

**Protokoll 4. Sitzung
Arbeitsgruppe (AG) Kriterienkatalog**

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

Erstellt am: 01.11.2022

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

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

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Aufbau des Kriterienkatalogs Infrastruktur

TOP 3 Gemeinsamer Blick in den Kriterienkatalog
Infrastruktur

TOP 4 Ausblick

Erstellt von: ifok GmbH

Ort/Zeit:

Ammonstr. 08, 01069 Dresden,

12. Oktober 2022, 15:00 – 17:30 Uhr

Protokollumfang: 14 Seiten

Teilnehmende:

- Stadt Heidenau
- Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag
- Landratsamt Pirna
- Landesdirektion Sachsen
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Gemeinderat Dohma
- Stadt Dresden, Verkehrsentwicklungsplanung
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Daniel Hackert (DB Netz AG)
- Marc Klaffenbach (DB Netz AG)
- Anne Siebert (ifok)
- Felix Hoffman (ifok)

Anlagen:

Präsentation zur 4. Sitzung der AG Kriterienkatalog: Präsentation

Nr. Inhalte/Maßnahmen

TOP 1 - Begrüßung und Vorstellungsrunde**Begrüßung durch die Moderation**

Die Moderatorin Anne Siebert von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur vierten Sitzung der Arbeitsgruppe Kriterienkatalog und freut sich auf den Nachmittag. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- ein gemeinsames Verständnis der Kriterien im Themenfeld Infrastruktur im Entwurf des Kriterienkataloges zu erlangen,
- Rückfragen und Anmerkungen zu den einzelnen Kriterien zu klären,
- das Themenfeld Infrastruktur des Kriterienkatalogs thematisch abzuschließen.

Anmerkung zum Protokoll der letzten Sitzung

Ein Mitglied der AG hat eine Anmerkung zum Protokoll der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe, die auch per Mail an das Projektteam kommuniziert wurde. Den nachfolgenden Wortlaut bittet das Mitglied in das Protokoll nachträglich aufzunehmen:

„Die Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" erklärt sich nicht einverstanden mit der Verabschiedung des Kriterienkataloges Umwelt in seiner letzten Fassung. Der Grund dafür ist, dass die geforderten Änderungen bezüglich des Schutzgutes "Mensch" nicht im Sinne der Bürgerinitiative sowie der Gemeinde Dohma und damit tausender potenziell betroffener Menschen in der Region umgesetzt wurden.“

Anne Siebert versichert, dass dieser Punkt im Protokoll der 3. Sitzung aufgenommen wird.

Agenda & Vorstellungsrunde

Anschließend erläutert die Moderatorin die Tagesordnung (Präsentation, Folie 2). Danach stellen sich die Teilnehmenden der Sitzung kurz vor.

TOP 2 – Aufbau des Kriterienkatalogs Infrastruktur

Kay Müller stellt heraus, dass nur Varianten, die den Zielen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bzw. dem Bundesschienenwegeausbaugesetzes entsprechen, Eingang in den Kriterienkatalog finden (vgl. Präsentation, Folie 5). (Die entsprechende Projektinformation des Bundesverkehrswegeplan 2030 finden sich unter nachfolgendem Link: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-045-V01/2-045-V01.html.)

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Aus dem übergeordneten Ziel wurden gemeinsam mit der tschechischen Bahn betriebliche Anforderungen abgeleitet, die mit den Varianten umgesetzt werden müssen. Der Prozess der Vorausswahl der Varianten ist iterativ und hat dazu geführt, dass Varianten mit starken Neigungsverhältnissen nicht weiterverfolgt wurden.

Die Kriterien aus dem Kriterienkatalog des Themenfelds Infrastruktur werden für den Vergleich der Varianten mit Blick auf Technik, Verkehr und Wirtschaftlichkeit erarbeitet. Die Dimension Technik und Verkehr wird mit den Hauptkriterien Infrastruktur, Leistungsfähigkeit, Bauausführung und planrechtliche Aspekte bemessen. Die Dimension Wirtschaftlichkeit wird mit dem Hauptkriterium Investitionskosten abgebildet.

