

**Protokoll 2. Sitzung
Arbeitsgruppe (AG) Heidenau**

**im Rahmen des Dialogforums
Neubaustrecke Dresden-Prag**

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

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

Erstellt am: 07.10.2020

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Aktueller Planungsstand im Bereich Heidenau

TOP 3 Nächste Schritte

Ort/Zeit:

Heidenau, 30.09.2020, 16:00 - 17:30

Protokollumfang:

9 Seiten

Erstellt von: IFOK GmbH

Teilnehmerliste

Unternehmen	Vorname	Nachname
Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.	Felix	Bartels
DB Netz AG	Julian	Beck
Stadt Heidenau	Holger	Berthel
ifok GmbH	Claudia	Dienst, ehem. Sikora
Stadt Heidenau	Marion	Franz
Gemeinde Dohma	Matthias	Heinemann
DB Netz AG	Susann	Holtorp
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Sascha	Köhler
Landesdirektion Sachsen	Sebastian	Koppisch
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Klaus	Leroff
EVTZ	Sabine	Kulikov
DB Netz AG	Kay	Müller
ifok GmbH	Robin	Rieprich
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH	Simone	Ruby
NABU Regionalgruppe Oberes Elbtal	Klaus-Peter	Schmidt
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Steffen	Spittler
SÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT, LANDWIRTSCHAFT UND GEOLOGIE	Lisa	Thiele
Landesdirektion Sachsen	Andreas	von Roehl

...

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung**Begrüßung durch die Moderation**

Die Moderatorin Claudia Sikora von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe (AG) Heidenau. Diese wird als eine Ortsbegehung in der Stadt Heidenau durchgeführt. Zentrales Ziel des Treffens ist es, sich ein gemeinsames Bild von der Situation vor Ort in Heidenau zu machen und offene Fragen zum aktuellen Planungsstand zu klären. Heidenau (Bereich Großsedlitz) stellt als vorgesehen Einbindung der Neubaustrecke Dresden-Prag aus der Bestandsstrecke einen wichtigen Planungsabschnitt dar.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Auch Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, begrüßt die Teilnehmenden. Er betont, dass der Ablauf der Begehung nicht starr ist. Vielmehr ermuntert er die Teilnehmenden, Fragen und Hinweise zur Situation vor Ort einzubringen, auf die bestmöglich eingegangen werden soll. Er weist außerdem darauf hin, dass die Planungen im Bereich Heidenau noch ganz am Anfang stehen und daher viele Punkte zur Ausgestaltung der Einbindung noch offen sind.

Ablauf der Begehung

Die Teilnehmenden besichtigen den Bereich um die Pechhütte Heidenau, die Staatsstraße 172 (Abschnitt um den Niederhof) und sehen die Bestandsstrecke westlich des Haltepunktes Heidenau-Großsedlitz ein.

Zur besseren Lesbarkeit der Dokumentation sind während der Begehung eingebrachte Fragen und Hinweise im Folgenden thematisch sortiert.

2. Aktueller Planungsstand im Bereich Heidenau**Einführung durch Herrn Müller**

Herr Müller erinnert die Teilnehmenden, dass als Ergebnis des im August 2020 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens im nächsten Planungsschritt der optimale Verlauf für eine Volltunnel-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Variante innerhalb des raumgeordneten Volltunnel-Korridors sowie parallel für eine teilweise oberirdische Variante (Korridor Variante G) gefunden werden soll. Für die Volltunnel-Variante sowie für die teilweise oberirdische Variante (Korridor Variante G) werden im Bereich der Einbindung Heidenau jeweils drei Geschwindigkeitsvarianten untersucht (160 km/h, 200 km/h und 230 km/h). Die Kurvenradien der Varianten können bei einer niedrigeren Geschwindigkeit enger sein, bei höheren Geschwindigkeiten sind flachere Bögen erforderlich. Wo genau die Varianten verlaufen werden, steht noch nicht fest.

Derzeit verlaufen im Bereich Heidenau zwei Gleise, die für die S-Bahn genutzt werden, sowie zwei weitere Gleise für den Fern- und Güterverkehr. Dazu kommen punktuell Zubringergleise für privatwirtschaftliche Eisenbahnverkehrsunternehmen. In Heidenau sind auf etwa 1.000-1.500 Metern Länge zwei zusätzliche Gleise entlang der Bestandsstrecke für die Neubaustrecke notwendig, um die Einbindung realisieren zu können.

