



Neubaustrecke (NBS) Dresden–Prag

Online-Informationsveranstaltung

7. Oktober 2020 | digital unter www.db-buergerdialog.de/dresden-prag

Ihre Ansprechpartner



Claudia Dienst (privat)

Claudia Dienst, ehem. Sikora, moderiert seit 2019 das Dialogforum der Neubaustrecke Dresden-Prag. Bereits seit 25 Jahren ist Frau Dienst im Bereich Bürgerbeteiligung tätig und hat schon zahlreiche Veranstaltungen moderiert.
Frau Dienst ist Mitarbeiterin der Firma ifok GmbH.



Kay Müller (privat)

Kay Müller ist der Projektleiter der Neubaustrecke von Dresden nach Prag. Im gemeinsamen Planungsraum teilt er sich die Projektleitung mit Petr Provazník der Správa železnic. Seit 2008 ist der studierte Bauingenieur im Bereich Bahnbau tätig. Dabei hat er verschiedene Projekte sowohl in der Planung als auch in der Bauausführung begleitet (u.a. Ausbaustrecke zwischen Leipzig und Dresden sowie Ausbau Nürnberg–Ingolstadt–München).

1. Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts
2. Ergebnis Raumordnungsverfahren und weiteres Vorgehen
3. Aktuelles aus dem Projekt
4. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
5. Ihre Fragen

Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts

International, europäische und regionale Bedeutung sowie Ziele und Inhalte des Projekts

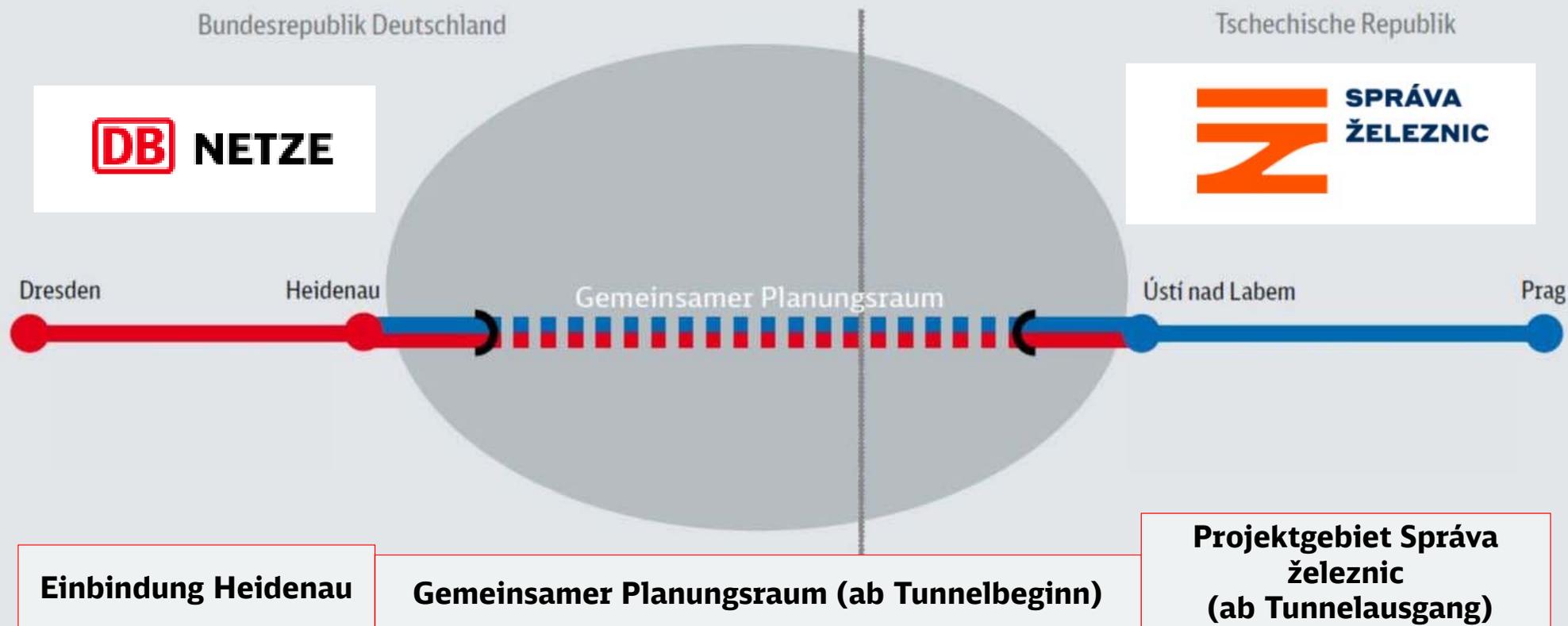
Die internationale Eisenbahnstrecke ist ein wichtiges Bindeglied im grenzüberschreitenden Schienenverkehr.