Diskussion zu Verkehrszahlen

Ein Mitglied der AG fragt nach den derzeit den Untersuchungen zugrundeliegenden Personenverkehrszahlen.

Kay Müller erläutert, dass nach derzeitigem Abstimmungsstand 32 Fernverkehrszüge ausgegangen wird.

TOP 3 – Gemeinsamer Blick in den Kriterienkatalog Infrastruktur

Daniel Hackert, Projektingenieur der DB Netz AG, stellt die Bewertungsmethodik des Themenfelds Infrastruktur vor (Präsentation, Folie 9).

Anschließend erläutert er das Hauptkriterium Infrastruktur, das in drei Teilkriterien ausdifferenziert ist (Präsentation, Folie 11).

Diskussion zur übergeordneten Struktur des Kriterienkataloges

Ein Mitglied der AG fragt, ob die vorgestellte Struktur in dieser Form festgelegt ist oder ob weitere Teilkriterien hinzukommen könnten.

Kay Müller antwortet, dass die Struktur des Kriterienkatalogs in dieser Form nicht festgelegt ist. Sofern entsprechende Anmerkungen zu objektiven, messbaren und sinnvollen Teilkriterien eingehen, können diese aufgenommen und geprüft werden.

Ein Mitglied der AG fragt nach der konkreten Bewertungsform der Teilkriterien.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Daniel Hackert antwortet, dass die finale Bewertungsform noch nicht festgelegt ist. Es geht in einem ersten Schritt um die Klärung der grundlegenden Kriterien. Im Anschluss wird man die Form der Bewertung bestimmen.

Diskussion zum Hauptkriterium Infrastruktur

Ein Mitglied der AG bittet um eine Konkretisierung des Begriffes „relative Bewertung“.

Daniel Hackert antwortet, dass dies bedeutet, dass die Varianten zueinander bewertet, das heißt miteinander verglichen werden.

Ein Mitglied der AG bittet um Konkretisierung des im Teilkriterium verwendeten Regelwerks, so dass dieses nachgelesen werden kann.

Kay Müller erläutert, dass es sich dabei um das europäische und nationale Recht sowie das DB-eigene-Regelwerk handelt. Die vollständige Auflistung sämtlichen angewandten Regelwerks kann jedoch aufgrund der Menge nicht gewährleistet werden.

Ein Mitglied der AG führt aus, dass es eine grundsätzliche Rangordnung von Regelwerken gibt. Es ist nachvollziehbar, dass nicht jedes Detail veröffentlicht wird. Das Mitglied bittet darum, dass die grundsätzlichen Regelwerke aufgeführt werden.

Kay Müller erläutert, dass es kein Regelwerk gibt, das unwichtig ist. Die Übersicht der Hauptgruppen an Regelwerken, die den Planer:innen mitgegeben werden, beläuft sich bereits auf zwei Seiten, sodass ein Subsumieren aller Regelwerke unter dem Begriff „Bahnregelwerk“ sinnvoller ist. Abweichungen der Varianten vom Regelwerk werden in der fachlichen Erläuterung detailliert begründet und so Nachvollziehbarkeit gewährleistet.

Mehrere Mitglieder der AG weisen darauf hin, dass es für eine bessere Nachvollziehbarkeit wichtig ist, dass zumindest eine grobe Struktur der genutzten Regelwerke bzw. die wesentlichen Regelwerke im Kriterienkatalog genannt werden sollen. Zudem soll bei der fachlichen Bewertung transparent erläutert werden, welche Varianten, von welchem Regelwerk, mit welchen Kenngrößen abweichen.

Kay Müller antwortet, dass die maßgebenden, ausschlaggebenden Abweichungen in der fachlichen Bewertung erläutert werden, sodass dies nachvollzogen werden kann.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG sagt, dass dies nicht ausreicht und ein Gewichtungsfaktor eingeführt werden muss.

Ein Mitglied der AG bemängelt, dass eine Bewertungsmatrix mit Bewertungsmaßstab fehlt. Diese muss im Vorfeld verabschiedet werden, sodass die Bewertung im Nachgang nicht zugunsten einer Variante ausgerichtet werden kann. Das Mitglied der AG fragt, ob es bereits vergleichbare Kriterienkataloge gibt, die man als Vorlage heranziehen kann.

