

**Protokoll 3. Sitzung
Arbeitsgruppe (AG) Heidenau**

**Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag**

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

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

Erstellt am: 08.06.2022

Agenda

TOP 1 Aktueller Planungsstand

TOP 2 „Blick in die Werkstatt“: Weitere Planung der
Varianten

TOP 3 Nächste Schritte

Erstellt von: IFOK GmbH

Ort/Zeit:

Virtuell 28.04.2022, 15:00 - 16:30

Protokollumfang:

6 Seiten

Teilnehmende:

- Felix Barthels (Pro Bahn e. V.)
- Holger Berthel (Stadt Heidenau)
- Sebastian Koppisch (Landesdirektion Sachsen)
- Matthias Otto (Landratsamt Pirna)
- Annette Nötzel (BI Basistunnel nach Prag)
- Andreas von Roehl (Landesdirektion Sachsen)
- Henrik Saske (Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Emily Leung (ifok)
- Robin Rieprich (ifok)
- Anne Siebert (ifok)

Anlagen:

Präsentation zur 3. Sitzung der AG Heidenau:
[Präsentation](#)

Nr. Inhalte/Maßnahmen

0. Begrüßung**Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator Robin Rieprich von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung der Arbeitsgruppe (AG) Heidenau. Diese wird virtuell durchgeführt.

Zentrales Ziel der Sitzung ist es, den aktuellen Stand der Planung in Heidenau zu präsentieren und offene Fragen zu klären. Heidenau stellt als vorgesehener Aus- bzw. Einfädungspunkt der Neubaustrecke Dresden-Prag auf die 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 freut sich auf den Austausch und eine rege Diskussion.

Technische Hinweise und Agenda

Der Moderator erläutert die technischen Abläufe der Sitzung und stellt die heutige Agenda vor. Er weist darauf hin, dass wie gewöhnlich ein Protokoll der Sitzung erstellt wird, dass im Nachgang an die Teilnehmenden verschickt wird und dann nach Berücksichtigung eventueller Rückmeldungen zum Protokoll auf der Projektwebseite veröffentlicht wird.

1. Aktueller Planungsstand Heidenau

Der Projektleiter Kay Müller erläutert anhand eines Zeitstrahls die vergangenen Planungsschritte (siehe Präsentation, Folie 5). Er erläutert dabei kurz die Inhalte der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU), den Abschluss der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst), den Abschluss der betrieblichen Aufgabenstellung (BAst) sowie den Beginn der Vorplanung. Die EBWU bestimmt grob die erforderlichen Kapazitäten der zu fahrenden Züge auf der Strecke, welche in engem Zusammenhang mit der VAst stehen. In der BAst werden die Anforderungen an die Infrastruktur konkretisiert. Diese drei Untersuchungen, die 2020 und 2021 abgeschlossen wurden, bilden die Voraussetzung für die Variantenuntersuchung und die beginnende Vorplanung.

Im Anschluss präsentiert der Projektleiter mit Hilfe eines Zeitstrahls die zukünftigen Meilensteine der Planung (siehe Präsentation, Folie 6).

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Das Hauptziel ist es, bis Ende 2024 eine Vorzugsvariante auszuwählen. Bis Ende 2022 sollen zwei Varianten, eine Volltunnelvariante und eine Teiltunnelvariante, zur weiteren Planung feststehen. Danach werden diese Hauptvarianten detailliert bis Ende 2023 durchgeplant. Bis Ende 2024 soll die Vorauswahl einer Vorzugsvariante durchgeführt werden und die Unterlagen zur Bewertung an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übergeben werden.

Fragen und Hinweise der Teilnehmenden

Kay Müller beantwortet im Anschluss die Fragen der Teilnehmenden.

In welcher Form spielen die Bohrerergebnisse für die weitere planerische Untersuchung eine Rolle?