Orient/East-Med Korridor
Kernkorridor des Transeuropäischen Verkehrsnetzes



- Die Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag liegt auf dem **europäischen TEN-V-Korridor Orient/Östliches Mittelmeer**. Er **verbindet die deutschen Nord- und Ostseehäfen** mit den wirtschaftlichen Zentren in **Südosteuropa**.
- Er durchquert dabei **neun** Mitgliedsstaaten der **Europäischen Union** – Deutschland, Tschechische Republik, Slowakische Republik, Österreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Zypern. Darüber hinaus bietet er eine Verbindung in Richtung Türkei.

Der grenzüberschreitende Abschnitt des Projekts (gemeinsamer Planungsraum) wird gemeinsam zwischen Deutschland und Tschechien verwirklicht.



Der gemeinsame Planungsraum umfasst im Wesentlichen den Erzgebirgstunnel und ca. 500 m der angrenzenden Zulaufstrecken auf deutscher und tschechischer Seite.

Die Neubaustrecke lässt Potenziale für die Region entstehen



- Deutliche **Verkürzung der Reise- und Transportzeiten** im nationalen und internationalen Personen- und Güterfernverkehr: Von Dresden nach Prag in ca. einer Stunde, von Berlin nach Prag in ca. 2,5 Stunden.



- **Mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene:** Die Neubaustrecke kann der gestiegenen Nachfrage im Güterverkehr nachkommen, zukünftig erwartete Mehrverkehre und somit auch Verkehre aus dem Elbtal aufnehmen.
Ein 740m-Güterzug ersetzt ca. 50 LKWs. Die Neubaustrecke trägt damit zur Reduzierung von CO₂- und Lärmemissionen bei.



- **Entwicklung der Region:** Das Projekt bietet einmalige Chancen für die wirtschaftliche, kulturelle und touristische Entwicklung der Region.



- Die Neubaustrecke bietet eine **hochwassersichere Trasse**, die außerdem zur Entlastung des Elbtals führen wird. Damit stellt das Vorhaben auch einen Beitrag zur langfristigen Anpassung kritischer Infrastrukturen an die möglichen Folgen des Klimawandels dar.

Der Bundesverkehrswegeplan des Bundes gibt Projektinhalte und -ziele vor



Projektziele gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

- Bau einer Neubaustrecke Heidenau bis Grenze D/CZ (- Ústí nad Labem)
- Bau einer 2-gleisigen Neubaustrecke Heidenau bis Grenze D/CZ
- Geschwindigkeit: V_{max} 200 km/h
- Schienengüterverkehrstauglich
- Deutliche Beschleunigung der Relation Dresden-Prag

Weitere Inhalte des Bauprojekts

- Neubau einer 2-gleisigen Strecke zwischen Heidenau bis Grenze D/CZ
- Ausbindung der Neubaustrecke aus der Bestandsstrecke erfolgt in Heidenau
- Bau eines Erzgebirgstunnels mit mindestens 25 km Tunnellänge und deren Folgemaßnahmen unter Einhaltung aller europäisch geltenden technischen Regelwerke (z.B. Überholbahnhöfe, Nothalte, Rettungsplätze)
- Ausrüstung der Strecke mit European Train Control System (ETCS, Europäisches Zugbeeinflussungssystem, „Autopilot der Schiene“)
- Ausrüstung mit digitaler Stellwerkstechnik (DSTW)

Ergebnis Raumordnungsverfahren und weiteres Vorgehen

Was sind die Ergebnisse des durch die Landesdirektion Sachsen durchgeführten Raumordnungsverfahrens und wie wird die DB Netz AG damit umgehen?