Kay Müller antwortet, in der Vergangenheit wurde zur Festlegung der Vorzugsvariante die Wirtschaftlichkeit und damit die Kosten herangezogen. Im Falle des Projekts Dresden-Prag möchte sich die DB Netz AG gemeinsam im Dialog auf einen Kriterienkatalog verständigen, der u.a. auch die Themenfelder Umwelt und Mensch miteinbezieht.

Vergleichbare Projekte entwickeln ebenfalls Kriterienkataloge. Ein Austausch zwischen den Projekten findet statt. Eine Übertragung von anderen Projekten ist nur bedingt möglich, da diese den projektspezifischen Eigenschaften angepasst werden.

Ein Mitglied der AG fragt nach dem Unterschied zwischen einer geringfügigen und einer umfangreichen Abweichung vom Regelwerk.

Kay Müller antwortet, dass bei einer geringfügigen Abweichung zwar vom Standardregelwerk abgewichen wird, gleichzeitig jedoch schon ein Set an Lösungen vorliegt. Diese Fälle werden DB-intern entschieden. Bei einer umfangreichen Abweichung vom Regelwerk wird das Eisenbahnbundesamt oder eine andere übergeordnete Behörde eine Entscheidung treffen.

Anschließend erläutert Daniel Hackert das Hauptkriterium Betriebsführung und Leistungsfähigkeit, das auch in drei Teilkriterien ausdifferenziert ist (Präsentation, Folie 12-13).

Diskussion zum Hauptkriterium Betriebsführung und Leistungsfähigkeit

Ein Mitglied der AG fragt, ob es richtig ist, dass eine Variante mit der Bewertung „premium“ schlechter ist als eine Variante mit der Bewertung „optimal“.

Daniel Hackert erläutert, dass das Teilkriterium „optimal“ eine bessere Bewertung darstellt als „premium“ und die Aussage damit richtig ist.

Ein Mitglied der AG sagt, dass das Teilkriterium 2.2 Reisezeit im richtigen Verhältnis bewertet werden muss. Würde die Teiltunnelvariante eine um einen Kilometer kürzere Strecke aufweisen und damit 30 Sekunden Reisezeit im Vergleich zur Volltunnelvariante einsparen, dann würde die

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Volltunnelvariante schlechter abschneiden. Das Mitglied lehnt diese Form der Bewertung ab und fordert, dass die Bewertung der Reisezeit mit einer Spanne angegeben wird und nicht sekundengenau.

Kay Müller sagt, dass eine Spanne dem stringenten Prinzip des direkten Variantenvergleichs widerspreche und bei diesem Teilkriterium keine Ausnahme gemacht werden soll.

Das Mitglied der AG verweist auf ein anderes Beispiel. In den Regeln der Deutschen Bahn des Eisenbahnbundesamtes steht, dass ein Überholbahnhof maximal 2,5 Promille Steigung haben darf. Dies stellt für das Mitglied der AG eine Spanne dar.

Kay Müller sagt, dass es sich hierbei nicht um ein Kriterium handelt, sondern um eine Anforderung an die Trassierung.

Ein Mitglied sagt, dass das Teilkriterium nur deshalb aufgenommen wurde, da es zugunsten der Teiltunnelvariante ausgehen wird.

Natalie Klein, Kommunikatorin des Projekts Neubaustrecke Dresden-Prag der DB Netz AG, bekräftigt, dass die Reisezeit ein objektives Kriterium ist und daher in den Katalog aufgenommen wurde.

Kay Müller sagt, dass wenn die AG das Teilkriterium Reisezeit nicht als sinnvoll erachtet, dieses gestrichen werden kann. Es handelt sich hierbei um einen Vorschlag, um die Varianten hinsichtlich einer Gesamtstreckenlänge zu vergleichen und zu bewerten.

