

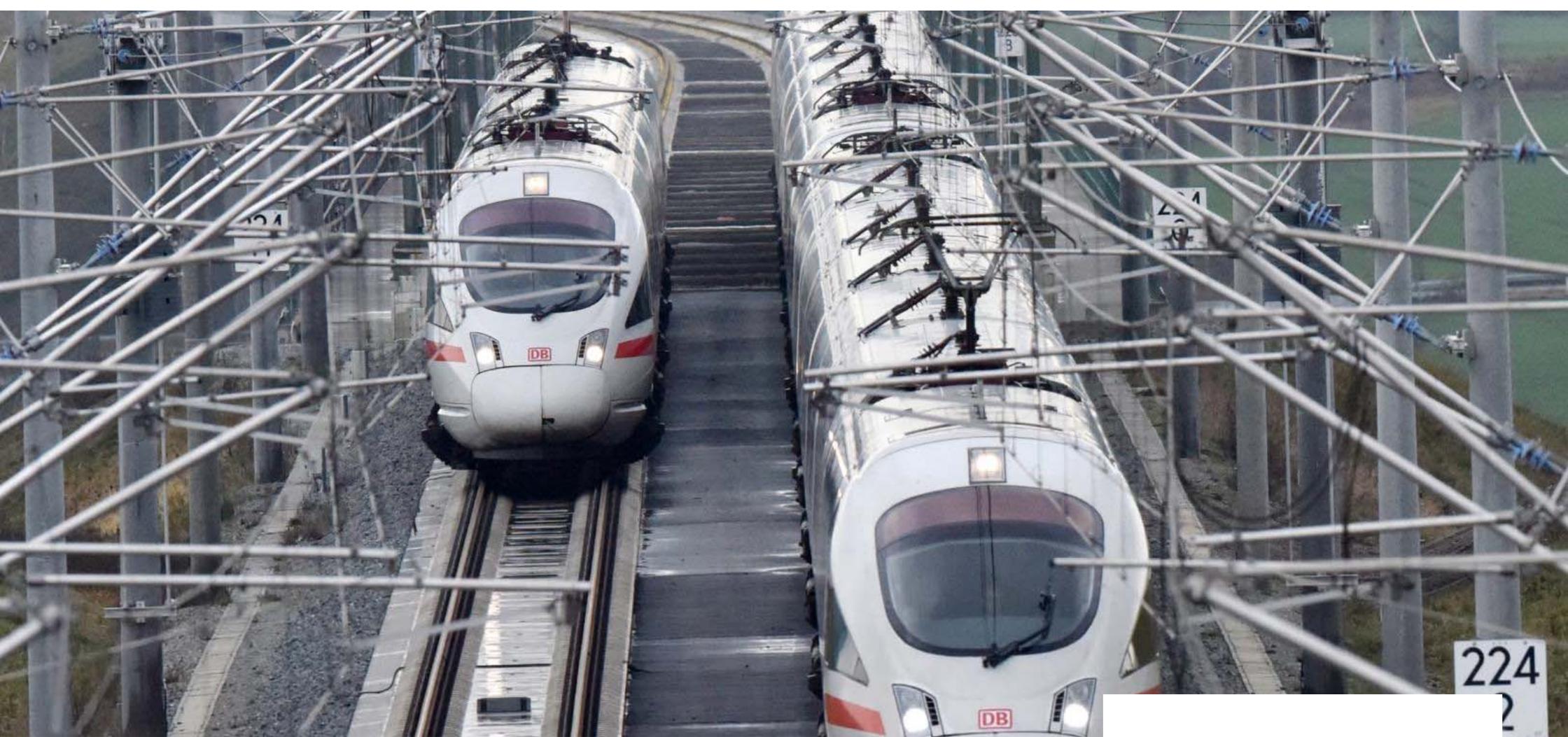
3. Dialogforum zur Neubaustrecke Dresden-Prag

Pirna, 16.12.2019

Agenda 3. Dialogforum zur Neubaustrecke Dresden-Prag

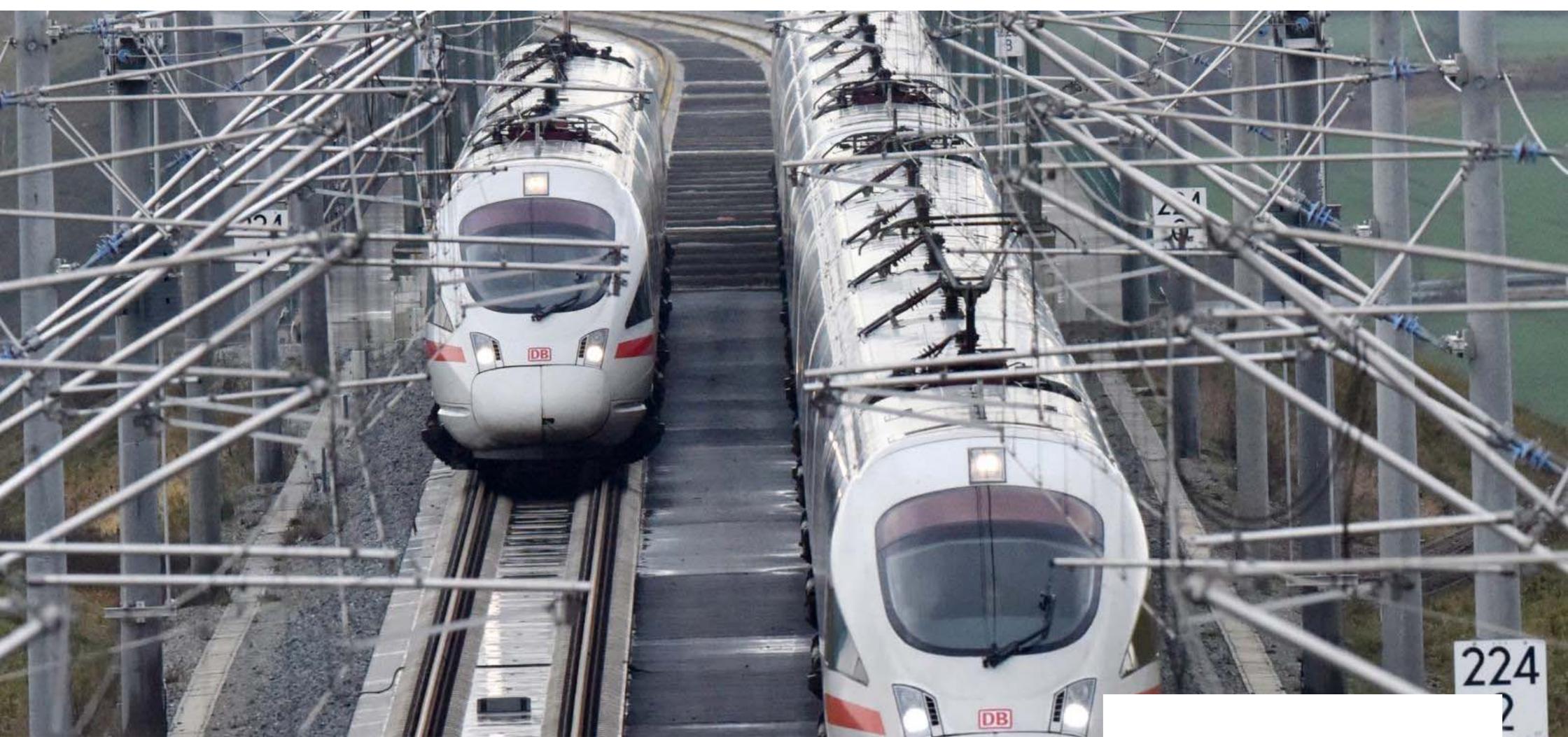
Top Thema

- 1 Begrüßung
- 2 Verabschiedung des Protokolls des 2. Dialogforums
- 3 Bericht Arbeitsgruppe Heidenau
- 4 Raumordnungsverfahren
- 5 Nächste Schritte und Sonstiges



Begrüßung

1



Protokoll 2. Dialogforum

2

2. Protokoll 2. Dialogforum



Protokollentwurf 2. Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig
<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/dresden-prag>

Erstellt am: 12.07.2019

Erstellt von: IFOK GmbH

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Verabschiedung des Protokolls des 1. Dialogforums

TOP 3 Selbstverständnis Dialogforum Dresden-Prag

TOP 4 Ergebnisse aus den Bürgerdialogen im April 2019

TOP 5 Raumordnungsverfahren - Ergebnisse Antragskonferenz, weiteres Vorgehen

TOP 6 Offene Fragen aus dem 1. Dialogforum

TOP 7 Nächste Schritte und Sonstiges

Ort/Zeit:

Pirna, 26.06.2019, 15:00 - 18:00

Protokollumfang:

9 Seite(n)

Anlagen:

Anlage 1 - Teilnehmerliste

Anlage 2 - Finales Protokoll des 1. Dialogforums

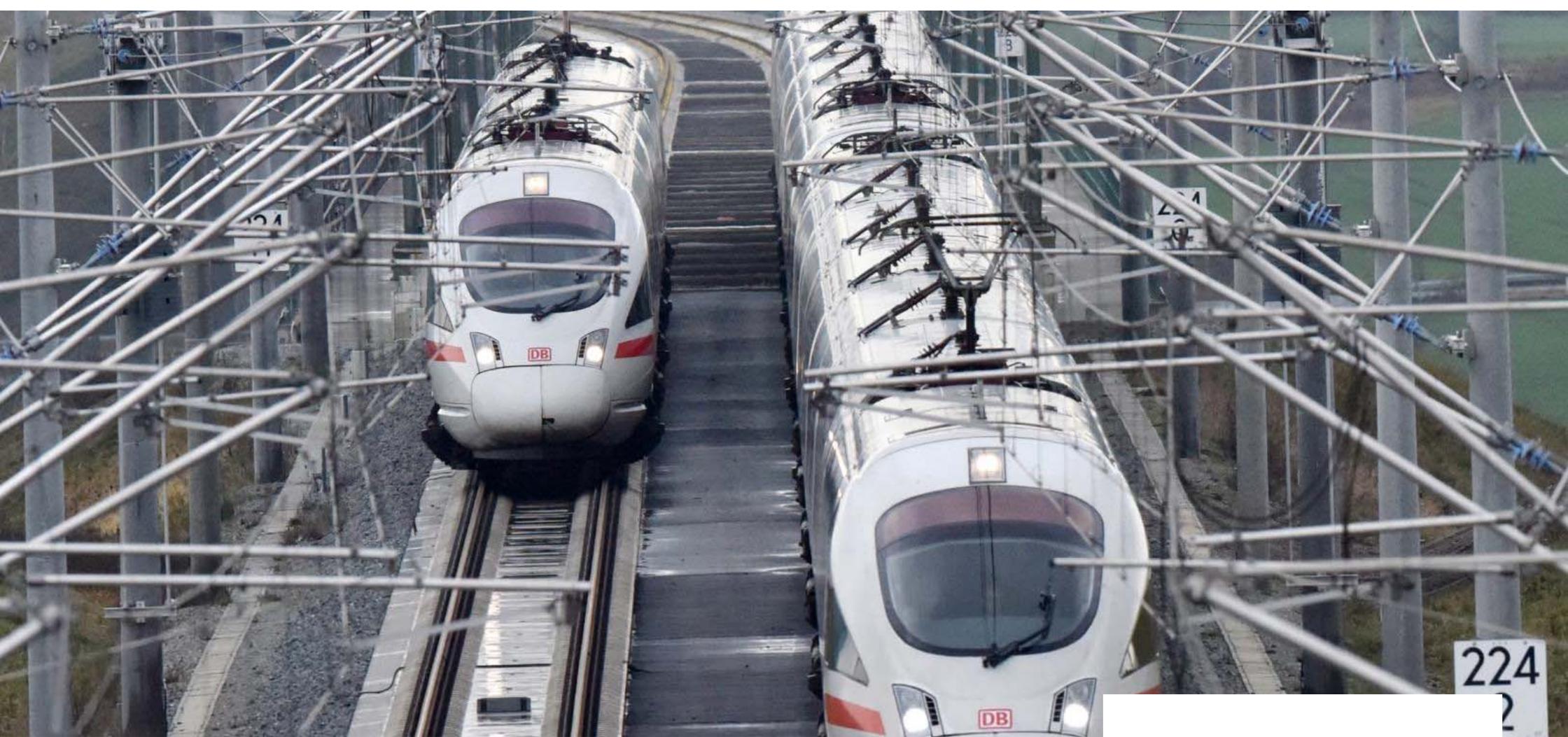
Anlage 3 - Präsentation inklusive Selbstverständnis des Dialogforum Dresden-Prag