Was ist ein Raumordnungsverfahren? Siehe Kurzfilm des BMI zum Thema „Wie geht Raumordnung?“
(Quelle: BMI - <https://www.youtube.com/watch?v=Q4hqnuqU s4>)

Projekthistorie zur Einordnung in den aktuellen Kontext



Für das Raumordnungsverfahren wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet und in das Verfahren eingebracht

1

Untersuchungsraum



- Der Untersuchungsraum bildet die Grundlage für die Variantensammlung.

2

Variantensammlung

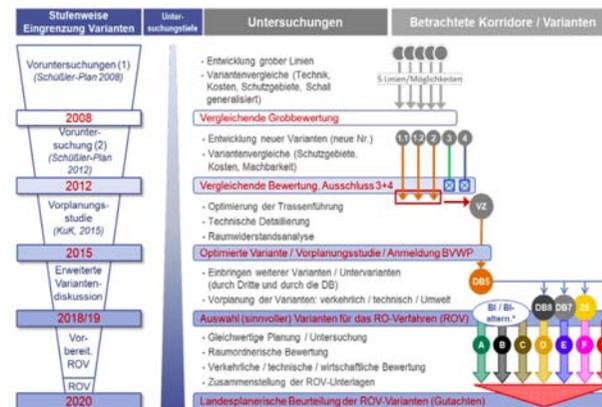


Abbildung 5: Bisheriger Prozess der Variantenfindung und Vorschau auf das Raumordnungsverfahren (Darstellung: IU, 2019)

- Die Betrachtung verschiedenster Varianten wurde im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens durchgeführt.

3

Ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Untersuchungsraum

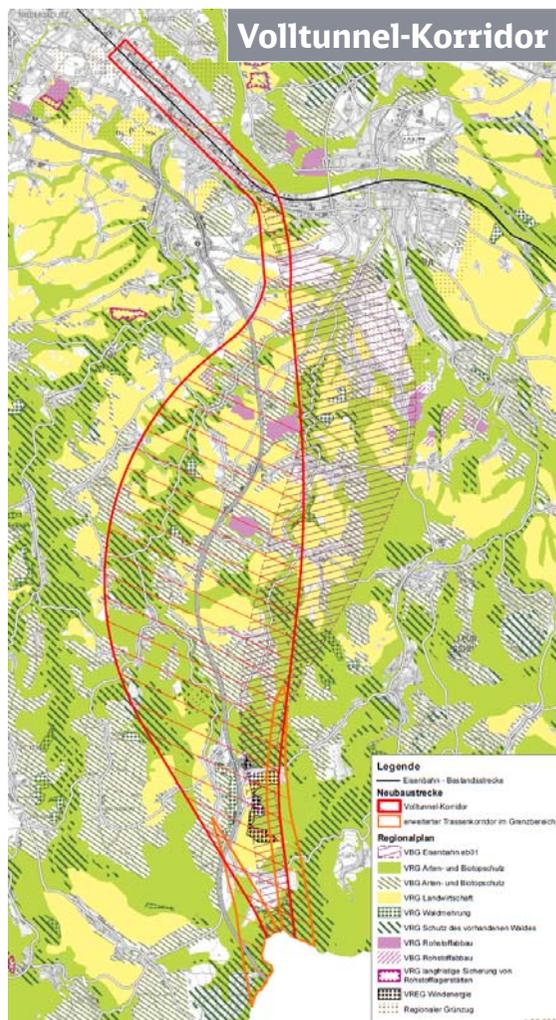


- In das Raumordnungsverfahren werden alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten aufgenommen.
- Grundlage des Raumordnungsverfahrens bildeten die Varianten A, B, C (Volltunnel-Varianten) sowie D, E, F, G (teilweise oberirdische Varianten).