Daniel Hackert sagt, dass eine gut miteinander zu vergleichende Auswahl an Kriterien gefunden werden muss und das Teilkriterium der Reisezeit ein gut messbares Kriterium dargestellt. Dieses muss nicht zwingend im Sekundenbereich, sondern kann auch im Minutenbereich bemessen werden.

Ein Mitglied der AG sagt, dass den Menschen ein Unterschied von zwei Minuten Reisezeit egal ist. Wichtig ist, dass der Zug überhaupt fährt. Das Dialogforum sollte eine Spanne festlegen.

Daniel Hackert sagt, dass mit einer Spanne der Fall eintreten kann, dass eine Variante diese knapp erfüllt, während die andere Variante diese knapp nicht erfüllt und dadurch wieder wenige Minuten entscheidend für die Bewertung werden.

Ein Mitglied der AG stimmt dem zu und ergänzt, dass eine Zeitspanne zu ungenau ist und absolute Zahlen besser vergleichbar sind.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG sagt, dass eine Differenzzeit eine gute Lösung ist. Wenn beispielsweise beide Varianten nicht mehr als fünf Minuten auseinander liegen, dann sollten beide gleich bewertet werden.

Ein Mitglied der AG sagt, dass die Reisezeit nur ein Viertel der Züge widerspiegelt. Drei Viertel der Züge sind Güterzüge und werden dadurch nicht erfasst.

Kay Müller sagt, dass die Hinweise aufgenommen wurden und man sich in einem schwierigen Spannungsverhältnis befindet. Auf Basis der Argumente wird man dies intern nochmal besprechen.

Ein Mitglied der AG regt an, dass beim Teilkriterium Energiebedarf eine Unterteilung in Zug- und Netzbetrieb vollzogen wird, da dies sonst zu pauschal ist.

Kay Müller erläutert, dass der Energieverbrauch für den Netzbetrieb bzw. zur Aufrechterhaltung der Strecke sehr gering ist und folglich über Kilowatt gemessen wird, während der Energieverbrauch für den Zugbetrieb über Megawatt bemessen wird und im Vergleich deutlich größer ist. Daher ist die vorgeschlagene Unterteilung irrelevant.

Das Mitglied sagt, dass die elektronischen Stellwerke einen enorm hohen Energieverbrauch haben und daher die Unterscheidung wichtig ist.

Kay Müller sagt, dass in der fachlichen Beurteilung beide Zahlen aufgenommen werden können, diese aber mit dem Zugprogramm summiert werden müssen und sich am bereits skizzierten Größenunterschied der beiden Kennwerte nichts ändern wird.

Ein Mitglied der AG schlägt vor, ein neues Teilkriterium 2.4 Netzverbrauch einzufügen.

Kay Müller lehnt das ab, da mit fast 200 Zügen pro Tag geplant werde und der Anteil an Energieverbrauch für den Betrieb des Netzes nur einen winzigen Bruchteil des tatsächlichen Energieverbrauchs der auf der Strecke fahrenden Züge abbildet.

Daniel Hackert ergänzt, dass eine separate Ausweisung des Energieverbrauchs für den Netzbetrieb und für den Zugbetrieb innerhalb des Teilkriteriums 2.3 Energiebedarf vorgenommen werden kann.

Ein Mitglied der AG schlägt vor, dass beim Energiebedarf ein Maßstab eingeführt wird, der für die Bewertung herangezogen wird. Über die Frage, ob hierbei eine Unterscheidung zwischen Betrieb und Netz getroffen werden soll, muss man sich noch verständigen.

Diskussion um weitere Teilkriterien

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG schlägt vor, ein zusätzliches Teilkriterium 2.4 Leistungsfähigkeit im Güterverkehr (SGV) mit dem Ziel einer hohen Kapazität einzuführen. Die Indikatoren sollen in Abhängigkeit von den Gradienten bemessen werden. Die Leistungsfähigkeit der Strecke im Güterverkehr wird nicht unwesentlich von den Steigungsverhältnissen beeinflusst werden, daher muss dies bewertet werden.

Daniel Hackert antwortet, dass dies bereits als Infrastrukturmodell im Teilkriterium 2.1 Betriebsqualität einfließt, sodass ein zusätzliches Teilkriterium 2.4 nicht notwendig ist.