Anlage 4 - Presseinformation des Dialogforums

online verfügbar unter
<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/dresden-prag> sowie
www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Freigabe im Rahmen Dialogforum erteilt

Entwurf



Bericht Arbeitsgruppe Heidenau

3

Bericht Arbeitsgruppe Heidenau



1. Sitzung am 16.09.2019 in Heidenau - Inhalte

- Zielsetzung und Selbstverständnis der Arbeitsgruppe
- Teilnehmerkreis Arbeitsgruppe Heidenau
- Technische Parameter und Grundlagen zur Einbindung in Heidenau
- offene Fragen und Hinweise der Teilnehmer

Bericht Arbeitsgruppe Heidenau

1. Sitzung am 16.09.2019 in Heidenau – Hinweise der Teilnehmer

■ Anbindung Regionalverkehr

- Heidenau wird Knotenpunkt zwischen der Neubaustrecke und der Sächsischen Schweiz, Sebnitz und Altenberg
- Heidenau ist ein Haltepunkt für Regionalbahnen und Anbindung an den Güterverkehr
- Fernbahnsteige im Bahnhof Heidenau für potenziellen Interregio bedenken
- Mögliche Chancen für Regionalverkehr über die Neubaustrecke in Richtung Tschechien
- Ein Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz ermöglicht bessere Möglichkeiten für den Nahverkehrsknoten, etwa für eine Anbindung der Besucher des IndustriePark Oberelbe (IPO)

■ Barockgarten Großsedlitz

- Zugang/Aufstieg zum Barockgarten erhalten
- Erhalt der Sichtachse vom Barockgarten in Richtung Elbtal (Osten)
- Chancen zur Verbesserung der Anbindung des Barockgartens nutzen

■ Städtebau

- Zusätzliche Flächeninanspruchnahme in Heidenau über das bisherige Bahnhofsgelände hinaus, die später etwa nicht gewerblich genutzt werden können?
- Querung Staatsstraße: Über- oder Unterführung?

Bericht Arbeitsgruppe Heidenau

1. Sitzung am 16.09.2019 in Heidenau – Hinweise der Teilnehmer

- Schallschutz
 - Schallschutz des Barockgartens
 - Betroffenheit der Bürger von Lärm
 - Messbaren Schallschutz schaffen, nicht nur theoretischen
 - Korridorbreite inklusive Schallschutzwände

- Naturschutz/Flächenverbrauch/Kompensation Zugang/Aufstieg zum Barockgarten erhalten
 - Brachflächen für Renaturierung/Ausgleich nutzen
 - Ausgleich/Kompensation mit unmittelbarer Wirkung für Heidenau
 - Renaturierung der Müglitz als Ausgleichsmaßnahme
 - Schaden an der Natur an der Stelle des Tunnelportal geringhalten
 - Minimaler Flächenverbrauch an Siedlungsfläche in Heidenau
 - Möglichst nicht Müglitznahe Flächen bebauen
 - Freiraum für den Bahnhof bei (der Firma) SUSA schaffen, damit der Bahnhof weder in der Stadt Heidenau noch in Dohma liegt

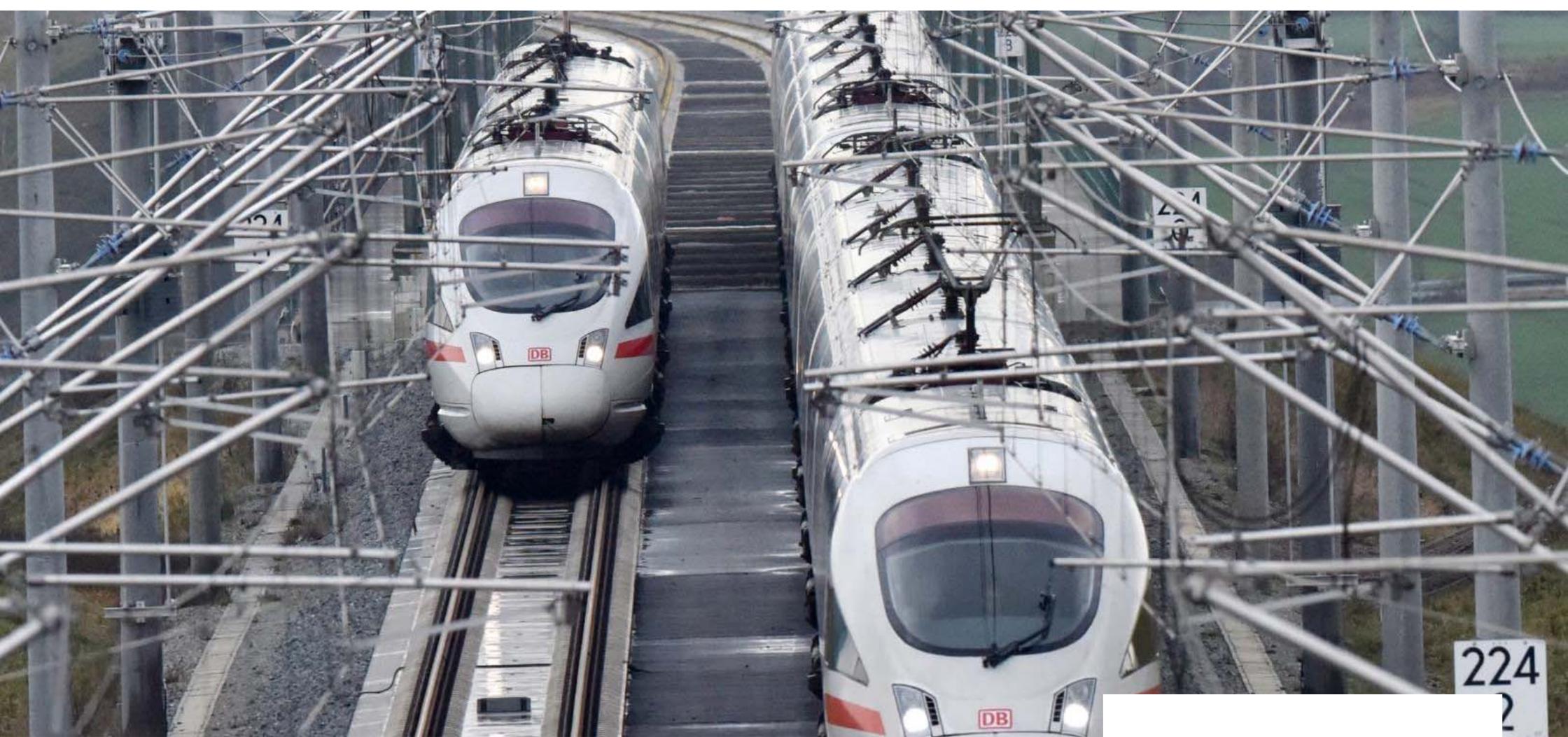
Bericht Arbeitsgruppe Heidenau

1. Sitzung am 16.09.2019 in Heidenau – Hinweise der Teilnehmer

■ Sonstiges

- Abwägung des Standorts des Überholbahnhofs unter Berücksichtigung der Betroffenheit der Bürger von Lärm
- Liegen Tunnelportal und Revisionszugänge auf Flächen des IndustriePark Oberelbe (IPO)? Prüfen und abgleichen!
- Geschwindigkeit bei Ein- und Ausfahrt am Tunnelportal
- Zugzahlen heute und zukünftig
- Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz verhindert aufwändiges Rampenbauwerk
- Ein Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz ermöglicht bessere Anbindung an den Wartungsbetrieb für Schadwagen

Die eingegangenen Hinweise gehen an die Projektleitung und die Planer der Neubaustrecke. In den kommenden Sitzungen erhalten die Teilnehmenden Rückmeldung über die Verwertung der Hinweise.



Raumordnungsverfahren

4

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag

Verfahrensstand Raumordnungsverfahren

- | Festlegen von Art und Umfang der für das ROV vorzulegenden Unterlagen (Raumordnungsbehörde) 
- | Erarbeitung der Verfahrensunterlagen (DB Netz AG) 
- | Forstsetzen Bürgerdialog mit Eröffnung ROV (DB Netz AG und Raumordnungsbehörde)
- | Einleitung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen vom 6. Januar - 28. Februar 2020
- | geplanter Abschluss Raumordnungsverfahren nach vsl. 6 Monaten im II. Quartal 2020

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag

Beteiligung der öffentlichen Stellen

- | Ab 17. Dezember 2019 Beginn der Beteiligung der öffentlichen Stellen
 - | Versenden der Verfahrensunterlagen an 98 Belangträger
 - | Informelle Beteiligung von 19 tschechischen Belangträgern mit Anlagen: Teil A in tschechischer Sprache und komplette Unterlagen deutsch auf Datenträger

- | Fristende für die Abgabe von Stellungnahmen: **6. März 2020**

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag

Beteiligung der Öffentlichkeit

- | Ab 17. Dezember 2019 Versenden der Auslegungsunterlagen an die zehn vom Vorhaben voraussichtlich berührten Gemeinden: **Altenberg, Dresden, Heidenau, Dohna, Pirna, Bad Gottleuba-Berggießhübel, Liebstadt, Bahretal, Müglitztal, Dohma**
- | 6. Januar 2020 bis 28. Februar 2020 öffentliche Auslegung
- | Fristende für die Abgabe von Stellungnahmen: **6. März 2020**
- | ab 20. Dezember 2019 Veröffentlichen der Verfahrensunterlagen im Internet (Bekanntmachungsportal der Landesdirektion Sachsen, Bauportal DB Netz AG, Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit „Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag EVTZ“)
- | Öffentliche Bekanntmachungen über die Auslegung der Verfahrensunterlagen in allen vom Vorhaben berührten Gemeinden in den Amtsblättern Dezember

Sachstand TEN Neubaustrecke Dresden-Prag, ROV

Information der Öffentlichkeit und Bürgerdialog

- | Heute, 16. Dezember 2019 Dialogforum in Pirna – Vorstellen der Verfahrensunterlagen und Information zum Ablauf des ROV (DB Netz AG, LDS)
- | 17. oder 18. Dezember 2019 Pressemitteilung zum Beginn der Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit (LDS)
- | Bürger-Informationsveranstaltungen am 27. Januar 2020 in der Christuskirche in Heidenau sowie am 28. Januar 2020 im Rathaus Pirna, jeweils von 16.30 bis 19.00 Uhr (DB Netz AG, LDS)

Raumordnungsverfahren



DB erstellt Unterlagen und reicht diese bei der Landesdirektion Sachsen am 17.12.2019 ein

Veröffentlichung der Unterlagen unter

- www.lids.sachsen.de ab 20.12.2019
- www.neubaustrecke-dresden-prag.de
- Versand durch LDS am 18.12.2019 an TöB
- Auslegung ab 6.1. bis 28.2.20 Wochen in den betroffenen Gemeinden (Öffnungszeiten sind den entsprechenden Amtsblättern zu entnehmen.)