Die neue Strecke soll die Bestandsstrecke niveaufrei kreuzen. Dies bedeutet, dass sich die alte und die neue Strecke auf unterschiedlichem Höhenniveau kreuzen. Beispielsweise kann ein Bestandsgleis angehoben und ein Gleis der Neubaustrecke darunter geführt werden.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Bereich der Einbindung vereinzelt Gebäude abgerissen werden müssen.

Die Staatsstraße 172 muss im Bereich Heidenau von der Neubaustrecke gequert werden. Welche planerische Lösung hierfür am sinnvollsten ist, wird im laufenden Planungsprozess geprüft.

Die Frage, wo der notwendige Überholbahnhof vor der Einfahrt in den Tunnel gebaut werden kann, ist ebenfalls Teil der beginnenden Untersuchungen der Planer. Gegen einen Überholbahnhof im beabsichtigten Bereich entlang der Bestandsstrecke in Heidenau spricht aus Sicht der DB Netz der Flächenbedarf und die Lage im Bogenbereich. Im Bereich des Überholbahnhofs müssten die Abstände zwischen den Gleisen größer sein als im Bereich der freien Strecke. Dadurch wären Gebäude entlang der Strecke betroffen.

Fragen und Hinweise der Teilnehmenden**Bestandsstrecke**

Mit welchen Geschwindigkeiten wird die Bestandsstrecke Dresden-Heidenau derzeit befahren?

Die Fernzüge (derzeit Eurocity) aus Dresden fahren mit bis zu 160 km/h. Die S-Bahnen fahren mit Geschwindigkeiten von 100-120 km/h.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Wie werden die Bestandsgleise genutzt, wenn die Neubaustrecke fertig ist?

Auf den Gleisen werden weiter Fern- und Güterverkehrszüge verkehren, u.a. zur Anbindung von Bad Schandau und Děčín. Außerdem kommt der Strecke eine wichtige Rolle als Umleitungsstrecke zu. Die S-Bahn wird weiter verkehren.

Barockgarten

Hinweis Teilnehmer: Oberhalb des Haltepunktes Heidenau-Großsedlitz besteht Zugang zu einem historischen Weg zum Barockgarten. Wenn dort in der Nähe der Tunneleingang für die Neubaustrecke gebaut würde, wäre dies ein starker Eingriff ins Landschaftsbild.

Hierzu kann es noch keine Festlegung geben. Es sind im Rahmen der Variantenuntersuchung innerhalb der Vorplanung weitere Untersuchungen notwendig. Die Arbeitsgruppe bzw. das Dialogforum werden zu den Ergebnissen der Untersuchungen informiert werden, sobald diese vorliegen.

Hochwasserschutz

Hinweis Teilnehmer: Der Bereich um die Bestandsstrecke ist hochwassergefährdet. Beim Elbhochwasser 2002 („Jahrtausendhochwasser“) war auch die Staatsstraße 172 und die Bestandsstrecke betroffen.

Dieser Aspekt wird in die Planungen einfließen. Ziel ist es, eine Lösung zu finden, die auch bei starkem Hochwasser eine Betroffenheit der neuen Strecke möglichst gering hält. Nach aktuellem Stand der Planung wird das Jahrhundertwasser als Bemessungsgrundlage betrachtet.

Kann im Rahmen des Projektes auch die Bestandsstrecke für den besseren Hochwasserschutz angehoben werden?

Dies ist nicht Teil des Projektauftrages. Grundsätzlich sollen die Eingriffe in den Bestand möglichst geringgehalten werden.

Ist eine Troglösung für den Überholbahnhof aufgrund der Hochwasserproblematik vom Tisch?

Alle grundsätzlich machbaren Lösungen werden geprüft. Falls sich herausstellen sollte, dass dies unter betrieblichen und planerischen Gesichtspunkten die beste Lösung ist, wird diese Möglichkeit weiterverfolgt.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Überholbahnhof

Ist es nicht für die kommenden Varianten-Untersuchungen wichtig, bereits zu wissen, wo der Überholbahnhof liegen wird?

Die DB Netz prüft zunächst, welche Streckenführungen grundsätzlich möglich sind. Inwiefern sich ein Überholbahnhof sinnvoll in die Varianten integrieren lässt, wird dann im zweiten Schritt ein wichtiger Punkt bei der Betrachtung der möglichen Varianten sein.