Das Mitglied der AG merkt an, dass unter dem Teilkriterium 2.1 Betriebsqualität nicht differenziert wird.

Kay Müller antwortet, dass der Güterverkehr nicht besonders herausgegriffen werden kann, da sonst der Personenverkehr vernachlässigt wird. Unter dem Teilkriterium 2.1 Betriebsqualität wird das Verhältnis von Güter- und Personenverkehr bewertet. Es handelt sich um eine Mischstrecke, bei der nicht eine Art von Verkehr besonders herausgegriffen werden kann.

Das Mitglied merkt an, dass zu viele Punkte unter das Teilkriterium 2.1 Betriebsqualität fallen und bittet um eine separate Betrachtung.

Kay Müller wiederholt, dass mit dem Projekt eine Mischverkehrsstrecke geplant wird, die Personen- und Güterverkehr umfasst, und dies entsprechend in Teilkriterium 2.1 Betriebsqualität widerspiegelt wird.

Ein Mitglied der AG schlägt vor, ein zusätzliches Teilkriterium 2.5 Abhängigkeit von (extremen) Witterungsereignissen aufzunehmen. Das Ziel muss sein, eine geringe Abhängigkeit zu haben. Indikatoren wären beispielsweise extreme Witterungserscheinungen wie maximaler Schnee an höher gelegenen Streckenabschnitten.

Kay Müller bezweifelt, dass ein solches Teilkriterium objektiv zu bewerten ist.

Das Mitglied erwidert, dass dies möglich ist, da bei einer Variante die extremen Witterungserscheinungen möglicherweise keine Rolle spielen, bei der anderen hingegen schon. Das Mitglied weist darauf hin, dass die Teiltunnelvariante über ein Hochplateau führt, an dem mehr Schnee liegt als an niedrig gelegeneren Streckenabschnitten oder etwa in einem Tunnel. Auch sind Erdbeben oder andere Extremereignisse ein Risiko, das in einem Tunnel nicht besteht.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Daniel Hackert erläutert, dass es auch andere extreme Witterungserscheinungen, wie etwa Hochwasser gibt. Das wäre in diesem Fall sowohl für die Volltunnel- als auch für die Teiltunnelvariante schlecht. Er zweifelt an einer objektiven Bewertbarkeit.

Ein Mitglied der AG regt an, ein zusätzliches Teilkriterium 2.6 Entlastung des oberen Elbtals aufzunehmen. Das Projektziel soll sein, deutlich weniger Güter- und Personenzüge durch das Elbtal zwischen Pirna und Schöna zu führen.

Kay Müller zweifelt, dass dies konkret gemessen werden kann. Die DB Netz AG plant, unabhängig von der Variante, die es werden wird, mit einer entsprechenden Anzahl an Güterzügen.

Ein Mitglied erwidert, dass die Steigung einen zentralen Unterschied ausmachen wird, da beispielsweise ein 2.000 Tonnen schwerer Güterzug nicht über eine 10-Promille-Gradienten fahren kann und entsprechend über die 0-Gradienten, das heißt das Elbtal, verkehren.

Kay Müller erläutert, dass in einem solchen Fall wiederum Züge, die sonst über das Elbtal fahren würden, über die Neubaustrecke verkehren werden.

Das Mitglied erwidert, dass dieser Nachweis erbracht werden muss. Wenn es am Ende keinen Unterschied geben wird, dann ist das in Ordnung.

Ein Mitglied der AG sagt, dass in diesem Fall ein großer Dissens besteht. Die Entlastung des oberen Elbtals spiegelt sich im Kriterium der Neigungsverhältnisse wider, daher ist kein zusätzliches Kriterium erforderlich.

Kay Müller sagt, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine objektive Beurteilung getroffen werden kann, wie viele Züge von welcher Gattung im Jahr 2040 über das obere Elbtal fahren werden. Anhand des jetzigen Betriebsprogramms kann eine Abschätzung getroffen werden, die in 2.1 Betriebsqualität widerspiegelt wird.