Landesdirektion Sachsen erstellt Raumordnerische Beurteilung, keine Vorzugsvariante

Weitere Planung unter Beachtung der Ergebnisse aus dem Raumordnungsverfahren

Raumordnungsverfahren

Zuständigkeiten



Vorhabenträgerin

- DB Netz AG
Salomonstr. 21,
04103 Leipzig
- Ansprechpartner: Kay
Müller, Michael
Menschner



Technische Planung

- KREBS+KIEFER
Ingenieure GmbH
Heinrich-Hertz-Straße
2, 64295 Darmstadt
- Ansprechpartner:
Ulrich Bausch,
Michael
Schanzenbach



Raumordnungs- untersuchung (und Zusammenstellung der ROV-Unterlagen)

- INFRASTRUKTUR &
UMWELT
Professor Böhm und
Partner
Julius-Reiber-Str. 17,
64293 Darmstadt
- Ansprechpartner: Dr.-
Ing. Peter Heiland,
Andrea Brenker;
Beratung durch:
Prof. Dr. Matthias
Gather, Erfurt



Begutachtung Gebiets- und Artenschutz (FFH)

- dreher + sudhoff
ingenieurplanung
GbR
Schillerstraße 50,
06114 Halle /Saale
- Ansprechpartner:
Helge Dreher

Raumordnungsverfahren

Prozess der Variantenfindung 1/2

1

Untersuchungsraum



2

Variantensammlung

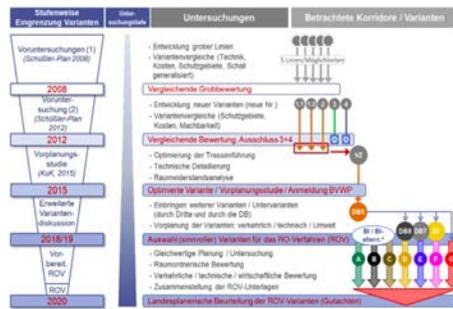


Abbildung 5: Bisheriger Prozess der Variantenfindung und Vorschau auf das Raumordnungsverfahren (Darstellung: IJ, 2019)

3

Ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Untersuchungsraum



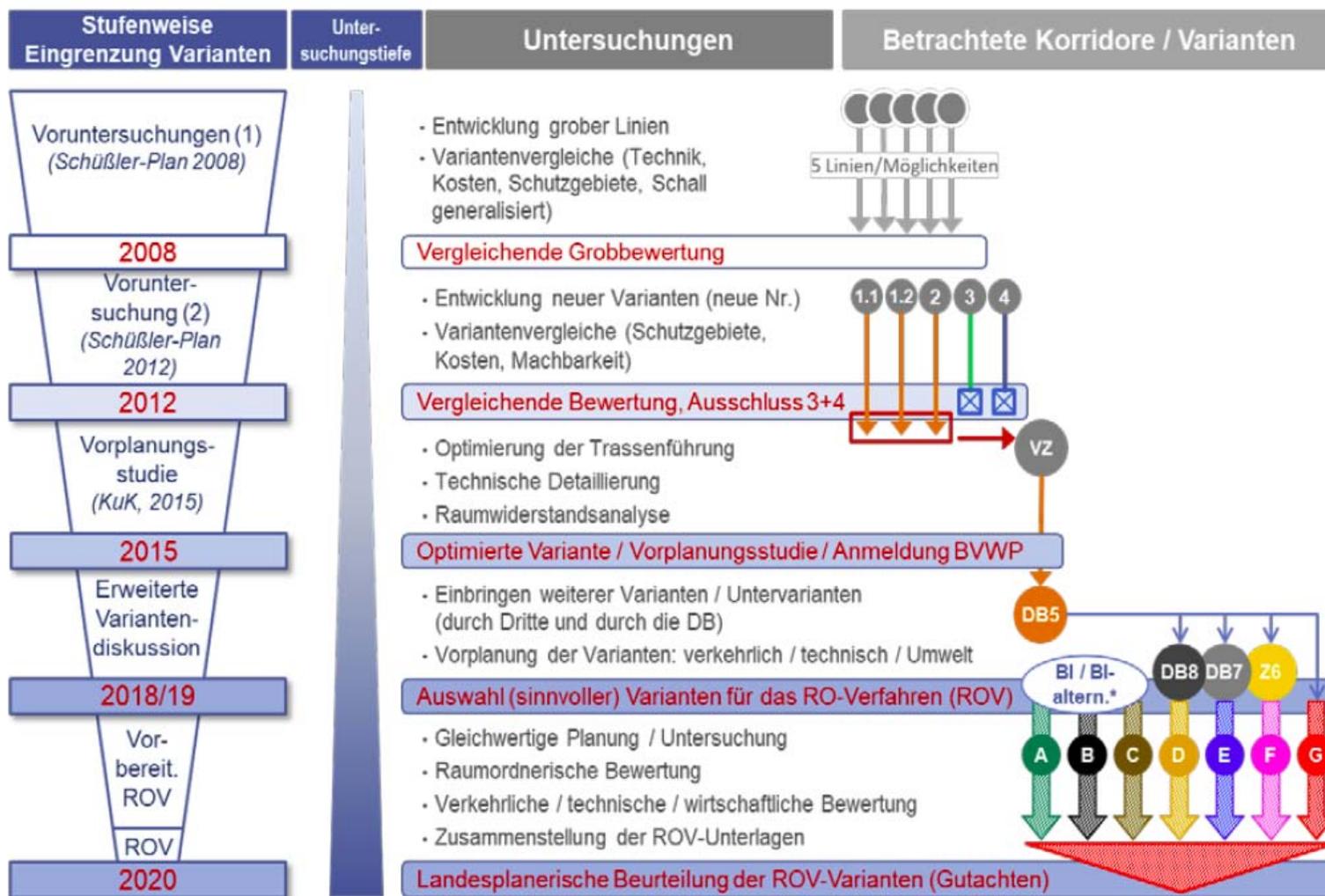
■ Der Untersuchungsraum bildet die Grundlage für die Variantensammlung.

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

■ In das Raumordnungsverfahrens werden alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten aufgenommen.

Raumordnungsverfahren

Prozess der Variantenfindung 2/2



Auszug Raumordnungsunterlagen Teil A, 3.1 Denkbare Linienführungen und Variantenauswahl im Freistaat Sachsen, Seite 31

* Die von der Bürgerinitiative Dohma eingebrachten Tunnelvarianten wurden im Zuge der gleichwertigen technischen Ausarbeitung hinsichtlich der Trassierungsparameter und nach betrieblichen Anforderungen fortentwickelt und als Tunnelvarianten A, B und C aufgenommen

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

Gliederung der Unterlagen

- **Teil A – Zusammenfassung der Raumordnungsunterlagen**
 - Beschreibung des Vorhabens und seiner Konzeption
 - Grundlagen des Raumordnungsverfahrens und der Vorgehensweise
 - Beschreibung und Begründung der Trassenvorauswahl
 - Zusammenfassung der Variantenuntersuchung in Sachsen

- **Teil B – verkehrliche und technische Beschreibung**
 - Verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens
 - Varianten der Trassenführung
 - Technische Planungsgrundlagen
 - Betriebliche Planungsgrundlagen
 - Baubetriebliche Aspekte
 - Wirtschaftliche Aspekte
 - Fortführung der Varianten in der Tschechischen Republik (nachrichtl.)
 - Gegenüberstellung technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien für die Varianten

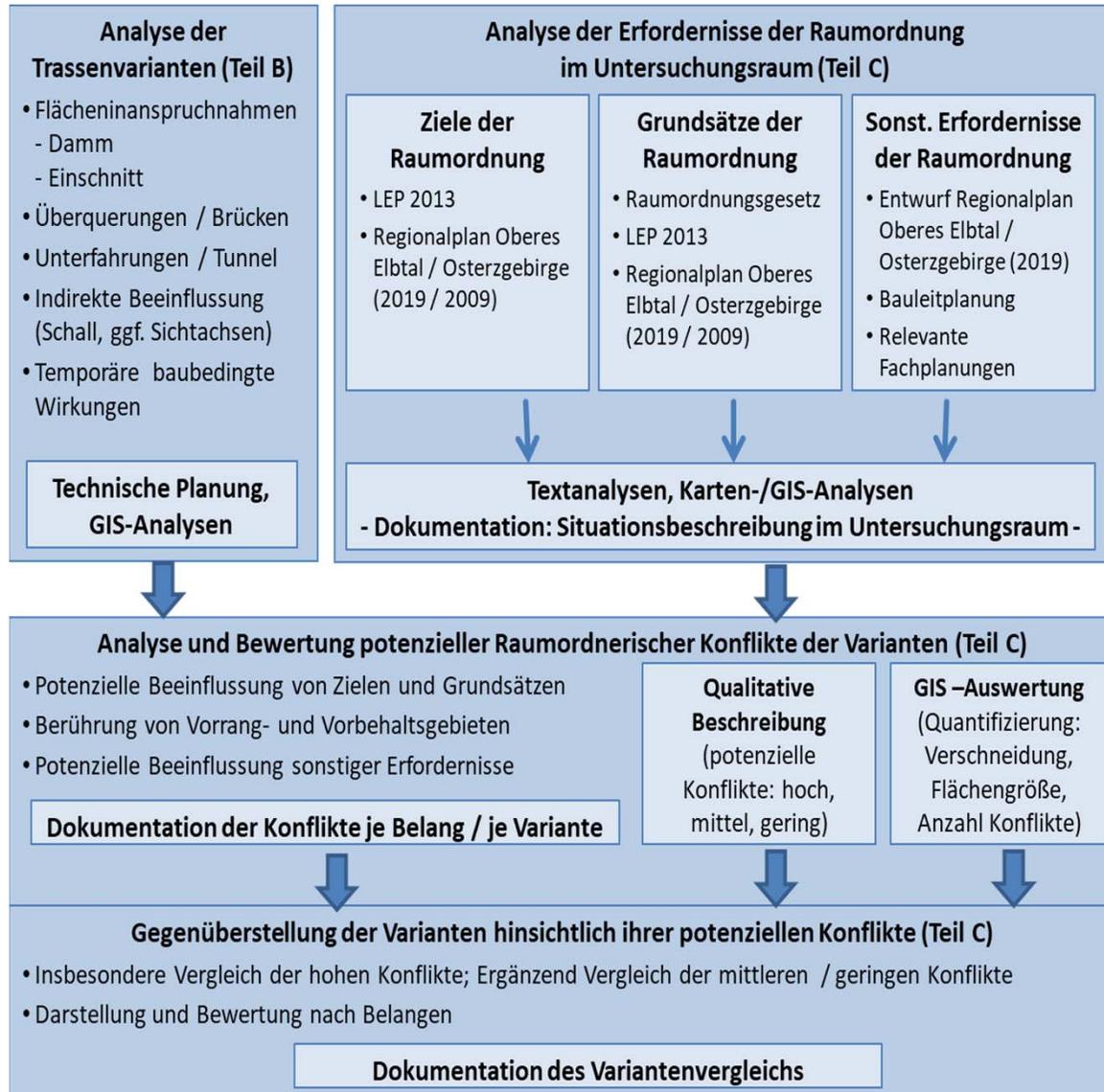
Gliederung der Unterlagen

- **Teil C - Raumordnungsuntersuchung und Variantenvergleich**
 - Untersuchungsansatz und Methodik
 - Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung (gemäß ROG)
 - Lage im Raum und strukturräumliche Aspekte der Varianten
 - Regional-, Siedlungs-, und Wirtschaftsentwicklung
 - Verkehrsentwicklung
 - Freiraumschutz
 - Freiraumnutzung
 - Technische Infrastruktur
 - Potenzielle Konflikte während der Bauphase
 - Potenzielle erhebliche Einflüsse des Vorhabens auf raumordnerische Belange in der Tschechischen Republik
 - Variantenvergleich anhand der Raumordnungskriterien
 - Mögliche Planungshindernisse und Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung

- **Teil D - Studien und Untersuchungen zur Information**

Raumordnungsverfahren

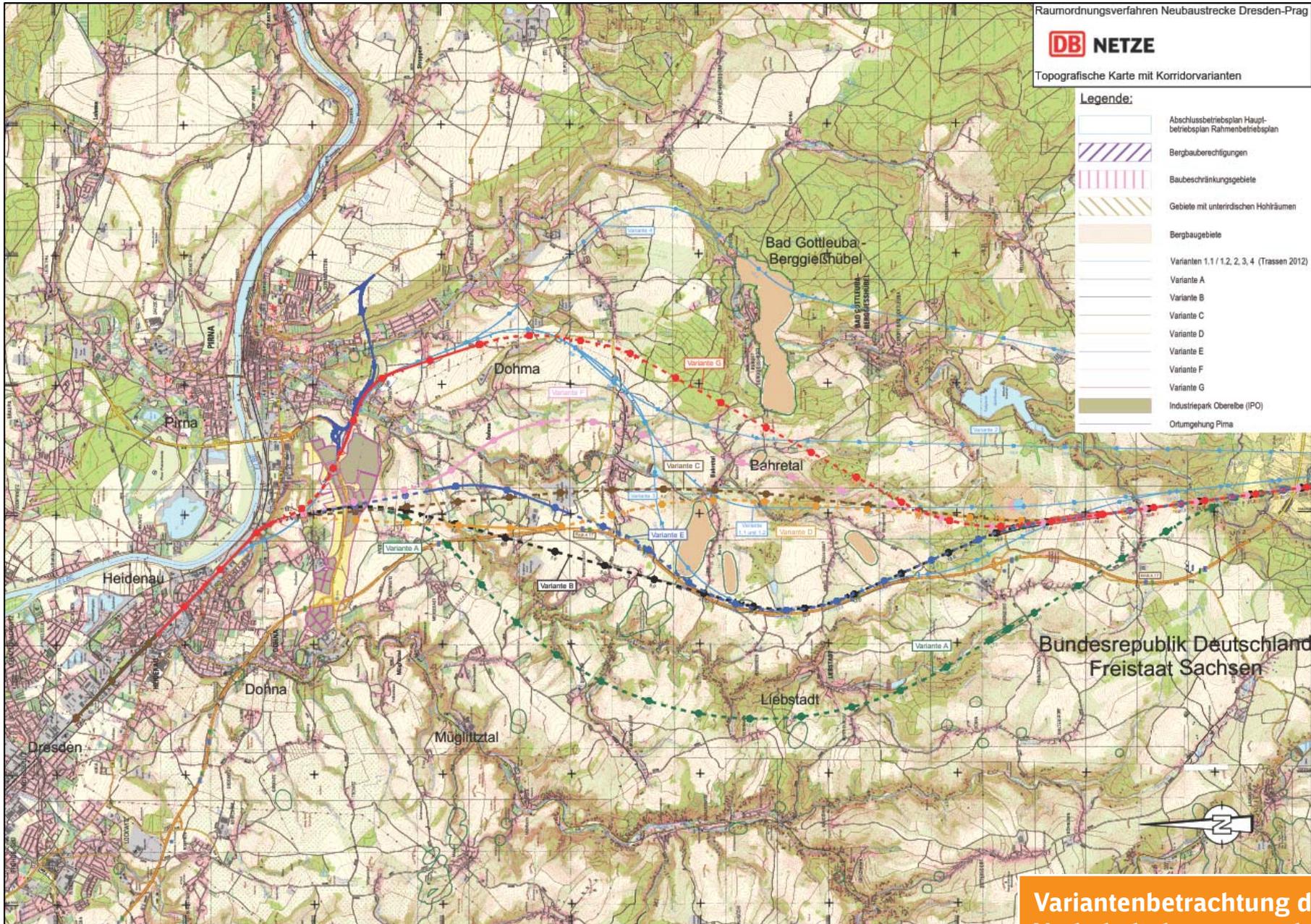
Vorgehen Raumuntersuchung



Kriterien der Raumuntersuchung

Regional-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> - Regionalentwicklung - Siedlungsentwicklung - Wirtschaftsentwicklung
Verkehrsentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> - Überregionale Verkehrsentwicklung - Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum - Verkehrsentwicklung im Elbtal
Freiraumschutz
<ul style="list-style-type: none"> - Ökol. Verbundsystem/Arten- u. Biotop/Fließgewässer - Kulturlandschaft - Boden und Grundwasser - Hochwasservorsorge - Siedlungsklima
Freiraumnutzung
<ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaft - Wald- und Forstwirtschaft - Bergbau und Rohstoffsicherung
Technische Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> - Energieversorgung - Wasserversorgung

Übersichtskarte Varianten



Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

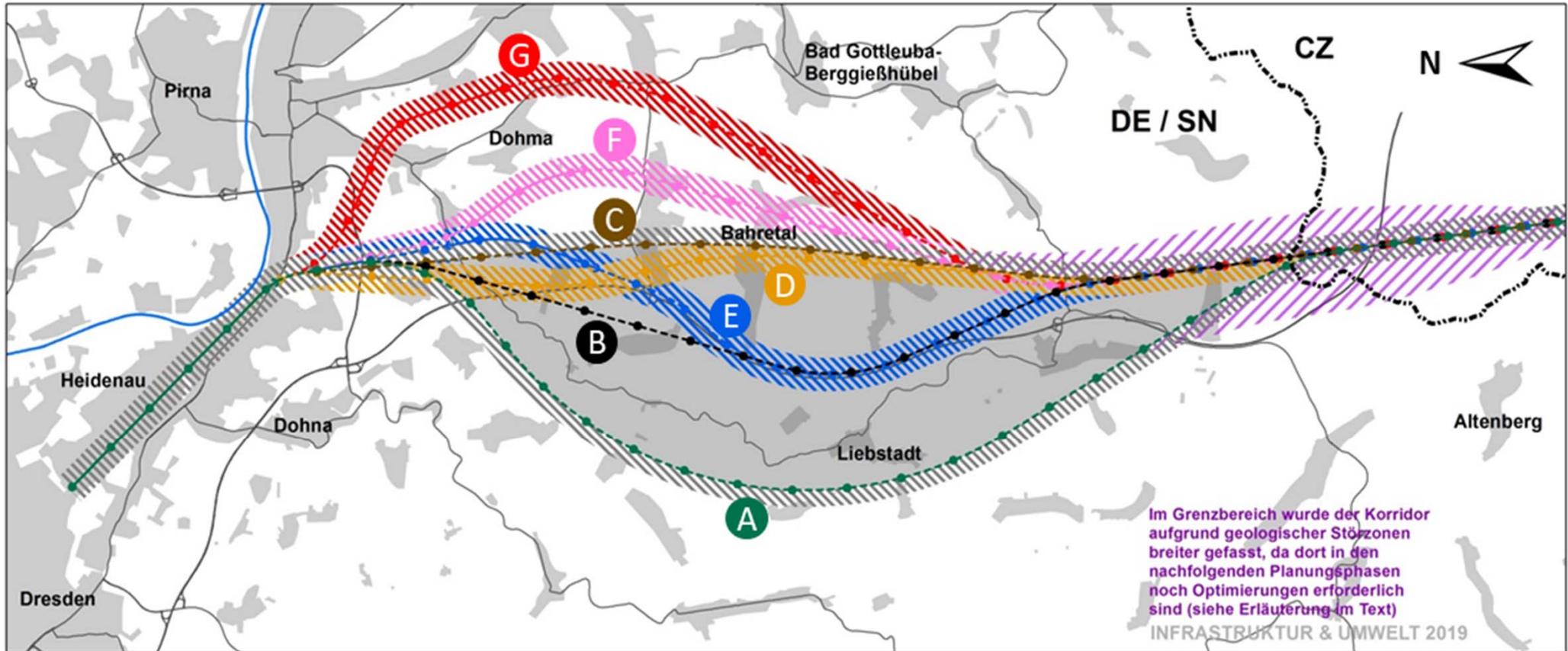
Variantenvergleich

	Volltunnelvarianten			Varianten abschnittsweise oberirdisch			
	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E	Variante F	Variante G
Streckenlänge NBS (Heidenau bis Tunnelende) in km	■ 34,8	■ 33,0	■ 32,5	■ 32,1	■ 33,0	■ 32,7	■ 34,5
– davon Gesamtlänge Tunnel in km	■ 32,3	■ 30,5	■ 29,9	■ 27,7	■ 27,9	■ 27,7	■ 28,8
– davon Länge Basistunnel in km	■ 32,3	■ 30,5	■ 29,9	■ 24,3	■ 24,8	■ 24,5	■ 26,8
Anzahl Tunnel	■ 1	■ 1	■ 1	■ 2	■ 2	■ 2	■ 2
Anzahl Talbrücken	■ -	■ -	■ -	■ 1	■ 1	■ 1	■ 1
Lage Überholbahnhof (Ort)	■ Heidenau	■ Heidenau	■ Heidenau	■ BAB 17	■ Niederseidewitz	■ Dohma	■ Goes
voraussichtliche Abstände der Überholbahnhöfe	■ 36,4	■ 34,6	■ 34,1	■ 25,8	■ 26,3	■ 26,0	■ 28,3

Stand: 10.12.2019, Daten können sich im Rahmen der weiteren Planung ändern

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Untersuchungsraum für das Raumordnungsverfahren



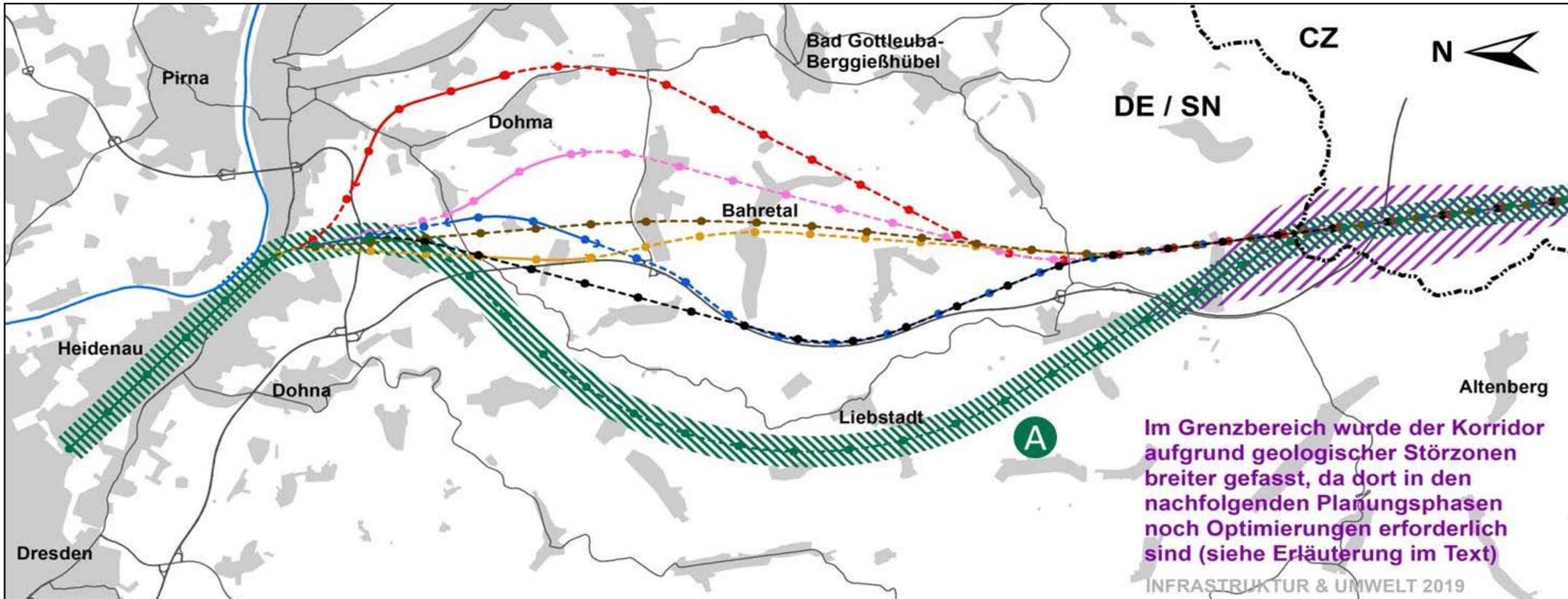
- Korridor für die Voll-Tunnelvarianten A-C (grau)
- Korridore für die Varianten D-G
- sowie Korridorerweiterung wegen geologischer Störzone im Grenzbereich (lila)