Der Projektleiter erklärt, es gebe im Rahmen der Planung zwei Bohrkampagnen, eine davon ist bereits abgeschlossen. Die zweite Bohrkampagne werde bis Ende 2022/Anfang 2023 abgeschlossen sein. Diese Bohruntersuchungen und die damit einhergehende Analyse des Untergrunds seien wichtig für die Festlegung der genauen Linienführungen der Varianten. Es könne aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse Nacherkundungen nötig werden. Dazu habe es Mitte April bereits eine Anwohnerinformation gegeben.

Parallel zu den Bohrkampagnen laufe gerade die umwelttechnischen Untersuchungen.

2. „Blick in die Werkstatt“: Weitere Planung der Varianten

Danach erläutert der Projektleiter den aktuellen Planungsstand der Varianten. Er erklärt, dass die Variantenfindung ein iterativer (fortschreitender) Prozess ist. Deshalb gelte es, manche vorangegangenen Untersuchungen unter neuem Blickwinkel zu betrachten bzw. zu überarbeiten (siehe Präsentation, Folie 8). Als Beispiel nennt er die Zugzahlen, hier hat es im Rahmen der EBWU Erkenntnisse gegeben, die mit den Einschätzungen der Gutachter des Bundes abgeglichen wurden. Er habe sich dazu auch mit den tschechischen Projektpartnern im Sinne einer gemeinsamen Basis zu den Zugzahlen abgestimmt. Dieser iterative Prozess wird beibehalten, bis alle nötigen Anforderungen an die Planungen erfüllt werden.

Anschließend erläutert Kay Müller die Anforderungen an die Varianten (siehe Präsentation, Folie 9 f.). Bei der Volltunnelvariante ist keine Überholmöglichkeit zwischen Heidenau und der Staatsgrenze umsetzbar. Deshalb sind bei dieser Variante im Bahnhof Heidenau je zwei seitenrichtige Überholgleise sowie mehrere Instandhaltungsgleise erforderlich. Bei der Teiltunnelvariante wird der Überholbahnhof in Goes zwischen Heidenau und der Staatsgrenze geplant. Zudem wird ein zusätzliches

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Gleis für einen möglichen RE-Halt in Richtung Dresden geprüft, dieses ist nur bei der Teiltunnelvariante möglich.

Wichtige Erkenntnisse aus dem Planungsprozess zur Erreichung der optimalen Betriebsqualität führten dazu, dass die Spurpläne für die Volltunnelvariante angepasst werden mussten (siehe Präsentation, Folie 11). Diese neuen Spurpläne setzen zwei zusätzliche Gleise vor dem Tunnelportal in Heidenau voraus (siehe Präsentation, Folie 12). Die zwei- und die viergleisige Volltunnelvarianten hätten Vor- und Nachteile (siehe Präsentation, Folie 13). Man geht diesbezüglich in die Diskussion mit dem Bund und dem EBA. Wichtig ist es, beide Volltunnelvarianten durchzuplanen, um eine fundierte Abwägung zu ermöglichen und Ende 2022 eine Volltunnelvariante auszuwählen.

Die Teiltunnelvariante erreicht beim derzeitigen Arbeitsstand eine optimale Betriebsqualität, jedoch nur knapp (siehe Präsentation, Folie 14). Durch weitere Planungsentscheidungen wird das Projekt-Team die Betriebsqualität weiter in den optimalen Bereich führen. Auch hier wird es weiterführende Diskussionen mit dem EBA geben.

Ende des Jahres sollen jeweils eine Volltunnel- und eine Teiltunnelvariante für die weitere Bearbeitung im Rahmen der Vorplanung ausgewählt werden (siehe Präsentation, Folie 15).

Fragen und Hinweise der Teilnehmenden

Kay Müller beantwortet im Anschluss die Fragen der Teilnehmenden.

Wird durch die auf Folie 12 gezeigten Pläne für eine Volltunnelvariante die Brücke an der August-Bebel-Straße (Heidenau) betroffen sein?