Ein Mitglied der AG weist darauf hin, dass sich die Neigungsverhältnisse der Volltunnel und Teiltunnelvariante signifikant unterscheiden, was dazu führen könnte, dass bei der Teiltunnelvariante Züge mit einer bestimmten Spitzenlast nicht verkehren können, die dann wiederum durch das Elbtal fahren müssen. Es wird von der DB Netz AG kommuniziert, dass es eine deutliche Entlastung für das Elbtal geben wird. Dies muss untersucht werden.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG bemerkt, dass bei einer Volltunnelvariante wegen der geringen Neigung für die Stadt Heidenau eine starke Betroffenheit entsteht. Wie soll dieser Konflikt aufgelöst werden?

Kay Müller sagt, dass die Hinweise aufgenommen werden und eine objektive Bewertung geprüft werden muss.

Anschließend erläutert Marc Klaffenbach, Projektingenieur der DB Netz AG, das Hauptkriterium Bauausführung, das in zwei Teilkriterien ausdifferenziert ist (Präsentation, Folie 14).

Diskussion zum Hauptkriterium Bauausführung

Ein Mitglied der AG bemerkt, dass bei dem Kriterium Beeinträchtigungen der Anwohner durch Bauabwicklung, neben dem Ziel einer geringen Einschränkung der vorhandenen Straßenkapazität auch andere Aspekte eine Rolle spielen, beispielsweise der Ausfall von Zügen. Außerdem regt das Mitglied der AG an, die generelle Auswirkung der Baustellenlogistik auf Dritte als weiteres Ziel aufzunehmen. Insgesamt sollte nicht nur die Straßenkapazität, sondern generell die Infrastrukturkapazität betrachtet werden.

Marc Klaffenbach sagt, dass man diese Anregung aufnimmt und prüft.

Ein Mitglied der AG regt an, ein Teilkriterium zum Mehrwert der Region aufzunehmen.

Kay Müller lehnt diesen Vorschlag ab, weil er die objektive Messbarkeit bezweifelt.

Ein Mitglied der AG schlägt vor, dass eine Variante, bei der es möglich ist, Baustoffe vorrangig über die Schiene zu transportieren, besser zu beurteilen ist.

Ein Mitglied der AG sagt, dass das Thema Tübbingherstellung als Infrastrukturthema aufgenommen werden sollte.

Kay Müller sagt, dass dies zum Thema Logistik gehört und dieses entsprechend erweitert werden kann.

Ein Mitglied der AG fragt, in welcher Form die Variantenauswahl Einfluss auf die Eisenbahnstrecke Heidenau–Glashütte hat.

Daniel Hackert erläutert, dass die Strecke bestehen bleibt und die Variantenauswahl keinen Einfluss hat. Die Strecke ist in der Indikatorenbeschreibung aufgrund sicherungstechnischer

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Hintergründe aufgeführt. Bei der Signaltechnik sind Softwarewechsel notwendig, von der die aufgeführten Strecken betroffen sein können.

Das Mitglied der AG weist darauf hin, dass bei einer Volltunnelvariante ein Überholgleis in Heidenau gebaut werden müsste, das habe beispielsweise Auswirkungen auf den Neubau der Brücke. Bei der Teiltunnelvariante sei ein Überholgleis in Heidenau nicht erforderlich. In welcher Form haben diese Belange Einfluss auf die Bewertungen der Varianten?

Kay Müller antwortet, je mehr Gleise an der bestehenden Strecke geschaffen werden müssen, desto mehr Bauzustände werden benötigt. Daher können sich die beiden Varianten in ihren Auswirkungen unterscheiden.

Ein Mitglied der AG sagt, dass dies ein bahninternes Kriterium sei, da beide Varianten technisch ausgeplant werden.

Kay Müller sagt, dass dabei nicht nur der Endzustand bewertet werden muss, sondern auch der Weg zum Endzustand und daher auch der Aspekt der Logistik.

