nicht gleichzusetzen mit den Investitionskosten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis werde durch den Bund ermittelt.

Beteiligung in Rahmen der parlamentarischen Befassung

Kay Müller erklärt, Forderungen im Rahmen der parlamentarischen Befassung müssen über die politische Ebene (Verkehrs- und Wirtschaftsministerien) an den Bundestag herangetragen werden.

Optimierung der Vorzugsvariante

Kay Müller führt aus, dass die Vorzugsvariante unter der Maßgabe der gesetzlichen Anforderungen geplant werden muss. Der Bundestag entscheidet auf dieser Grundlage, ob zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, die über die ursprüngliche Planung hinausgehen.

TOP 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen

Kay Müller informiert über die nächsten Planungsschritte und Termine weiterer Dialogveranstaltungen (Präsentation, Folie 28). Im vierten Quartal 2023 wird die Vorzugsvariante vorliegen. Sie wird im Rahmen des 10. Dialogforums vorgestellt. Daneben werden die Ergebnisse der Variantenbewertung für beide Varianten detailliert dargestellt. So wird deutlich, wie die Varianten jeweils abgeschnitten haben. Im 11. Dialogforum (voraussichtlich Mitte 2024) sollen Anmerkungen zu den Planungen und eingegangene Hinweise zur Vorzugsvariante vorgestellt und diskutiert werden.

Sollte darüber hinaus in den Kommunen oder Stadträten Informationsbedarf bestehen, stellt die Deutsche Bahn die Ergebnisse und den Variantenvergleich gerne in einem gesonderten Termin vor.

TOP Inhalte/Maßnahmen

Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Die Mitglieder des 9. Dialogforums stimmen gemeinsame Botschaften ab (Präsentation, Folie 29).

TOP 5 Verabschiedung

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

Führung durch das Infozentrum

Kay Müller lädt die Teilnehmenden anschließend zu einer Führung durch das Infozentrum ein.