Wird der Überholbahnhof vor oder hinter der Einbindung der Neubaustrecke aus der Bestandsstrecke liegen?

Dies hängt im Wesentlichen von der Variante ab. Ziel ist es, den Überholbahnhof so nah wie möglich an den langen Tunnel zu platzieren.

Ist im Überholbahnhof eine Verbindung aller entlangführenden Gleise geplant?

Ja, Ziel ist, dass aus betrieblichen Gründen alle Gleise durch Weichen miteinander verbunden werden.

Flächennutzung in Heidenau

Kann es sein, dass durch den Verkauf von Flächen der Stadt Heidenau bereits Varianten für eine mögliche Streckenführung ausgeschlossen werden?

Nein, die DB ist im Austausch mit der Stadt Heidenau. Beeinträchtigungen zwischen der Bauleitplanung der Stadt Heidenau und der Planung der Neubaustrecke sollen so vermieden werden. Die Stadt Heidenau ist in der Bauleitplanung an die Vorgaben des Regionalplans zu halten. Im Übrigen stellt das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung dar, welches mit entsprechender Gewichtung in die Abwägung der Bauleitpläne einzustellen ist.

Datenerhebung und Untersuchungen

Welche Daten werden im Rahmen der Planungen erfasst und ausgewertet?

Es werden bestehende Daten, etwa von Städten und übergreifende Kataster sowie Luftbilder angefordert und ausgewertet. Dazu werden eigene Vermessungen und Bohrungen durchgeführt (siehe auch Präsentation zum 4. Dialogforum Dresden-Prag).

Nr. Inhalte/Maßnahmen

In der Planung wird auch das „Building Information Modeling“ (BIM) zur Visualisierung und Planung aller Gewerke genutzt. *Weitere Informationen hierzu finden Sie unter www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen_bahn/bim.*

Hinweis: Die geologischen Bedingungen im Bereich Heidenau sind sehr komplex. Im weiteren Planungsprozess werden daher vertiefte geologische und hydrogeologisch-hydraulische Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Rahmen der Vorplanung ausgewertet und fließen in die Variantenbetrachtung mit ein.

Staatsstraße 172

Muss die Staatsstraße 172 in ihrer Lage verändert werden?

Ja, es ist wahrscheinlich, dass im Bereich der Einbindung die Lage und ggf. auch die Höhe der Straße angepasst werden muss.

Mit welcher Beeinträchtigung der Staatsstraße 172 ist während der Bauphase zu rechnen?

Es ist davon auszugehen, dass die Straße temporär gesperrt und der Verkehr umgeleitet werden muss. In welchem Ausmaß und über welchen Zeitraum dies geschehen wird, ist aber noch nicht absehbar.

„Interregio“-Anbindung Heidenau

Vorschlag: Im Rahmen einer neuen „Interregio“/„Regionalexpress“-Verbindung würde auch ein Halt in Heidenau Sinn machen.

Dies ist nicht Teil des konkreten Projektauftrages für die Neubaustrecke Dresden-Prag. Dennoch ist die DB Netz auch im Austausch mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und prüft den Hinweis gern.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

3. Nächste Schritte

Für die Auftaktsitzungen der neuen Arbeitsgruppen im Rahmen des Dialogforums Dresden-Prag „Kriterienkatalog zum Variantenvergleich“ sowie „Erkundungsweg“ wird die DB mit Terminvorschlägen auf die Mitglieder des Dialogforums zukommen.

Das nächste Dialogforum soll in der ersten Jahreshälfte 2021 stattfinden. Über den Termin und den Veranstaltungsort werden die Forumsmitglieder rechtzeitig vorab per E-Mail informiert.

Verabschiedung

Herr Müller und die Moderatorin danken den Anwesenden für ihre Teilnahme an der AG und das Interesse am aktuellen Planungsstand.

Anhang: Fotodokumentation (IFOK GmbH)

4 Gleise (2 S-Bahn, 2 Fern- und Güterverkehr) plus ein Betriebsgleis im Bereich westlich des Haltepunktes Heidenau-Großsedlitz



Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz



Staatsstraße 172 im Bereich einer möglichen Querung mit der Neubaustrecke



Gebäude im Bereich „Am Niederhof“

Entwurf