Diskussion um weitere Teilkriterien

Ein Mitglied der AG schlägt vor, ein zusätzliches Teilkriterium 3.3 Risiko Altlasten aufzunehmen. Das Ziel sollte ein geringes Risiko im Bau sein. Indikatoren sollen der Aufwand für die Sanierung oder mögliche Streckenverlegungen sein. Der Fall, dass bis dato unbekannte Altlasten entdeckt werden, muss abgedeckt sein.

Kay Müller sagt, dass man die Auswirkungen von noch nicht bekannten Altlasten nicht objektiv bewerten kann. Die Varianten werden erst nach der Vorplanung vertieft untersucht. Dinge, die dann zutage kommen, können nicht vorhergesehen werden.

Das Mitglied der AG sagt, dass wenn eine Altlast entdeckt wird, gegebenenfalls eine andere Streckenführung gewählt werden muss und daher möglicherweise auch andere Kosten entstehen. Dieser Aspekt muss betrachtet werden. Das Mitglied sagt, dass dies gegebenenfalls besser unter dem Punkt Kosten einzuordnen ist.

Kay Müller sagt, dass dies richtig ist und dies unter Kosten gefasst werden muss. Alle Punkte, die man in der jetzigen Planung erfasst, werden berücksichtigt, auch das Thema Altlasten im Themenfeld Umwelt.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Das Mitglied erwidert, dass es nicht gut ist, dass so viele Punkte unter die Teilkriterien gefasst werden und es daher für den Betrachter unübersichtlich wird, deshalb wäre ein separates Teilkriterium besser.

Kay Müller erläutert, dass dieser Punkt in anderen Punkten enthalten ist und es daher schwierig ist, dies separat zu betrachten.

Danach erläutert Marc Klaffenbach das Hauptkriterium planrechtliche Aspekte, das im Teilkriterium Grunderwerb, Inanspruchnahmen und Dienstbarkeiten erfasst wird (Präsentation, Folie 15). Er weist auf einen redaktionellen Fehler im unteren Absatz des Indikators hin, wonach im letzten Satz das Wort „dauerhaft“ durch das Wort „temporär“ ersetzt werden muss.

Diskussion zum Hauptkriterium Planrechtliche Aspekte

Ein Mitglied der AG fragt, wie das Teilkriterium 4.1 Grunderwerb, Inanspruchnahme und Dienstbarkeiten zu verstehen ist. Geht es um das Verhältnis oder die gesamte Inanspruchnahme? Wie soll dies bewertet werden?

Ein Mitglied der AG merkt an, dass man auch die Beschaffenheit der Flurstücke betrachten muss und dies in der Bewertung heranziehen soll.

Marc Klaffenbach erläutert, dass es hier konkret um die Anzahl der Grundstücke geht, die für eine etwaige Baumaßnahme benötigt werden.

Kay Müller ergänzt, dass hiermit die Betroffenheiten erfasst werden sollen. Es ist wichtig, beispielsweise zwischen Grünfläche und bebauter Fläche zu differenzieren. Die DB Netz AG nimmt dies mit und prüft, ob etwa ein Mix aus Anzahl und Fläche als Bewertungsgrundlage herangezogen werden kann.

Ein Mitglied der AG sagt, dass die Anzahl nicht falsch ist, da die Bewertung über die Beschaffenheit der Grundstücke über die Kosten abgebildet wird. Wichtiger und entscheidender sind die damit verbundenen Risiken für die Realisierungs- bzw. Bauphase beispielsweise durch potenzielle Klagen.

Ein Mitglied fragt, wie dies bewertet werden soll.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Das Mitglied sagt, dass dies bei Fremdgrundstücke deutlich risikobehafteter ist. Das Risiko bei einer Volltunnelvariante wird daher voraussichtlich geringer sein.

Kay Müller erklärt, dass man unabhängig von der Variante auf Fremdgrundstücke zurückgreifen muss. Das Thema Risiko ist insgesamt wichtig und wird auch intern abgeschätzt, nicht nur beim Grunderwerb, sondern auch bei vielen anderen Sachverhalten, wie Altlasten, Baugrund oder Witterung. Insgesamt ist es jedoch schwierig, ein Klagerisiko objektiv zu bewerten.