Projekthistorie zur Einordnung in den aktuellen Kontext

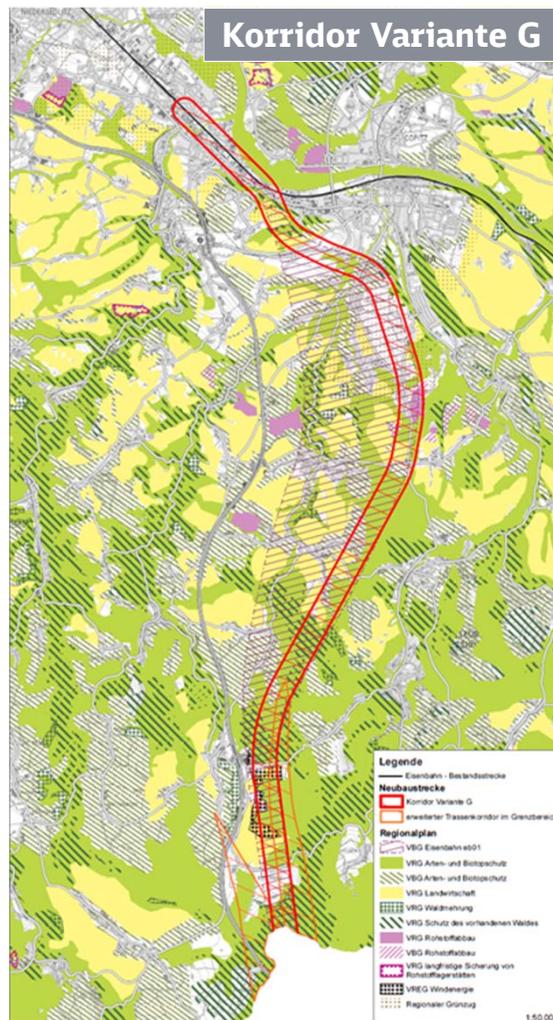


Ergebnis des Raumordnungsverfahrens



Volltunnel-Korridor (Landesdirektion Sachsen)

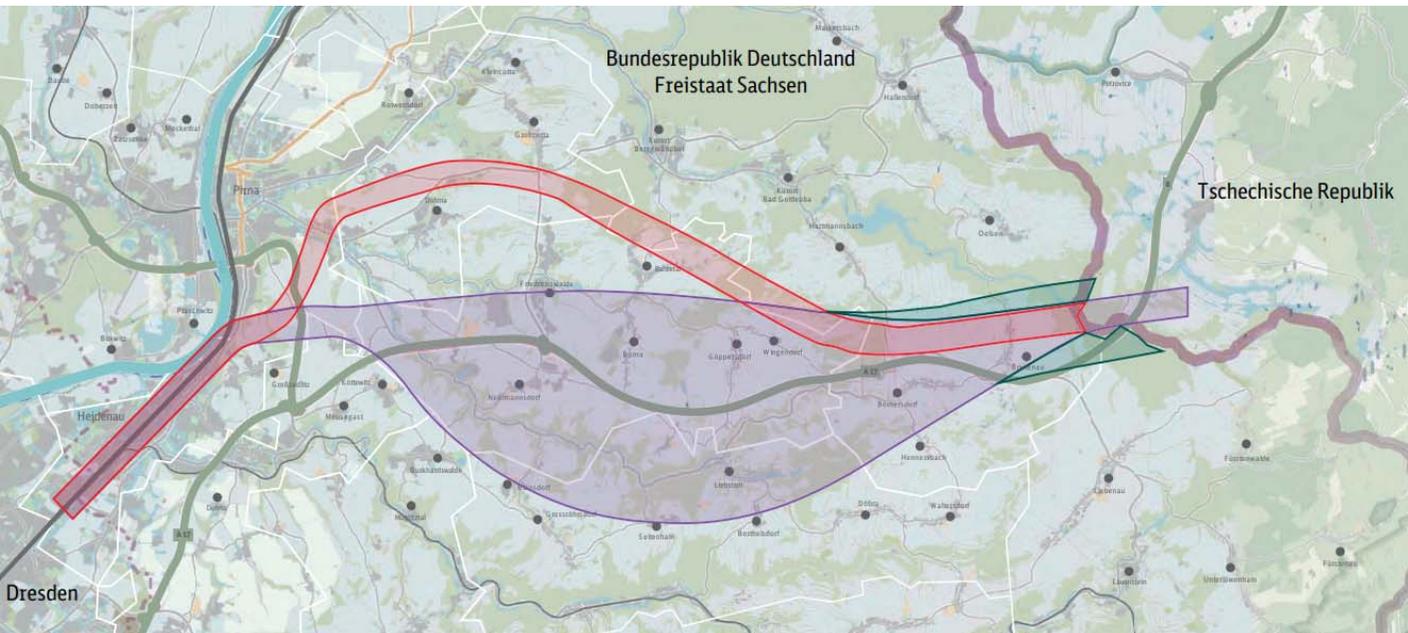
DB Netz AG | Kay Müller | 7. Oktober 2020



