

**Protokoll 7. Sitzung**

**Dialogforum  
Neubaustrecke Dresden-Prag**

DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

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

**Erstellt am: 24.06.2022**

**Erstellt von: IFOK GmbH**

**Agenda**

- TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
- TOP 2 Verabschiedung des Protokolls
- TOP 3 Berichte aus den Arbeitsgruppen
- TOP 4 Vorstellung des aktuellen Planungsstandes
- TOP 5 Der Kriterienkatalog zur Variantenfindung
- TOP 6 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- TOP 7 Ausblick und nächste Schritte

**Ort/Zeit:**

Virtuell 09.05.2022, 15:00 - 18:00

**Protokollumfang:**

10 Seiten

**Anlagen:**

[Präsentation](#) zum 7. Dialogforum

[Gemeinsame Botschaften](#) des Dialogforums

**Nr. Inhalte/Maßnahmen**

<b>Anwesende Institutionen/Unternehmen</b>
Bosch & Partner GmbH
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'
DB Netz AG
Froelich & Sporbeck GmbH
Gemeinde Bad Gottleuba-Berggießhübel
Gemeinde Bahretal
Gemeinde Dohma
IFOK GmbH
Landesdirektion Sachsen
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
Landeshauptstadt Dresden
Landestalsperrenverwaltung
Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
Sächsisches Staatsministerium Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)
Správa železnic
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH
Stadt Heidenau
Stadt Pirna
TU Dresden
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Zweckverband Industriepark Oberelbe, Geschäftsführer

## 1. Begrüßung

### **Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator Robin Rieprich von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur siebten Sitzung des Dialogforums, das virtuell durchgeführt wird. Er gibt Hinweise zu den technischen Abläufen der Sitzung. Er erinnert an die letzte Sitzung des Dialogforums im November 2021 und daran, dass in der Zwischenzeit die einzelnen Arbeitsgruppen (AGs) des Dialogforums getagt haben.

### **Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Auch Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, begrüßt die Teilnehmenden. Er freut sich auf den Austausch.

### **Agenda**

Der Moderator stellt die heutige Agenda vor. Er weist darauf hin, dass wie gewöhnlich ein Protokoll der Sitzung erstellt wird und nach Verabschiedung auf der Projektwebseite veröffentlicht wird.

---

## 2. Verabschiedung Protokoll des 6. Dialogforums

Robin Rieprich erläutert, dass keine Rückmeldungen zum Protokoll des sechsten Dialogforums eingegangen sind (Präsentation, Folie 6). Das Protokoll wird verabschiedet und als finale Version auf die Projektwebsite gestellt.

---

## 3. Berichte aus den Arbeitsgruppen

### **AG Erkundungsweg**

Sabine Kulikov vom Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) stellt die Inhalte der AG Erkundungsweg vor, deren letzte Sitzung am 26. Januar 2022 stattfand (Präsentation, Folie 8). Frau Kulikov hat zusammen mit der DB Netz AG die Inhalte der AG Erkundungsweg konzipiert, die dann mit der AG diskutiert wurden. Es soll im Planungsraum der geplanten Strecke einen trassenbegleitenden Wanderweg sowie einen grenzüberschreitenden Rundwanderweg geben. Entlang der Wege werden Informationstafeln aufgestellt, die über das Projekt sowie standortbezogene Themen informieren. Derzeit werden mögliche Inhalte für die Tafeln mit der AG diskutiert.

### **AG Kriterienkatalog**

---

Anne Siebert von IFOK berichtet über die AG Kriterienkatalog (Präsentation, Folie 9). Frau Siebert hatte das Protokoll der Sitzung erstellt. Es ging in der konstituierenden Sitzung am 08. Februar 2022 um das grundsätzliche Vorgehen der Variantenprüfung und um die Methodik des Kriterienkatalogs. Die AG hat beratenden Charakter und die in der AG vorhandene lokale Expertise soll genutzt werden, um den Kriterienkatalog auf Vollständigkeit und Aktualität zu prüfen. Die inhaltliche Vertiefung des Themas „Kriterienkatalog“ findet im Rahmen des TOP 5 der Sitzung des Dialogforums statt.