Marc Klaffenbach erläutert darauffolgend das Thema Wirtschaftlichkeit, welches über das Kriterium Investitionskosten betrachtet und bewertet wird. Außerdem erläutert er die konkrete Zusammenstellung der Investitionskosten (Präsentation, Folie 16-17).

Diskussion zum Hauptkriterium Investitionskosten

Ein Mitglied der AG fragt, ob Abschreibungen oder Zinsleistungen auch darunter erfasst werden.

Kay Müller sagt, dass es sich hierbei um Investitionskosten des Bundes handelt und daher die beiden Punkte nicht erfasst werden.

Ein Mitglied der AG sagt, dass auch die Betriebskosten aufgenommen werden müssen.

Kay Müller sagt, dass diese nicht betrachtet werden. Die Investitionskosten werden durch den Bund bezahlt, die Betriebskosten von der DB Netz AG. Beim Kosten-Nutzen-Verhältnis wird die Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Bundes betrachtet, daher werden hier die Investitionskosten aufgeführt.

Übergreifende Fragen

Ein Mitglied der AG fragt, ob das Thema Sicherheit (Personensicherheit/Entfluchtung) bei der Bewertung eine Rolle spielt.

Kay Müller sagt, dass dies für beide Variante betrachtet, allerdings keine Differenzierung vorgenommen wird, da entsprechende Anforderungen erfüllt werden müssen.

Ein Mitglied der AG fragt, ob das Thema Zuverlässigkeit eine Rolle spielt, etwa durch Steine oder Schnee auf der Strecke.

Kay Müller sagt, dass dieser Vorschlag mitaufgenommen und geprüft wird. Allerdings plant man mit Richtlinien, bei denen davon ausgegangen wird, dass Zuverlässigkeit gewährleistet ist. Man wird

Nr. Inhalte/Maßnahmen

sich mit dem Thema außergewöhnliche Witterungsverhältnisse auseinandersetzen, bei der die Schwierigkeit in der objektiven Bewertung besteht.

TOP 4 – Ausblick

Anne Siebert bedankt sich für die zahlreichen Hinweise, Fragen und die Diskussion. Weitere aktuelle Planungsstände werden bei der nächsten Sitzung des Dialogforums am 23. November vorgestellt.

Kay Müller gibt einen Ausblick auf den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess (Präsentation, Folie 19).

Die genannten Anregungen und Fragen werden durch die DB Netz AG geprüft und die AG wird über Änderungen im Themenfeld Infrastruktur des Kriterienkatalogs informiert. Sofern die Planer:innen eine weitere Sitzung für notwendig erachtet, kann diese durchgeführt werden oder man tritt schriftlich mit der AG in Kontakt und informiert sie über Überarbeitungen des Kriterienkatalogs. Bei der 8. Sitzung des Dialogforums werden die Trassierungen vorgestellt. Im direkten Anschluss wird die Öffentlichkeit durch einen digitalen Infomarkt sowie eine digitale Informationsveranstaltung informiert.

Fragen zum Ausblick

Ein Mitglied der AG fragt, wann der nächste Termin der AG Heidenau stattfinden wird, da dies für das 3. Quartal angekündigt war und noch Fragen offen seien.

Anne Siebert erklärt, dass in diesem Jahr keine weitere Sitzung der AG Heidenau vorgesehen ist und schlägt vor, dass unzureichend beantwortete Fragen im nächsten Dialogforum besprochen werden können. Sofern bei der nächsten Sitzung des Dialogforums nicht genügend Zeit besteht, könnte man über einen entsprechenden Vertiefungstermin nachdenken.

Das Mitglied der AG begrüßt dieses Vorgehen, allerdings nur, wenn die nächste Sitzung in einem Präsenzformat stattfindet.

Kay Müller sagt, dass man natürlich das Ziel hat, sich in Präsenz zu treffen. Allerdings hängt dies auch von Corona-Verordnungen des Landes ab. Er hofft, dass die Corona-Pandemie diese nicht erforderlich macht, sodass man in Präsenz zusammenkommen kann.

Verabschiedung

Kay Müller und Anne Siebert danken für die Teilnahme und wünschen einen schönen Abend.