Ja, zum derzeitigen Planungsstand wird die Brücke durch diese Variante baulich angepasst oder abgebaut werden müssen.

Erreichen Sie die nötigen Zielvorgaben bei den prognostizierten Zugzahlen des Bundes?

Zum jetzigen Planungsstand liegen bei den bisher prognostizierten Zugzahlen nur bei der viergleisigen Volltunnelvariante die nötigen Ergebnisse vor. Es werde voraussichtlich 2023 neue Zugzahlprognosen des Bundes mit Ausblick 2040 geben, die wiederum in die Planungen einfließen.

Woran liegt es, dass es nur bei der Teiltunnelvariante ein zusätzliches Gleis für einen Regionalhalt in Heidenau gibt?

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Bei der Volltunnelvariante wäre der bauliche Eingriff aufgrund der Verschiebung der Gleisachsen zu umfangreich. Die Betriebsfinanzierung des Nahverkehrs wird vom Land gestellt. Hierzu werden noch Gespräche mit dem Freistaat Sachsen stattfinden.

Gibt es Pläne, einige Züge zwischen Dresden und Prag auch in Zukunft noch durchs Elbtal fahren zu lassen, um dadurch die Zugzahlen für den zukünftigen Tunnel zu senken und die touristische Sehenswürdigkeit - Fahrt durchs Elbtal - weiter zu ermöglichen?

Es wird weiterhin auf der Strecke durchs Elbtal Personenverkehr geben, aber ob und wie viel Fernverkehr weiter über die Strecke geleitet wird, steht zu diesem Stand der Planungen nicht fest.

Dies hängt unter anderem mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts Neubaustrecke Dresden-Prag zusammen. Das Projekt könne nur durch einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen finanziert werden und dieser Nutzen speist sich insbesondere aus der enormen Fahrtzeitverringerung im Fernverkehr zwischen Berlin-Dresden-Prag und einem entsprechenden Angebot an möglichen Fahrten.

Ist für die S-Bahn zukünftig in Heidenau ein Wendegleis geplant?

Ja, die Planungen werden so angelegt, dass die S-Bahn dort wenden kann.

Ein Mitglied der AG weist darauf hin, dass durch die mögliche viergleisige Einbindung bei der Volltunnelvariante ein enormer baulicher Eingriff nötig sei. Heidenau sei im Bereich der Bestandsstrecke bereits sehr eng bebaut.

Visualisierungen

Im Anschluss wird ein Film mit Visualisierungen eines zweigleisigen einzelnen Streckenabschnitts im Bestandsausbau in Heidenau gezeigt (siehe Präsentation, Folie 17). Die DB nutzt das Visualisierungstool, um mögliche Herausforderungen und Lösungen bei der Planung visuell darstellen zu können. Das Gezeigte ist ein vorläufiger Planungsstand. Der Projektleiter erklärt, sobald die Planungen weiter vorangeschritten sind, wird eine weitere, detailliertere grafische Aufbereitung der möglichen Streckenverläufe vorgenommen.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

3. Nächste Schritte

Danach erläutert Kay Müller kurz die nächsten Schritte in der Planung und der Beteiligung zum Projekt (siehe Präsentation, Folie 19). Er stellt in Aussicht, dass es voraussichtlich noch 2022 eine Bürgerinformations-Veranstaltung zum aktuellen Projektstand geben wird. Die nächste Sitzung der AG Heidenau soll im Q3 oder Q4 2022 stattfinden.

Verabschiedung

Der Moderator erinnert an die kommende Sitzung des Dialogforums am 09.05.2022 und dankt für den Austausch. Gern kann ein Mitglied der AG die Ergebnisse der heutigen Sitzung im Dialogforum vorstellen.

Auch Kay Müller dankt für die Teilnahme und wünscht allen einen schönen Nachmittag.