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Vorstellung der Volltunnelvarianten A-C

- Grundsätzlich wird angesichts der notwendigen Detailkenntnisse für die Tunnelplanung und -optimierung im Vergleich zu dem relativ groben Planungsstand im Raumordnungsverfahren empfohlen, den gesamten infrage kommenden Bereich für eine Tunnelführung weiter zu betrachten und sich nicht im Raumordnungsverfahren auf eine Tunnelvariante festzulegen.
- Die günstigste Tunnellage und -planung müssen zunächst auf Grundlage weiterer geologischer und hydrogeologischer Detailuntersuchungen sowie weiterer Sondierungen ausgearbeitet werden, um den optimalen Tunnelverlauf zu entwickeln. Die raumordnerische Konfliktanalyse zeigt, dass es möglich ist, in dem Tunnelkorridor raumordnerisch konfliktarm eine Tunnelführung zu entwickeln.

Variante A

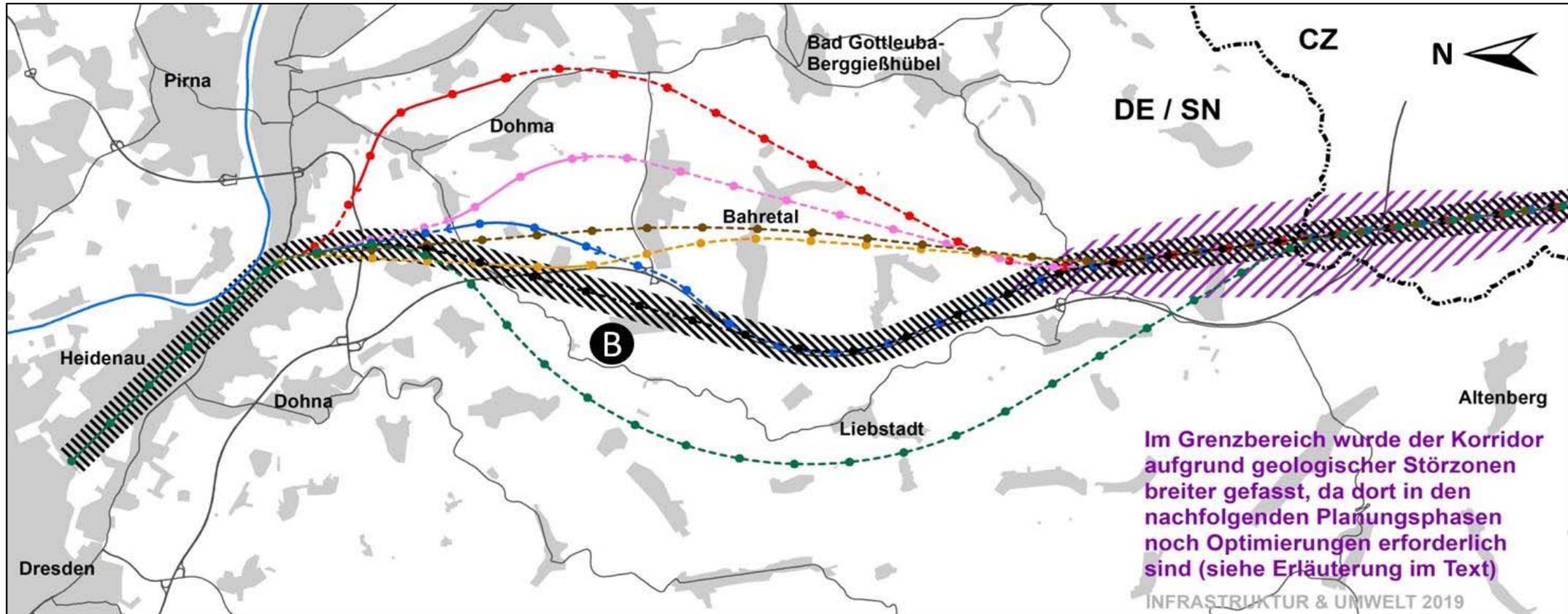


Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- Geringes Konfliktpotential in den vielen Belangen der Raumordnung, da im Bereich der Tunnelführung die an der Oberfläche entstehenden flächenhaften raumordnerischen Konflikte vermieden werden
- Inanspruchnahme von z.T. denkmalgeschützten Objekten (Gebäuden) im Bereich Heidenau, die für die Baumaßnahmen zur Errichtung eines Überholbahnhofes vor dem Basistunnel unumgänglich ist, führt zu größeren Konflikten, die in der Detailplanung weiter geprüft und gegebenenfalls noch verringert werden können

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variante B

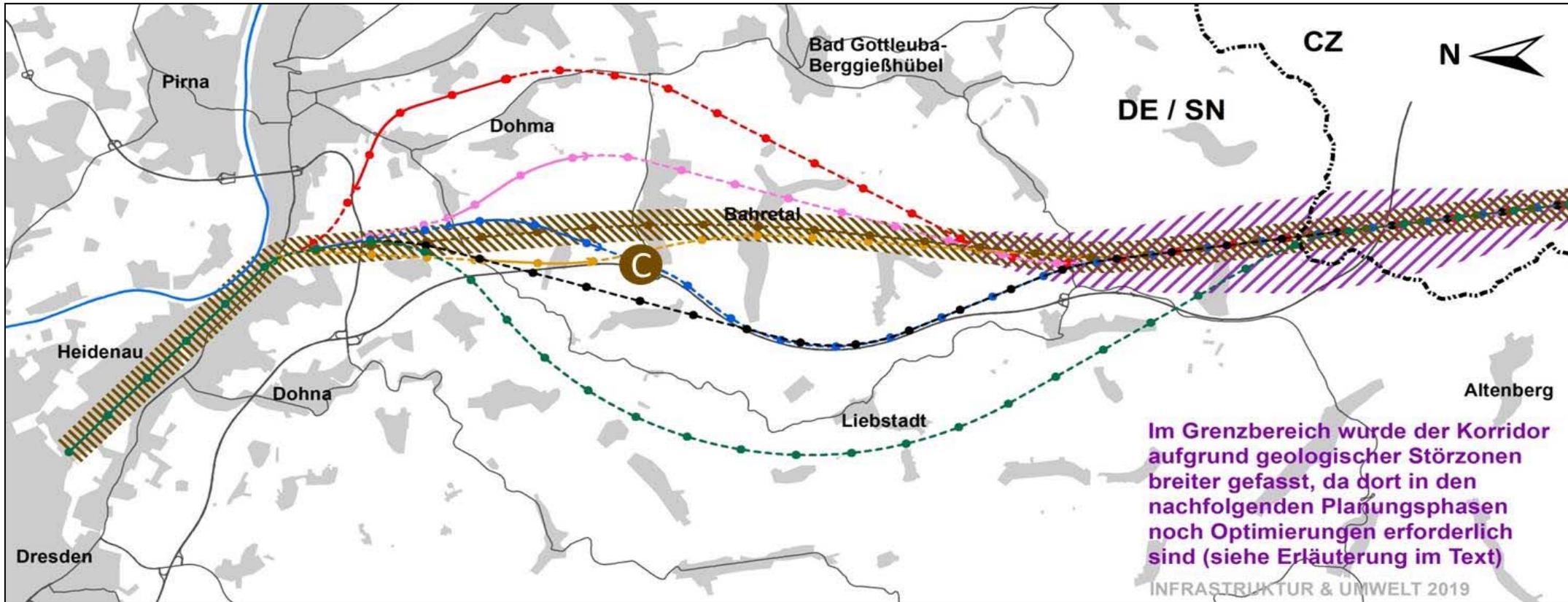


Raumordnerische Konfliktbewertung Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- Geringes Konfliktpotential in den meisten Belangen der Raumordnung, da im Bereich der Tunnelführung die an der Oberfläche entstehenden flächenhaften raumordnerischen Konflikte vermieden werden
- Inanspruchnahme von z.T. denkmalgeschützten Objekten (Gebäuden) im Bereich Heidenau, die für die Baumaßnahmen zur Errichtung eines Überholbahnhofes vor dem Basistunnel unumgänglich ist, führt zu größeren Konflikten, die in der Detailplanung weiter geprüft und gegebenenfalls noch verringert werden können

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variante C



Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

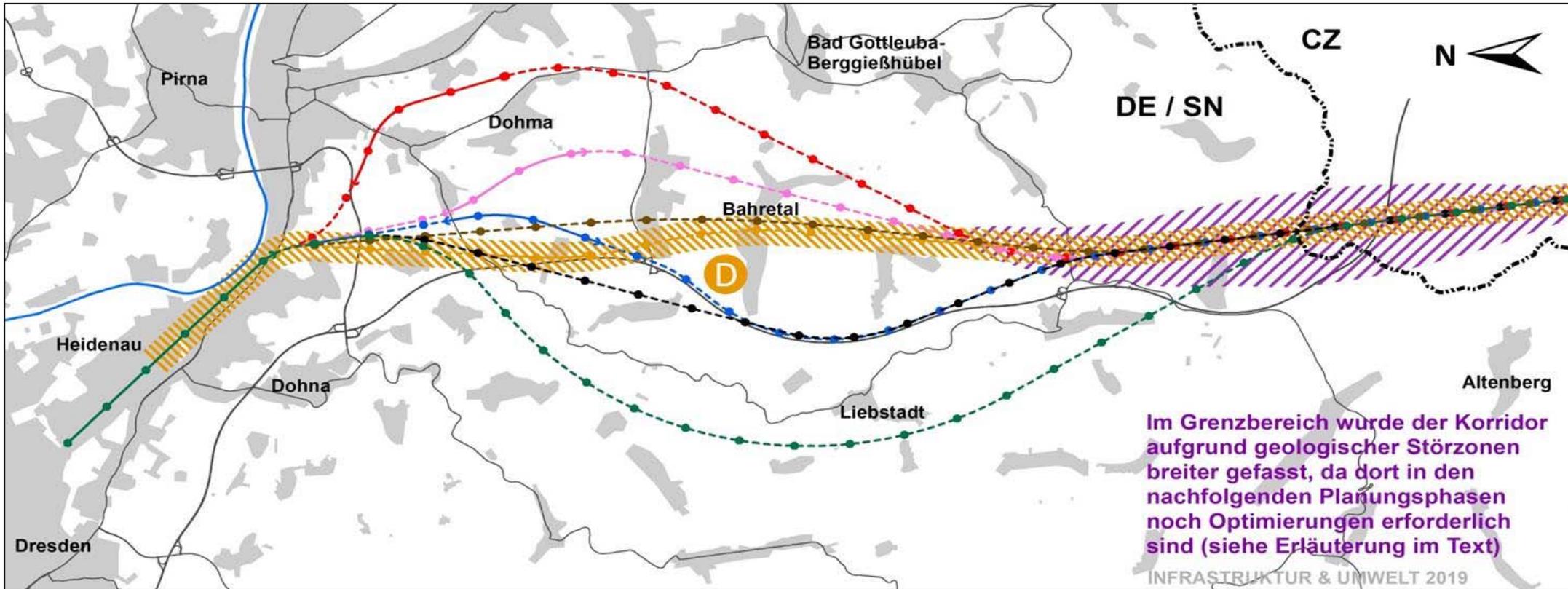
- Geringes Konfliktpotential in den meisten Belangen, da im Bereich der Tunnelführung die an der Oberfläche entstehenden flächenhaften raumordnerischen Konflikte vermieden werden
- Inanspruchnahme von z.T. denkmalgeschützten Objekten (Gebäuden) im Bereich Heidenau, die für die Baumaßnahmen zur Errichtung eines Überholbahnhofes vor dem Basistunnel unumgänglich ist, führt zu größeren Konflikten, die in der Detailplanung weiter geprüft und gegebenenfalls noch verringert werden können
- potenzieller Konflikt mit tiefliegenden Belangen (Bergbau und Rohstoffsicherung)