Korridor Variante G (Landesdirektion Sachsen)

- Die **Landesdirektion Sachsen bestätigt** die **Raumverträglichkeit** für den dargestellten **Volltunnel-Korridor** (Grafik links) und **Korridor Variante G** (teilweise oberirdisch, Grafik rechts) mit Maßgaben.
- Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens lässt sich unter raumordnerischen Gesichtspunkten eine Volltunnel-Variante am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang bringen.
- Für die Korridor-Varianten D, E und F kann die Raumverträglichkeit nicht bestätigt werden.

Wie geht es weiter im Projekt?



Korridore zur weiteren Untersuchung auf Basis des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens (DB AG)



- In der Vorplanung wird der optimale Verlauf einer Volltunnelvariante innerhalb des zugehörigen Korridors erarbeitet. Dabei werden die Maßgaben aus der Raumordnerischen Beurteilung berücksichtigt.
- Dies erfolgt auch für den Korridor Variante G (teilweise oberirdisch).
- Volltunnel-Varianten und teilweise oberirdische Varianten werden beide parallel weiter geplant. Anschließend werden die Varianten einander gegenübergestellt und verglichen.
- Die Vorzugsvariante wird im Rahmen der parlamentarischen Befassung in den Deutschen Bundestag eingebracht.

Schwerpunkte der Einwendungen im Raumordnungsverfahren aus den Einwendungen



- Schallschutz
- Grundstücksentwertung durch offene Streckenführung
- Schutz des Kohlbergs
- Versiegelung von Flächen
- Konflikte während der Bauzeit
- Gebiets- und Artenschutz
- Straßennutzung für Bautransporte
- Flächeninanspruchnahme Landwirtschaft
- Feinstaubbelastung
- Bergbau und Rohstoffabbau
- Hydrologie/Hydrogeologie

- Die DB Netz AG wird im Rahmen der Vorplanung **zwei Varianten** mit verschiedensten Untervarianten untersuchen.
- **Sowohl Volltunnelvarianten, als auch teilweise oberirdische Streckenführungen** müssen erarbeitet werden, um eine gesamtregional verträgliche Lösung zu erarbeiten, die außerdem den Vorgaben und Kriterien des Bundes entspricht.
- Eine Entscheidung für eine Vorzugstrasse wird erst am Ende der Vorplanung (vsl. 2024) getroffen.
- Bisher gibt es keine Vorzugsvariante der DB Netz AG.

Aktuelles aus dem Projekt

Wie ist der Planungsstand? Welche Leistungen werden aktuell erbracht?

Wo wird der Tunnel in Deutschland beginnen?