#### **AG Heidenau**

Andreas von Roehl von der Landesdirektion Sachsen stellt als Mitglied der AG die Inhalte der letzten Sitzung der AG Heidenau vom 28. April 2022 vor (Präsentation, Folie 10). Im Mittelpunkt der Sitzung stand der Austausch zum aktuellen Planungsstand im Bereich Heidenau. Für den Bereich Heidenau werden zwei Teiltunnel- und zwei Volltunnelvarianten geplant. Andreas von Roehl erinnert an den in der AG diskutierten Vorschlag, auch nach Fertigstellung der NBS Dresden-Prag weiterhin Züge für Touristen durch das touristisch attraktive Elbtal fahren zu lassen.

Kay Müller ergänzt dazu, der Vorschlag wurde an die Abteilung Fernverkehr weitergeleitet. Es ist schon jetzt absehbar, dass auch nach Fertigstellung der Neubaustrecke (NBS) weiterhin Personenzüge durch das Elbtal fahren werden. Genaue Angaben zu den geplanten Zugzahlen kann man beim derzeitigen Planungsstand noch nicht machen. Inwieweit Regional- und/oder Fernverkehr durchs Elbtal fahren wird, wird maßgeblich von den Verkehrsunternehmen bestimmt.

---

#### **4. Vorstellung des aktuellen Planungsstandes**

##### **Information der Správa železnic (staatl. tschechisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen)**

Petr Provazník, Projektleiter bei der Správa železnic, gibt einen Überblick über den aktuellen Projektstand in Tschechien (Präsentation, Folie 13-17). Die Abgeordnetenversammlung des Bezirks Ústí nad Labem hat im Februar 2022 die Raumentwicklungsgrundsätze genehmigt. Es findet ein Dialog mit der Stadt Ústí nad Labem zur Gestaltung des zukünftigen Bahnhofs statt. Petr Provazník erläutert den aktuellen Planungsstand des Korridors auf dem tschechischen Teil des Projektgebiets (Präsentation, Folie 15). Das Informationszentrum zum Projekt wurde am 11. März 2022 in Ústí nad Labem eröffnet (Präsentation, Folie 16). Abschließend werden die aktuellen Planungsstände des Abschnitts I. Praha – Ausfahrt Lovosice / Ausfahrt Litoměřice vorgestellt (Präsentation, Folie 17). Im Anschluss beantwortet Herr Provazník die Fragen der Teilnehmenden.

---

Wird der Bahnhof Roudnice nad Labem ein Umsteigebahnhof sein, der sowohl über eine Ost-West- als auch über eine Nord-Süd-Anbindung verfügt?

Der neue Bahnhof in Roudnice nad Labem wird an das Regional- und an das Bestandsnetz angebunden. Der Bahnhof wird elektrifiziert und nicht alle Züge, die auf der zukünftigen Neubaustrecke fahren, werden dort halten. Fernzüge zwischen Dresden und Prag werden nur in Ústí nad Labem halten. Der neugebaute Bahnhof wird von neuen schnellen innerstaatlichen Zügen angesteuert und nicht von internationalen Fernzügen.

Wann wird der Tunnel in Litoměřice fertiggestellt sein?

Es handelt sich dabei um einen voraussichtlich 17 km langen Tunnel, der sich im 3. Bauabschnitt des tschechischen Projektgebiets befindet. Die genaue zukünftige Lage des Portals ist noch unklar und über das Jahr der Fertigstellung kann derzeit noch nichts gesagt werden.

Wird aufgrund des Baus der Neubaustrecke und der damit verbundenen örtlich nahen Trassenführung das Chemiewerk von Spolchemie in Ústí nad Labem saniert werden?

Da es sich dabei um ein privates Unternehmen handelt, kann hierzu keine Aussagen getroffen werden. Es wird im Rahmen der Planung eine Risikountersuchung durchgeführt und deren Erkenntnisse fließen in die weitere Planung mit ein.

### **Die Projekt-Meilensteine**

Der Projektleiter Kay Müller erläutert anhand von zwei Zeitachsen die vergangenen und zukünftigen Planungsschritte für den deutschen und den gemeinsamen Planungsraum (siehe Präsentation, Folie 19 f.).

### **Untersuchung Dresden-Friedrichstadt**

Herr Müller informiert, dass Dresden-Friedrichstadt als möglicher Grenzbahnhof für Güterzüge untersucht wird (Präsentation, Folie 22).

Im Anschluss beantwortet Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Besteht ein Austausch mit dem derzeit tätigen DB Projekt zum Rückbau von Gleisanlagen in diesem Bereich?