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Vorstellung der Varianten D-G mit teilweise oberirdischer Streckenführung

- Beim Vergleich der Varianten, die nach dem Heidenau-Tunnel zunächst eine 2,5 bis 4 km lange oberirdische Führung aufweisen, bevor sie ebenfalls in einen Grenztunnel eintreten, zeigen sich größere Unterschiede.

Variante D

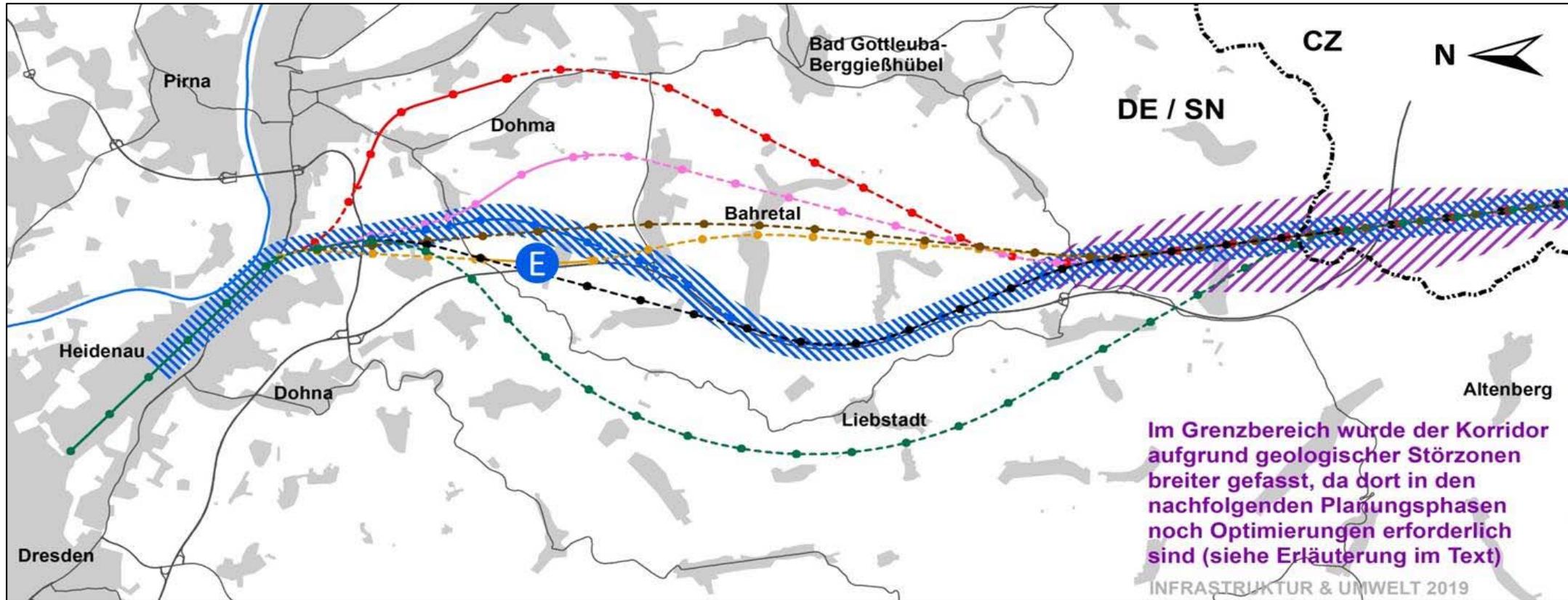


Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- insbesondere sehr große grundlegende Konflikte mit Siedlungsflächen und beim Belang Ökologie / Arten- und Biotopschutz / Fließgewässer
- Erhebliche Konflikte bei der Freiraumnutzung (räumliche Zerschneidung)

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variante E

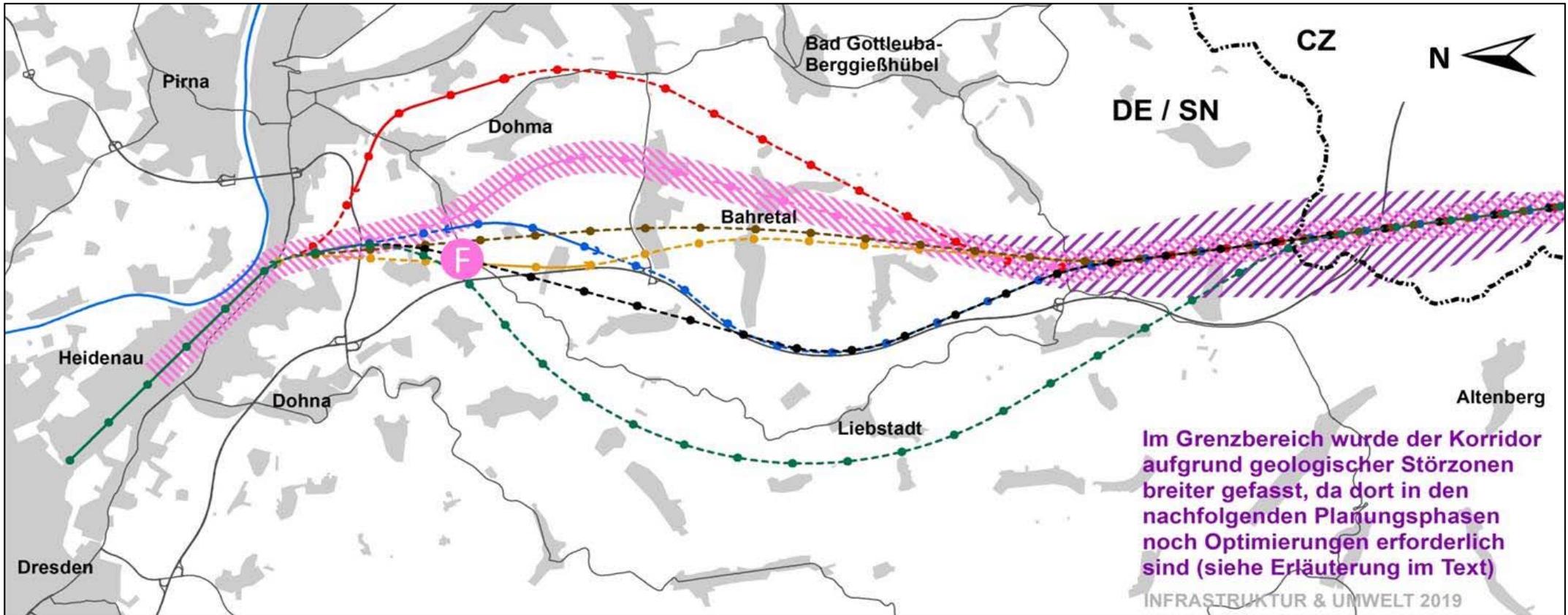


Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- insbesondere sehr große grundlegende Konflikte mit Siedlungsflächen und beim Belang Ökologie / Arten- und Biotopschutz / Fließgewässer
- Erhebliche Konflikte bei der Freiraumnutzung (räumliche Zerschneidung)

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variante F

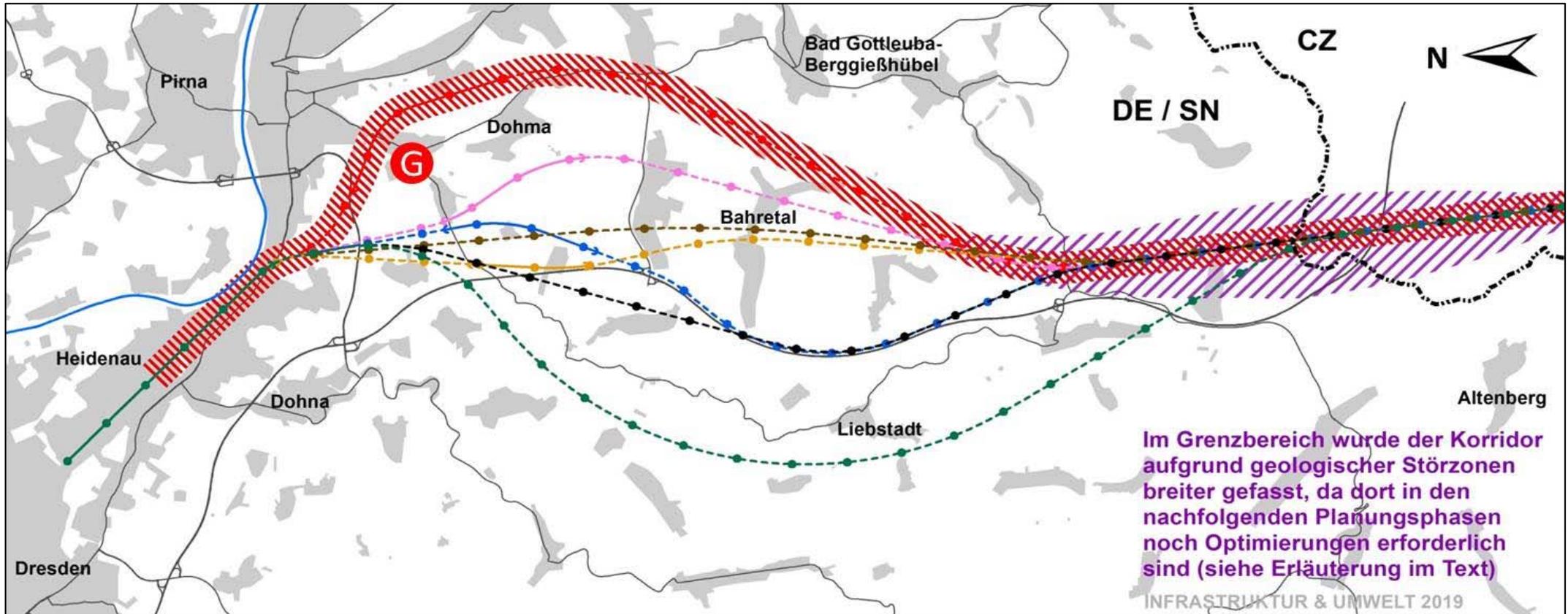


Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- hohes Konfliktpotenzial, so dass diese Variante im Vergleich der teilweise oberirdisch geführten Varianten zwar günstiger als D und E ist (geringere räumliche Zerschneidung), aber ungünstiger als Variante G

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variante G



Raumordnerische Konfliktbewertung aus Teil A

- hinsichtlich der teilweise oberirdischen Streckenführungen konfliktärmste, günstigste Variante

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Variantenvergleich

Belang:	Volltunnel-Varianten			Varianten teilweise oberirdisch			
	A	B	C	D	E	F	G
Leitvorstellungen der Raumordnung / Grundsätze gemäß ROG							
Überregionale Anbindung der Region	+	+	+	+	+	+	+
Sparsame Flächeninanspruchnahme				-	-	o	o
Regional-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung							
Regionalentwicklung	+	+	+	+	+	+	+
Siedlungsentwicklung	o	o	o	-	-	o	o
Wirtschaftsentwicklung	+	+	+	-	o	+	+
Verkehrsentwicklung							
Überregionale Verkehrsentwicklung	+	+	+	o	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum	+	+	+	+	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Elbtal	+	+	+	+	+	+	+
Freiraumschutz							
Ökologie / Arten- und Biotopschutz / Fließgew.	+	- +*	- +*	-	-	o	o
Kulturlandschaft	-	-	-	o	-	-	o
Boden und Grundwasser	o	o	o	o	o	o	o
Hochwasservorsorge	+	+	+	-	o	o	+
Siedlungsklima	+	+	+	+	-	o	o
Freiraumnutzung							
Landwirtschaft	+	+	+	-	-	-	o
Wald- und Forstwirtschaft	+	+	+	-	+	-	o
Bergbau und Rohstoffsicherung	o	+	o	-	-	+	o
Technische Infrastruktur							
Energieversorgung	+	+	+	+	+	+	+
Wasserversorgung	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**

Auszug Raumordnungsunterlagen Teil A, 5.1
Ergebnisse der Raumordnungsuntersuchung,
Seite 63

Günstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	+
Mittel im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	o
Ungünstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	-
Erhebliche Konflikte sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht nachweisbar, aber auch nicht auszuschließen; günstige Bewertung, wenn in nachfolgenden Planungen erhebliche Konflikte ausgeschlossen werden können.	- +

* Anmerkung: zwar sind nach dem jetzigen Planungsstand im Seidewitztal keine erheblichen Konflikte der Varianten nachweisbar aber aufgrund der geringen Tieflage unter dem empfindlichen Auenbereich (Vorranggebiet) und den FFH-Gebieten auch nicht auszuschließen. Daher wir hier auf mögliche Konflikte in dem Bereich hingewiesen, die in nachfolgenden Planungen und Untersuchungen ausgeschlossen werden müssen.

** Anmerkung: zwar sind keine erheblichen Konflikte der Tunnelstrecken mit Grundwasserbelangen bzw. Belangen der Wasserversorgung nachweisbar aber auch nicht auszuschließen. Daher wir hier auf mögliche Konflikte hingewiesen, die in nachfolgenden Planungen und Untersuchungen ausgeschlossen werden müssen.

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

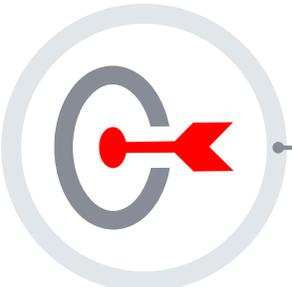
Variantenvergleich

- Varianten A bis C als Volltunnelvarianten weniger raumordnerische Konflikte als die Varianten D bis G
- A bis C untereinander im Wesentlichen von potenziellen Konflikten auf den Tunnelstrecken abhängig, daher erst nach vertieften geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen und Sondierungen abschließend zu bewerten
- Für Varianten A bis C keine raumordnerische Vorzugsvariante ohne weiteres geologisches und hydrogeologisches Detailwissen
- Varianten D und E weisen grundlegende raumordnerische Konflikte auf und können nicht für eine weitere Planung empfohlen werden
- Variante F weist ebenfalls erhebliche Konflikte und Nachteile auf, im Vergleich der teilweise oberirdischen Varianten günstiger als Variante D und E, aber ungünstiger als G
- Variante G im Vergleich der teilweise oberirdischen Varianten die konfliktärmste und damit günstigste

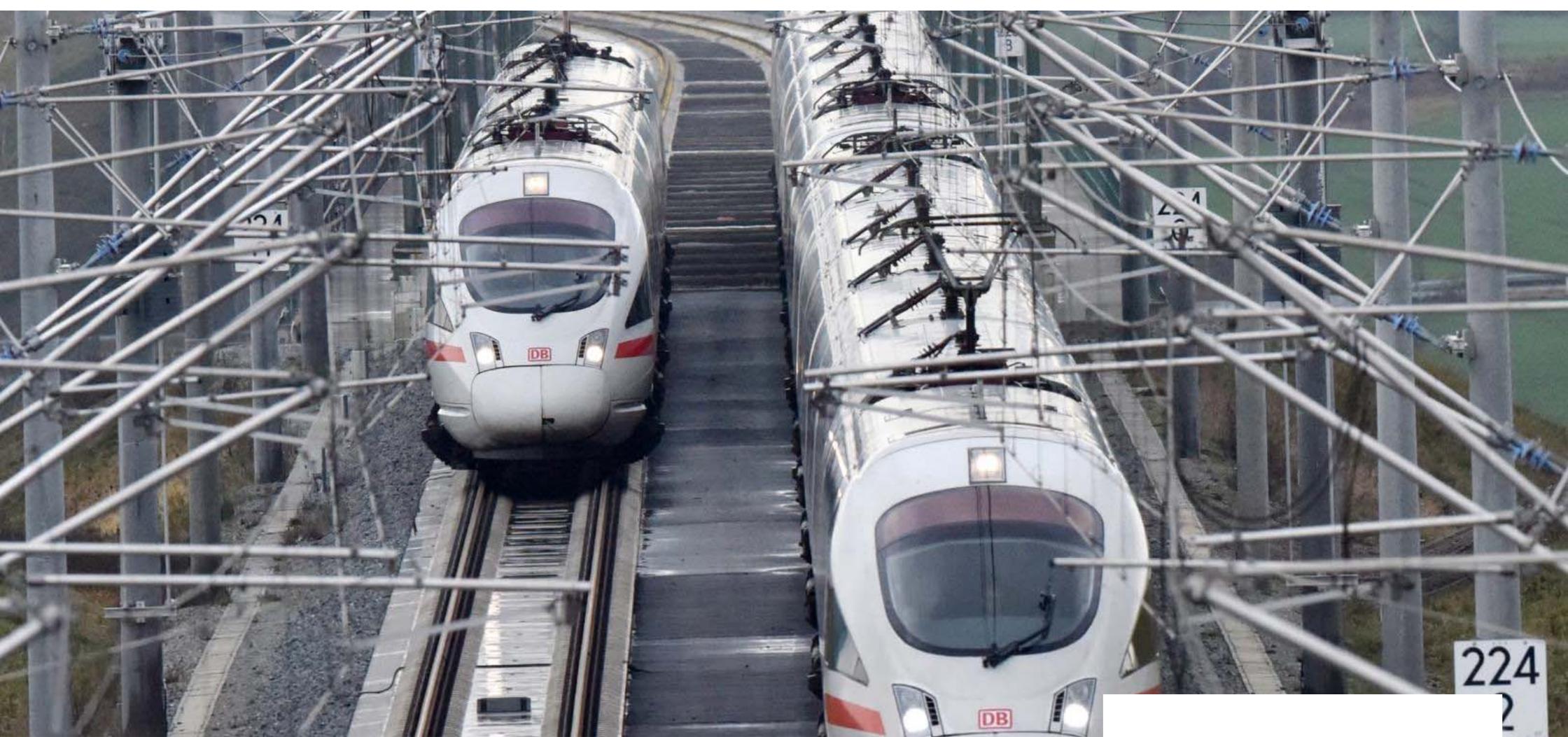
Belang:	Volltunnel-Varianten			Varianten teilweise oberirdisch			
	A	B	C	D	E	F	G
Leitvorstellungen der Raumordnung / Grundsätze gemäß ROG							
Überregionale Anbindung der Region	+	+	+	+	+	+	+
Sparsame Flächeninanspruchnahme	-	-	o	-	-	o	o
Regional-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung							
Regionalentwicklung	+	+	+	+	+	+	+
Siedlungsentwicklung	o	o	o	-	-	o	o
Wirtschaftsentwicklung	+	+	+	-	o	+	+
Verkehrsentwicklung							
Überregionale Verkehrsentwicklung	+	+	+	o	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum	+	+	+	+	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Elbtal	+	+	+	+	+	+	+
Freiraumschutz							
Ökologie / Arten- und Biotopschutz / Fließgew.	+	- +*	- +*	-	-	o	o
Kulturlandschaft	-	-	-	o	-	-	o
Boden und Grundwasser	o	o	o	o	o	o	o
Hochwasservorsorge	+	+	+	-	o	o	+
Siedlungsklima	+	+	+	+	-	o	o
Freiraumnutzung							
Landwirtschaft	+	+	+	-	-	-	o
Wald- und Forstwirtschaft	+	+	+	-	+	-	o
Bergbau und Rohstoffsicherung	o	+	o	-	-	+	o
Technische Infrastruktur							
Energieversorgung	+	+	+	+	+	+	+
Wasserversorgung	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**	- +**

Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen

Schlussfolgerungen aus Sicht der DB Netz AG

- 
- **Alle untersuchten Varianten erscheinen grundsätzlich machbar und geeignet, die Ziele des Vorhabens zu erfüllen.**
 - Die oberirdischen Varianten D, E und F zeigen sehr große Konflikte nach den Belangen der Raumordnung.
 - **Die Vorhabenträgerin kommt insgesamt zu dem Schluss, dass die Varianten A bis C (mit entsprechendem weit gefasstem Korridor im Basistunnelbereich zur Findung der optimalen Tunnelführung in der Detailplanung) sowie die Variante G als Alternative für eine teilweise oberirdische Linienführung nach dem Raumordnungsverfahren weiterverfolgt werden sollten, die positive raumordnerische Beurteilung vorausgesetzt.**

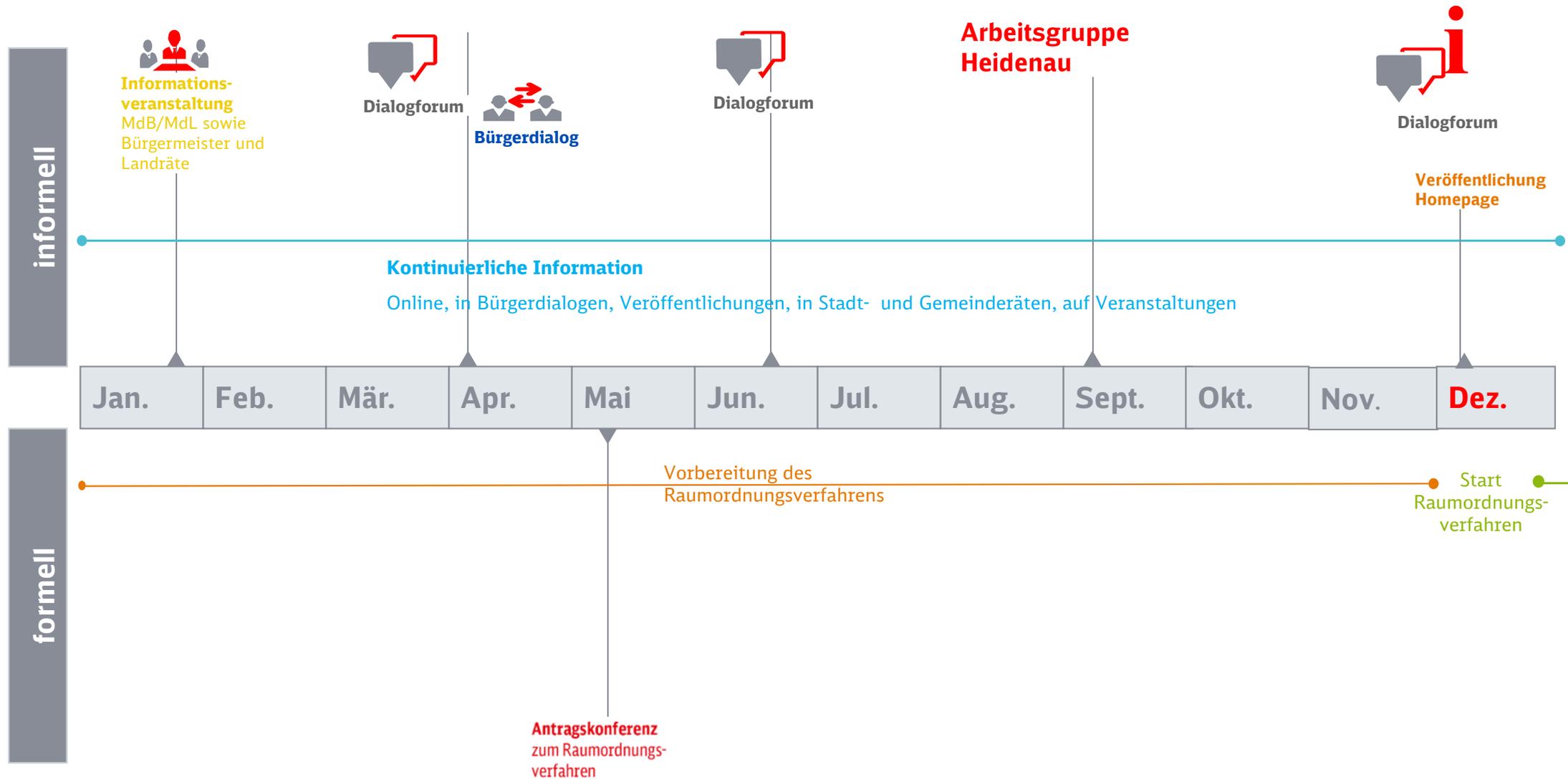
Variantenbetrachtung der DB Netz AG unter Vorbehalt der raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen



Nächste Schritte & Sonstiges

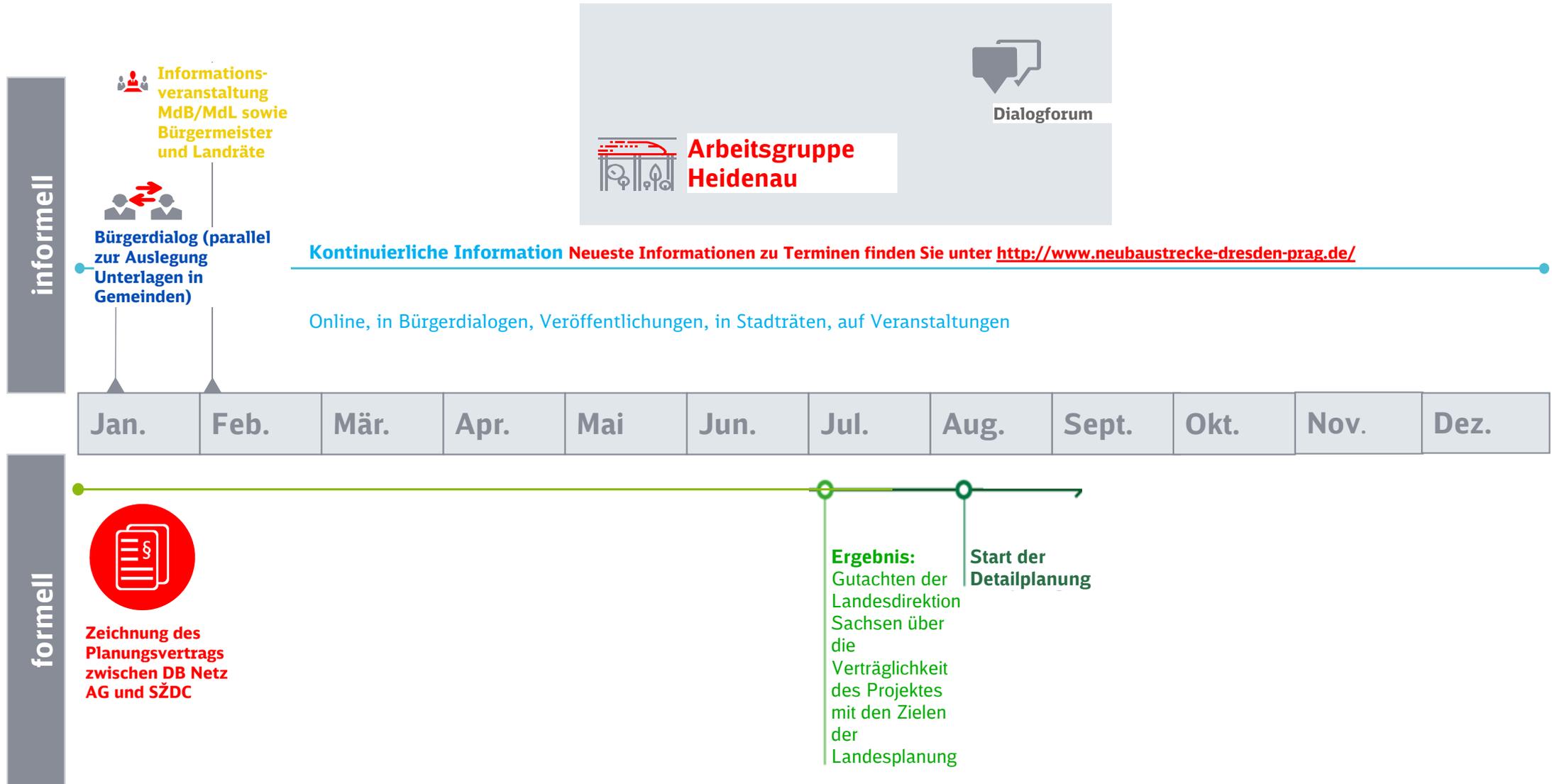
5

Offene Fragen und nächste Schritte 2019



Der Prozess der Raumordnung wird durch alle Gremien begleitet.

Offene Fragen und nächste Schritte 2020



> Weitere öffentlichkeitswirksame Termine für 2020 noch nicht terminiert!

Ausblick Bürgerdialoge und Homepage

Bürgerdialoge im Januar 2020

Bei unseren **Planungen** werden alle Aspekte **betrachtet**.

**Neubaustrecke Dresden-Prag
Bürgerdialoge am 27. Januar 2020 in Heidenau
und am 28. Januar 2020 in Pirna**

Die DB Netz AG hat die Planungen für die zweigleisige Neubaustrecke Dresden-Prag inklusive eines mindestens 25 km langen Tunnels aufgenommen. Ziel ist es, die Reise- und Transportzeiten im Personen- und Güterverkehr zu verkürzen und eine hochwassersichere Alternative zum Elbtal zu schaffen. Die Schienenverbindung schafft die Voraussetzung, künftige Anforderungen im steigenden internationalen Güterverkehr zu bewältigen.

Vom 6. Januar bis 28. Februar 2020 liegen die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren in den betroffenen Gemeinden aus. Im Rahmen dessen haben Sie an folgenden Tagen die Möglichkeit mit den Projektverantwortlichen der DB Netz AG mit Unterstützung des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) und der Landesdirektion Sachsen ins Gespräch zu kommen. Darüber hinaus können Sie sich über den aktuellen Projektstand sowie über das anstehende Raumordnungsverfahren informieren.

- 27. Januar 2020 in der Christuskirche, Rathausstraße 6 in 01809 Heidenau von 16:30 - 19 Uhr
- 28. Januar 2020 im Sitzungssaal Rathaus Pirna, Am Markt 1/2 in 01796 Pirna von 16:30 - 19 Uhr

Weitere Informationen finden Sie unter:
bauprojekte.deutschebahn.com/p/dresden-prag
 und ab dem 16. Dezember 2019 unter www.neubaustrecke-dresden-prag.de

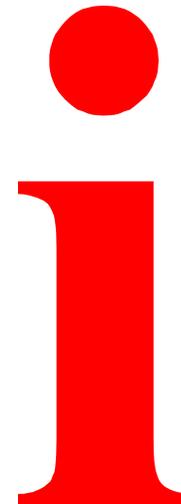
Homepage zur Neubaustrecke Dresden-Prag online!

DB NETZE Neubaustrecke Dresden-Prag

Das Projekt | Aktuelles | Anwohner und Verkehr | Mediathek | Wissen

Suche...

Streckenverlauf | Technik | Verfahren | Öffentlichkeitsarbeit | Lärmschutz und Erschütterung | Umwelt- und Naturschutz | Geologie



- Ab sofort online unter www.neubaustrecke-dresden-prag.de inkl. Newsletterfunktion.
- Ab Mitte 2020 auch auf Englisch und Tschechisch!

Botschaften für die Pressemitteilung zum 3. Dialogforum

- Auf dem 3. Dialogforum Dresden-Prag in Pirna hat die Deutsche Bahn am 16. Dezember 2019 den Teilnehmern den Inhalt der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke vorgestellt.
- Die DB wird am 17. Dezember 2019 die Unterlagen bei der Landesdirektion Sachsen in Chemnitz einreichen. Damit kann das Raumordnungsverfahren beginnen. Sieben Trassenkorridore, darunter drei so genannte „Volltunnelvarianten“, hat die DB in den Unterlagen dargestellt und in ihren Auswirkungen auf Mensch und Natur untersucht.
- Ebenfalls vorgestellt wurden die bisherigen Ergebnisse der „Arbeitsgruppe Heidenau“ des Dialogforums, die sich intensiv mit dem Knotenpunkt zwischen der bestehenden Bahnstrecke und der Neubaustrecke in Heidenau beschäftigt. Die Hinweise der Arbeitsgruppe an die Planer der DB werden derzeit ausgewertet.
- Die für das Raumordnungsverfahren federführende Landesdirektion Sachsen stellte im Dialogforum den weiteren Zeitplan für das Raumordnungsverfahren vor: Vom 6. Januar bis 28. Februar werden die Unterlagen in den Gemeinden öffentlich ausgelegt. Die Landesdirektion veröffentlicht die Unterlagen auch online auf www.ids.sachsen.de. Bis Mitte des kommenden Jahres soll das Raumordnungsverfahren abgeschlossen werden. Die Unterlagen werden auch online beim EVTZ veröffentlicht.
- Im Januar 2020 lädt die DB zu Informationsveranstaltungen am 27. Januar in der Christuskirche in Heidenau sowie am 28. Januar im Rathaus Pirna, jeweils von 16.30 bis 19.00 Uhr. Hier werden auch Vertreter der Landesdirektion Sachsen sowie des europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) als Gesprächspartner zur Verfügung stehen. Ein Termin für die Gemeinde Dohma wird kurzfristig veröffentlicht.

Fragen zum Projekt?



DB AG / VectorVision GbR

Sie erreichen die DB Netz AG per E-Mail unter dresden-prag@deutschebahn.com
sowie online unter www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Sie erreichen die SŽDC per E-Mail unter vrt@szdc.cz
sowie online unter <https://www.szdc.cz/vrt>