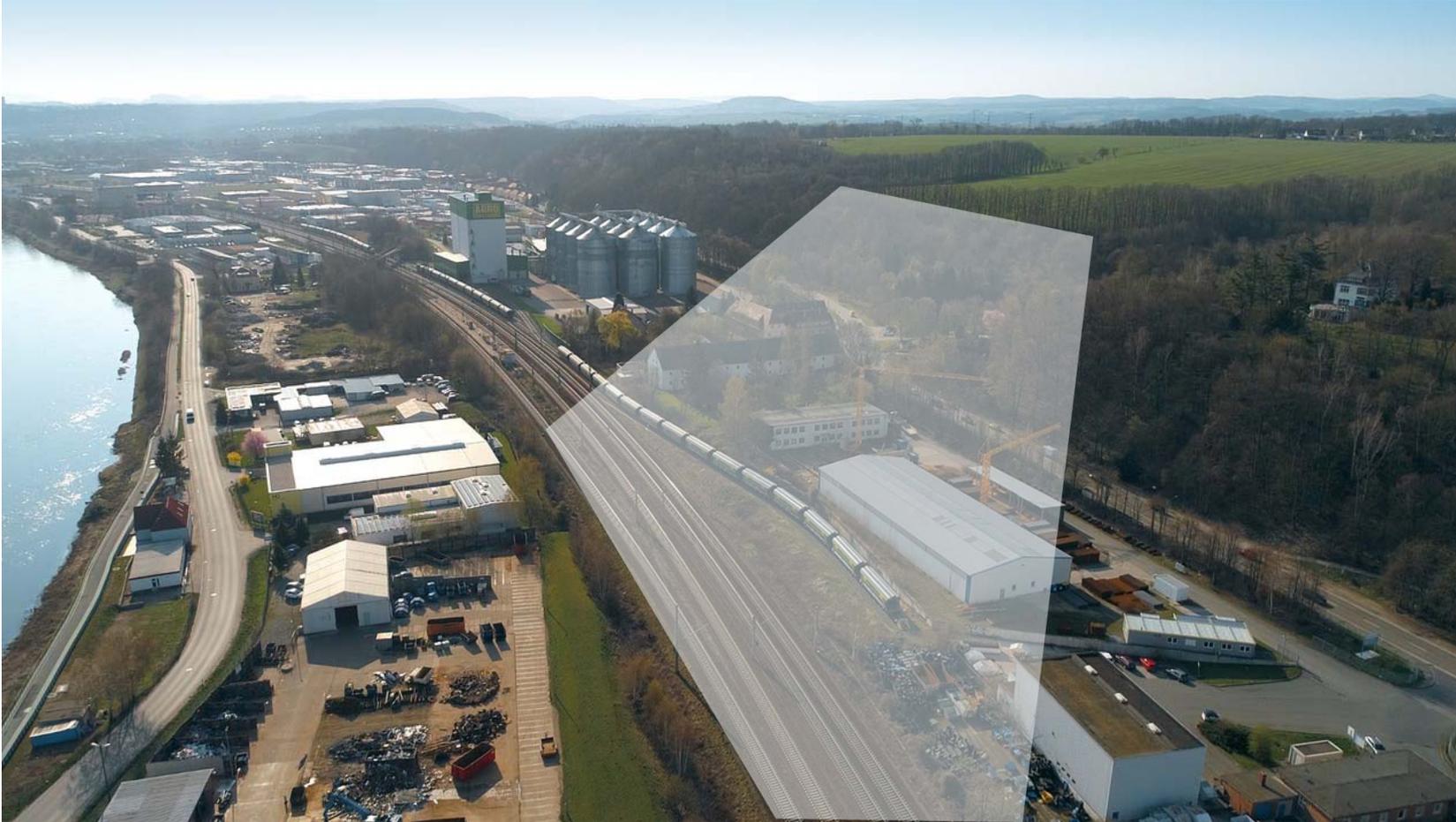
Einbindung Heidenau (etwa August-Bebel-Straße entlang der Bestandsstrecke bis Tunneleingang Höhe Pechhütte)



Schematische Darstellung Bereich Einbindung Heidenau, Blick aus Richtung Barockgarten Richtung Elbe (DB AG/vectorvision GbR)

Wo wird der Tunnel in Deutschland beginnen?