---

Ja, man steht im Austausch. Nachdem die Grundlagen planerisch ermittelt wurden, wird die DB das Dialogforum regelmäßig zum aktuellen Stand für die Planungen im Bereich Dresden-Friedrichstadt informieren.

### **Blick auf die Trassenvarianten**

Der Projektleiter erläutert das Vorgehen bei den derzeit in der Planung befindlichen Varianten (Präsentation, Folie 24-28). Er betont dabei den iterativen Charakter der Planung, aufgrund derer teilweise wiederholte Betrachtungen bzw. die Überarbeitung von erfolgten Untersuchungen durchzuführen sind (siehe Präsentation, Folie 24 f.). Danach erläutert er den derzeitigen Planungsstand der Voll- und Teiltunnelvariante (Präsentation, Folie 26-28). Bis Ende 2022 soll jeweils eine Volltunnelvariante und eine Teiltunnelvariante für die weitere Bearbeitung im Rahmen der Vorplanung ausgewählt werden

### **Der gemeinsame Planungsraum**

Im gemeinsamen Planungsraum werden die Volltunnel- und Teiltunnelvariante derzeit entwickelt. Es wird ein Rettungskonzept entworfen sowie die zweite Bohrkampagne durchgeführt (Präsentation, Folie 30 f.).

---

## **5. Der Kriterienkatalog zur Variantenfindung**

Im Anschluss erklärt der Umweltplaner Burkhard Fahnenbruch von der Umwelt- und Beratungs-GmbH Froelich & Sporbeck den Kriterienkatalog zur Variantenfindung (Präsentation, Folie 33-38). Er erläutert, dass sich der Kriterienkatalog aus den Themenfeldern Umwelt und Infrastruktur zusammensetzt. Anhand dieser Kriterien wird später der Variantenvergleich durchgeführt (Präsentation, Folie 33). Er zeigt den Erstellungsprozess des Kriterienkatalogs auf und betont dessen iterativen Charakter (Präsentation, Folie 34 f.). Darauffolgend legt er den Aufbau des Kriterienkatalogs dar und geht auf die einzelnen Aspekte der Themenfelder ein (Präsentation, Folie 36 f.). Abschließend weist er auf die nächste Sitzung der AG Kriterienkatalog im Juli 2022 hin (Präsentation, Folie 38). Bei Interesse an der Mitwirkung können sich Interessierte gerne per E-Mail an [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com) wenden.

Der EVTZ bietet an, dass die gegenwärtig laufende wissenschaftliche Arbeit zum Trinkwasserschutzgebiet Gottleuba / Rybny potok (Masterarbeit an der TU Bergakademie Freiberg) sowie die vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr beauftragte Fachexpertise mit Empfehlungen zur ressourcenschonenden Materialwirtschaft für die Arbeit der AG genutzt werden können.

---

Herr Fahnenbruch dankt für das Angebot und kommt ggf. auf das EVTZ zu.

Im Anschluss beantworten Herr Fahnenbruch und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Welche Kriterien sprechen für die eine oder andere Variante?

Herr Müller führt aus, dies ist noch nicht abzusehen. Alle Kriterien werden gleichermaßen auf alle Varianten angewendet. Wichtig ist, dass es bisher noch keine Vorzugsvariante gibt. Der Kriterienkatalog wird für den Variantenvergleich genutzt. Damit befasst sich tiefgehend die AG Kriterienkatalog.

Wann ist die Erstellung der Kriterien abgeschlossen?

Herr Fahnenbruch stellt den Abschluss des grundsätzlichen Aufbaus des Katalog für Ende diesen Jahres in Aussicht. Danach sind aber weitere Anpassungen möglich.

Inwieweit sind für die Ausarbeitung der Kriterien und deren Bewertung Erkundungsmaßnahmen im Suchraum erforderlich?

Herr Fahnenbruch erklärt, dass die Kriterien im Wesentlichen auf Bestandsdaten sowie Kartierungen der Flora und Fauna fußen. Erkundungsmaßnahmen sind in einem zumutbaren Maße notwendig, aber es muss keine detaillierte wissenschaftliche Auswertung gemacht werden.

Herr Müller ergänzt, die Kriterien werden definiert und auf die Varianten angewendet. Der komplette Kriterienkatalog mit beiden Themenfeldern (Umwelt und Infrastruktur) wird voraussichtlich erst Mitte nächsten Jahres fertiggestellt und nach Abschluss der Planung der Varianten dann auf diese angewendet. Es wird voraussichtlich auch Hauptkriterien geben.

Wird es eine Gewichtung der Kriterien geben? Werden technische Anforderungen an die Betriebsqualität und Anforderungen an das Allgemeinwohl gleich bewertet?

Herr Müller erklärt, es werden nur Varianten weiterverfolgt, wenn sie die vorgegebenen Projektziele und die damit verbundenen betrieblichen Anforderungen erfüllen. Falls es erforderlich werden sollte, noch einmal über diese vom Bund vorgegebenen Ziele zu diskutieren, wird man diesbezüglich in die Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr gehen. Im Variantenvergleich wird dann geprüft, welche Variante im Hinblick auf Raum und Umwelt sowie auf Kosten, Verkehr und Technik vorteilhafter ist.

---

Ist ein Monitoring der Grundwasserflächen geplant, um Wasserschutzgebiete abzusichern?

Der Projektleiter weist auf die laufenden Bohrkampagnen hin, die dies u. a. untersuchen. Ferner werden Bohrstellen zu Grundwassermessstellen ausgebaut und das Grundwassermonitoring sukzessive ergänzt und verbessert. Bevor die Bauphase beginnt, wird 2-4 Jahre die Grundwasserversorgung untersucht. Es wird in diesem Zusammenhang auch geprüft, inwieweit das Projekt Einfluss auf die Talsperre Gottleuba hat.

Das Rückhaltebecken in Niederseidewitz wird durch das Projekt betroffen sein. Wird das in den Kriterienkatalog miteinfließen?

Der Umweltplaner Herr Fahnenbruch erklärt, dieser Sachverhalte muss in der Planung berücksichtigt werden und dankt für den Hinweis. Da das Rückhaltebecken Niederseidewitz nicht von allen Varianten betroffen ist, kann eine mögliche Betroffenheit nicht als eigenständiges Kriterium in den Katalog aufgenommen werden, weil die Kriterien auf alle Varianten anwendbar sein müssen. Der Sachverhalt wird jedoch in der technischen Planung und der späteren Bewertung der Varianten berücksichtigt.

Grischa Löwe, Umweltplaner vom Umwelt- und Landschaftsplanungsbüro Bosch & Partner ergänzt, die raumordnerischen Belange sind bereits in den Kriterienkatalog eingeflossen. Er dankt ebenfalls für den Hinweis und bekräftigt, Synergieeffekte durch engen Austausch mit der Region sollen genutzt werden.

Nach derzeitigen Erkenntnissen liegen die Rettungspunkte im Tunnel der zukünftigen NBS Dresden-Prag im Wasserschutzgebiet. Wie sollen die Baustellenlogistik sowie später die Zufahrtsmöglichkeiten für die Rettungspunkte im Tunnel realisiert werden?

Der Projektleiter betont, die Planungen sind sehr komplex und es wird dafür nach einer vertretbaren Lösung gesucht. Ende 2022, wenn die Planungen der Varianten fortgeschrittener sind, kann dazu Konkreteres gesagt werden.

---

## **6. Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

Natalie Klein, Kommunikatorin und Stakeholdermanagerin des Projekts, stellt danach die Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vor (Präsentation, Folie 40). Sie stellt die Eröffnung des Infozentrums in Heidenau noch für dieses Jahr in Aussicht. Außerdem kündigt Sie an, dass im Sommer 2022 eine Bürgerinfoveranstaltung der DB zum Projekt stattfinden soll. Der konkrete Termin wird noch bekannt gegeben.

---



**7. Ausblick und nächste Schritte**

Abschließend gibt Kay Müller einen kurzen Überblick über die nächsten Planungsschritte und Schritte in der Beteiligung (Präsentation, Folie 42). Das nächste Dialogforum findet voraussichtlich im vierten Quartal 2022 statt.

**Gemeinsame Botschaften aus dem 6. Dialogforum**

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsame Botschaften ab (veröffentlicht auf der Website).

**Verabschiedung**

Herr Müller bedankt sich für die Teilnahme am siebten Dialogforum und wünscht noch einen schönen Abend.

Auch der Moderator dankt für den konstruktiven Austausch und schließt die Sitzung.

---