Einbindung Heidenau (etwa August-Bebel-Straße entlang der Bestandsstrecke bis Tunnelleingang Höhe Pechhütte)



Schematische Darstellung Bereich Einbindung Heidenau, Blick aus Richtung Barockgarten Richtung Elbe (DB AG/vectorvision GbR)

DB Netz AG | Kay Müller | 7. Oktober 2020

Vermessung der Bestandsstrecke und Erarbeitung eines BIM-Modells

- Erste Vermessungsarbeiten im Bereich der Einbindung Heidenau (Gleisanlagen zwischen Bahnhof Pirna und Bahnhof Dresden-Reick) abgeschlossen; erweiterte Vermessungsarbeiten starten voraussichtlich noch im Jahr 2020
- Ziel: Grundlagenermittlung für die Erstellung des BIM-Modells (Building Information Modelling), welches begleitend zur Planung erstellt wird.



Auszug BIM-Modell (Variantenvergleich Fehmarnsundquerung)/DB AG

BIM bei der DB ist eine auf 3D-Modellen basierte Methode zur digitalen Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Bauprojekten über den gesamten Lebenszyklus. Im Verständnis der Deutschen Bahn ist das strategische Ziel, digitale Modelle für das gesamte Projekt/Bauwerk zu schaffen. Die Daten sollen während des gesamten Lebenszyklus eines Bauwerks fortgeführt und genutzt werden. So kann langfristig die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Strecken, Brücken und Bahnhöfe gesichert werden.

Wo wird der Tunnel in Deutschland beginnen?



Beispielhafte schematische Darstellung einer möglichen Einbindung in Heidenau (DB AG/vectorvision GbR, 2019)

Wo wird der Tunnel in Deutschland beginnen?



Beispielhafte schematische Darstellung einer möglichen Einbindung in Heidenau (DB AG/vectorvision GbR, 2019)

Erkundungsbohrungen



Von Juni 2020 bis vsl. Mitte 2021 werden Baugrunduntersuchungen an ausgewählten Punkten entlang der Bestands- und im Untersuchungsraum der Neubaustrecke vorgenommen.

Ziel: Kenntnisse über die Untergrundverhältnisse zu erweitern und in die weitere Planung einfließen zu lassen.

- **Bohrungen 1 – Gewerbegebiet Heidenau:** Von Juni bis August 2020 wurden auf sieben Privatflächen im Gewerbegebiet Heidenau (Hauptstraße) bis zu 35 m tiefe Kernbohrungen durchgeführt.
- **Bohrungen 2 – Bahngelände zwischen Dresden-Zschachwitz und Heidenau-Großsedlitz:** nächtliche Bohrungen sind bereits abgeschlossen.

Bohrkernkiste, nächtliche Baugrunduntersuchungen, erste Bohrungen Heidenau (DB AG)

Erkundungsbohrungen



Bohrplatz Kreuzung Alte Dresdner-Teplitzer-Poststraße/Borna an der BAB 17 in Bahretal (Pruy GmbH)

- **Bohrungen 2 – Bahngelände zwischen Dresden-Zschachwitz und Heidenau-Großsedlitz:** Von Ende Juni bis zur ersten Oktoberwoche 2020 werden zwischen Dresden-Zschachwitz und Heidenau-Großsedlitz ca. 120 bis zu 8 m tiefe Kernsondierungen auf Bahngelände durchgeführt.
- **Bohrungen 3 – Untersuchungsraum:** Seit August 2020 bis vsl. September 2021 werden neun bis zu 400 m tiefe Kernbohrungen in Heidenau-Großsedlitz, Bahretal (Niederseidewitz, Borna, Gersdorf) und Bad Gottleuba-Berggießhübel (Börnersdorf, Breitenau) durchgeführt.



Bohrplatz Pflaumenallee in Heidenau (PRUY GmbH)

- Für die Einbindung der Neubaustrecke in die bestehende Bahnstrecke bei Heidenau wurde die Planung an das Büro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Dresden vergeben.
- Die Ausschreibung für die Projektsteuerungsleistungen Einbindung Heidenau wurde Ende Juli 2020 europaweit veröffentlicht. Eine Vergabe der Leistungen ist für Anfang 2021 vorgesehen.
- Für den Bereich der grenzüberschreitenden Strecke und damit des grenzüberschreitenden Tunnels wurde die Ausschreibung der Planungsleistung am 21.08.2020 veröffentlicht. Die Vergabe der Planungsleistungen ist für Ende des 1. Quartals 2021 vorgesehen. Mit den Planungen kann dann voraussichtlich Mitte des 2. Quartals 2021 begonnen werden.
- Die grenzüberschreitenden Gutachterleistungen (hydrogeologische Beratungsleistungen sowie tunnelbautechnische Beratungsleistungen) sind in Abstimmung mit der Správa železnic und werden vsl. im 4. Quartal 2020 veröffentlicht.
- Momentan werden die Planungshinweise aus der Raumordnerischen Beurteilung zur Übergabe an den Planer ausgearbeitet.
- Der Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik wird durch die entsprechenden Ministerien erarbeitet.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Welche Formate zur Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind geplant?

Wie erfahre ich den aktuellen Projektstand?



Bürgerdialoge

- Etwa halbjährlich seit April 2019 werden Bürgerdialoge durchgeführt. Hierbei ist es wichtig, dass die Anwohner und Interessierten aus erster Hand über den Projektfortschritt informiert werden, offene Fragen direkt geklärt werden und klar wird, welche Anliegen der Region wichtig sind.
- Im Jahr 2021 beabsichtigt die DB Netz AG einen Infopunkt zu eröffnen.



Online – Sie haben Fragen oder Hinweise oder wollen sich informieren?

- Mail: dresden-prag@deutschebahn.com
- Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de
- Newsletter: www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter
- Youtube: <https://www.youtube.com/channel/UCL0MDW08BWFmVCcVHMhs5VA>

Wie kann ich mich bereits vor den formellen Genehmigungsverfahren einbringen?



Sie wollen sich einbringen?
Gehen Sie auf die Vertreter
Ihrer Region im Dialogforum
zu!

Dialogforum

- Für den Austausch mit der Region während der Planungen wurde auf Initiative der Deutschen Bahn im April 2019 ein Dialogforum ins Leben gerufen. Hierbei tritt die DB AG mit Vertretern der Kommunen, Landkreise, Zivilgesellschaft und Bürgerinitiativen sowie Vertretern aus Umwelt, Verkehr und Wirtschaft in den Austausch.

Im Rahmen des Dialogforums werden für einzelne Spezialthemen **Arbeitsgruppen** (AG) zur Erarbeitung einer für die Region anerkannten Lösung erarbeitet. Bisher sind folgende Arbeitsgruppe entstanden:

- AG Heidenau: Die AG begleitet die Planung des neuralgischen Punkts der Ausbindung der Bestandsstrecke in die Neubaustrecke und gibt Hinweise zur Umsetzung einer für die gesamte Region verträglichen Lösung.
- Arbeitsgruppe Kriterienkatalog: Die AG Kriterienkatalog bespricht den Vorschlag der DB Netz AG für einen Kriterienkatalog im Detail und arbeitet Hinweise zu möglichen Kriterien aus.
- AG Erkundungsweg: Die AG erarbeitet Vorschläge zur Entwicklung eines (grenzübergreifenden) Erkundungswegs entlang der Neubaustrecke und arbeitet Ideen und Umsetzungsmöglichkeiten für die touristische Begleitung aus.

Vielen Dank

Mail: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Newsletter: www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter