

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
1	Bundeseisenbahnvermögen	04.02.2020	In den aktuell dargestellten Varianten hat das Bundeseisenbahnvermögen keinerlei Liegenschaften, so dass aktuell keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise gegeben werden müssen.	kein Einwand, nur Kenntnisnahme DB
2	Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht (LfB)	25.02.2020	Von Seiten des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht (LfB) der Freistaates Sachsen werden die relevanten Trassenvarianten (A, B, C, G) gleichrangig gesehen.	kein Einwand, nur Kenntnisnahme DB
3	Eisenbahnbundet Außenstelle Dresden	28.02.2020	Es ist jedoch im Hinblick auf die Vollständigkeit der Prüfung der Auswirkungen darauf hinzuweisen, dass zwar der Rettungsplatz an der Nothaltestelle im Bereich Börnersdorf betrachtet wird, jedoch nicht die übrigen erforderlichen Rettungsplätze samt Zufahrten. Auch diese können raumbedeutsam wirken.	Zum derzeitigen Stand der Planungen wurden lediglich die Rettungsplätze in Zusammenhang mit dem Nothalt benannt. Weitere eventuell notwendige Rettungsplätze müssen in den nachfolgenden Planungsstufen lokalisiert und untersucht werden. Entsprechende raumbedeutsame Nutzungsänderungen müssen dann im Planfeststellungsverfahren einer eigenen Prüfung unterzogen werden. Da diese Flächen für alle Varianten ggf. erforderlich werden, ist die Variantenbewertung nicht von diesen Flächen unmittelbar abhängig, wobei es natürlich Unterschiede in der Raumverträglichkeit geben kann. Es ist dennoch davon auszugehen, dass angesichts der grundsätzlichen Raumrelevanz des Vorhabens selbst die Nebenflächen zu vernachlässigen sind und es entsprechende raumverträgliche Lösungen für diese geben wird.
4	Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Umweltzentrum Dresden	03.03.2020	„Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung der Ausbaustrecke (ABS) Berlin - Dresden soll eine Zielfahrzeit Berlin - Prag von ca. 2,5 Stunden (heute ca. 4,25 Stunden), für die Relation Berlin - Dresden ca. 80 Minuten und für Dresden - Prag ca. 70 Minuten erreicht werden.“ Und weiter: „Die auf der NBS anvisierten Geschwindigkeiten sollen 200 km/h im Personen- und 120 km/h im Güterverkehr betragen.“	Grundlage der Untersuchung auf deutscher Seite ist der Zielfahrplan BVWP, dieser sieht einen Anschluss an die Fernverkehre von/nach Leipzig in Dresden Hbf zur halben Stunde vor. Für eine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 230 km/h und die damit verbundenen Maßnahmen liegt der Vorhabenträgerin aktuell kein Projektauftrag vor.
			Auf Grundlage der derzeit bzw. zukünftig zulässigen Geschwindigkeiten wurde das folgende Geschwindigkeitsprofil zwischen Dahlewitz (südlich von Berlin) und Prag erstellt. Aus Sicht von PRO BAHN erschwert eine Zielfahrzeit von 70 Minuten für Dresden - Prag die Einführung eines integralen Taktfahrplans für diese Strecke. Dieser Taktfahrplan sollte aber ein Mindestziel der sehr zeit- und kostenaufwändigen Baumaßnahme sein. Es wird gefordert, dass die DB Netz und die SŽDC prüfen bzw. einen Prüfauftrag erhalten, wie im Zusammenhang mit den Projekten auf tschechischer Seite (RS4	Die geplante Entwurfsgeschwindigkeit entspricht dem aktuellem Projektauftrag gemäß BVWP 2030 (Projekt 2-045-V01). Für den Abschnitt Heidenau - Ústí nad Labem ist gemäß BVWP 2030 eine Fahrzeitverkürzung von 37 min vorgesehen. Diese wird mit den im ROV vorgelegten Varianten erreicht.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
4			<p>von Praha nach Ústí nad Labem) die Fahrtzeit der schnellsten Passagierzüge auf eine für einen integralen Taktfahrplan geeignete Kantenzzeit (vsl. maximal 55 Minuten zwischen Dresden und Prag) reduziert werden kann, um sowohl in Dresden als auch in Prag einen Nullknoten ausbilden zu können.</p> <p>Die kürzere Fahrtzeit ist auch deshalb geboten, da die Fahrtzeit Berlin-Prag von 2,5 h (= 150 Minuten), so wie es im Text geschrieben steht, offenbar noch keine Reserve für die Bedienung von möglichen Taktknoten in Berlin oder Dresden vorsieht. Der Nutzen einer Fahrtzeitverkürzung ergibt sich aber erst mit der Herstellung von Anschlüssen an den Regionalverkehr.</p> <p>Um die benötigte Zeit zu sparen und ggf. auch Ústí nad Labem als Fernverkehrsknoten einrichten zu können, muss eventuell eine höhere Geschwindigkeit als 200 km/h auch für den im Vergleich zur RS 4 sehr kurzen Abschnitt der hier betrachteten NBS Dresden - Prag erwogen werden. ÖBB, ČD und DB kommen als potentielle Betreiber der Fernverkehrszüge infrage.</p> <p>Diese Gesellschaften beschaffen derzeit Fahrzeuge, die 230 km/h und schneller laufen können. Sofern es die Trassierung auch abschnittsweise zulässt, wird daher gefordert, die Strecke auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (230 km/h, oder 250 km/h und mehr) zuzulassen und dies auch von der Zugsicherungstechnik (vsl. ETCS) zu ermöglichen. Eine Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h ist ebenfalls Bestandteil des Landesverkehrswegeplans 2030 des Freistaats Sachsen vom 25.06.2019. Nachtrag: Mit der Pressemitteilung vom 02.03.2020 (Titel: „Neue Bahnstrecke zwischen Dresden und Prag halbiert Reisezeit“) wird eine Fahrtzeit von 60 Minuten zwischen Dresden und Prag in Aussicht gestellt. Dies sind allerdings mehr als die oben beschriebenen 55 Minuten. Die Anmerkungen werden daher aufrechterhalten.</p> <p>2. Teil A, S.64 „Die NBS soll sowohl dem Reise- als auch dem Güterverkehr dienen. Im Reiseverkehr ist tagsüber ein im Stundentakt verkehrender Fernverkehr der Relation Berlin - Dresden - Prag mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h (je Richtung 16 Personenfernverkehrszüge pro Tag, ohne Verkehrshalt zwischen Dresden Hbf und Ústí nad Labem). Weiterhin soll ein mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehrender Reisezug Dresden mit Teplice im Zweistundentakt verbinden. 6: Diese Züge werden die NBS</p>	<p>Gemäß unterstelltem Betriebskonzept wird der Schienengüterverkehr die Neubaustrecke über den gesamten Tageszeitraum nutzen. Eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit des Reisezuges Dresden-Teplice ist aus Sicht der DB Netz AG möglich, da eine Bündelung mit den Fernverkehren Dresden – Prag unterstellt wird. Bisher gibt es allerdings keine Bestellzusage des Freistaats Sachsen für eine solche Linie und dementsprechend auch keine detaillierten Verkehrskonzepte.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
4			<p>im Abschnitt Abzweig Heidenau-Süd - Stradov nutzen. Optional ist ein Verkehrshalt dieser Züge in Heidenau zu untersuchen. Je Tag und Richtung sind 8 Züge vorgesehen. Die Planung geht ferner von 75 Güterzügen je Tag und Richtung aus."</p> <p>Das Betriebskonzept für die NBS ist noch nicht aussagekräftig. Es fehlt eine Aussage darüber, ob Güterzüge vornehmlich am Tag zwischen den Personenzügen oder aber in der Nacht, wenn keine oder wenige Personenzüge fahren, verkehren sollen. Inwieweit sind die Festlegung der Höchstgeschwindigkeit des Reisezuges Dresden-Teplice sowie das Ziel Teplice mit einem Betriebskonzept (z. B. integraler Taktfahrplan) begründet? Es wird gefordert, die Strecke auf mindestens 17 Zugpaare auf der Relation Berlin-Dresden - Prag (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) auszulegen bzw. 9 Zugpaare für den Reisezug Dresden-Teplice vorzusehen (ebenfalls 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr).</p> <p>Es wird ferner gefordert, dass die Höchstgeschwindigkeiten der Fernverkehrszüge der betrieblichen Höchstgeschwindigkeit (siehe oberer Punkt) entsprechen. Der Reisezug Dresden-Teplice soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h berücksichtigt werden, dies entspricht noch nicht der TSI-Klasse 2. Der vorgeschlagene Verkehrshalt dieser Züge in Heidenau wird begrüßt, siehe dazu der nächste Punkt.</p> <p>3. Zu Teil C, S. 388 und Teil B, Anlage B.11: Zu Teil C, S. 388 „Der lokale und regionale Schienenverkehr im Untersuchungsraum wird durch das Vorhaben nicht dauerhaft beeinträchtigt, sofern die entfallende Fernverkehrshaltestelle in Bad Schandau durch SPNV-Angebote nach Dresden und Ústí nad Labem ausgeglichen werden.“</p> <p>Zu Teil B, Anlage B.II: Die Anlage enthält einen Übersichtsplan vom Bahnhof Heidenau nach dem Ausbau als Überholbahnhof. Aus Sicht von PRO BAHN sind Züge zwischen Dresden und Ústí nad Labem unabhängig von Betreiber/Angebotskonzept als Fernverkehr einzustufen, da die Distanz mehr als 50 km beträgt.</p> <p>Es wird der Ausgleich durch eine Fern-Regional-(FR)-Verbindung gefordert, welcher stündlich von Dresden mit Halt in Heidenau und weiter nach Ústí nad Labem verkehrt, dabei alternierend alle 2 h via Bad Schandau und Děčín (Bestandsstrecke) sowie direkt über die NBS, mit Durchbindung innerhalb Tschechiens z. B. nach Teplice und Most.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
4			<p>Weiterhin ist die Möglichkeit zu berücksichtigen, in Bezug auf den Entwurf für den Deutschlandtakt einen Fern-Regional-Knoten zur Minute 30 oder zur Minute 00 einzurichten, mit Umsteigebeziehungen dieses FR-Zuges zur RB 71 nach Sebnitz und zur RB 72 nach Altenberg. Vorstellbar ist auch, die RB 72 zur RB 34 nach Kamenz durchzubinden und als Express-S-Bahn aufzuwerten. In Bezug auf Teil B, Anlage B.II werden für den Bahnhof</p> <p>Heidenau die folgenden Vorschläge zur ergänzenden Anpassung der Infrastrukturen die veränderten Betriebsbedingungen unterbreitet: Anordnung einer Überleitstelle (Volltrapez) zwischen Strecke 6239 (S-Bahn) und 6240 (Fernbahn) zwischen Heidenau und Heidenau-Süd Anbindung der Gleise 7-9 an das Gleis 4 in Richtung Heidenau-Süd. Dies ermöglicht es, die Gleise 7-9 als zusätzliche Überholgleise mit verkürzter Nutzlänge (Personenzüge, Übergabefahrten, einzelne Lz-Fahrten,...) zu nutzen.</p>	
4			<p>Diese Gleisverbindung ist auch notwendig für den folgenden Vorschlag: Bahnsteigkanten an den Gleisen 6 und 7 längs teilbar auslegen (Deckungssignal), um gleichzeitig RB 71 und RB 72 dort halten zu lassen (mit Einfahrt in ein besetztes Gleis) Bahnsteigkante am Gleis 6 für Züge der Länge bis 400 m auslegen, weitere Bahnsteigkante für 400-m-Züge an Gleis 42 oder Gleis 43 vorsehen.</p> <p>Dann ist der Bahnhof Heidenau als Knotenpunkt für den Fern-/Regionalverkehr geeignet und die oben genannten Fern-/Regionalzüge, die entweder über die NBS oder über die Bestandsstrecke verkehren, können mit den hier haltenden Regionalzügen verknüpft werden (E Taktknoten). Prüfung, ob für die Einrichtung des Knotenbahnhofs in Heidenau (S-Bahn, RB 71, RB 72, Fern-Regional-Verkehr Dresden-Ústí (-...)) weitere Weichenverbindungen in Heidenau oder in Richtung Pirna erforderlich sind.</p> <p>4. Zu Teil A, S. 80 (Tabelle 10) und Teil B., Anlagen B.2 bis B.8 Die Rampen für die Varianten A, B und C sind über die genannte Rampenlänge mit einer Neigung von jeweils knapp 10 Promille vorgesehen. Für die Varianten D bis G sind die steilsten Rampen ebenfalls um knapp 10 Promille geneigt, jedoch um ca. 10 km kürzer und im Vorlauf des langen Tunnels vorgesehen, während die Rampen des eigentlichen Tunnels mit nur ca. 7 Promille geneigt sind.</p>	<p>Weiterer Nahverkehr/FR-Verkehr Dresden – NBS – Ústí würde gegenüber dem bisher betrachteten Betriebsprogramm eine Steigerung darstellen. Besonders im Bestandsabschnitt Dresden – Heidenau-Süd Abzweig ist ein solcher, zusätzlicher Zug aus kapazitiver Sicht kritisch zu betrachten. Das Raumordnungsverfahren prüft nur raumordnerische Konflikte. Anregungen oder Wünsche zu infrastrukturellen Anpassungen des S-Bahnhof Heidenaus sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Der Hinweis wird aber bei der DB Netz AG zur Kenntnis genommen und bei Vorliegen einer entsprechenden Bestellzusage oder einem entsprechenden Prüfauftrag untersucht.</p> <p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in der folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Insbesondere die Längsneigung wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
4			<p>Ohne Kenntnis der Details wird vermutet, dass für alle Varianten die Höhe des Tunnelscheitelpunkts maßgeblich durch die minimal vorgeschriebene Steilheit des Anstiegs auf tschechischer Seite bestimmt wird, welche auf mindestens 4 Promille festgelegt ist. Außerdem werden die Varianten A bis C vmtl. aus Gründen der Geländeüberdeckung im weiteren Verlauf (Seidewitztal?) im Bereich der Ausfädelung bei Heidenau-Süd um einige Meter abgesenkt, anstatt wie für die Varianten D bis G bereits während der Ausfädelung um einige Meter angehoben zu werden.</p> <p>Inwieweit ist es möglich, die Steilheit der Rampen für die Varianten A bis C zu senken, z.B. mit einer Führung als „angehobene“ Ausfädelung oder mittels der Absenkung des minimalen Gefälles auf tschechischer Seite auf lediglich 3 Promille im Rahmen z. B. einer Sondervereinbarung? Überschlagsweise könnte mit beiden Maßnahmen der Scheitelpunkt des langen Tunnels um jeweils 10 bis 15 m erniedrigt werden, was auf 15 km Rampenlänge eine um jeweils 0,67 bis 1 Promille flachere Steigung ergäbe.</p> <p>5. Teil A, S. 49: „[...] die Überleitverbindung ist für eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt.“ Anm.: Es geht hier um die Überleitverbindungen an der Einfädelung von NBS zur Strecke 6240, vmtl. die zwischen den bestehenden Streckengleisen der Bestandsstrecke 6240 sowie mglw. zur Strecke 6239. Auch auf S. 60 werden die Überleitverbindungen für den Überholbahnhof der teilweise oberirdischen Varianten (D bis G) mit lediglich 100 km/h spezifiziert.</p> <p>Aus betrieblichen Gründen und aus Gründen des gesteigerten Energieverbrauchs von Personenzügen bei Bremsung auf 100 km/h und anschließender Beschleunigung wird gefordert, die Überleitverbindungen zwischen den beiden Hauptgleisen der NBS Dresden - Prag sowie von der NBS auf Strecke 6240 für mindestens 200 km/h im geraden Strang und mindestens 160 km/h im abzweigenden Strang auszubilden.</p> <p>Auch für den Überholbahnhof der teilweise oberirdischen Varianten D bis G wird gefordert, die Überleitverbindung zwischen den beiden Streckengleisen auf Streckenhöchstgeschwindigkeit im geraden Strang und mindestens 160 km/h im abzweigenden Strang auszubilden.</p>	<p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in der folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird.</p> <p>Insbesondere der Abzweig Heidenau-Süd wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert. In diesem Rahmen werden auch Entwurfsgeschwindigkeiten größer 100 km/h für die Relation Heidenau – Pirna (Bestandsstrecke) untersucht.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
4			<p>6. Weitere Anmerkung ohne Quellenbezug: Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten der NBS Dresden - Prag ist auf der Grundlage eines realistischen Streckenfahrplanes u.a. auch der erforderliche Traktionsenergiebedarf zu ermitteln. Die Traktionsenergie kann vom Uw Niedersedlitz geliefert werden, das etwa 2,5 km vom Bahnhof Heidenau entfernt ist. Die zu speisende Streckenlänge kann bei entsprechender Dimensionierung der Fahrleitungsanlage etwa 30 km bis 40 km betragen.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass die Auslegung der Anlagen der Bahnenergieversorgung keinen negativen Einfluss auf die Kapazität der Bahnstrecke hat. Die Lage der Systemtrennstelle zwischen dem System der DB (1 AC 15 kV 16,7 Hz) und dem System der SŽDC (DC3kV bzw. IAC25kV50Hz) sollte frühzeitig festgelegt werden, auch da diese bei der Trassierung zu berücksichtigen ist.</p>	<p>Die für das die betrieblichen Untersuchungen im Rahmen des Raumordnungsverfahren berücksichtigte Lage der Systemtrennstelle stellt eine Annahme dar, die für das ROV ausreichend ist. Aussagen zu Lage und Gestalt der Systemtrennstelle werden in den folgenden Planungsphasen konkretisiert.</p>
5	DB Energie GmbH Energieversorgung Südost	ohne Antwort		
6	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südost Liegenschaftsmanagement	04.03.2020	<p>So sind aus Sicht der Instandhaltung der DB Netz AG das Thema Brand- und Katastrophenschutz, z. B. Zugänge; Erreichbarkeit und Angriffspunkte zur Trasse sowohl für Rettung als auch für die Unterhaltung der zukünftigen Bahnanlage für den Betreiber von entscheidender Bedeutung. Neben dem Sicherheitsaspekt spielen hier auch die zukünftigen Betreiberkosten und entsprechende Randbedingungen eine entscheidende Rolle und müssen bei der Trassenfestlegung zwingend betrachtet werden und dürfen nicht ausschließlich von den Herstellkosten abhängig gemacht werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte z.B. in Erwägung gezogen werden, dass Angriffspunkte für die Herstellung für Instandhaltung und Rettung nachgenutzt werden können und raumordnerisch dauerhaft zu berücksichtigen wären. Unter dem Aspekt der Instandhaltung und Rettung und damit verbundenen erforderlichen Erreichbarkeit wären z.B. tiefe Einschnitte wie beschrieben als kritisch zu betrachten.</p> <p>Weiterhin ist zu beachten, dass im Bereich Heidenau der Hochwasserschutz bei allen Varianten eine bedeutende Rolle spielt und für die Gestaltung der Überleitung ausschlaggebend sein wird.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
6			<p>Abschließend weisen wir auf Grund der Erfahrungen aus der Inbetriebnahme der Niederschlesischen Magistrale darauf hin, dass das Rettungswegekonzept bereits in frühester Planungsphase zu berücksichtigen ist und Gegenstand der entsprechenden Verfahren sein muss, um sicherzustellen, dass mit dem Tag der Inbetriebnahme auch die Gesetzlichkeiten im Zusammenhang der Rettung und einhergehenden Betreiberverantwortung sichergestellt werden kann.</p> <p>Zu den Punkten 2.3.1 und 2.3.2 des „Teil B Technische-Verkehrliche-Beschreibung“: Nach den beiden Lageplänen B.9 und B.10 werden die Abzweigweichen in der Grundform 60-1200-18:5 ausgebildet. Demzufolge erfolgt zukünftig die Überleitung von der Bestandsstrecke 6240 auf den nachfolgenden Abschnitt der Bestandsstrecke nach Pirna mit 100 km/h, da die o.g. Weichengrundform nicht mit höheren Geschwindigkeiten befahrbar ist. An dieser Stelle steht die Überlegung, ob auf dem verbleibenden Streckenabschnitt Abzweigstelle - Bahnhof Pirna die Geschwindigkeit nach VzG von derzeit 160 km/h auf eine niedrigere Geschwindigkeit von 120 km/h herabgesetzt werden sollte.</p> <p>Grundlage dieser Überlegung ist die kurze Ausdehnung dieses Streckenabschnittes von ca. 4500 m, da nach dem Abbremsen der Züge von 160 km/h auf 100 km/h die Geschwindigkeit von 160 km/h ohnehin nicht mehr sinnvoll ausgefahren werden kann. Eine dahingehende Entscheidung hätte positive Effekte auf die Instandhaltung sowie auf Inspektionszyklen. Anderenfalls sollte der Einbau größerer Abzweigweichen erwogen werden (vgl. Ril 800.0120).</p>	<p>Wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.</p> <p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in den folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Insbesondere der Abzweig Heidenau-Süd wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert. In diesem Rahmen werden auch Entwurfsgeschwindigkeiten größer 100 km/h für die Relation Heidenau – Pirna (Bestandsstrecke 6240) untersucht.</p>
7	Bahn-Landwirtschaft Bezirk Dresden e.V.	ohne Antwort		
8	Hauptzollamt Erfurt	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
9	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Lausitz	14.02.2020	Zusammengefasst gibt es ein Flächenportfolio an Kompensationsmaßnahmen, das der BFB Lausitz in das Planverfahren einbringen kann. Konkret sind das Flächen in der bundeseigenen Liegenschaft „Pirna-Kohlberg“ und Flächen im Bereich Zinnwald/Geising, hier Bergwiesenflächen, die für Kompensationsmaßnahmen geeignet erscheinen. Wünschenswert wäre es, wenn der BFB Lausitz im Rahmen der Umweltplanungen bei Berücksichtigung der bundeseigenen Flächen frühzeitig einbezogen wird. Aus unserer Sicht können so die Planvorhaben/Maßnahmen im Vorhinein flächenkonkret abgestimmt und damit der Planungsablauf verkürzt werden.	Ihre Anmerkungen werden im weiteren Planungsverlauf, insbesondere im Rahmen der Umweltplanung berücksichtigt.
10	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Thüringen-Erzgebirge	ohne Antwort		
11	Bundesnetzagentur Bonn	30.12.2019	Belange der Bundesnetzagentur werden nicht berührt.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
12	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	ohne Antwort		
13	Bundespolizeidirektion Pirna	27.02.2020	möglicherweise nicht unerhebliche Berührungspunkte zur bundespolizeilichen Aufgabenwahrnehmung, angeregt wird die fortlaufende aktive Beteiligung der Bundespolizeidirektion Pirna im weiteren Verfahren	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
14	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3	09.01.2020	Belange der Bundeswehr werden nicht berührt.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
15	Bundesumweltamt Dessau	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
16	Wasser- u. Schifffahrtsamt Dresden	12.02.2020	Keine Betroffenheit	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
17	DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH	ohne Antwort		
18	Landestalsperrenverwaltung (LTV)	05.03.2020	Die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Eisenbahnbetrieb ist im betroffenen Talsperren-Einzugsgebietsabschnitt mit dem Schutzanspruch der öffentlichen Wasserversorgung nicht vereinbar. Bahnbetriebsanlagen sind nach Maßgabe vorab genannter Rechtsgrundlagen so zu planen, dass die Schutzzonen I und II bestehender Wassergewinnungsanlagen nicht durchquert werden. Der vorliegenden Vorzugsvariante zur Trassenführung der Schienenneubaustrecke Dresden - Prag durch das Wasserschutzgebiet der Trinkwassertalsperre Gottleuba kann deshalb seitens der LTV nicht zugestimmt werden.	<p>Es ist unklar, warum dieses aus dem Jahr 2015 stammende Schreiben der LTV hier als Anhang der Stellungnahme beigelegt ist, da der dort beschriebene Sachverhalt seitdem mehrfach eingehend mit den beteiligten Fachbehörden erörtert wurde und als grundsätzlich lösbar betrachtet wurde. Daher scheint das Schreiben der LTV eigentlich überholt zu sein. In der Stellungnahme des zuständigen Ministeriums (SMEKUL) vom 05.03.2020 wird ebenfalls kein Widerspruch zur Querung der TWSG I-III der Talsperre Gottleuba in der vorgesehenen sehr tiefen Tunnellage erhoben.</p> <p>Die dort gegebenen Hinweise werden in den weiteren hydrogeologischen Untersuchungen und in der Ausführungsplanung beachtet. Für das Raumordnungsgutachten sind der Sachverhalt in Bd. C, Kap. 8.2 sowie die potenziellen Konflikte mit den verschiedenen Trassenvarianten in Kap. 8.4.1 bis Kap. 8.4.5 eingehend dargestellt und bewertet. Dabei kommt die Konfliktbewertung für die Varianten zu dem Ergebnis:</p> <p>"Das „Trinkwasserschutzgebiet“ im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba wird potenziell relevant beeinflusst. Der Linienvorlauf der NBS zerschneidet das Gebiet im Bereich des Tunnels östlich und südlich von Breitenau in einer Tiefe von 245 m bis 345 m. Betroffen von der Zerschneidung sind die Trinkwasserschutzzonen I, II und III. Vorbehaltlich der hydrogeologischen Untersuchungen ist hier angesichts der Tunneltiefe nicht mit wesentlichen Zielkonflikten zu rechnen."</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
18				<p>Die Tiefen variieren zwischen den Varianten leicht (siehe Bd. C. S. 304, 308, 310, 312, 315). Die Gesamtbewertung kommt zu dem Schluss: "Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Talsperre für die Trinkwasserversorgung der Region und der überaus bedeutenden Ressource „Trinkwasser“ ist eine sorgfältige Beachtung der geschützten Gebiete in den weiteren Planungsstufen geboten. Allerdings kann nach aktueller Erkenntnislage im Hinblick auf das ROV für die NBS aus der Lage des Tunnels aller Varianten in über 200 bis 345 m Tiefe im Bereich der fraglichen Trinkwasserschutzgebiete kein unmittelbarer Zielkonflikt erkannt werden, bei dem nachteilige Folgen für den Vorrang Trinkwasserschutz zu befürchten sind.</p> <p>Die Überlagerung stellt somit keinen unüberwindbaren Widerstand im ROV dar. Dennoch ist zum jetzigen Zeitpunkt ein Konflikt nicht auszuschließen, da entsprechende Nachweise fehlen. Daher wird hier für alle Varianten wegen ihrer Tunnelführung im Bereich wichtiger Grundwassergebiete und Trinkwasserschutzgebiete auf einen potenziellen Konflikt hingewiesen, der in Detailuntersuchungen ausgeschlossen bzw. gelöst werden muss.“</p>
19	Staatsbetrieb Sachsenforst, Obere Forst- und Jagdbehörde	17.02.2020	Für Waldumwandlungen im Privat- und Körperschaftswald ist die untere Forstbehörde des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge zuständige Behörde. Nur bei Verwirklichung der Trassenvariante G wäre die obere Forstbehörde für die Zulässigkeit der Waldumwandlung zu hören, da diese Trasse Wald im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Bonn, d.h. Staatswald nach § 3 Abs. 1 BWaldG, durchquert.	wird im weiteren Planungsverlauf beachtet
19			Die vorgelegten Unterlagen beinhalten zum derzeitigen Planungsstand noch keine Details der erforderlichen Waldumwandlungen. Daher ist eine Prüfung und Bewertung der forstrechtlichen Belange nur vorläufig möglich. In den im weiteren Verlauf der Planungen noch vorzulegenden Unterlagen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Waldfläche weiter zu qualifizieren. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:	wird im weiteren Planungsverlauf beachtet

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
19			<p>1. Die Waldflächeninanspruchnahme ist auf das für die Umsetzung des Vorhabens notwendige Maß zu beschränken. Die Grenzen des Baufeldes sind zu kennzeichnen, um die Einhaltung der Flächenplanung während der Bauausführung zu garantieren. Aus forstbehördlicher Sicht sollte auf eine Minimierung der Inanspruchnahme der Waldflächen geachtet werden, weil davon auszugehen ist, dass neben dem Verlust der über das normale Maß hinausgehenden Waldfunktionen die Umsetzung der Planung auch negative Auswirkungen auf das Wachstum und die Gesundheit der angrenzenden Waldbestände haben wird. Durch das Bauvorhaben zu erwartende Beeinträchtigungen an den Waldbeständen wären auf Basis eines Gutachtens zu entschädigen.</p> <p>2. Beeinträchtigungen des verbleibenden Waldbestandes sind auszuschließen. D.h. Randbäume müssen während der Bauausführung durch Schutzvorrichtungen im Wurzel- und Stammbereich vor Verletzungen geschützt werden. Rinden- und Wurzelverletzungen sind Eintrittspforten für holzeretzende Pilze. Wundverschlussmittel verhindern dies nicht, weil eine Infektion sofort nach Verletzung erfolgen kann. Fäule führt zur Instabilität des Baumes und damit einer höheren Anfälligkeit für biotische und abiotische Schadereignisse.</p> <p>3. Die Flächengrößen der dauerhaften und der befristeten Waldumwandlung (Baufeld) sind anzugeben und auf einer Lagekarte darzustellen.</p> <p>4. Für die befristeten Umwandlungsflächen sind Wiederaufforstungsmaßnahmen für die Zeit nach Beendigung der Baumaßnahmen zu planen.</p>	
20	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB), Zentrales Flächenmanagement Sachsen (ZFM) - Außenstelle Dresden	04.03.2020	<p>Hydrogeologische Situation: Die Tunnel und Einschnittsbauwerke greifen u. a. am Elbabhang in Heidenau in die hydrogeologische Situation ein. Durch entsprechende Untersuchungen und Gutachten ist nachzuweisen, dass es zu keinen schädlichen Veränderungen im Bereich des Barockgarten Großsedlitz kommt.</p> <p>Bauwerke Bereich Heidenau: Für die vorgelegten Trassenvarianten werden verschiedene Lösungen zur Einbindung der Neubaustrecke im Bereich Heidenau vorgelegt: - Varianten A-C: Trogbauwerk - Varianten D-G: Brückenbauwerk. Dieser Streckenabschnitt bedarf der sorgfältigen Durchplanung in den weiteren Phasen.</p>	<p>Die hydrogeologische Situation in Heidenau und am Elbbang wird in der künftigen Planung im Rahmen von geologischen und hydrologischen Gutachten untersucht.</p> <p>Die Hinweise werden bei der weiteren Planung des Anschlusspunktes Heidenau bei allen Varianten beachtet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
20			<p>Nach hiesiger erster Einschätzung ist ein Trogbauwerk im Hinblick auf den Eingriff ins Landschaftsbild, den besseren Schallschutz und den geringeren Eingriff in den Elbabhang (nur kurze Tunnelbauwerke in offener Bauweise gegenüber Varianten D-F) zu bevorzugen. Dabei sind jedoch die Eingriffe in die hydraulische Situation zu beachten (Schichtenwasser Hang; Elbegrundwasser). Weiterhin sind die vorhandenen Wegebeziehungen (Wanderwege) vom Barockgarten nach Heidenau (u. a. Haltepunkt Großsedlitz) aufrecht zu erhalten.</p> <p>Erschütterungsschutz: Insbesondere während der Bauphase ist der Erschütterungsschutz einzuhalten. Die Anlage des Barockgartens Großsedlitz ist von Erschütterungen freizuhalten. Die Bauweisen sind entsprechend auszuwählen (Tunnelvortrieb über Bohren, kein Sprengen). Es wird eingeschätzt, dass die vorgeschlagenen Trassenvarianten A-C die Lösungen mit den insgesamt geringeren Konflikten darstellen und somit zu favorisieren sind.</p>	<p>Der Hinweis zum Erschütterungsschutz wird in den weiteren Planungsstufen beachtet.</p>
21	Polizeiverwaltung gesamt Dresden Zentrale Aufgaben Ref. 15 - Kampfmittelbeseitigungsdienst	14.01.2020	<p>Eine konkrete Aussage zur Kampfmittelbelastung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Weitergehende Recherchen sowie entsprechende Schlussfolgerungen setzen voraus, dass der konkrete Baubereich und die Verfahrensweise bekannt sind. Zur gegebenen Zeit sollte sich nochmals mit dem FD KMBD in Verbindung gesetzt werden.</p>	<p>Mit fortschreitender Planungstiefe und spätestens beim Planfeststellungsverfahren werden Sie über den konkreten Baubereich und die Verfahrensweisen in Kenntnis gesetzt.</p>
22	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen	27.02.2020	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Bereich des Vorhabens etliche Festpunkte der Grundlagenvermessung befinden, die grundsätzlich zu erhalten sind. Die STO der Festpunkte sind der beigefügten CD zu entnehmen. Stellungnahme beachten</p>	<p>kein Einwand, keine Stellungnahme DB, wird aber im weiteren Planungsverlauf beachtet</p>
23	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	05.03.2020	<p>Aus rohstoffgeologischer Sicht bestehen erhebliche Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvarianten C, D und E im Bereich des aktiven Festgesteinstagebaues Friedrichswalde-Ottendorf. Des Weiteren bestehen Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvariante E westlich des Kalkstein-Tagebaues Borna. Zusätzlich bestehen Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvariante B im Bereich des Vorranggebietes für Rohstoffabbau R63 östlich des Festgesteinstagebaus Nentmannsdorf.</p>	<p>Der Sachverhalt wurde in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 7.3 und 7.4 dargestellt. Für die Volltunnelvarianten B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen ggf. umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind. Die potenziellen Beeinträchtigungen durch den Streckenverlauf der Varianten D und E (Band C, Seite 257 und 281) sind in den ROV-Unterlagen entsprechend dem Einwand als konfliktbehaftet bewertet. Die von dem Einwender benannten potenziellen erheblichen Konflikte sind der Variantenbewertung zugrunde gelegt und gehen in die Gesamtbewertung der Varianten gemäß ROV-Untersuchung ein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Bereits in [9] wurde darauf hingewiesen, dass einige, der zum damaligen Zeitpunkt vorgeschlagenen Varianten „Vorkommen oberflächennaher Hartgesteinsrohstoffe tangieren bzw. durchschneiden“. Es wurde empfohlen, „bei der Festlegung einer umsetzungsfähigen Streckenvariante die in den Karten dargestellten Rohstoffverbreitungsgebiete (lagen der Stellungnahme als Anhang bei) möglichst zu umfahren.</p> <p>...Die regionalplanerisch festzulegenden Rohstoffsicherungsflächen sind hierbei besonders zu berücksichtigen, da ihnen über ihre Ausweisung ein rechtlicher Schutzstatus zugewiesen ist.“ Diese Hinweise wurden bei der Festlegung/Bewertung der Trassenverläufe nicht ausreichend berücksichtigt. Verlauf der Trassenvarianten C, D und E im Bereich des Tagebaus Friedrichwalde-Ottendorf:</p> <p>Die Trassenvarianten C (Tunnel) sowie D und E (Einschnitte) sind aus rohstoffgeologischer Sicht nicht vertretbar. Die genannten Trassenvarianten unterfahren bzw. schneiden in ihrem Verlauf den Geltungsbereich des bis 2040 zugelassenen Rahmenbetriebsplans des Festgesteinstagebaus Friedrichwalde-Ottendorf [2,3,6], wodurch die Rohstoffgewinnung und -sicherung z.T. erheblich eingeschränkt werden würde. Eine in [7] als Vorranggebiet für Rohstoffabbau (R64) ausgewiesene Fläche befindet sich innerhalb des Geltungsbereich des Rahmenbetriebsplanes.</p> <p>Der Festgesteinstagebau Friedrichwalde-Ottendorf besitzt hinsichtlich der Herstellung hochwertiger Brechprodukte eine überregionale Bedeutung für den Großraum Dresden und den linkselbischen Teil des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, die wie folgt begründet werden kann: • Der Rohstoff (Diabas und Diabas-Tuff der Bahre-Formation) ist aufgrund seiner mineralogischen und gesteintechnischen Parameter sehr gut für die Herstellung von Schotter- und Splittprodukten, die u.a. als Zuschlagsstoff für Beton sowie im Straßen- und Gleisbau Verwendung finden, geeignet. • Der Festgesteinstagebau verfügt über eine äußerst günstige Verkehrsanbindung an die BAB 17 (in Richtung Dresden) sowie an die S173 und S 176 (in Richtung Pirna/Sächsische Schweiz).</p>	<p>Der Sachverhalt wurde in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 7.3 und 7.4 dargestellt. Für die Volltunnelvarianten B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen ggf. umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind. Die potenziellen Beeinträchtigungen durch den Streckenverlauf der Varianten D und E (Band C, Seite 257 und 281) sind in den ROV-Unterlagen entsprechend dem Einwand als konfliktbehaftet bewertet. Die von dem Einwander benannten potenziellen erheblichen Konflikte sind der Variantenbewertung zugrunde gelegt und gehen in die Gesamtbewertung der Varianten gemäß ROV-Untersuchung ein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>• Der Festgesteinstagebau weist aufgrund seiner infrastrukturellen Ausstattung, u.a. stationäre Brecher- und Siebanlage, eine hohe Produktionskapazität auf und ist derzeit der größte Schotter- und Splittproduzierende Betrieb im Umkreis von 30 km. • Die Lagerstätte selbst besitzt einen sehr hohen Erkundungsgrad, basierend auf über 80 Erkundungsbohrungen. Die Rohstoffmächtigkeit beträgt im zentralen Bereich des Tagebaus mindestens 50 m. • Die in [4] aufgeführte Lebenszeit des Tagebaubetriebes bis ca. 2070 ist mit Blick auf die aktuellen Rohstoffvorräte und auf die jährliche Produktion als realistisch einzuschätzen.</p> <p>Die in Trassenvariante C geplante Unterfahrung des Steinbruchs soll entsprechend des Übersichtshöhenplanes [3] bei +169,35 m NN erfolgen. Die Tunnelhöhe liegt damit nur ca. 11 m unterhalb der in [6] genehmigten Abbauteufe des Tagebaues von +181 m NN. Wie in [4] aufgeführt, ist eine Erweiterung der Abbauteufe auf +155 m NN geplant, welche sich unterhalb der projizierten Höhenlinie des Tunnels an diesem Standort befindet.</p>	<p>Siehe Antwort zu vorangegangenem Punkt, der Hinweis wird bei der weiteren Planung zur Trassierung einer Variante im Tunnelkorridor B-C beachtet.</p>
23			<p>Der Tagebau kann sich aufgrund der geologischen, topographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten nur in die Tiefe entwickeln. Eine Erweiterung des Tagebaus in Richtung Westen ist durch die BAB 17 nicht möglich. In Richtung Osten wird eine Erweiterung durch den Taleinschnitt der Bahre behindert. Eine Erweiterung in Richtung Norden bzw. Süden ist aus rohstoffgeologischer Sicht nicht sinnvoll, da die für Schotter- und Splitt-Produktion geeigneten devonischen Diabas- und Diabas-Tuff-Vorkommen räumlich sehr eng begrenzt sind. Der Geltungsbereich des Rahmenbetriebsplans deckt die Nord-Süd-Ausdehnung dieser Vorkommen komplett ab.</p> <p>Die in den Trassenvarianten D und E geplanten, bis zu 100 m tiefen Einschnitte würden durch ihren Flächenanspruch (insbesondere Variante E) die Tagebaugeometrie und die Art der Gewinnung z.T. deutlich negativ beeinflussen, wodurch ein Teil der ausgewiesenen Vorräte nicht gewonnen werden könnte.</p>	<p>Der Sachverhalt (Vorranggebiete Bergbau/Rohstoffsicherung sowie Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf) wird in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 7.3 und Konflikte durch die Varianten in 7.4 dargestellt. Die potenziellen Beeinträchtigungen durch den Streckenverlauf der Varianten D und E (Band C, Seite 275 und 281) sind in den ROV-Unterlagen entsprechend dem Einwand als erheblich konfliktbehaftet bewertet. Die von dem Einwander benannten potenziellen erheblichen Konflikte sind der Variantenbewertung zugrunde gelegt und gehen in die Gesamtbewertung der Varianten gemäß ROV-Untersuchung ein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Der geplante Tunnel der Trassenvariante E verläuft nur ca. 70 m westlich der Rahmenbetriebsplangrenze des Kalkstein-Tagebaues Borna. Eine in als Vorranggebiet für Rohstoffabbau (R65) ausgewiesene Fläche befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des bis 2036 zugelassenen Rahmenbetriebsplanes.</p> <p>Der Kalkstein-Tagebau Borna ist hinsichtlich der Herstellung von Brechprodukten und Zuschlagstoffen für die Bauindustrie sowie von Düngekalk als wichtiger Standort für den Großraum Dresden und für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge zu betrachten. Analog zum Festgesteinstagebau Friedrichswalde-Ottendorf verfügt er über eine günstige Verkehrsanbindung in Richtung Dresden (BAB 17) und Pirna.</p> <p>Die Kalkstein-Lagerstätte besitzt einen hohen Erkundungsgrad, ist aber in ihrer geologischen Verbreitung weitestgehend auf die als Vorranggebiet für Rohstoffabbau ausgewiesene Fläche begrenzt. Mögliche Sicherheitsabstände zwischen Tunnel und Tagebau könnten negative Auswirkungen auf die Tagebaugeometrie und somit auf die Rohstoffgewinnung haben. Ein Teil der ausgewiesenen Vorräte könnte dadurch möglicherweise nicht gewonnen werden.</p> <p>Die Trassenvariante B schneidet in ihrem Verlauf das Vorranggebiet für Rohstoffabbau R63, das sich zwischen dem Festgesteinstagebau Nentmannsdorf und der BAB 17 erstreckt. Bei dem Vorranggebiet handelt es sich um ein gut erkundetes Vorkommen von Festgesteinen (Diabas und Diabas-Tuff der Bahre-Formation - analog zur Lagerstätte Friedrichswalde-Ottendorf), die sich zur Herstellung von hochwertigen Brechprodukten eignen.</p> <p>Das Vorranggebiet ist räumlich durch den Tagebau Nentmannsdorf (in Richtung Westen), durch die BAB 17 (in Richtung Osten) und die Nord-Süd-Verbreitung der Diabas- und Diabas-Tuff-Vorkommen eng begrenzt. Ein potentieller zukünftiger Tagebau kann sich dementsprechend nur in die Tiefe entwickeln.</p> <p>Die Trasse der Neubaustrecke darf die Rohstoffgewinnung in den aktiven Tagebauen Friedrichswalde-Ottendorf und Borna sowie die Geltungsbereiche ihrer zugelassenen Rahmenbetriebspläne in keiner Form einschränken. Ferner sollte auch das Vorranggebiet für Rohstoffabbau R63 durch die Trasse nicht unterfahren werden.</p>	<p>Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 7.4.3.3, Seite 281 dargestellt. Die potenziellen Beeinträchtigungen durch den Streckenverlauf der Variante E, die sich in diesem Bereich in einem etwa 145 m tiefen Tunnel befindet, sind in den ROV-Unterlagen entsprechend dem Einwand als konfliktbehaftet bewertet. Optimierungen der Planungen für diese Variante im Detail können ggf. zur Minderung des Konfliktes führen. Der Streckenverlauf von Variante E im Bereich des Vorranggebietes „Rohstoffabbau/Rohstoffe“ Amphibolit-Hornblendenbruch (Diabasbruch) (RA64), in dessen Bereich die Variante sich in einem etwa 90 m tiefen Einschnitt befindet, führen zu potenziell hohen Konflikten, die ebenfalls entsprechend in den ROV-Unterlagen dargestellt und bewertet werden. Minderungsmaßnahmen sind ggf. durch Detailplanungen nachfolgender Planungsstufen möglich, man kann jedoch davon ausgehen, dass eine gänzliche Vermeidung dieses maßgeblichen Konfliktes nicht möglich sein wird. Dies führt in der Raumordnungsuntersuchung auch zu einer deutlich nachteiligen Bewertung der Variante im Hinblick auf raumordnerische Zielkonflikte.</p> <p>Der von dem Einwender benannte potenzielle Konflikt der Variante B mit dem VRG Rohstoffabbau R63 ist in den ROV-Unterlagen in Teil C, Seite 268 dargestellt und entsprechend der Methodik bewertet. Dabei wird dort aufgrund der Tunnellage in 90-100 m Tiefe ein mittlerer Konflikt ermittelt, der aufgrund der Tatsache, dass der Steinbruch als nicht mehr aktiv mitgeteilt wurde, auf einen geringen Konflikt reduziert wurde. Hier ist es bei der weiteren Verfolgung der Variante B erforderlich, die Sachlage des zukünftigen Abbaus in diesem VRG detailliert zu klären (insbesondere die zeitliche zukünftige Gestaltung) und durch entsprechende Optimierung der Tunnellage in der Detailplanung aufgrund genauer hydrogeologischer Untersuchungen in der Ausführungsplanung diesen potenziellen Konflikt zu vermeiden. Deshalb wurde der Korridor für die Tunnelvarianten entsprechend weit gefasst.</p> <p>Der Sachverhalt und die potenziellen Konflikte sind in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 7.3 und 7.4 dargestellt. Für die Volltunnelvarianten B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen ggf. umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23		02.06.2020 (Erg.)	<p>Damit wäre die Einschätzung der Trassen auf S. 73 in Tabelle 8 hinsichtlich der Bewertung Bergbau und Rohstoffsicherung für die Variante C von „Mittel im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)" auf „Ungünstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)" zu ändern. In der ROV-Unterlage sind die komplexen geologischen Verhältnisse dargestellt und bereits Vor- und Nachteile der Variantenführung aus geologisch-geotechnischer Sicht beschrieben. Aufgrund der kompletten bzw. über weite Strecken unterirdischen Trassenführung sind die geologisch-geotechnischen Aspekte bei der Bewertung stärker in den Fokus zu rücken. Es wird empfohlen, im Anschluss an das Raumordnungsverfahren eine geologische-geotechnische Risikoanalyse durchzuführen, bei der die bisher ausgewiesenen geotechnisch problematischen Bereiche/Risikozonen stärker Berücksichtigung bei der Trassenauswahl finden. Das gilt beispielsweise für die Volltunnelvariante A, die raumordnerisch konfliktarm gesehen wird, aus geotechnischer Sicht jedoch über einen großen Abschnitt (siehe Ausführungen Teil D) innerhalb einer geotechnischen Risikozone verläuft, was Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme hat.</p> <p>Prüfergebnis Die ergänzende Betrachtung des Korridors zwischen den Varianten A und C kommt aus rohstoffgeologischer Sicht zu ähnlichen Ergebnissen wie die Stellungnahme des LfULG vom 05.03.2020, wonach gegen die Trassenführung der Varianten B, C, D und E Bedenken unterschiedlicher Gewichtung bestehen. Zusätzlich bestehen Bedenken / Nutzungskonflikte im Bereich der Varianten A und G.</p> <p>Zur besseren Übersicht und Veranschaulichung der Raumverträglichkeit wurde seitens des LfULG eine Karte erstellt, die sowohl rohstoffgeologische als auch geotechnische Aspekte berücksichtigt (Anlage 1, enthält Anlagen 1.1 bis 1.8).</p> <p>Die sogenannte Optimalvariante der BI „Basistunnel nach Prag" verläuft ebenfalls im Einflussbereich eines rohstoffgeologischen Vorbehaltsgebietes. Aus rohstoffgeologischer Sicht wäre somit nur die Variante F uneingeschränkt raumverträglich.</p>	<p>Die möglichen Konflikte durch unmittelbare Untertunnelung von Vorranggebieten Bergbau und Rohstoffsicherung (Variante C) sind als sehr maßgebliche Konflikte bewertet, die Tunnelführung in der mittelbaren Nähe (250-435 m Abstand, ca. 100 m Tiefe) sind als mittlere bzw. geringe Konflikte bewertet. Die potenziellen Beeinträchtigungen durch den Streckenverlauf der Varianten D und E (Band C, Seiten 257 und 281) sind in den ROV-Unterlagen entsprechend dem Einwand als konfliktbehaftet bewertet und tragen maßgeblich zu einer nachteiligen Bewertung dieser Varianten bei.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Eine Grundwassernutzung im Bereich des zu errichtenden Bauwerkes ist seitens des LfULG nicht bekannt. Somit ist während der Errichtung des Bauwerkes sowie des Betriebes des Überhohlbahnhofes aus hydrogeologischer Sicht keine nachteilige Beeinflussung der Wasserversorgung zu erwarten. Die hydro- und ingenieurgeologischen Aspekte betreffend bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt weiterhin keine generellen Bedenken zu den Trassenverläufen.</p> <p>Die kursorische Prüfung der von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ vorgeschlagenen Optimalvariante [2] mit dem südlich der S 172 angeordneten Überhohlbahnhof ergab eine eingeschränkte Raumverträglichkeit unter Zugrundlegung von rohstoffgeologischen, ingenieurgeologisch-geotechnischen und hydrogeologischen Aspekten. Grundlage für die Bewertung waren Unterlagen aus [3], [7], [9] sowie die Karte der Raumverträglichkeit aus rohstoffgeologischer und geotechnischer Sicht (Anlage 1) und die (Anlage 2).</p> <p>Begründung der Bedenken sowie Anforderungen Rohstoffgeologie Die Trasse der zukünftigen Neubaustrecke darf die Rohstoffgewinnung in den aktiven Tagebauen sowie die Geltungsbereiche ihrer zugelassenen Rahmenbetriebspläne in keiner Form einschränken (Anlage 1.1, rote Bereiche mit schwarzer Schraffur). Bisher wurden zu den Festgesteinstagebauen Lohmgrund I und II (Sandstein), die in unmittelbarer Nähe der Variante G liegen, keine erheblichen Bedenken angemeldet, sondern nur Forderungen hinsichtlich der Berücksichtigung bestehenden Bergrechtes formuliert. Aufgrund des sehr geringen Abstandes des Tagebaus zur Trasse G wurde diese gemäß dem Prinzip der Gleichbehandlung ebenfalls in der Raumgewichtung hochgestuft, auch wenn für den Rohstoff Sandstein Alternativen bestehen im Gegensatz zu dem Festgesteinstagebau in Friedrichwalde-Ottendorf. Eine ausführliche Darstellung der Beeinflussung der Tagebaue Lohmgrund I und II liegt der Stellungnahme bei (Anlage 2).</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Weiterhin wurden unter Berücksichtigung des Regionalplanes Oberes Elbtal 2019 [8] auch für die Variante A Bedenken angemeldet, da je nach Tiefenlage das Vorbehaltsgebiet rs07 für den Rohstoff Hornfels/Hornblendeschiefer betroffen sein könnte.</p> <p>Basierend auf der Empfehlung aus [9], einen > 2 km langen und ca. 1,0 km breiten Korridor zwischen den Festgesteinstagebauten Nentmannsdorf und Friedrichswalde-Ottendorf bei der „Trassenfindung nach Möglichkeit zu meiden oder durch entsprechende Untersuchungen die Unbedenklichkeit bezüglich einer möglichen ungünstigen Beeinflussung der Gebirgsmechanik zu ermitteln“, wurde zur besseren Nachvollziehbarkeit der eingeschränkten Raumverträglichkeit die Karte in Anlage 1 erstellt. Die gegenüber Regionalplan und Landesentwicklungsplan vergrößerten Flächen ergeben sich aufgrund von Pufferzonen um die Rohstoffabbau- bzw. -vorranggebiete.</p> <p>Ingenieurgeologie/Geotechnik sowie Hydrogeologie In der ROV-Unterlage sind die komplexen geologischen Verhältnisse der einzelnen Trassenvarianten dargestellt und bereits Vor- und Nachteile der Variantenführung aus geologisch-geotechnischer Sicht beschrieben. Mögliche geologisch bedingte bautechnische Risiken der einzelnen Trassenvarianten, die abwägungsrelevant sind, wurden in Teil B und D in [5] und [7] aufgeführt. Für die Prüfung der Raumverträglichkeit im Korridorbereich zwischen den Varianten A bis C wird zum einen auf diese ausführlichen Beschreibungen zur geologischen/geotechnischen und hydrogeologischen Situation verwiesen, zum anderen erfolgt unter 1.4 eine Bewertung des gesamten Korridorbereiches sowie der seitens der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ vorgeschlagenen Optimalvariante [2] mit dem südlich der S 172 angeordneten Überholbahnhof.</p> <p>Aufgrund der kompletten bzw. über weite Strecken unterirdischen Trassenführung sind die geologisch-geotechnischen Aspekte bei der Bewertung stärker mit zu wichten. Es wird empfohlen, im Anschluss an das Raumordnungsverfahren eine geologische-geotechnische sowie hydrogeologische Risikoanalyse durchzuführen, bei der die in Anlage 1 ausgewiesenen geotechnisch problematischen Bereiche / Risikozonen mehr Beachtung finden, da sie einen kosten- und zeitrelevanten Faktor darstellen.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Bezüglich der Hinweise und Angaben in [2] zu geologischen/geotechnischen Sachverhalten wird angemerkt, dass die Unterlagen gemäß [3] bisher nur teilweise veröffentlicht sind, so dass die in [2] vorgenommene Beurteilung in Unkenntnis der aktuellen Forschungsergebnisse der geologischen Grundlagenermittlung erfolgte. Die Einschätzung zu den geotechnischen Problemzonen / Risikobereichen in [7] / [9] behält ihre Gültigkeit. Seitens des LfULG wurden eigene Vorschläge für mögliche Trassenführungen und die Lage eines Überholbahnhofes erarbeitet, welche unter 1.7 beschrieben sind.</p> <p>Beschreibung der geologischen/hydrogeologischen Situation im Korridorbereich der Varianten A bis F und Bezugnahme auf die Optimalvariante der BI</p> <p>Quartäre Lockergesteine und kreidezeitliche Sedimentgesteine (Bereich S 172 bis Seidewitz, Varianten A bis F) Die quartären Schichten werden durch hauptsächlich pleistozäne Lockergesteine unterschiedlicher Entstehung und Mächtigkeit repräsentiert. Im nördlichen Bereich bei Heidenau-Pirna sind sie am Talrand des Elbtals relativ geringmächtig, während sie auf den südlich angrenzenden Hochflächen Mächtigkeiten von bis zu 30 m erreichen</p> <p>Oberflächennah stehen vor allem weichselkaltzeitliche Lössablagerungen und solifluidale Hanglehne an, die die Flusskiese der Elbe sowie elsterglaziale Schmelzwasser- und Flusskiese, Beckenbildungen und Grundmoräne überlagern. Die Mächtigkeit der holozänen und pleistozänen Auenlehme und Kiese der Elbe und ihrer Nebenflüsse (Müglitz, Gottleuba etc.) übersteigt 5 m nicht.</p> <p>Aufgrund ähnlicher Eigenschaften wurden quartäre Einheiten in den geologischen Schnitten in [7] in durchlässige, wasserleitende Lockergesteine (Grundwasserleiter) und geringdurchlässige, wasserstauende Lockergesteine (Grundwasserstauer) zusammen-gefasst. Eine detaillierte Unterteilung wäre aufgrund des Übersichtscharakters des Trassenschnittes und der 3D-Modellierung in diesem Stadium nicht zielführend gewesen.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Mächtige Grundwasserleiter sind beispielsweise die elsterkaltzeitlichen Müglitzschotter, die bis zu 10 m Mächtigkeit erreichen können und sowohl Richtung Elbtal nach Norden als auch Richtung Seidewitz nach Osten entwässern. Mächtiger Grundwasserstauer sind die elsterkaltzeitlichen Geschiebelehme auf der Hochfläche südlich von Heidenau.</p> <p>Die quartären Lockergesteine stellen sowohl aus hydrogeologischer als auch aus geotechnischer Sicht eine bautechnische Herausforderung für den in offener Bauweise geplanten Einschnitt südlich der S 172 sowie den in offener Bauweise geplanten Überholbahnhof dar. Die Auswirkungen werden im geologischen Gesamtkontext im nachfolgenden Abschnitt näher beschrieben.</p> <p>Kreidezeitliche Sedimentgesteine (Bereich S 172 bis Seidewitz)</p> <p>Die Varianten A bis F verlaufen unter Zugrundelegung der geologischen Karte GK 25 Blatt Pirna zwischen der S 172 und dem Seidewitztal durch die Mergelsteine der Kreidezeit (sogenannte Pläner). Letztere sind vermutlich im Bereich des Elbtales durch eine Störung versetzt, sodass die Mächtigkeit von N nach S differiert.</p> <p>Die Gesamtmächtigkeit der kreidezeitlichen Mergelsteine beträgt 40 bis 50 m. Am Nordhang des Seidewitztales erreicht der plenus-Pläner stellenweise Mächtigkeiten von bis zu 55 m (Variante A) und wird von Erosionsresten des labiatus-Pläner überlagert. Nach Osten ist mit einer abnehmenden Mächtigkeit des plenus-Pläner zu rechnen.</p> <p>Hier dominiert der labiatus Pläner. Am östlichen Seidewitzhang wird der plenus-Pläner von Unterquadersandstein unterlagert (Variante E und F). Die diskordant auf den Granodioriten (im Norden, km 4-5) und Grauwacken (km 5-6) aufliegenden Kreidesedimente keilen nach Süden hin aus. Die Mächtigkeit der Kreideüberdeckung entlang der Trasse reicht von teilweise wenigen Metern bis 50 m im Süden.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Der in [2] beschriebene Vorschlag für den Bau eines Überholbahnhofs beginnt südlich der S 172 mit einem ca. 12 - 30 m tiefen Einschnitt (s. Detailhöhenplan S. 40), welcher durch einen heterogenen geologischen Aufbau gekennzeichnet ist. Am südlichen Rand des Elbtals lagern die quartären Kiese und Schotter der Elbe z.T. direkt auf dem Festgestein (Granodiorit) auf. Der obere Bereich des Granodiorits kann mitunter bis zu 10 m sandig, grusig verwittert sein und besitzt dann Lockergesteinscharakter mit grundwasserleitenden Eigenschaften. Somit handelt es sich hier um einen komplexen Grundwasserleiter, bestehend aus quartären Lockersedimenten und der sandigen Verwitterungsschicht des Granodiorits, der eine hydraulische Verbindung zwischen beiden grundwasserleitenden Schichten erwarten lässt.</p> <p>Inwieweit diese Tatsache im Hochwasserfall, welcher mit einem Rück- und Einstau von Wasser in die beschriebenen Grundwasserleiter elbseitig verbunden sein wird, nachteilige ingenieurgeologische Auswirkungen auf das zukünftige Bauwerk haben wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschließend eingeschätzt werden und muss durch geologisch/hydrogeologische Erkundungsmaßnahmen (Durchführung von Erkundungsbohrungen, Errichten von Grundwassermessstellen) geklärt werden. Zwar befindet sich das Vorhabengebiet außerhalb, jedoch unmittelbar an der Grenze zu einem gesetzlich ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Elbe, was im Hochwasserfall der Elbe stark erhöhte Grundwasserstände zu Folge haben wird. In einer östlich des Bauwerkes gelegenen Grundwassermessstelle des Landesmessnetzes Sachsen wurde im Hochwasserjahr 2013 ein Grundwasserstand von ca. 114 m HN gemessen (Grundwasserflurabstand von 5 m), was als flurnah zu bewerten ist.</p> <p>Wie oben beschrieben, lagern nach Süden hin kreidezeitliche Mergelsteine auf der Verwitterungskruste des Granodiorits auf. Diese besitzen wasserstauende Eigenschaften und werden außerhalb des Elbtals von den grundwasserleitenden Müglitzschottern (bis 10 m mächtig) überlagert. Es ist nicht auszuschließen, dass ein Anschnitt dieser Richtung Elbe entwässernden Schicht im Zuge der Herstellung des Einschnittes erfolgt. Bautechnisch ist daher hier mit einem stark erhöhten Aufwand zu rechnen (s. Anlage 1.1).</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Das sich dem offenen Einschnitt anschließende Röhrenbauwerk soll gemäß [2] bergmännisch (NÖT) hergestellt werden. Der Komplex aus quartärer und kreidezeitlicher Überdeckung beträgt hier zwischen ca. 30 und 55 m. Nach den uns vorliegenden Unterlagen erfolgt der Vortrieb im Übergangsbereich zwischen der Oberkante des Granodiorits und Unterkante der Kreideablagerungen.</p> <p>Das geplante Bauwerk des Überholbahnhofes unterquert die quartäre Hochfläche und endet südlich des Talschnittes, der im Bereich des Barockgartens Großsedlitz beginnt und Richtung Großsedlitzer Straße verläuft. Die quartäre Überdeckung erreicht hier teilweise nur knapp 10 m und kann an den unteren Talhängen teilweise ganz fehlen. Die Gesamtüberdeckung liegt im tiefsten bei knapp 30 m.</p> <p>Der Überholbahnhof ist durch die Lage im Grenzbereich zwischen Granodiorit und Kreideablagerungen gekennzeichnet. Bei einer offenen Bauweise wäre stellenweise bis zu 70 m Überdeckung abzutragen, wobei sowohl die quartären, teilweise grundwassererfüllten, teilweise aufweichungsgefährdeten Lockersedimente aufwendig zu sichern wären (versteifter rückverankerter druckwasserdichter und auftriebssicherer Verbau der Seitenwände des Überholbahnhofes).</p> <p>Außerdem wäre auch der Grundwassereinfluss innerhalb der Verwitterungsschicht des Granodiorites zu beachten. Die Herstellung des Überholbahnhofes in offener Bauweise ist aus hydrogeologischen sowie geotechnischen und ökonomischen Aspekten nicht zu empfehlen, da mit einem stark erhöhten geotechnischen Aufwand zu rechnen ist.</p> <p>Elbtalschiefergebirge</p> <p>Das Elbtalschiefergebirge befindet sich innerhalb der Elbezone nordöstlich des Osterzgebirges. Im Nord-Westen setzen sich die Einheiten des Elbtalschiefergebirges unter die permo-karbonen Serien des Döhlener Beckens fort. Im Nord-Osten werden die Einheiten des Elbtalschiefergebirges von Kreidesandsteinen der Elbezone überlagert.</p> <p>An seiner südwestlichen Grenze überlagert wiederum das Elbtalschiefergebirge die variszischen Gneise des Osterzgebirges entlang der Mittelsächsischen Störung. Die Mittelsächsische Störung stellt hierbei eine polyphasische Scherzone aus angrenzenden Paragneisen des Erzgebirges und basalen Teilen der „Phyllitischen Einheit“ des Elbtalschiefergebirges dar.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Die Gesteine des Elbtalschiefergebirges wurden während der variszischen Orogenese intensiv tektonisch beansprucht, die Deformation verteilte sich allerdings räumlich heterogen über den Gesteinskomplex. Dies führt zum Vorkommen von sehr unterschiedlichen Gesteinsarten. Hierdurch kommen Gesteine in enger Nachbarschaft vor, die unterschiedliche geologische Alter und Metamorphosegrade aufweisen.</p> <p>Die unregelmäßige Beschaffenheit dieser Formation verdeutlicht, dass die Integrität des Gebirges im Elbtalschiefergebirge aufgrund lithologischer Wechsel auf kurzer räumlicher Distanz nicht abschließend gewährleistet werden kann.</p> <p>Die ordovizischen bis unterkarbonen petrografisch sehr heterogenen Einheiten sind sowohl durch NW-SE-streichende schieferungsparallele als auch NE-SW-streichende Querstörungen stark gestört und intern häufig gefaltet. Im NE liegen die bis max. 900 m mächtigen, kontaktmetamorphen Metabasite, Tonschiefer und Grauwacken der Bahre- und Donnerbergformation.</p> <p>Danach folgt eine bis zu 500 m mächtige Abfolge von unterkarbonen Konglomeraten, Grauwacken und Tonschiefern. Nach SW schließt sich eine 300 bis 500 m mächtige oberdevonische Diabas-Kalkstein-Abfolge mit tektonischen Einschaltungen von silurischen Kiesel- und Alaunschiefern sowie Tonschiefern an.</p> <p>Die Kalksteinlager können lokal bis über 100 m Mächtigkeit erreichen. Die südwestlichste Einheit des Elbtalschiefergebirges bildet eine bis zu 1.000 m mächtige Abfolge von Phylliten, Quarzphylliten und Quarziten sowie Metabasiten und deren Tuffe der ordovizischen Mühlbach-Nossener Gruppe. Eingelagert sind ein weitaushaltender, bis zu 300 m mächtiger Chloritgneis-Horizont und Vorkommen von Turmalingranit an der Basis dieser Gruppe. Sowohl der Chloritgneis als auch der Turmalingranit sind tektonisch stark überprägt und z. T. mylonitisiert.</p> <p>Die Seidewitz quert das Elbtalschiefergebirge von NE nach SW nahezu senkrecht zu dessen Streichen und folgt in ihrem Verlauf wahrscheinlich einem tektonischen Störungssystem. Die Tiefenlage dieser Störungen, deren exakte Lage im Raum hinsichtlich ihres Einfallens sowie ihre geohydraulischen Eigenschaften bzgl. möglicher Wasserwegsamkeiten sind nicht bekannt. Die Unterquerung der Seidewitz mittels eines Tunnelbauwerkes ist an der seitens der BI für die Optimalvariante geplanten Stelle mit geotechnischen und geohydraulischen Erschwernissen verbunden.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Insbesondere der doppelte Richtungswechsel der Seidewitz (Doppelkurve, s. Anlage 1.3 und 1.4) lässt ein gestaffeltes Störungssystem vermuten, dessen Tiefenwirkung nicht bekannt ist, was die Querung an dieser Stelle als ungünstig erscheinen lässt. Aufgrund der beschriebenen Situation und fehlender Grundwassermessstellen ist das Elbtalschiefergebirge aus hydrogeologischer Sicht nur schwer einschätzbar.</p> <p>Es besteht ein hoher geologischer bzw. geophysikalischer Erkundungsbedarf zur Klärung der offenen Fragen im Korridorbereich. Auf Grund des dargestellten sehr komplexen geologischen Aufbaus und der tektonischen Beanspruchung wurde das Elbtalschiefergebirge mit den begleitenden Störungen aus der Kategorie „erhöhter geotechnischer Aufwand“ (grün) in die Kategorie „stark erhöhter geotechnischer Aufwand“ (gelb) umgestuft (Anlage 1.1 bzw. 1.7).</p> <p>Die von der BI vorgeschlagene „Optimalvariante“ [2] quert zwischen Winterleithe Verwerfung und der Mittelsächsischen Störung das Elbtalschiefergebirge in Richtung Südosten (Abweichung von der Senkrechten zum Streichen des Gebirgskomplexes von ca. 40°), was als geotechnisch und tunnelbautechnisch ungünstig eingeschätzt wird.</p> <p>Osterggebirgskristallin</p> <p>Im Bereich des Erzgebirges erstreckt sich ein relativ einheitlicher Komplex petrografisch unterschiedlich ausgebildeter Gneise. Während im Norden noch feinkörnige, häufig schiefrige Gneise der Haselberg- und Herbergen-Folge auftreten, werden nach Süden die Gneise massiver, mittel-grobkörnig, schuppig und gehen in weiträumige Wechsel von kalifeldspatführende Orthogneise und plagioklasführenden Zweiglimmerparagneisen über.</p> <p>Die Gneisgebiete sind insbesondere im Norden im Bereich der Mittelsächsischen Störung häufig gestört. Wie bereits in [7] ausführlich beschrieben stellen die Strukturen Börnersdorf und Petrovice-Döbra geotechnische Risikobereiche dar. Entgegen der Darstellung in [2] umgeht die Optimalvariante der BI die Struktur Börnersdorf nicht, sondern verläuft ähnlich den anderen Trassenvarianten in unmittelbarer Nähe des westlichen Randbereiches der Struktur (s. Anlage 1).</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
----------	------	-------	---	---------------------------

Der Einschätzung in [2] auf S. 31, dass Variante A die geringsten Raumwiderstände aufweist wird aus geologischer / geotechnischer Sicht nicht gefolgt. Das begründet sich insbesondere aus der sehr langen Querung der sehr komplex aufgebauten und wahrscheinlich hydraulisch wirksamen Störungszone Petrovice-Döbra, die nach aktuellem Kenntnisstand als geotechnische Risikozone eingestuft wird und damit für ein Tunnelbauwerk durchaus als raumordnerisch wirksam zu sehen ist [7].

In der weiteren Grundlagenermittlung und Vorplanungsphase bedarf es weiterer umfangreicher Untersuchungen zum Aufbau und Verlauf sowie zur hydrogeologischen/hydraulischen Wirksamkeit dieser Störungszone.

Volltunnelkorridor - Übersicht der zu querenden geologischen Einheiten

Bau - km		Geologische Einheit (GE)	Durchfahrungslänge der GE in km		
Variante A	Variante C		Westen	Zentrum	Osten
-2 bis 4,5	- 2 bis 4,5	quartäre Ablagerungen über Granodiorit bzw. kreidezeitlichen Sand- und Mergelschichten	ca. 4	ca. 4,5	ca. 4
4,5 bis 6	4,5 bis 6,5	Wesensteiner Gruppe	ca. 1	ca. 0,8	ca. 1,5
6 bis 10	6,5 bis 12	Elbtalschiefergebirge	ca. 4	ca. 4	ca. 5
10 bis 12 (Staatsgrenze)	12 bis 20 (Staatsgrenze)	Osterzgebirgskristallin	ca. 12	ca. 10	ca. 7,5

siehe dazu auch Anlage 1 [keine Abbildung in der Tabelle]

Vorschlag des LfULG für 2 Trassenvarianten

Variante LfULG 1 in Anlehnung an die Variante G mit verhülltem Überholbahnhof

Wie bereits erläutert, ist die Lage des Überholbahnhofs, die seitens der BI im Rahmen der Optimalvariante südlich der S 172 vorgeschlagen wurde, aus geologischen und ökonomischen Gründen sowie Umweltaspekten aus unserer Sicht nicht empfehlenswert.

Auf der Suche nach Lösungen, eine raumverträgliche Linienführung für eine kombinierte Tunnel/Brücke-Variante unter Berücksichtigung rohstoffgeologischer, boden- und abfallrechtlicher sowie ökonomischer Aspekte auch für die Lage des Überholbahnhofs zu finden und dabei die Belange der Bürgerinitiative und den Lärmschutz nicht außer Acht zu lassen, entstand der vorliegende Variantenvorschlag.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Dieser folgt bis zur Seidewitztalbrücke der Variante G. Das heißt, die Trasse beginnt hochwassersicher mit einer Überführung der S 172, so dass die Grundhochwasserthematik hier keine Rolle spielen würde, und verläuft dann in den beiden oberflächennahen Tunneln Heidenau/Großsedlitz (bergmännische Herstellung, nach Möglichkeit keine offene Bauweise) und quert anschließend die Seidewitz mit der Talbrücke. Die geologische Situation wurde bereits beschrieben.</p> <p>Für die Problematik des Überholbahnhofes wurde die bereits 2015 entstandene Idee eines Landschaftsbauwerkes südlich des Kohlberges wieder aufgegriffen, die im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie Schutzgutbelange, Umweltaspekte, logistische und ökonomische sowie ökologische und landschaftsästhetische Aspekte miteinander verbindet und damit eine mehrfache Raumnutzung bei gleichzeitiger Heilung des Landschaftsbildes ermöglichen würde.</p> <p>Die mehrfache Raumnutzung ergibt sich aus:</p> <ul style="list-style-type: none">- überschüttetem/verhülltem Überholbahnhof (Lärm- und Sichtschutz)- Abschluss und Verwahrung der Deponie Zehista durch Integration in das Landschaftsbauwerk (Schutzgüter Mensch, Wasser, Boden sowie Flora und Fauna)- ökonomische Verwertung des durch den Tunnelbau anfallenden Bodenmaterials für die Gestaltung des Landschaftsbauwerkes (kurze Transportwege, Einsparung von Entsorgungskosten in Erdstoffdeponien) <p>Transportwege, Einsparung von Entsorgungskosten in Erdstoffdeponien)</p> <ul style="list-style-type: none">- Flächenneubildung durch Verhüllung der Deponie Zehista und der Eisenbahntrasse inklusive Überholbahnhof und damit Schaffung von Flächen (> 0,5 km²) für naturschutzfachliche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, die im Zuge der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen B 172a und Neubaustrecke Dresden-Prag zu realisieren sind (damit würde den Forderungen aus der	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Stellungnahme des LfULG vom 05.03.2020 hinsichtlich Minimierung der agrarstrukturellen Flächeninanspruchnahme durch Flächenverluste infolge Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen § 15 Abs. 3 BNatSchG anteilig Rechnung getragen)</p> <p>⇒ durch die vertiefte Einbindung des Überholbahnhofes in die Landschaft können Flächen mit Böden hoher und sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit vorher abgetragen und die hochwertigen Böden nach Fertigstellung des Landschaftsbauwerkes wieder aufgetragen werden</p> <p>⇒ eine kombinierte extensive landwirtschaftliche Nutzung des Landschaftsbauwerkes durch Beweidung einerseits und die Anlage von Streuobstwiesen andererseits sowie Hecken und Trockenrasen würden zu einer landwirtschaftlichen und landschaftlichen Kompensation beitragen</p> <ul style="list-style-type: none">- Flächenneubildung und damit Bereitstellung von Flächen für flächenhafte Versickerung/Grundwasserneubildung und Unterstützung des Wasserhaushaltes (Verdunstung und Wasserspeicherung)- Schaffung neuer Lebensräume für Flora und Fauna- Heilung der Landschaftsästhetik. <p>Das Erdbauwerk orientiert sich bei der Gestaltung an der Höhe der Deponie und der Eisenbahntrasse sowie den Vorgaben für den Überholbahnhof (mindestens 1 km Länge und ca. 100 m Breite), um diese zu umhüllen und den Kohlberg nach Süden mit einem natürlich erscheinenden Höhenrücken sanft ausgleiten zu lassen. In der modellierten Form könnten unter Berücksichtigung des Bauwerkvolumens des Überholbahnhofes ca. 1,5 Millionen m³ Aushubmassen im Landschaftsbauwerk verbaut werden, was in etwa 60 % des in der Vorplanungsstudie von 2015 prognostizierten Massenüberschusses entspricht, wobei Anpassungen durch Formveränderungen natürlich möglich sind.</p> <p>Abbildungen 1 und 2: Bereich südlich des Kohlbergs mit Landschaftsbauwerk und Trassenvorschlag LfULG <i>[hier keine Abbildung]</i> Abbildung 3 mit Trassenvariante G in Bezug auf den Überholbahnhof im Landschaftsbauwerk <i>[keine Abbildung in der Tabelle]</i></p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Im Anschluss an den Überholbahnhof könnte das Tunnelportal als überschüttetes Bauwerk bei ca. km 7 beginnen und dann in den Basistunnel übergehen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Forderungen zur Raumverträglichkeit aus rohstoffgeologischer Sicht wurde die Trassenführung der Variante G südlich des Kohlberges von der Ortschaft Goes weg nach Westen verlegt, um Einschränkungen für die bestehenden Bergbaubetriebe zu vermeiden (siehe Anlage 1.1 und 1.5). Damit verlief die Streckenführung westlich des Galgenberges und würde auch den historischen Eisenbahntunnel Cotta nicht unterqueren. Im Zuge der Verschiebung nach Westen wird vorgeschlagen, im weiteren Verlauf die von Störungen durchzogene und flankierte Struktur Börnersdorf weiträumiger zu umfahren (Anlage 1.7 und 1.8).</p> <p>Durch die Lage in unmittelbarer Nähe des Tunnelportales wären kurze Transportwege garantiert. Von transportbedingten Emissionen wären lediglich in der Bauphase der Ortsrand von Goes und die Randbereiche von Pirna-Zehista betroffen.</p> <p>Bei Übernahme der Deponie Zehista durch den Bauträger könnte im Rahmen der Baumaßnahme eventuell anfallender kontaminierter bzw. grenzwertüberschreitender Aushub kostenneutral abgelagert werden. Die rechtlichen Aspekte für die abschließende, abfallrechtlich konforme Gestaltung der Deponie wären mit der Landesdirektion Sachsen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zu klären. Durch die Integration der Deponie in das Landschaftsbauwerk kann Standsicherheitsaspekten angemessen Rechnung getragen werden.</p> <p>Bei der Gestaltung der Kontur wurden auch die bestehenden gemeindlichen Verhältnisse und Sondernutzungen (Kleingärten) mit berücksichtigt. Die Erreichbarkeit des Überholbahnhofes wäre über die bestehende Zufahrt von Zehista aus gegeben.</p> <p>Diese Ausführungen stellen lediglich eine erste Betrachtung seitens der Arbeitsgruppe Neubaustrecke Dresden-Prag dar und wurden bisher nicht durch andere Fachbereiche geprüft. Auch technische Details zur Streckenführung wurden nicht betrachtet.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Variante LfULG 2 für einen Volltunnel unter Berücksichtigung der Anlage 1</p> <p>Die Idee zu einem Variantenvorschlag seitens des LfULG entstand im Zuge der ergänzenden Stellungnahme zum ROV und der Erstellung der Karte der Raumverträglichkeit aus rohstoffgeologischer Sicht sowie der Karte der geotechnischen Problembereiche, um alle vorhandenen Informationen bei der Variantenauswahl mit berücksichtigen zu können. Grundlegendes Instrument dafür ist die graphische Datenhaltung mittels des geographischen Informationssystems, das eine Darstellung verschiedenster inhaltlicher Themen mit Raumbezug ermöglicht, wodurch Überlappungen und „Lagekonflikte“ schnell deutlich werden.</p> <p>Der vom LfULG eingebrachte Vorschlag folgt im Norden dem Korridor der Trassen A bis F, folgt dem Verlauf der BI-Optimalvariante bis zur Winterleithestörung und verläuft dann in 2 Varianten weitgehend parallel zur Variante A bis auf Höhe der Ortschaft Liebstadt, allerdings nach Osten versetzt. Dabei sowie im weiteren Verlauf der beiden Trassenvariationen wurde versucht, Flusstäler zu meiden, da diese häufig an Störungen gebunden sind, sowie deren Querung nach Möglichkeit senkrecht zu deren Verlauf zu gestalten.</p> <p>Der Bereich der Struktur Börnersdorf mit dem „Mosaik“ vielfältiger Störungen wurde versucht weiträumig zu umfahren, wobei das mit der westlichen Variante scheinbar besser gelingt. Auf Höhe des Breitenbaches mündet auch diese Variante dann in den Verlauf der Varianten B bis G, um den Grenzübergangspunkt zu erreichen.</p> <p>Der Erkundung von Störungszonen wurde in den bisherigen Untersuchungen ein erhöhtes Augenmerk geschenkt, da diese geotechnische Problemzonen hinsichtlich Gebirgsstabilität und Wasserwegsamkeit darstellen können und damit sowohl beim Vortrieb als auch für das Gesamtbauwerk zu betrachten sind, weil hohe Ausfall-, Stillstands- und Sicherungskosten den Bauerfolg gefährden und zu einer Kostenexplosion führen können.</p> <p>Im Umfeld von Störungszonen sind häufig auch verstärkt Klüfte anzutreffen. Wichtige Faktoren für die Wasserwegsamkeit sind dabei:</p> <ul style="list-style-type: none">- die Dichte des Klufnetzes,- die Weite der Einzelklüfte- die Verbindung der einzelnen Klüfte untereinander.	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
23			<p>Ursachen und Entstehung von Klüften sind ganz unterschiedlich und bedürfen einer komplexen Untersuchung. Allgemein nimmt die Kluftdichte und -weite mit der Tiefe ab. Im kristallinen Grundgebirge wurden aber auch in großen Tiefen (> 1 km) noch hydraulisch wirksame Klüfte nachgewiesen. Entspannungs- und Verwitterungsklüfte haben im Allgemeinen Eindringtiefen von wenigen hundert Metern. Zu beachten ist, dass die Raumlage der Klufflächen eng an die Entstehung der Festgesteine gebunden ist.</p> <p>Eine ausführliche Darstellung der tektonischen Situation und der bisher angenommenen geotechnischen Risiken im Umfeld von Störungen wird in einer Schriftenreihe des LfULG zu den seit 2011 laufenden geologischen Untersuchungen enthalten sein, die im Sommer 2020 veröffentlicht wird. Die Trasse der geplanten Schienenneubaustrecke wird zu großen Teilen oder komplett als Tunnel geplant werden und die Kosten in hohem Maße von der geologischen Situation geprägt sein. Einer Erkundung, die ein möglichst realitätsnahes Abbild der geologischen, geotechnisch/geomechanischen und hydrogeologischen Situation erschafft, ist aufgrund der komplexen Situation höchste Bedeutung beizumessen.</p> <p>keine Abbildung in der Tabelle von folgenden Anlagen: Anlage 1 Raumverträglichkeit der Varianten A-G, BI OV sowie Vorschläge für alternative Trassenvarianten seitens des LfULG Anlage 1.1 Übersichtskarte der Raumverträglichkeit nach rohstoffgeologischen Aspekten sowie unter Berücksichtigung geotechnischer Problemzonen Anlage 1.2 Legende zu den Karten Anlage 1.3 Detailansicht 1: Rohstoffgeologische Raumverträglichkeit mit Darstellung der Vorschläge des LfULG für Volltunnelvarianten Anlage 1.4 Detailansicht 1: Geologische Karte mit Darstellung der Vorschläge des LfULG für Volltunnelvarianten Anlage 1.5 Detailansicht 2 mit rohstoffgeologischer Raumverträglichkeit sowie Vorschlag für eine Variante in Anlehnung an Variante G, mit einem durch ein Landschaftsbauwerk verhüllten Überholbahnhof Anlage 1.6 Detailansicht 2: Geologische Karte Anlage 1.7 Detailansicht 3: Geotechnische Problemzonen Anlage 1.8 Detailansicht 3: Geologische Karte mit Störungen</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Anlage 2 Kurzdarstellung der Rohstoffvorkommen bezogenen Konfliktsituation im Umfeld der Variante G der NBS Dresden-Prag. (zusammengefasst von Dr. R. Brauer und S. Kulikov / Abt. Geologie des LfULG)</p> <p>Abb. 1: Aktive Steinbrüche im Umfeld um Dohma – Bahretal mit geplantem Bahnstreckenverlauf Abb.2: Schummerungskarte mit historischer Topographie, Berechtsamen, Rahmenbetriebsplan und Hauptbetriebsplangrenzen im Bereich Lohmgrund I und II. Roter Querstrich markiert die Lage des geplanten Tunnelportals</p> <p>Abb. 3: Rohstoffsicherungsgebiete Bereich Lohmgrund aus aktuellem Regionalplanentwurf 2017 (14.09.2017), Darstellung zusammen mit Berechtsamen und aktuellen Hauptbetriebsplangrenzen Abb. 4: West-Ost-Geländeprofil (ca. 3-4-fach überhöht) aus digitalem Höhenmodell durch den Steinbruch Lohmgrund I mit Lage der geplanten Tunnelröhren</p> <p>Abb. 5: Geologischer Längsschnitt entlang des Trassenverlaufs - Bahnstrecke DD – Prag Bereich Heidenau bis Galgenberg, Schnitt ist stark überhöht. Rechts im Profilschnitt ist schematisch der mögliche Einschnittsbereich („Zahnlücke“) des Steinbruches Lohmgrund I auf den Streckenverlauf projiziert. Die Untergrenze des Einschnitts markiert die derzeit bereits erreichte tiefste Abbausohle. Abb. 7: Vorschläge des Referates. Rohstoffgeologie des LfULG zur Ausweisung von Rohstoffsicherungsflächen im Bereich Dohma – Bahretal im Zuge der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge</p>	
24	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen	05.03.2020 (Teil 1)	Betroffen ist die Sachgesamtheit Barockgarten Großsedlitz, die nach § 2 des Sächsischen Denkmalschutzgesetzes (SächsDSchG) vom 3. März 1993 (SächsGV Bl. 14/1993 S. 229 in der aktuellen Fassung) geschützt ist bzw. seine als Denkmalschutzgebiet vorgeschlagene, ihn umgebende Kulturlandschaft.	Der Barockgarten Großsedlitz wird im ROV beachtet und hinsichtlich möglicher Konfliktpunkte bewertet.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24			<p>Im Bereich des nördlichen Tunnelbeginns befindet sich auch der Eintritt in die oberhalb des Niederhofes beginnende historische fußläufige Verbindung (Kastanienallee) zum Eingang des Barockgartens Großsedlitz. Um diese wichtige Erschließung nicht dauerhaft abzutrennen, bitten wir bei den weiteren Planungen um Sicherstellung einer qualitätvollen Ausführung eines Ersatzes, der geeignet ist, diese Verbindung auch zukünftig herzustellen.</p> <p>Bezüglich der Streckenvarianten werden diejenigen mit vollständig oder anteilig geschlossener Streckenführung unsererseits präferiert (Strecken A-D), da wir diese nach dem aktuellen Kenntnisstand für eher verträglich in Bezug auf die gartendenkmalpflegerischen Schutzgüter halten. Die Auswirkungen, die sich auf den Trassen A-D durch die offenen Streckenanteile für den Raum südlich des Barockgartens Großsedlitz ergeben, bitten wir im Rahmen der weiteren planerischen Untersetzung auf der Grundlage der Aufstellung eines digitalen Geländemodells für den bestehenden Landschaftsraum - der sich zwischen dem Barockgarten und in westlicher Richtung bis an die Autobahnabfahrt der A17, in südlicher Richtung bis an die Ortslage Krebs bzw. den geplanten technischen Einrichtungen für die Bahntrassen erstreckt - zu visualisieren bzw. auf dieser Basis zur Prüfung von möglichen Auswirkungen zu bringen. Hierbei ist besonders herauszuarbeiten, welche technische wie bauliche Überprägung dieser Landschaftsraum haben wird, welche Änderungen auf die Wahrnehmung des Kulturdenkmals sowie bezogen auf seine individuellen Wechselwirkungen mit der bestehenden Umgebung zu erwarten sind.</p> <p>Die Erhaltung der Ausstrahlungskraft eines Kulturdenkmals ist hierbei genauso erheblich wie die Achtung der Erkennbarkeit der spezifischen Werte des Kulturdenkmals, die es verkörpert. Diesbezüglich stellen die vielfältigen Beziehungen höfischer sächsischer Gartenkunst, zu denen Großsedlitz in besonderer Weise zählt, zu ihrer jeweiligen umgebenden Landschaft ein wesentliches unverwechselbares Charakteristikum dar.</p>	<p>Veränderungen durch den Bau der NBS am Elbhaut und die Auswirkungen bzw. Umgestaltung des Zugangsweges von der Elbe zur barocken Gartenanlage müssen durch die nachfolgenden Planungsstufen detailliert betrachtet und geplant werden, wobei es eine Planungsmaxime sein muss, dass diese Wegebeziehungen grundsätzlich erhalten bleiben. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein neuer maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt, da Lösungen in der Ausführungsplanung hier möglich sind.</p> <p>Der Hinweis zur Erstellung eines digitalen Geländemodells zur besseren Beurteilung der Änderungen auf die Wahrnehmung des Kulturdenkmals sowie auf seine individuellen Wechselwirkungen wird für die nachfolgenden Planungsstufen aufgenommen. Die schalltechnische Untersuchung und die Schallkarten weisen für den Bereich des Barockgartens keine Schallimmissionen von der Variante G oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte auf. Allerdings ist die Bewertung des Einwenders nachvollziehbar, dass bei einem Kulturgut dieser Schutzwürdigkeit jede Schallimmission eine Beeinträchtigung darstellt, auch wenn sie nach gesetzlichen Vorgaben unterhalb von Grenzwerten liegt. Insofern ist es für die nachfolgenden Planungsstufen von größter Bedeutung, bereits durch Optimierung der baulichen Gegebenheiten Schallimmissionen am Barockgarten zu vermeiden. Dies kann durch eine längere oder vollständige Abdeckung der Strecke zwischen den Teiltunneln Heidenau geschehen oder durch schallabsorbierende Maßnahmen im Bereich der Tunnelportale dieser Öffnung. Es wird erwartet, dass ein solcher Konflikt durchaus technisch lösbar ist.</p> <p>Der Hinweis zur Erstellung eines digitalen Geländemodells zur besseren Beurteilung der Änderungen auf die Wahrnehmung des Kulturdenkmals sowie auf seine individuellen Wechselwirkungen wird für die nachfolgenden Planungsstufen aufgenommen. Die schalltechnische Untersuchung und die Schallkarten weisen für den Bereich des Barockgartens keine Schallimmissionen von der Variante G oberhalb der gesetzlichen</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24			<p>Mögliche Beeinträchtigungen sind nicht nur optisch-visueller Natur, sie können bezogen auf die Nutzbarkeit und im öffentlichen Interesse auch akustischer Art sein. Es ist nachweislich darzulegen, welche geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der spezifischen Werte des Kulturdenkmals und dem mit ihm in Wechselwirkung stehenden Landschaftsraum getroffen werden müssen. Wir bitten bei der weiteren Detaillierung der Prüfung des Vorhabens dies zu berücksichtigen.</p> <p>Nach § 2 Abs. 3 SächsDSchG ist die Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Bestand oder Erscheinungsbild von erheblicher Bedeutung ist, Gegenstand des Denkmalschutzes. Zur Vermeidung von Zielkonflikten hinsichtlich der natürlichen Wasserversorgung des Gartens und seiner wertvollen Pflanzenbestände aus Altgehölzen einerseits und dem NBS Tunnellage andererseits bitten wir um Erarbeitung eines geologischen Gutachtens für den Bereich des Barockgartens und seiner unmittelbaren Umgebung, welches die Auswirkungen des Tunnelbaus bzw.</p> <p>der unmittelbaren Umgebung, welches die Auswirkungen des Tunnelbaus bzw. seiner Varianten auf die natürliche Wasserversorgung des Gartens sowie seiner unterirdischen Bauwerke (Tiefkanal für den Durchfluss des Hospital- und Schlosserbuschs) untersucht und offenlegt.</p> <p>Die Volltunnel-Varianten A-C werden aus denkmalpflegerischer Sicht als am wenigsten beeinträchtigend gesehen. Gleichwohl berühren sie die folgenden, als Baudenkmale erfassten Gebäude:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Heidenau, Am Niederhof 1: ehem. Brauerei Großsedlitz, 1930er Jahre2. Heidenau, Am Niederhof 2, 2a, 2b, 2c, 2d: ehem. Niederhof des Kammergutes Sedlitz, später des Rittergutes Großsedlitz, datiert 17263. Heidenau, Hauptstraße 121: sog. Pechhütte, um 19004. Heidenau, Hauptstraße 121 (bei): Gedenkstein; wahrscheinlich zum 45. Geburtstag des sächsischen Königs Friedrich August III. (1865-1932)	<p>Grenzwerte auf. Allerdings ist die Bewertung des Einwenders nachvollziehbar, dass bei einem Kulturgut dieser Schutzwürdigkeit jede Schallimmission eine Beeinträchtigung darstellt, auch wenn sie nach gesetzlichen Vorgaben unterhalb von Grenzwerten liegt. Insofern ist es für die nachfolgenden Planungsstufen von größter Bedeutung, bereits durch Optimierung der baulichen Gegebenheiten Schallimmissionen am Barockgarten zu vermeiden. Dies kann durch eine längere oder vollständige Abdeckung der Strecke zwischen den Teiltunneln Heidenau geschehen oder durch schalladsorbierende Maßnahmen im Bereich der Tunnelportale dieser Öffnung. Es wird erwartet, dass ein solcher Konflikt durchaus technisch lösbar ist.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten detailliert untersucht und auch detaillierte hydrogeologische bzw. hydrologische Untersuchungen durchgeführt, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel darstellen zu können. Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden.</p> <p>Der Sachverhalt ist in Band C, Kap. 6.2 und 6.6 ff. entsprechend dem Einwand dargestellt. Anders als in der Einwendung eingeschätzt, sind die Varianten D und G am günstigsten beim Belang Kulturgüter (Bd. C, S. 375). Die vergleichende Bewertung führt zu dem Schluss (Bd. C, S. 376): "Die Varianten A bis C weisen zwei potenziell hohe Konflikte im Bereich der denkmalgeschützten Gebäude bei der Ausbindung aus der Bestandstrecke auf.</p> <p>Dies ist trotz der geringen Fläche (< 0,1 ha) in raumordnerischer Hinsicht als potenziell hoher Zielkonflikt zu bewerten, da es hier keine Vorbelastungen durch die Bestandstrecke gibt und die Objekte dem Vorhaben weichen müssten." Bei Verwirklichung einer der drei Tunnelvarianten müssten die ehemalige Brauerei und auch der ehemalige Niederhof, wie in Kap. 6.6.1.2 beschrieben, dem Trassenverlauf weichen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24			<p>errichtet, datiert 1910. Dabei erfordert das Vorhaben den Abbruch der Objekte zu 1. und zu 2. und wird in unmittelbarer Nähe vor den Objekten zu 3. und 4. vorbeiführen. Die Objekte zu 1. und 2. sind von dokumentarischem Wert für die Heidenauer Ortsgeschichte, stellen aber bereits seit langer Zeit denkmalpflegerische Problemfälle dar. Das ehemalige Brauereigebäude wird dabei noch durch einen Gewerbebetrieb (Ludendorff) genutzt, ist in seiner Aussagefähigkeit aber bereits erheblich eingeschränkt. Noch schwieriger stellt sich die Situation betreffend den Niederhof dar: Der Hof ist alt und hat eine historische Beziehung zu Großsedlitz, besteht inzwischen aber zum überwiegenden Teil aus Substanz der 1930er Jahre, als er zu Sozialwohnungen umgebaut wurde. Heute ist er in extrem schlechtem Zustand. Die Stadt Heidenau als Eigentümerin findet seit Jahrzehnten keine Nutzung dafür. Eingezwängt zwischen ein Entsorgungsunternehmen und einen Agro-Terminal mit Riesen-Silos, die Bahn und die Bundesstraße B 172 wird es aller Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft kaum eine Lösung geben, die nur ansatzweise als denkmalgerecht verantwortbar wäre.</p>	<p>"Optimierungen der Streckenführung und der Ausführung und Lage des Ausbindepunktes führen ggf. zur Minderung des Eingriffs. Gänzlich vermieden werden kann dieser jedoch nicht." (Bd. C, S. 374).</p> <p>Objekte 1 und 2: Die Einschätzung der geringeren Schutzwürdigkeit von nach SächsDSchutzG geschützten Einzelobjekten der Kulturgüter durch eine für Denkmalschutz zuständige Fachbehörde kann aufgrund der Raumordnungsuntersuchung auf dem dafür maßgeblichen Raumordnungsmaßstab nicht beurteilt werden.</p> <p>Es wurden für die ROV-Unterlagen die Ziele und Grundsätze für den Belang Kulturlandschaft und Kulturgüterschutz gemäß Regionalplan zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich ein hoher Zielkonflikt durch den für einige Varianten notwendigen Abriss von denkmalgeschützten Gebäuden und anderen Objekten, die so als zu schützende Objekte in den Denkmalschutzlisten der Fachbehörden gemäß § 2 SächsDSchutzG benannt sind (Bd. C, S. 164). Die Herabstufung dieser Schutzwürdigkeit und der hinnehmbare Abriss kann aufgrund der gleichwertigen Untersuchungstiefe für alle Belange und Varianten auf Raumordnungsebene nicht festgestellt werden und ergibt sich nicht aus den fachrechtlichen Einstufungen oder den regionalplanerischen Festlegungen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Die für das Vorhaben nun erforderlichen Abbrüche dieser beiden Kulturdenkmale sind demzufolge hinnehmbar. Ungeachtet dessen sind die Objekte im Zusammenhang mit den dafür erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen auf angemessene Weise zu dokumentieren, damit der Informationsstand darüber nicht verloren geht und zumindest archivalischen Fortbestand findet.</p> <p>Die Volltunnel-Varianten A-C werden aus denkmalpflegerischer Sicht als am wenigsten beeinträchtigend gesehen. Gleichwohl berühren sie die folgenden, als Baudenkmale erfassten Gebäude:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Heidenau, Am Niederhof 1: ehem. Brauerei Großsedlitz, 1930er Jahre2. Heidenau, Am Niederhof 2, 2a, 2b, 2c, 2d: ehem. Niederhof des Kammergutes Sedlitz, später des Rittergutes Großsedlitz, datiert 17263. Heidenau, Hauptstraße 121: sog. Pechhütte, um 19004. Heidenau, Hauptstraße 121 (bei): Gedenkstein; wahrscheinlich zum 45. Geburtstag des sächsischen Königs Friedrich August III. (1865-1932) errichtet, datiert 1910. <p>Dabei erfordert das Vorhaben den Abbruch der Objekte zu 1. und zu 2. und wird in unmittelbarer Nähe vor den Objekten zu 3. und 4. vorbeiführen. Die Objekte zu 1. und 2. sind von dokumentarischem Wert für die Heidenauer Ortsgeschichte, stellen aber bereits seit langer Zeit denkmalpflegerische Problemfälle dar. Das ehemalige Brauereigebäude wird dabei noch durch einen Gewerbebetrieb (Ludendorff) genutzt, ist in seiner Aussagefähigkeit aber bereits erheblich eingeschränkt. Noch schwieriger stellt sich die Situation betreffend den Niederhof dar: Der Hof ist alt und hat eine historische Beziehung zu Großsedlitz, besteht inzwischen aber zum überwiegenden Teil aus Substanz der 1930er Jahre, als er zu Sozialwohnungen umgebaut wurde. Heute ist er in extrem schlechtem Zustand. Die Stadt Heidenau als Eigentümerin findet seit Jahrzehnten keine Nutzung dafür. Eingezwängt zwischen ein Entsorgungsunternehmen und einen Agro-Terminal mit Riesensilos, die Bahn und die Bundesstraße</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24		18.03.2020 (Teil 2)	<p>B 172 wird es aller Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft kaum eine Lösung geben, die nur ansatzweise als denkmalgerecht verantwortbar wäre. Die für das Vorhaben nun erforderlichen Abbrüche dieser beiden Kulturdenkmale sind demzufolge hinnehmbar. Ungeachtet dessen sind die Objekte im Zusammenhang mit den dafür erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen auf angemessene Weise zu dokumentieren, damit der Informationsstand darüber nicht verloren geht und zumindest archivalischen Fortbestand findet.</p> <p>Im Gegenzug muss das Vorhaben den Objekten zu 3. und zu 4. die jeweils mögliche maximale Schonung gewährleisten. Das ist durch die tiefere Trog-Lage besser gewährleistet als bei der Talbrückenführung der Varianten D-G. Die Planung ist dahingehend zu entwickeln, dass die Pechhütte weiterhin sinnvoll nutzbar bleibt und die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf ein erträgliches Maß beschränkt werden. Der Gedenkstein zu 4. kann ggf. auf einen geeigneten Alternativstandort im Nahumfeld umgesetzt werden.</p>	<p>Objekte 3 und 4: Die Sachlage ist in Band C Kap. 6.2 und 6.6.1.2 entsprechend dem Einwand dargestellt. Danach wird die Einzelsiedlung Pechhütte Wohnhaus (Mittelalter) im Abstand von ca. 10 m in einem Einschnitt durch die Varianten A-C tangiert. Die Varianten D-G verlaufen auf ähnlicher Linie an dem Kulturdenkmal vorbei, befinden sich aber in einer aufgeständerten Lage. Alle Varianten A-G treten weniger später in den Tunnel ein. Die Bewertung der Konfliktsituation mit dem Belang Kulturgüter führt für alle Varianten aufgrund der gleichen Lage der Linie</p> <p>trotz unterschiedlicher Höhenlage entsprechend der Bewertungsmethodik zu einer identischen Bewertung als geringer Konflikt, da in allen Fällen das Kulturgut selbst erhalten bleibt und so nicht in seiner historischen und archivarischen Bedeutung beeinträchtigt wird. Die von der Raumordnungsuntersuchung abweichende Bewertung der Einwenderin, dass A-C hier wesentlich günstiger sind als D-G, ist aufgrund der raumordnerischen Konfliktanalyse nicht nachvollziehbar. Der Hinweis, dass bei Bauausführung ein schonender Umgang mit dem denkmalgeschützten Gebäude gewährleistet werden muss, wird in den nachfolgenden Planungsstufen in der Detailplanung für alle Varianten berücksichtigt. Verschiedene Hinweise auf eine Schonung der Kulturgüter in diesem Bereich sind in den Unterlagen enthalten, hängen aber von der Detailplanung in der Ausführungsplanung ab.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24			<p>Die Varianten D-G sind aufgrund ihrer Talbrückenführung vor den Objekten zu 3. und 4. problematisch und werden aus diesem Grunde nicht unterstützt.</p> <p>Hinzu kommt bei Variante G die Brückenführung über das Tal der Bahre (Pirna, Rottwerndorfer Straße), die in unverhältnismäßiger Weise die Belange der zahlreichen an dieser Straße gelegenen denkmalgeschützte Gebäude berührt. Die hier im Bau befindliche Brücke für die Pirnaer Stadumfahrung (B 172) stellt bereits eine erhebliche Beeinträchtigung für die Nutzung dieser Gebäude dar (Flächeninanspruchnahme, Verschattung, Verlärmung), war aus wichtigen straßenverkehrlichen Gründen jedoch unvermeidbar. Eine Dopplung dieser Brücke auch noch für die geplante Bahnstrecke nach Prag würde die Belastung dieses Tales jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach auf ein nicht mehr akzeptables Maß steigern. Die denkmalgeschützten Gebäude an der Rottwerndorfer Straße in Pirna im Bereich der Brücke sind:</p>	<p>Die Sachlage ist in Band C Kap. 6.2 und 6.6.1.2 entsprechend dem Einwand dargestellt. Danach wird die Einzelsiedlung Pechhütte Wohnhaus (Mittelalter) im Abstand von ca. 10 m in einem Einschnitt durch die Varianten A-C tangiert. Die Varianten D-G verlaufen auf ähnlicher Linie an dem Kulturdenkmal vorbei, befinden sich aber in einer aufgeständerten Lage. Alle Varianten A-G treten weniger später in den Tunnel ein. Die Bewertung der Konfliktsituation mit dem Belang Kulturgüter führt für alle Varianten aufgrund der gleichen Lage der Linie trotz unterschiedlicher Höhenlage entsprechend der Bewertungsmethodik zu einer identischen Bewertung als geringer Konflikt, da in allen Fällen das Kulturgut selbst erhalten bleibt und so nicht in seiner historischen und archivarischen Bedeutung beeinträchtigt wird. Die von der Raumordnungsuntersuchung</p> <p>abweichende Bewertung der Einwenderin, dass A-C hier wesentlich günstiger sind als D-G, ist aufgrund der raumordnerischen Konfliktanalyse nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die im hier angesprochenen Bereich vorhandenen Kulturgüter sind in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 6.6.5.2 gemäß des Maßstabs des Raumordnungsverfahrens dargestellt und sich dafür ergebende raumordnerische Konflikte sind dort benannt und bewertet. Entgegen dem Einwand überquert Variante G südlich Pirna das Tal der Seidewitz und nicht der Bahre (nach dem Zufluss der Bahre in die Seidewitz). Der Hinweis der Einwenderin, dass die an der Rottwerndorfer Straße (Pirna) gelegenen zahlreichen denkmalgeschützten Gebäude durch die Variante G mit der Talbrücke in erheblichem Maße beeinflusst werden, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Nach gründlicher Auswertung der Denkmalliste (Internetabruf 6/2019) des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen (Hg.) u Raumordnungsuntersuchung sind im Bereich der</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
24			<p>a) die sog. Roten Kasernen: Rottwerndorfer Straße 46, 47, 48, 48a, 48b, 48c, 48d, 49, 50, 51, 51a, 51b, 51c, 51d, 52 und 52a um 1900, b) Gebäude der sog. Grauen Kaserne/Arthur-Thiermann-Kaserne: Rottwerndorfer Straße 44e, 45, 45a, 45b, 45c, 45d, 45 k und 45 m, um 1900 c) und das sog. Höllengut: Rottwerndorfer Straße 56a und 56b, eine ehemalige Göpelmühle, bezeichnet 1697.</p> <p>Auch Variante E ist zusätzlich problematisch, weil sie mit dem kurzen oberirdischen Stück zwischen den beiden Tunneln die Ortschaft Niederseidewitz tangiert und damit wahrscheinlich erheblich belasten wird. In Niederseidewitz sind mehrere Gebäude bzw. Höfe als Kulturdenkmale erfasst. Das betrifft die Adressen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahretal, Niederseidewitz 1 (Gasthof), 2, 3, 5 und 9 (Spritzenhaus) sowie etwas weiter nördlich frei in der Landschaft: - Bahretal, Niederseidewitz 13: Eulmühle mit Mühlgraben und alter Mühlentechnik, bez. 1711, 1713 und 1822, - darüber hinaus in einem Abschnitt die als Sachgesamtheit erfasste regionalgeschichtlich und verkehrsgeschichtlich bedeutende alte Dresden-Teplitzer Poststraße aus dem 18. Jh. 	<p>Linienführung der Variante G und zusätzlich in ihrem 300-m-Korridor beidseits der Trasse im Bereich der Talbrücke bei Zehista keine denkmalgeschützten Gebäude vorhanden. Die in der Rottwerndorfer Straße gelegenen zutreffend im Einwand genannten Kulturgüter liegen nicht im Untersuchungsgebiet, sondern 700 bis 800 m von der Var. G entfernt. Die Brücke liegt von den "Roten Kasernen" und "Grauen Kasernen" noch etwas weiter entfernt. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt. Daher kann auch der Einwand, dass diese denkmalgeschützten Gebäude durch die Variante G auf ein nicht akzeptables Maß beeinträchtigt werden, nicht nachvollzogen werden. Flächeninanspruchnahme und Verschattung dieser Objekte können aufgrund der Entfernung und Lage zum Brückenbauwerk ausgeschlossen werden. Die Schallimmissionen liegen dort weit unter den niedrigsten Grenzwerten.</p> <p>Dagegen sind gemäß der Auswertung aller verfügbaren Quellen in diesem Bereich "typische Elemente/historisch gewachsene Kulturl. Archäologische Kulturdenkmale" vorhanden, die in den ROV-Unterlagen aufgenommen und betrachtet sind, aber nach den bisherigen raumordnerischen Analysen zu keinen maßgeblichen Konflikten führen. Die Analyse der Betroffenheit von Einzelflächen/-objekten ist Gegenstand weiterer Untersuchungen zum PFV. Potenzielle Beeinträchtigungen von Kulturgütern werden in den nachfolgenden Planungsstufen (PFV) detailliert untersucht und potenzielle Auswirkungen durch die NBS werden dargestellt, bewertet und jegliche Eingriffe soweit wie möglich vermieden.</p> <p>Der Sachverhalt sowie die denkmalgeschützten Objekte und deren potenzielle Beeinträchtigungen sind in den ROV-Unterlagen Band C Seite 86 entsprechend dem Einwand als potenziell hoher Konflikt gewürdigt und bewertet. Dies geht maßgeblich in die nachteilige Gesamtbewertung der Variante E ein (vgl. Bd. C, S. 375f.): "Die Variante E tangiert am östlichen Rand die Ortslage von Niederseidewitz, wodurch eine potenziell sehr relevante Beeinflussung des als „Typisches Element/historisch gewachsene Kulturlandschaft“ geschützten mittelalterlichen Ortskernes entsteht. Dieser in raumordnerischer Hinsicht hohe Zielkonflikt kann nicht vermieden werden."</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Für die zusätzlichen Varianten 1.1-4 gilt das bereits für Variante G Gesagte, so dass diese möglichst ebenfalls auszuschließen sind. Der Nachteil der Führung über das Tal der Bahre in Pirna ist so groß, dass er auch nicht durch den Vorteil im Bereich der Einbindung in die bestehende Trasse im Stadtgebiet von Heidenau (Erhalt der ehem. Brauerei und des ehem. Niederhofes/Denkmale zu 1. und zu 2./siehe oben) aufgewogen werden kann.</p> <p>Schließlich berührt das Vorhaben schon im Bereich der derzeitigen Streckenführung die Belange weiterer denkmalgeschützter Gebäude, darunter die beiden Heidenauer Bahnhofsgebäude und auch das unmittelbar an der Strecke gelegene folgende Objekt: 5. Heidenau, Geschwister-Scholl-Straße 1: Rockstroh-Werke (ehem.)/VEB Druckmaschinenwerk Victoria (ehem.): eines der drei Fabrikgebäude des ehemaligen Werkes, älterer Klinkerbau im Stil des Historismus, 1890er Jahre. Das Objekt wird zu Recht bereits in der Raumordnungsuntersuchung Teil C - 6 Freiraumschutz - 6.2 Kulturlandschaft auf S. 142 als im 300-m-Bereich befindlich genannt. Dieses Gebäude stellt ebenfalls einen denkmalpflegerischen Problemfall dar, weil es - ungenutzt seit</p>	<p>Es ist unklar, auf welche Varianten sich die Einwenderin bezieht, da diese keine ROV-Varianten betreffen. Es scheinen ältere Varianten aus den Vorplanungsphasen zu sein. Die Sachlage bezüglich des Belangs Kulturlandschaft für ROV-Varianten ist in Kap. 6.2 und 6.6 ff. eingehend analysiert und dargestellt.</p> <p>Der potenzielle Konflikt beim im Randbereich des Betrachtungsraumes befindlichen denkmalgeschützten Objekt der Rockstroh-Werke (ehem.)/VEB Druckmaschinenwerk Victoria (ehem.) ist in Band C Kap. 6.6.1.2 für die Varianten A bis C und Kap. 6.6.2.2, 6.6.3.3, 6.6.4.3, 6.6.5.3 dargestellt. Alle Varianten beeinflussen diese denkmalgeschützten Gebäude potenziell im 300-m-Korridor, wobei die Volltunnelvarianten durch die Lage des Überholbahnhofes näher (< 10 m) als die teilweise oberirdisch verlaufenden Varianten (etwa 90 m) zu diesem liegen. Der Hinweis zur Verwendung von eventuellen Ersatzmaßnahmen wird in den nachfolgenden Planungsstufen weiter verfolgt und es wird während der Ausführungsplanung sowie zugehöriger Fach- und Umweltgutachten</p>
24			<p>Wendezeiten - heute eine Beinahe-Ruine ist. Bei dem über rechteckigem Grundriss errichteten, aus zwei Hochgeschossen bestehenden und mit palastartig gestalteten Fassaden versehenen Industriegebäude handelt es sich um eines der schönsten Bauwerke der Stadt Heidenau (siehe Abbildung). Die rundbogige Fensterarchitektur, die markante Lisenengliederung und das umlaufende Kranzgesims in Anlehnung an den Rundbogenstil geben dem Bau eine erhabene würdevolle Erscheinung. Ungeachtet dessen ist das ehemals flach geneigte Satteldach in das Gebäude hineingestürzt. In diesem Sinne wäre es zu begrüßen, wenn die Denkmalverluste zu 1. und 2. im Sinne einer Kompensationsmaßnahme zumindest zur Sicherung dieses bestandsbedrohten, ebenfalls denkmalgeschützten Objektes im Vorhabensbereich führen würden.</p>	<p>entsprechende Eingriffs- und Ausgleichs- bzw. kulturgüterspezifische Ausgleichsbetrachtungen geben.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
25	Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Zentrale	24.02.2020	<p>Die Varianten E und B verlaufen im Bereich Liebstadt/Göppersdorf (ca. Betriebs-km 13,0) unmittelbar östlich entlang der BAB A 17. Im genannten Bereich plant die Bundesstraßenverwaltung den Neubau einer Autobahnrastanlage. Der Standort für diese Rastanlage wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bestätigt (Vorzugsvariante Standort 3, vgl. Anlage) und ist im weiteren ROV für den Neubau der Bahnstrecke Dresden - Prag zu beachten.</p> <p>In der weiteren Planung ist bezüglich der vorgesehenen Parallellage und der vorgesehenen Querung die Detailplanung, insbesondere hinsichtlich der Lage des Übergangs Tragbauwerk/Tunnelbauwerk, einer nachträglichen Deckelung der Trogbauwerke sowie der Stellung und Größe von Brückenpfeilern so mit dem LASuV abzustimmen, dass bei einer eventuellen Weiterführung des vierstreifigen Ausbaus der S 172 Ersatzneubauten von Tunnelbauwerken oder der Brückenbauwerke einschließlich der damit verbundenen Vollsperrung der Eisenbahnstrecke vermieden werden.</p> <p>In der Planung für die Eisenbahnneubaustrecke sind außerdem betroffene Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Straßenbauverwaltung (gemäß Ausweisung im KISS - siehe oben) darzustellen und vorzugsweise weder funktional noch in ihrer Ausdehnung zu beeinträchtigen. Bei unumgänglichen Beeinträchtigungen der Wirksamkeit dieser Flächen ist der Eingriff in der Planung für die Eisenbahnneubaustrecke darzustellen und ein vollständiger Ersatz zu Lasten der DB AG vorzusehen.</p> <p>Ortsumgehung (OU) Pirna Die Planungen bzw. bereits laufenden Bauarbeiten der DEGES GmbH (künftig Verschmelzung in der Autobahn GmbH des Bundes) für den Neubau der Ortsumgehung Pirna, 3. BA sind im weiteren ROV zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C Seite 102 entsprechend dem Einwand dargestellt. Der Vorzugsstandort für die geplante Raststätte wurde dargestellt und kann in den nachfolgenden Planungsstufen ggf. weitere Berücksichtigung finden.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C Kap. 5 entsprechend dem Einwand dargestellt. Konfliktpotenzial ist nicht auszuschließen und in der Untersuchung benannt, wobei die Art und das Ausmaß des Konfliktes auch wesentlich von der Detail-Planung zu den Streckenverläufen abhängig sind. Abstimmungen zwischen der DB Netz AG und dem LASuV Sachsen werden in der Detailplanung vorgenommen.</p> <p>Der KISS-Datensatz (Stand 6/2019) wurde eingesehen und die relevanten Daten in Band C, Kapitel 6 der ROV-Unterlagen bei den entsprechenden Unterkapiteln ausgewertet und bewertet. Potenzielle Konflikte mit bestehenden Kompensationsflächen werden in den ROV-Unterlagen pro Variante aufgezeigt, wobei die Art und das Ausmaß des Konfliktes auch wesentlich von der genauen Planung zu den Streckenverläufen abhängig sind.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C u.a. Seite 367 entsprechend dem Einwand dargestellt. Die Parallellage der Variante G zur im Bau befindlichen Ortsumgehung Pirna ist bereits im Vorfeld intensiv mit der NBS-Trassenplanung abgestimmt worden.</p>
25			<p>Die Befahrung von Bundes- und Staatsstraßen mit Baustellentransporten ist so weit wie möglich zu minimieren. Es sind entsprechende Konzepte für die Baustellentransporte und für die Ablagerungsorte für den Aushub zu erstellen, die diese Forderung berücksichtigen. Für zwingend erforderliche Baustellentransporte über die Bundes- und Staatsstraßen ist die bauliche Eignung der Straßenabschnitte zu prüfen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den folgenden Planungsphasen geprüft.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Für Kreuzungen der neuen Eisenbahnstrecke mit Bundes- oder Staatsstraßen sind Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen gemäß EKrG mit der Straßenbauverwaltung abzuschließen. Die Kosten für neue Kreuzungsanlagen sind vollständig durch die DB AG zu tragen.</p> <p>Die Bahnstrecke ist so herzustellen (Parallellagen und Kreuzungen), dass keine dauerhaften Beeinträchtigungen und Behinderungen der Straßenanlagen und der Verkehrssicherheit auftreten können. Bauzeitliche Behinderungen für den Straßenverkehr sind zu minimieren.</p>	<p>Notwendige Kreuzungsvereinbarungen werden im weiteren Planungsverlauf erkannt und rechtzeitig mit der Straßenbauverwaltung abgeschlossen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung beachtet.</p>
26	Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	ohne Antwort		
27	Landesamt für Archäologie	28.01.2020	In jenen Bereichen, wo in den Oberboden eingegriffen wird, müssen vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie im von Bautätigkeit betroffenen Areal archäologische Grabungen durchgeführt werden. Auftretende Befunde und Funde sind sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren.	Nach Festlegung auf eine Trasse werden Sie im Planfeststellungsverfahren erneut angefragt und ihre Auflagen im Planfeststellungsbeschluss ggf. entsprechend berücksichtigt.
28	Landesdirektion Sachsen, Abteilung 4 Umweltschutz	22.01.2020	Stellungnahme Referat Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Grundwasser: Es handelt sich um die Altdeponie Pirna-Zehista (AKZ 87129301), die direkt südlich des Kohlbergs gelegen ist und an deren Nord- bis Nordost-Flanke die Trassenvariante G (rot) unmittelbar vorbeigeführt wird. Die Altdeponie befindet sich in der Stilllegungsphase und ist noch nicht abgeschlossen/rekultiviert. Bei der Trassenführung ist darauf zu achten, dass die Altdeponie nicht tangiert bzw. durchschnitten wird.	Ihr Hinweis wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
29	Landesdirektion Sachsen, Abteilung 4 Umweltschutz	04.03.2020	<p>Stellungnahme Referat Immissionsschutz: Gemäß der schalltechnischen Untersuchung im Dokument „Teil D – Studien und Untersuchungen zur Information“ sind im Rahmen der Lärmberechnungen verschiedene Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass diesbezüglich verschiedene Annahmen getroffen worden sind. Der Einsatz von Schienenstegdämpfern ist beispielsweise gegenwärtig lediglich bis zu Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 160 km/h möglich. Die Lärmschutzwirkung solcher Systeme wurde im Hinblick auf das Vorhaben auch für Streckenabschnitte mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h angesetzt (in Erwartung, dass zum Realisierungszeitpunkt Schienenstegdämpfer für höhere Geschwindigkeiten zur Verfügung stehen). Weiterhin wird zum Beispiel hinsichtlich der von Güterzügen ausgehenden Geräusche unterstellt, dass diese zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu 100 % mit geräuschärmeren Bremssystemen (sogenannten K-/LL-Sohlen) ausgestattet sein werden.</p>	<p>Die Schall 03-2012 ist die Grundlage der schalltechnischen Berechnungen und Bestandteil der Anlage 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Sie beinhaltet als aktive Schallschutzmaßnahmen u.a. die Schienenstegdämpfer. In der Schall 03-2012 gibt es bezüglich der Geschwindigkeiten keine Einschränkung bei den Schienenstegdämpfern. Es ist jedoch richtig, dass im Moment die Schienenstegdämpfer nur eine Zulassung bis 160 km/h haben. Im Moment sind seitens der Bahn Zulassungsverfahren für Geschwindigkeiten über 160 km/h in Planung, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Schienenstegdämpfer auch eine Zulassung über 160 km/h zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der NBS Dresden - Prag haben werden, die nach 2030 liegt.</p>
29			<p>Gemäß Kapitel 5 der schalltechnischen Untersuchung im Dokument „Teil D – Studien und Untersuchungen zur Information“ sind im Bereich Heidenau die Geräuschimmissionen infolge der Neubaustrecke („Zusatzbelastung“) und der Bestandsstrecke („Vorbelastung“) betrachtet worden. Dies erscheint widersprüchlich zu den Angaben in den weiteren Unterlagen, besonders im Dokument „Teil C – Raumordnungsuntersuchung“. In diesem Dokument wird ausgeführt, dass lediglich die Geräuschimmissionen der Neubaustrecke („Zusatzbelastung“) betrachtet worden sind. Die Geräuschimmissionen der Bestandsstrecke („Vorbelastung“) seien nicht mit betrachtet worden. Die Geräuschimmissionen der Bestandsstrecke („Vorbelastung“) werden in den Unterlagen als erheblich bezeichnet. Es wird davon ausgegangen, dass diese deutlich höher liegen als diejenigen der Neubaustrecke („Zusatzbelastung“).</p>	<p>Auch im Teil C, Kapitel 4.3, Seite 57 wird dezidiert auf die Vorbelastung Bezug genommen. Im Bereich von Heidenau verläuft die NBS Dresden - Prag parallel der Bestandsstrecken. Nach dem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr ist hier der gemeinsame Verkehrsweg und nicht die einzelnen Strecken entscheidend. D.h., dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens, aber auch bei der späteren Vorzugsvariante alle Gleise, die eine optische Einheit bilden, immissionsschutzrechtlich gemeinsam betrachtet werden. Die Neubaustrecke wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht singulär betrachtet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden Gesamtlärmgutachten erstellt werden, in welchen der Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und betrachtet werden wird.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Weiterhin merken wir zu dieser Thematik an, dass eine alleinige Betrachtung der Geräuschmissionen der Neubaustrecke („Zusatzbelastung“) dann durchaus problematisch sein kann, wenn die Gesamtbelastung aus bestehenden Verkehrswegen („Vorbelastung“) und neu zu errichtenden Verkehrswegen („Zusatzbelastung“) grundrechtsrelevante (siehe Artikel 2 GG, Artikel 14 GG) Werte annimmt. Grundrechtsrelevant sind diesbezüglich Verkehrslärmbeurteilungspegel im Bereich von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.	Nach derzeitigem Planungsstand ist die Vorbelastung erheblicher als die Zusatzbelastung. Ggf. wird sogar vermutet, dass die Neubaustrecke und die damit verbundenen zu realisierenden Schallschutzmaßnahmen zu einer Verbesserung der Situation vor Ort führen können. Derzeit kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass grundrechtsrelevante Werte anzunehmen sind. Vertiefende Betrachtungen finden in den weiteren Planungsphasen statt und werden im Planrechtsverfahren betrachtet und bewertet.
30	Landesdirektion Sachsen, Abteilung 5 Arbeitsschutz	02.03.2020	Beginn und Ende der Ausführungsarbeiten der einzelnen Maßnahmen sind der LDS, Abt. Arbeitsschutz schriftlich anzuzeigen. Aufgrund der besonderen Risiken für die Beschäftigten im Bausektor ist die Verordnung über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz auf Baustellen anzuwenden. Der Vorhabenträger hat die Anlagen nach den geltenden Arbeitsschutzbestimmungen und anerkannten Regeln der Technik auszuführen und zu betreiben.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB, wird aber im weiteren Planungsverlauf beachtet
31	Sächsisches Staatsministerium des Innern	ohne Antwort		
32	Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft	05.03.2020	Wir weisen darauf hin, dass Konflikte mit dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Niederseidewitz für den Hochwasserschutz der Stadt Pirna und der Rohwassersicherung für Trinkwasser aus der Talsperre Gottleuba zu vermeiden und ggf. davon betroffene Streckenvarianten abzulehnen sind. Im noch geltenden Regionalplan bzw. in der derzeit im Genehmigungsverfahren befindlichen Regionalplan-Fortschreibung sind im betrachteten Trassenkorridor Vorranggebiete Rohstoffabbau und Rohstoffsicherung festgelegt. Diese sollten bei der Bewertung der einzelnen Trassenvarianten besondere Berücksichtigung finden, da ihnen über ihre Ausweisung als Vorranggebiet eine entsprechende raumplanerische Bedeutung zukommt. Die Anforderungen und Hinweise des LfULG hinsichtlich der Berücksichtigung rohstoffgeologischer Belange werden demnach unsererseits mitgetragen.	Das geplante Hochwasserrückhaltebecken (HRB) Niederseidewitz ist Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. Eine Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion. Die möglichen Konflikte der einzelnen Varianten mit dem Bergbau sind im Teil C in den Kapiteln 7.4.(1-5).3 aufgeführt. Eine Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
32			<p>Bei allen Varianten wird das Grundwasserregime durch die Eisenbahn-Neubaustrecke in Offen- und Tunnellage beeinflusst (siehe u. a. Teil A, Kap. 4.1 , Seite 50 ff., Tabelle 2). Aufgrund der veränderten Varianten gegenüber den Planungen von April 2019 besteht jetzt ein größerer Abstand zur Staumauer der Talsperre Gottleuba. Mit der Lage des Tunnels aller Varianten in 200 m bis 300 m Tiefe unterhalb des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba sind - lt. ROV und nach aktueller Erkenntnislage und vorbehaltlich vertiefter hydrogeologischer Untersuchungen - keine nachteiligen Folgen für den Vorrang Trinkwasserschutz zu befürchten, wobei sich der Grenzübergabepunkt in einer Tiefe von ca. 250 m u. Geländeoberkante (GOK) bzw. ca. 500 m ü. NN befindet. Im Grenzübergangsbereich quert der Tunnelkorridor (Untersuchungsraum) die Trinkwasserschutzzonen I bis III der Talsperre Gottleuba und befindet sich im Störungskreuz (in ähnlicher Höhe) der sehr stark gegliederten Störungzone Petrovice-Döbra (NW-SO) mit der NO-SW streichenden Störungzone im Gottleubatal. Im</p> <p>Rahmen der zukünftigen Planungen bzgl. Tunnellage und -ausführung sind daher unbedingt weitere geologische und hydrogeologisch-hydraulische Detailuntersuchungen notwendig, um die prioritäre Sicherung des Dargebots von Rohwasser der Talsperre Gottleuba für die öffentliche Trinkwasserversorgung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird auf die hydrologische Fernwirkung der hydraulisch wirksamen Kluftsysteme und den Abfluss der die Talsperre speisenden Oberflächen- und Grundwässer über Kluftsysteme und zur Tunnelentwässerung - sowohl während der Tunnelbauphase und der späteren Betriebsphase der Bahnstrecke - hingewiesen. Daher sind unter Einbeziehung des LfULG sowie der LTV vertiefende geologisch-hydrogeologische Untersuchungen</p>	<p>Die Anmerkungen zu durchzuführenden geologisch-hydrogeologischen Untersuchungen sowie zum Grundwassermonitoring werden für den weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Auflagen zur Sicherstellung der Grundwasserqualität werden Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
32			<p>verdichtet im Umfeld des Störungskreuzes - einschließlich des Grundwassermonitoring (Erfassung Wasserspiegelhöhe/Druckwasserstände und Fließrichtung) durchzuführen. Geeignete Grundwassermessstellen sollten zum Monitoring während der Bauphase genutzt werden. Eine Gefährdung der Talsperre durch Eintrag wassergefährdender Stoffe über mit der Talsperre kommunizierende Kluftsysteme ist sowohl während der Bauzeit als auch im Havariefall während der späteren Betriebsphase zu verhindern. Nach den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ist aufgrund der großen Tunneltiefe von ca. 270 m bis 350 m bezüglich des Vorranggebietes „Wasserversorgung“</p> <p>südlich von Breitenau - vorbehaltlich weiterer hydrogeologischer Untersuchungen vor Ort - nicht mit einem wesentlichen Zielkonflikt zu rechnen. Das gesamte Untersuchungsgebiet aller Varianten liegt fast ausschließlich in "Gebieten mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung". Dies bedeutet, dass die Böden nur über eine sehr geringe bis geringe Schutzfunktion verfügen und damit die Gefahr der Grundwasserkontamination besteht.</p> <p>„Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels“ verschärfen die Situation im Untersuchungsraum an vielen Stellen (z.B. südlich von Pirna und nordwestlich von Heidenau) und es ist dort mit geringen Grundwasserneubildungsraten aufgrund gering ausfallender Sommerniederschläge zu rechnen. Dies führt zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwassers und hat durch mögliche höhere Konzentrationen von Schadstoffen auch einen indirekten Einfluss auf die Qualität des Grundwassers. Die Grundwasserneubildungsrate</p> <p>soll durch die Baumaßnahmen daher nicht nachteilig verändert werden und erfordert gegebenenfalls den Ausgleich durch Versickerungseinrichtungen an geeigneter Stelle. Mögliche Konflikte während der Bauzeit und nach der bauzeitlichen Inanspruchnahme sind durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (z.B. durch optimierte Baustellenplanung und durch Flächenrekultivierung) zu minimieren. Laut den Unterlagen zum ROV sind bezüglich der Kategorie „Regionalbedeutungsbereich“ bei einer fachgerechten und angepassten Bauausführungsplanung keine Zielkonflikte zu erwarten.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Bei der geologischen Struktur Petrovice-Döbra handelt es sich um eine NW-SE streichende sehr stark gegliederte Störungszone, die aktuell im sächsischen Gebiet nur durch Oberflächenkartierung und Geophysik untersucht und nachgewiesen worden ist. Alle Varianten kreuzen diese Struktur (auf ca. 4 km Länge). Der Tunnel liegt in diesem Bereich ca. bei 250 m NHN. In dieser Teufe wurde mit Geophysik auch der Schneidepunkt der Störungszone zur Trasse festgestellt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich das Tunnelbauwerk in einem Störungskreuz befindet, wobei sich die</p> <p>NW-SE streichende Störungszone Petrovice-Döbra mit der NE-SW streichenden Störungszone im Gottleubatal schneidet. Um einen potenziellen Einfluss des Tunnelbauwerkes über die Störungszonen auf die Talsperre Gottleuba bewerten zu können, sind - wie bereits im vorangehenden Kapitel angemerkt - in der nächsten Erkundungsphase vertiefende geologisch-hydrogeologische Untersuchungen verdichtet im Umfeld der Struktur sowie im Streichen der Störungszonen in Richtung Talsperre einschließlich Grundwassermonitoring durchzuführen. Dazu ist der erweiterte Korridor für zukünftige Untersuchungen (siehe Teil C, Kap. 11.9) zu vergrößern. Die Größe des Untersuchungsgebiets ist auf Grundlage der geologisch-hydrogeologischen Gesamtsituation unter Einbezug des LfULG sowie der LTV festzulegen. Dabei sind die folgenden Aspekte zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gefährdung der Versorgungssicherheit der Talsperre über hydraulisch wirksame Kluftsysteme (Abzug von die Talsperre speisenden Oberflächen- und Grundwässern über Kluftsystem und Tunnelentwässerung)- Gefährdung der Talsperre durch Eintrag wassergefährdender Stoffe über mit der Talsperre kommunizierende Kluftsysteme in der Bauphase und im Havariefall während des Betriebs der Schienenstrecke. <p>Die Untersuchungen sind für die Bewertung der hydrogeologisch-hydraulischen Gesamtsituation als Grundlage für weitere Planungsschritte und spätere Sicherungsmaßnahmen während Bauausführung und Betrieb zwingend erforderlich. Geeignete Grundwassermessstellen sollten zum Monitoring während der Bauphase genutzt werden.</p>	<p>Die Anmerkungen zu durchzuführenden geologisch-hydrogeologischen Untersuchungen sowie zum Grundwassermonitoring werden für den weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Auflagen zur Sicherstellung der Grundwasserqualität werden Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
32			<p>Die Anmerkungen beziehen sich auf „Teil A - 4 Planungsunterlagen, 4.3. Baubetriebliche Aspekte“ und „Teil B - 5 Baubetriebliche Aspekte 5.2 Baustelleneinrichtungen“. Es werden zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfüllung verfügbare ortsnahe Tagebaue - Kalkwerk Borna und Steinbruch Nentmannsdorf - beispielhaft benannt. Unklar ist, ob diese zum Zeitpunkt der Maßnahme überhaupt noch zur Verfügung stehen. Aus den Unterlagen geht hervor, dass „konkrete Bewirtschaftungskonzepte in der technischen Detail- und Ausführungsplanung je nach Variante vertieft entwickelt und mit allen relevanten Belangen abgestimmt werden“ sollen. Dabei werden auch die Transportwege für die Bauphasen entwickelt. Nicht erkennbar ist</p> <p>bisher, ob auch der Transportweg Schiene in die weiteren Betrachtungen einbezogen wird. Da die detaillierte Festlegung der Transportwege für die Aushub- und Ausbruchmassen im Rahmen weiterer Planungs- und Genehmigungsverfahren vorgesehen ist, soll zumindest an dieser Stelle darauf hingewiesen werden. Frühzeitig sollte in die Betrachtungen zum Verbleib der Aushub- und Ausbruchmassen das Restloch Heide V, für das nach unserer Kenntnis auch der Transportweg Schiene in Frage kommt, einbezogen werden.</p> <p>Abschließend sind noch zwei Korrekturhinweise mit Bezug auf S. 411 der Planunterlagen mitzuteilen: In der Aufzählung ist beim 3. Anstrich nicht von den Trinkwasserschutzzonen I bis II der Talsperre Gottleuba, sondern von den Trinkwasserschutzzonen I bis III der Talsperre Gottleuba zu sprechen. Abbildung 57 sollte so erweitert werden, dass der erweiterte Korridor (Untersuchungsraum) auf Grundlage geologischtektonischer Kriterien dargestellt werden kann.</p> <p>Bezüglich der Naturschutzbelange wird vollinhaltlich auf die beigefügte Stellungnahme des LFULG verwiesen.</p>	<p>Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Das künftige Deponierungskonzept wird Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.</p> <p>Der Hinweis zum 3. Anstrich wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Unterlagen ist diesbezüglich aber nicht notwendig, da die Abbildung 57 den Sachverhalt richtig wiedergibt und sich die Konflikteinschätzung nicht ändern wird. Zur Darstellung geologischtektonischer Kriterien sind vertiefende geologische Untersuchungen im Bereich notwendig. Diese werden zum Planfeststellungsverfahren vorliegen und dort entsprechend bewertet.</p> <p>siehe Stellungnahme zu ROV-01-01-0246</p>
33	Sächsische Staatskanzlei	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
34	Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	05.03.2020	Es muss zwingend gewährleistet werden, dass durch die Neubaustrecke keine Verlagerung bestehender Probleme auf andere Räume stattfindet. Dies betrifft vor allem den Immissions- sowie Naturschutz. Einer kostengünstigeren sowie einnahmetechnisch dienlicheren Variante auf Kosten der Natur sowie der Bevölkerung wird dementsprechend nicht beigestimmt. Dahingehend wird der Ausschluss der Varianten D - F aufgrund der aufgezeigten raumordnerischen Konflikte befürwortet.	Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die zwingende Erforderlichkeit wird im Rahmen der Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.
34			<p>Prognosen aus dem Landesverkehrsplan 2030 weisen einen starken Anstieg des Schwerlasttransportes in Richtung der Tschechischen Republik auf. Dementsprechend ist zu hinterfragen, inwieweit die Neubaustrecke eine Entlastung der Bestandsstrecke darstellt oder als Erweiterung fungieren wird. Die Bestandsstrecke ist schon jetzt nahezu voll ausgelastet. Weiterhin werden auch nach Fertigstellung der Neubaustrecke Fern- und Regionalzüge sowie Güterzüge die Bestandsstrecke aufgrund ihrer Streckenführung nutzen. Es ist im nachfolgenden Verfahren dahingehend dezidiert aufzuzeigen, dass durch die Neubaustrecke eine</p> <p>Entlastung der Bestandsstrecke initiiert werden kann, die dem Schutzgut Mensch zugutekommt — Untersuchungen des Status Quo an der Bestandsstrecke werden dementsprechend angeregt. Falls durch das weitere Verfahren aufgezeigt wird, dass weiterhin eine hohe Auslastung der Bestandsstrecke prognostiziert wird, muss eine Mehrbelastung der Anwohner in „zwei“ Räumen vermieden werden.</p>	<p>Die sogenannte Streckenmaut (Trassenentgelt) wird durch die Bundesnetzagentur genehmigt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere Alternative zum Elbtal. Durch Fahrzeitverkürzungen wird die Strecke Dresden - Prag eine attraktive Alternative zum Elbtal sein. Auf Grund der Fahrzeitverkürzung wird sowohl für den Fernverkehr als auch für den Güterverkehr die Neubaustrecke attraktiv. Alle für das deutsche Schienennetz zugelassenen Züge werden den Tunnel zukünftig nutzen können, unabhängig vom Gut. Dies schließt alle Güterzüge ein, die den Bestimmungen entsprechen. Das erklärte Ziel</p> <p>hließt alle Güterzüge ein, die den Bestimmungen entsprechen. Das erklärte Ziel der NBS ist es, die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag zu reduzieren. Es ist geplant, die überwiegende Zahl der Güterzüge über die Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem zu führen; dies betrifft insbesondere die Verkehre in der Zeit von 22 – 6 Uhr. Güterzüge mit dem Ziel Děčín werden weiterhin die Bestandsstrecke nutzen. In der</p> <p>zwischen 6 – 22 Uhr wird die Nutzung der NBS für den Personenverkehr bestimmend sein. Die Verlagerung der Güterzüge auf die NBS wird die Lärmbelastung durch den Zugverkehr im Elbtal reduzieren.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
34			<p>zu 3.8.4 Geotechnische Betrachtung der Varianten, Seite 42 — Forderung: Es wird dargestellt, dass bei den Varianten A bis C „[...] eine Grundwassergefährdung und starke Eingriffe in das Grundwasserregime des quartären Grundwasserleiters [...]“ erfolgen. In Kombination mit Anlage B. 2 bis B. 4 ist zu hinterfragen, wieso ab dem Punkt „Heidenau-Süd“ eine Absenkung von -7,000 ‰ über 1.530 m vorgenommen werden soll, um dann anschließend bis zum Tunnelportal in Höhe der Hauptstraße/B 172 wieder ein Ansteigen der Streckenführung von über 9 ‰ zu vollziehen. Falls damit die Gewährleistung der durchgehend unterirdischen Streckenführung der Varianten A-C gesichert werden soll, ist genau darzustellen, warum für die Tunnelstrecke eine Steigung von 9,600 ‰</p> <p>veranschlagt wurde. Die Varianten D-G hingegen weisen einen Anstieg zwischen 5,900 ‰ bis 7,400 ‰ für den Basistunnel auf. Damit stellt sich überdies die Frage, ob die vor dem Eingang in das Tunnelportal für die Varianten D bis G angesetzte Brückenüberführung, bei einem niedrigeren Anstieg als 9,600 ‰, nicht auch für die Varianten A bis C heranzuziehen wäre und somit der dargestellte notwendige Abriss von Gebäuden in Heidenau (Konflikt Denkmalschutz) vermieden werden könnte.</p> <p>In der weiterführenden Planung ist die Lage der möglichen Baustelleneinrichtungs- (BE) und Lagerflächen im Hinblick auf deren Betroffenheit zu erosionsgefährdeten Abflussbahnen und Steillagen konkreter zu untersuchen. Auch wenn die Flächen lediglich an solche gefährdeten Bereiche angrenzen, sind die Auswirkungen zu beachten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Flächen über mehrere Jahre in Anspruch genommen werden, zu beachten.</p> <p>Die Verbringung von Aushub- und Ausbruchmaterial in den Steinbruch Nentmannsdorf wird kritisch gesehen. Der Steinbruch Nentmannsdorf befindet sich im Stauraum des geplanten Hochwasserrückhaltebeckens Seidewitztal. Retentionsraum würde somit verlustig gehen.</p>	<p>In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten zu querenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 unterquert werden muss. Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7 ‰ zu begrenzen. Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechische Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie</p> <p>der Vorgabe aus der TSI Loc-Pass zu maximalen Rampenlängen für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnellängsprofils. Die geringeren Tunnellängsneigungen bei den teilweise oberirdischen Varianten resultieren eben aus dieser höheren Streckenlage.</p> <p>Die vorliegende Planung der Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen erfolgte je Variante in der Planungstiefe des Raumordnungsverfahrens. Eine detaillierte Planung der Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen erfolgt im Rahmen weiterer Planungen, eine Festlegung der Flächen und deren umweltfachliche Betrachtung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Die künftige Planung des vorgesehenen Hochwasserrückhaltebeckens wird zusammen mit einer möglichen Verbringung von Ausbruchmaterial im Steinbruch Nentmannsdorf in den kommenden Planungsstufen betrachtet. Gegenwärtig liegen keine für das Raumordnungsverfahren planerisch zu verwertenden Planungen zum Hochwasserrückhaltebecken vor.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Wie in Teil D: Studien und Untersuchungen zur Information - Schalltechnische Untersuchung Seite 6 aufgezeigt, beziehen sich die Untersuchungen „[...] ausschließlich auf den vom geplanten Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm. Demgemäß sind die Immissionen des neu zu bauenden Verkehrsweges isoliert zu betrachten. Dies hat zur Folge, dass sich der erforderliche Lärmschutz nur nach dem durch den Betrieb des geplanten Verkehrsweges hervorgerufenen Lärm bemisst. Eine Bewertung der Gesamtverkehrslärmsituation unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich erfolgt bei einer Beurteilung nach 16. BImSchV nicht." Somit entsteht vor allem für die offenen Streckenführungen ein irreführendes Gesamtbild. Neben bestehenden Lärmquellen, welche nicht Einzug in die Untersuchungen erhalten, werden auch „Neuplanungen“ unberücksichtigt belassen, wie z. B. der Neubau der B 172n oder die Lärmimmissionen eines möglichen „IndustrieParks Oberelbe“. Diese sind jedoch durch ihre kumulativen Wirkungen zwingend zu beachten, womit eine Nachbesserung der Beurteilungspegel - spätestens im anschließenden Planfeststellungsverfahren - gefordert wird.</p> <p>Die nachteilige Schallwirkung der Varianten A-C aufgrund der Tieflage der Trassenführung in Bezug auf die Varianten D-G wird hinterfragt. Dies steht analog zur Grundwasserproblematik. Es ist aufzuzeigen, warum ein Höhenunterschied zwischen den Varianten A-C und D-G bei der Ausfädelung In der Aufgabenstellung der Untersuchung wird formuliert: „Die Verkehrslärmschutzverordnung bezieht sich ausschließlich auf den vom geplanten Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm. Demgemäß sind die Immissionen des neu zu bauenden Verkehrsweges isoliert zu betrachten.“ (Seite 161) Gemäß § 1 Anwendungsbereich der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) ist jedoch ebenfalls zu prüfen, ob von dem zu ändernden Verkehrsweg der Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.</p> <p>Dies würde den Bereich Heidenau betreffen. Dazu sind keine Aussagen vorhanden. Eine gezielte Untersuchung des Bereiches des eventuell zu errichtenden Überholbahnhofs in Heidenau sollte unbedingt erfolgen.</p>	<p>Im Bereich von Heidenau verläuft die NBS Dresden - Prag parallel der Bestandsstrecken. Nach dem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr ist hier der gemeinsame Verkehrsweg und nicht die einzelnen Strecken entscheidend. D.h. dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens alle Gleise, die eine optische Einheit bilden, immissionsschutzrechtlich gemeinsam betrachtet werden. Die Neubaustrecke wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht singulär betrachtet. Nichtsdestotrotz wird im Rahmen der Planfeststellung natürlich auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf Gesundheitsgefahr geprüft.</p> <p>Bei den Varianten A bis C beginnt der schalltechnische Untersuchungsraum in der Nähe des Haltepunktes Dresden-Zschachwitz, da dort gemäß Teil B Anlage 3 für diese Varianten der neu zu bauende Überholbahnhof anzuordnen ist. Bei den teilerdirdischen Varianten D bis G liegt der Überholbahnhof am m Bereich von Heidenau verläuft die NBS Dresden - Prag parallel der Bestandsstrecken. Nach dem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr ist hier der gemeinsame Verkehrsweg und nicht die einzelnen Strecken entscheidend. D.h. dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens, aber auch bei der späteren Vorzugsvariante alle Gleise, die eine optische Einheit bilden, immissionsschutzrechtlich gemeinsam betrachtet werden.</p> <p>Die Neubaustrecke wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht singulär betrachtet. Der Überholbahnhof Heidenau wurde entsprechend der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) auch untersucht. D.h., hier gehen im Prognose-Planfall die Züge auf den entsprechenden Gleisen in die schalltechnischen Berechnungen mit ein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
34			<p>Ein besonders überwachtes Gleis (BüG) kann nur Anwendung finden, wenn Güterzüge mit Verbundstoff-(Komposit-)Klotzbremsen ausgestattet bzw. auf „LL-Sohlen“ umgerüstet eingesetzt werden und dies dauerhaft überwacht wird. Hierzu konnten keine Aussagen gefunden werden, wie verhindert wird, dass ältere nicht umgerüstete Wagons zum Einsatz kommen und somit das BüG unbrauchbar machen. Durch die in der Schallimmissionsprognose alle zum Einsatz kommenden aktiven Schallschutzmaßnahmen (BüG, Schienenstegdämpfer, Schallabsorber und Schallschutzwände) mit ihren sehr guten bis guten akustischen Eigenschaften wurde ein optimaler Schutz angesetzt.</p> <p>Es kann jedoch nicht sichergestellt werden, dass diese aktiven Schallschutzmaßnahmen dauerhaft ihre akustischen Eigenschaften optimal ausnutzen, um den optimalen Schallschutz zu garantieren. Aus den genannten Gründen erscheint eine Überarbeitung/Ergänzung der schalltechnischen Untersuchungen notwendig</p>	<p>Im Zuge der Raumordnungsverfahrens hat der der Überholbahnhof nur marginale Auswirkungen, da alle Züge, auch die Güterzüge, mit ihren prognostizierten Geschwindigkeiten auf den Hauptgleisen angenommen werden. Würde man die Güterzüge zum Teil auf die Überholgleise setzen, wären diese zwar teilweise näher an der Bebauung, jedoch würde dann auch eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h nach der Schall03-2012 greifen, da die Überholgleise technisch durch die Weichen nur relativ langsam befahren werden können. Somit stellt die dargestellt Vorgehensweise sozusagen den schalltechnisch ungünstigsten Fall dar.</p> <p>Das Besonders überwachte Gleis ist eine nach dem Eisenbahn-Bundesamt aktive Schallschutzmaßnahme, die auch schon mit Güterwagen mit alten Grauguss-Bremsen zum Einsatz kam. Es ist nicht bekannt, dass derartige Güterwagen zu einer besonders hohen Abnutzung der Gleise führen. Nach dem Schienenlärmschutzgesetz, das zum Winterfahrplan 2020/2021 in Kraft tritt, dürfen keine "lauten" Güterwagen mehr auf Bundeseisenbahnstrecken verkehren, sondern nur noch "leise" Güterwagen, die mit sogenannten Flüsterbremsen (Verbund-Bremsen) ausgerüstet sind. Dies wird auch entsprechend nach der Schall03-2012 für das Prognose-Jahr 2030 berücksichtigt. In den folgenden Planungsstufen werden die schalltechnischen Untersuchungen weiter konkretisiert und im Planfeststellungsverfahren verbindlich festgelegt. Eine Überarbeitung/Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung ist im Rahmen des ROV nicht erforderlich.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Im prognostizierten Betriebskonzept ist die Anzahl der Züge gleich zur Bestandsstrecke. Hier sollte eine Überprüfung stattfinden. Derzeit fahren auf der Strecke Heidenau - Pirna tags 15 Fernzüge, nachts 1 Fernzug; tags 64 Nah- und S-Bahnen, nachts 16 Nah- u. S-Bahnen sowie tags 90 Güterzüge und nachts 50 Güterzüge.</p>	<p>Gemäß den der Raumordnungsunterlage zugrunde liegen Zahlen der Prognose 2030 fahren auf der Bestandsstrecke im Elbtal 100 S-Bahnen am Tage und 49 im Nachtzeitraum. Dies wurde in Tabelle 4 der schalltechnischen Untersuchung fälschlicherweise als Güterzüge bezeichnet. Jedoch sind die Züge im Berechnungsmodell richtig angesetzt worden, dies ist auch an der Kennung nach Schall03-2012 5-Z5-A12 erkennbar, die eindeutig eine S-Bahn kennzeichnet. In der Prognose 2030 nach Tabelle 2 der schalltechnischen Untersuchung fahren 58 Güterzüge im Tag- und 43 Güterzüge im Nachtzeitraum, 28 ICE im Tag- und 4 im Nachtzeitraum. Hierbei ist zu beachten, dass alle Güterzüge eine Länge von 700 m in der Prognose haben.</p>
34			<p>In den Teilen A-C wird im Abkürzungsverzeichnis das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) nicht aufgeführt. Begründung: Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme je nach gewählter Baumethode bis zu 25 ha (BE- und Lagerflächen) betragen kann und der Boden über einen Zeitraum von bis zu 15 Jahren in Anspruch genommen wird, ist das Schutzgut Boden erheblich vom Vorhaben betroffen. Insofern ist es nicht nachvollziehbar, dass das entsprechende Gesetz nicht mit aufgeführt wird.</p> <p>Das im Abkürzungsverzeichnis aufgeführte SächsABG (Sächsisches Abfall- und Bodenschutzgesetz) ist mit Inkrafttreten des Sächsischen Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetzes (SächsKrWBodSchG) vom 22.02.2019 nicht mehr gültig.</p> <p>Der geplante Bahntunnel verläuft durch das Trinkwasserschutzgebiet der Trinkwassertalsperre Gottleuba bzw. das entsprechende Vorranggebiet Wasserversorgung. Es ist sicherzustellen, dass durch die Errichtung und den Betrieb des Bahntunnels keine schädlichen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung mit der Talsperre Gottleuba entstehen. Dieser Zielkonflikt ist im Zuge der weiteren Planungen näher zu untersuchen und darzustellen. Mögliche Gefährdungen des Trinkwassers der Talsperre Gottleuba sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden bzw. auf ein tolerierbares Maß zu begrenzen.</p>	<p>Das Bodenschutzgesetz als fachgesetzliche Grundlage wird insbesondere in der UVP und zur Planfeststellung im PFV relevant. Im ROV sind die entsprechenden fachgesetzlichen Regelungen in den Zielen der Raumordnung und Landesplanung (vor allem im Regional) bereits aufgenommen. Dennoch hat selbstverständlich, wie vom Einwender ausgeführt, das BBodSchG eine wichtige Bedeutung für raumintensive Planungen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Daraus ergeben sich für das ROV keine relevanten Änderungen.</p> <p>Die Festlegungen des Vorranggebietes Trinkwasserschutz gemäß RPLE 2019 sind zu beachten, da sie fachrechtlich geboten bzw. verpflichtend sind (vgl. Band C Seite 301). Allerdings kann nach aktueller Erkenntnislage im Hinblick auf das ROV für die NBS aus der Lage des Tunnels aller Varianten in 200 bis 300 m Tiefe unterhalb der fraglichen Trinkwasserschutzgebiete kein Zielkonflikt erkannt werden, bei dem nachteilige Folgen für den Vorrang Trinkwasserschutz zu befürchten sind. Die Überlagerung stellt dann keinen unüberwindbaren Widerstand im ROV dar. Ob und inwieweit die in einem sehr tiefen Tunnel verlaufenden Varianten in diesem Bereich die Gebiete mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung beeinflussen oder zu einer Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens (in Verbindung mit den Folgen des Klimawandels) beitragen können, hängt vor allem von der Art der Detailausführung des Vorhabens ab und sollte in den nachfolgenden Planungsstufen detailliert betrachtet werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
34			<p>Die Trasse des Bahntunnels verläuft teilweise in mehr als 100 m Tiefe im Bereich von mächtigen Kristallingesteinen, welche gemäß dem Gesetz zur Suche und Auswahl eines Standortes für ein Endlager für hochradioaktive Abfälle (Standortauswahlgesetz - StandAG) vom 05.05.2017, zuletzt geändert am 20.07.2017, ein mögliches Wirtsgestein für die Endlagerung von hochradioaktiven Abfällen sein könnte. Es ist deshalb erforderlich, die Bahntunneltrasse im Bereich des Kristallingesteins sowie die mehr als 100 m tiefen Erkundungsbohrungen im Kristallingestein von der für die Umsetzung des Standortauswahlgesetzes (StandAG) zuständigen Stelle genehmigen zu lassen.</p> <p>Die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet (z. B. BE 10) wird kritisch bewertet, da in der Regel abschwemmbarere wasserunreinigende Baumaterialien gelagert werden müssten.</p> <p>Um die Erfordernisse der Raumordnung im Rahmen der Rettungsdienstplanung gemäß § 26 Abs. 1 Satz 2 SächsBRKG beachten und beurteilen zu können, wird vorsorglich darauf verwiesen, dass gegenwärtig allgemein zu Räumen für z. B. Rettungsplätze, Rettungszufahrten, Bewegungs- und Stellplätze, Hubschrauberlandeplätze, Verletztenablageplätze usw. keine Informationen zur Verfügung stehen. Um beispielsweise eine risikoabhängige Fahrzeugbemessung durchführen zu können und/oder Auswirkungen auf die Hilfsfrist zu bemessen, mangelt es an weiterführenden Angaben, hier insbesondere den erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrserschließung.</p>	<p>Diese erkannten und dargestellten potenziellen Konflikte stellen jedoch zunächst keinen unüberwindbaren raumordnerischen Zielkonflikt dar. Da keine Planungen oder Standortsuch-Projekte für die Endlagerung von radioaktiven Abfällen im Planungsraum vorliegen bzw. bekannt sind, ist dieser Belang kein Erfordernis der Raumordnung im Sinne des ROG und nicht in der Raumordnungsuntersuchung bzw. in der Abwägung im ROV zu berücksichtigen. Der Hinweis wird für nachfolgende Planungen aufgenommen.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 334 entsprechend dem Einwand dargestellt. Bei BE10 wird dieser potenzielle Konflikt als sehr relevant eingestuft. In den nachfolgenden Planungen sind Maßnahmen zu entwickeln, wie die notwendigen Maßnahmen und Bauflächen für die Bauphase zu jedem Zeitpunkt angepasst an die Ziele des Vorranggebietes Hochwasserschutz, hochwasserschutzkonform und gemäß den rechtlichen Vorschriften des Umwelt- und Wasserrechts, hier insbesondere bezüglich der Regelungen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten WHG/SächsWG, realisiert werden können. Nach Baufertigstellung sind auch langfristig die gesetzlichen Anforderungen des Wasserrechts zu gewährleisten.</p> <p>Die Festlegung der Erfordernisse in der konkreten Rettungsdienstplanung erfolgt erst in den späteren Planungsstufen nach der Konkretisierung der Planungen zum Sicherheitskonzept der Neubaustrecke Dresden - Prag auf der Basis nationaler und internationaler Gesetze und Richtlinien. Für die Varianten, die weiter verfolgt werden sollen, werden tragfähige Lösungen für das Sicherheitskonzept entwickelt, mit entsprechender Findung von Flächen, Zufahrten und Kapazitäten. Das Sicherheitskonzept ist für die Betrachtung der Varianten im Raumordnungsverfahren nicht maßgeblich.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
35	Sächsisches Oberbergamt	07.02.2020	<p>Bei der geologischen Betrachtung im Umfeld der aktiven Steinbrüche Neundorf und Lohmgrund I und II kann man in Bereichen um Pirna Rottwerndorf und Pirna Neundorf, in Höhen zwischen +150 über NHN bis +160 m über NHN Altaufschlüsse finden. In diesen steht massives Gestein vom Typ Cottaer Sandstein auf einer massiven Sohle an. Somit kann man auch in den Bereichen der aktiven Steinbrüche Lohmgrund I und II sowie Neundorf davon ausgehen, dass mindestens bis in Teufen von um die +150 m über NHN werksteinfähiger Sandstein ansteht. Aus gegenwärtiger Sicht kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieses Material zukünftig auch abgebaut wird.</p> <p>Hinsichtlich einer Sicherstellung der Rohstoffversorgung, unter Berücksichtigung der Standortgebundenheit jeder Lagerstätte und der Maßgabe zum schonenden Umgang mit Grund und Boden, sind die oben genannten Bergbauvorhaben i. V. m. auch möglichen Erweiterungen beim Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) Dresden - Prag“ vollumfänglich zu berücksichtigen. Die Gewinnung der Bodenschätze erfolgt in den Steinbrüchen seit Jahrzehnten mittels Bohren und Sprengen, insbesondere durch Großlochbohrsprengungen. Hinsichtlich des Schutzes der bestehenden Bergbauvorhaben bestehen seitens des Sächsischen Oberbergamtes erhebliche Bedenken bei den Trassenvarianten B, C, D, E und G.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C entsprechend dem Einwand dargestellt. In den nachfolgenden Planungsstufen sollte die Möglichkeit einer Abbauerweiterung der bestehenden Steinbrüche detailliert betrachtet werden. Verfahren und Umgang damit müssen nach Festlegung der in das Planfeststellungsverfahren eingehenden Varianten bestimmt werden. Optimierungen des Streckenverlaufs der derzeit gültigen Planungen für diese Varianten können ggf. zur Minderung des Konfliktes führen.</p> <p>Der Sachverhalt und die potenziellen Konflikte beim Belang Bergbau und Rohstoffsicherung werden in den ROV-Unterlagen in Band C entsprechend dem Einwand dargestellt. Sie gehen in dieser Form in die Konfliktbewertungen ein. Für die Volltunnelvarianten A, B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind. Konfliktlösungen für die Varianten D und E erscheinen schwierig, Verminderungen durch die Detailplanung möglich. Konfliktlösungen oder zumindest -verminderungen scheinen für Variante G bei entsprechender Detailplanung im Konfliktbereich möglich.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsstufen sollte ggf. die Möglichkeit der Abstimmung der Abbauerweiterung (auch der zeitlichen Abfolge) der bestehenden Steinbrüche auf die Vorhabenplanung detailliert betrachtet werden, da so auch erhebliche Synergieeffekte (im Sinne der Nutzung von vorgeschädigter Landschaft für das Vorhaben, Verbringung von Massen, gemeinsame Rekultivierung) genutzt werden können und die Nähe der Vorhaben zueinander somit für die gemeinsame Eingriffsverminderung von Vorteil sein kann. Auf diesem Wege können raumordnerische Ziele miteinander verbunden werden.</p>

35

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Im Planungsgebiet befinden sich regionalplanerisch ausgewiesene Vorrang- und Vorbehaltsgebiete oberflächennaher Rohstoffe zur Rohstoffsicherung. Regionalplanerisch ist demnach einem möglichst vollständigen Abbau bereits aufgeschlossener Lagerstätten Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer Flächen einzuräumen. Unter der Gegebenheit der nicht vermehrbaren Rohstoffvorräte müssen Lagerstätten vorsorgend gesichert werden. Es muss daher gewährleistet sein, dass die regionalplanerisch ausgewiesenen Lagerstätten und Vorkommen geschützt werden.</p> <p>Steinbruch Nentmannsdorf: Das planfestgestellte und sich auf Hauptbetriebsplan-Ebene in Umsetzung befindliche Vorhaben ist durch die Variante B des o.g. Vorhabens betroffen. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 8. September 2004 wurden</p> <ul style="list-style-type: none">- die Gewinnung von Hornblendegesteinen zur Herstellung von Schotter, Splitten und Gemischen im Bereich des laufenden Tagebaubetriebes innerhalb des Bergwerksfeldes „Nentmannsdorf“ und des Bewilligungsfeldes „Nentmannsdorf II“ (ca. 12,28 ha) sowie auf den Erweiterungsflächen innerhalb der Bewilligungsfelder „Nentmannsdorf I“ und „Nentmannsdorf III“ (ca. 12,64 ha) und- die Herstellung eines Gewässers (ca. 0,3 ha) im Rahmen der Wiedernutzbarmachung befristet bis zum 31. Dezember 2024 zugelassen. <p>Die Bewilligung „Nentmannsdorf III“ im östlichen Teil des Vorhabens war bis zum 31.12.2017 befristet und wurde nach Kenntnis Referat 12 nicht in Anspruch genommen. Die Vorhaben-Variante B tangiert den östlichen Teil des geplanten Vorhabens.</p>	<p>Im ROV, Teil C Kapitel 11.5.3 sind die Konflikte der einzelnen Varianten dargestellt. Wie dort auch textlich mehrfach beschrieben, sind die Linienführungen im weiteren Planungsprozess zu optimieren und dadurch die Konflikte ggf. zu mindern.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 264 entsprechend dem Hinweis dargestellt und bei den Konfliktanalysen und Bewertungen berücksichtigt. Diese Hinweise werden bei der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
35			<p>Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf: Das planfestgestellte und sich auf Hauptbetriebsplan-Ebene in Umsetzung befindliche Vorhaben ist durch die Varianten C, D und E des o.g. Vorhabens betroffen. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 28. Oktober 2003 wurden - die Gewinnung von Festgestein im Bereich des bereits laufenden Steinbruchbetriebes Friedrichswalde-Ottendorf auf einer Fläche von 14,8 ha bis zu einer Abbauteufe von max. 181 m HN und auf Erweiterungsflächen von insgesamt 35,3 ha ebenfalls bis zu einer Abbauteufe von max. +181 m HN - das Umverlegen der Straßenverbindung „K 8760 - Zufahrt zum Steinbruch - Straße nach Niederseidewitz - Ortseingang Friedrichswalde/Kirche“ und die Unterbrechung der Straße nach Niederseidewitz im nördlichen Bereich des Steinbruches sowie - die Wiedernutzbarmachung der vom Bergbau in Anspruch genommenen Flächen befristet bis zum 31. Dezember 2070 zugelassen.</p> <p>Die Zulassung des Vorhabens steht unter dem Vorbehalt, dass spätestens bis zum 31.12.2035 dem Sächsischen Oberbergamt ein neuer oder modifizierter Rahmenbetriebsplan für den Zeitraum ab 01.01.2041 vorgelegt wird, in dem insbesondere der weitere Abbaubetrieb auch in die Teufe (+145 m NHN) und die Wiedernutzbarmachung der vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen darzustellen sind.</p> <p>Gemäß zugelassenem Rahmenbetriebsplan für den Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf (aus dem Jahr 2000) ist die Aufweitung des Steinbruches bis an die nördliche Feldesgrenze und dann in westlicher Richtung bis 180 m an die Autobahntrasse Dresden - Prag vorgesehen. Die Vorhaben-Variante C quert das Bergbauvorhaben mittig, die Vorhaben-Varianten D und E tangieren das Vorhaben im westlichen Randbereich.</p>	<p>Die beschriebenen Konflikte sind im ROV Teil C, Kapitel 11.5.3 genau beschrieben und aufgeführt. Durch Optimierung der Linienführung im weiteren Planungsverlauf sind die teilweise hohen Zielkonflikte ggf. vermeidbar.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
35			<p>Werden durch die weiteren Planungen zum Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, Dresden - Staatsgrenze Änderungen an den planfestgestellten Bergbau-Vorhaben erforderlich, sind entsprechende Absprachen mit den betroffenen Bergbauunternehmen zu treffen. Änderungen an einem planfestgestellten Vorhaben bedürfen gem. § 9 Abs. 1 UVPG mindestens einer UVP-Vorprüfung im Einzelfall und im Ergebnis derer ggf. eines weiteren Planfeststellungsverfahrens, welches durch den Bergbauunternehmer beim Oberbergamt zu beantragen wäre. Auf § 124 BBergG (Verhältnis von öffentlichen Verkehrsanlagen zu Gewinnungsbetrieben) wird hingewiesen.</p> <p>Im Geltungsbereich befinden sich sechs Baubeschränkungsgebiete gem. §§ 107 bis 109 Bundesberggesetz (BBergG). Bitte beachten Sie, dass gemäß § 108 BBergG die für die Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen innerhalb von Baubeschränkungsgebieten erforderliche Genehmigung oder Zustimmung oder eine diese einschließende Genehmigung nur mit Zustimmung des Sächsischen Oberbergamtes erteilt werden darf.</p> <p>In Ihrem Plangebiet befinden sich mehrere Gebiete mit unterirdischen Hohlräumen. Für geplante Baumaßnahmen in diesen Geltungsbereichen wird deshalb empfohlen, vor Beginn entsprechend § 8 Abs. 1 der Polizeiverordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Abwehr von Gefahren aus unterirdischen Hohlräumen sowie Halden und Restlöchern (Sächsische Hohlraumverordnung - SächsHohlVO) vom 20. Februar 2012 (SächsGVBl. S. 191) konkrete objektbezogene bergbehördliche Mitteilungen beim Sächsischen Oberbergamt einzuholen.</p>	<p>Diese Fragen werden im weiteren Planungsverlauf betrachtet. Bei Erfordernis werden entsprechende Absprachen mit dem Oberbergamt und den Bergbauunternehmen getroffen.</p> <p>Dieses Thema wird sich, bei Erfordernis, erst im Planfeststellungsverfahren stellen und wird dort dann behandelt. Ergänzend möchten wir feststellen: Nach der Konzentrationswirkung des PFV kann die Planfeststellungsbehörde auch über bergrechtliche Beschränkungen entscheiden, wobei dabei das Bergrecht hinter die Belange der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse zurücktreten kann (siehe NVwZ-RR 1999, 162; Gerichtsbescheid des BVerwG vom 30.07.1998 - 4 A 1-98).</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C entsprechend dem Einwand dargestellt. Hingewiesen wird in den ROV-Unterlagen darauf, dass Konfliktpotenzial nicht auszuschließen ist. Dies gilt aber für alle Varianten, wobei die Art und das Ausmaß des Konfliktes auch wesentlich von der Detail-Planung zu den Streckenverläufen abhängig ist. Abstimmungen zwischen der DB Netz AG und dem Oberbergamt Sachsen laufen.</p>
36	Sächsische Sandsteinwerke GmbH	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
37	ProStein GmbH & Co. KG	14.02.2020	<p>Variante B verläuft direkt durch die planfestgestellte Fläche am Steinbruch Nentmannsdorf, so dass ein weiterer Gesteinsabbau nicht möglich wäre.</p> <p>Variante C führt unmittelbar unter dem Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf entlang, so dass auch dort der weitere Gesteinsabbau gefährdet wäre. Die zukünftig geplante Verteufung des Steinbruches bis auf eine Teufe von 151 m NHN wäre unmöglich. Selbst Sprengarbeiten nahe der Geländeoberkante wären nicht mehr durchführbar.</p> <p>Gleiches gilt für Variante E, die durch die planfestgestellte Fläche am Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf verlaufen soll. Sowohl eine flächenmäßige Erweiterung des Abbaus in Richtung Westen als auch Sprengarbeiten im bereits aufgeschlossenen Tagebau wären unmöglich.</p> <p>Variante D führt zwischen dem Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf und der BAB 17 entlang. Hier kann es ebenfalls zu Beeinträchtigungen infolge von Sprengarbeiten kommen. Der einzuhaltende Mindestabstand wäre dann nicht mehr gewährleistet.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 268 dargestellt, wobei aufgrund des Status "inaktiv" des Steinbruchs von einem geringen Konflikt ausgegangen wird, der durch finale Klärung des Status und durch die Detailplanung ggf. gelöst werden kann. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen erst festgelegt. Für die Volltunnelvarianten A, B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 268 dargestellt, wobei aufgrund der Lage von einem hohen Konflikt ausgegangen wird, der in der Detailplanung grundsätzlich nur schwierig gelöst werden kann. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen erst festgelegt. Für die Volltunnelvarianten A, B und C wird ein entsprechender Korridor betrachtet, so dass später erforderliche Optimierungen im Rahmen der Detailplanung der Tunnelführungen umsetzbar und durch das ROV abgedeckt sind.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 281 entsprechend dem Einwand dargestellt. Der Konflikt wird dort als hoch und in der Detailplanung kaum lösbar bewertet. Dies stellt in der Gesamtbewertung der Variante E einen wichtigen Punkt dar.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 275 entsprechend dem Einwand dargestellt. Der Konflikt mit dem Steinbruch Friedrichswalde wird dort als hoch und in der Detailplanung als kaum lösbar bewertet. Der Konflikt mit dem Steinbruch Nentmannsdorf wird als mittel bewertet, da der Status des Steinbruchs als "inaktiv" benannt wurde. Diese Konflikte stellen in der Gesamtbewertung der Variante D einen wichtigen Punkt dar.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Gemäß § 124 Abs. 1 BBergG sind die Errichtung, Erweiterung, wesentliche Veränderung und der Betrieb von öffentlichen Verkehrsanlagen und von Gewinnungsbetrieben in gegenseitiger Rücksichtnahme so zu planen und durchzuführen, dass beides so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Die gegenseitige Rücksichtnahme hat so zu erfolgen, dass die Gewinnung von Rohstoffen einerseits und die öffentlichen Verkehrsanlagen andererseits so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.</p> <p>Sowohl der Bergbauunternehmer als auch der Träger der Verkehrsanlage ist verpflichtet, die jeweils geplanten Maßnahmen einschließlich der laufenden Betriebsführung so auf die Erfordernisse des jeweils anderen abzustimmen, dass die wechselseitigen Beeinträchtigungen auf das Nötigste reduziert werden. Da der Steinbruch ortsgebunden ist, für den Bau der Trasse jedoch verschiedene Möglichkeiten in Frage kommen und die Strecke nicht zwangsläufig durch planfestgestellte Gebiete oder unterhalb des Steinbruches entlangführen muss, ist der Rohstoffsicherung im Rahmen der Interessenabwägung der Vorrang einzuräumen.</p> <p>Im Übrigen bestehen aufgrund der bis heute durchgeführten Großbohrlochsprengungen im Tagebau und der sich zwangsläufig dadurch veränderten Gebirgsmechanik Bedenken, die Trasse durch das Gestein zu führen.</p> <p>Die ProStein GmbH & Co. KG stellt sich nicht grundsätzlich gegen den Neubau der Trasse. Jedoch besteht kein Einverständnis mit den Varianten B, C, D und E, da die damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile nicht hinnehmbar sind.</p>	<p>Der wahrscheinliche Konflikt kann sich tatsächlich erst im Planfeststellungsverfahren realisieren, da im Rahmen des ROV lediglich Korridore im Hinblick auf mögliche Zielkonflikte und im Hinblick auf die Vereinbarung mit den raumordnerischen Zielen untersucht werden. Aus Sicht des Vorhabenträgers ist die raumordnerische Prüfung nur dahingehend notwendig, ob für bestimmte Varianten unüberwindbare Zielkonflikte bestehen. Ergänzend ist festzustellen, dass es grundsätzlich so ist, dass die Interessen des Bergbaus und die öffentlicher Verkehrsanlagen vom Gesetz im Prinzip als gleichrangig behandelt werden.</p> <p>Stellt sich aber heraus, dass trotz Rücksichtnahme, Anpassung und Sicherung der gleichzeitige Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanlage und eines Gewinnungsbetriebes ohne wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrsanlage nicht möglich ist, hat die öffentliche Verkehrsanlage nach § 124 Abs. 3 BBergG den Vorrang, wenn nicht im Einzelfall das öffentliche Interesse an der Gewinnung der Bodenschätze überwiegt. Bei sodann bestehenden Auswirkungen auf den Betrieb und die Gewinnung der Rohstoffe entstehen Entschädigungsansprüche gemäß § 124 Abs. 4 BBergG.</p> <p>Die Sachlage wurde in den ROV-Unterlagen in Band B auf Seite 39 entsprechend erläutert. Geologische und geotechnische Aspekte wurden bereits durch das LfULG aufgrund vorliegender Basisdaten als Voruntersuchungen vorgenommen und bestimmen die Linienführungen der Varianten. Weitere detaillierte Untersuchungen werden in den nachfolgenden Planungsstufen folgen.</p> <p>Die Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten hinsichtlich der raumordnerischen Konflikte wird seitens der Landesdirektion nach Sichtung der Unterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten (TÖB, Bürger) erfolgen.</p>
38	Bergsicherung Schneeberg GmbH & Co. KG	ohne Antwort		
39	Steine- und Erden-Industrieverband Sachsen e. V.	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
40	Krajský úřad Ústeckého kraje	05.02.2020	keine Anmerkungen zum Vorhaben, Information zum Ablauf Raumplanungsverfahren für tschechischen Vorhabenteil NBS	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
41	Svazek obcí Euroregion Labe Sekretariát EEL c/o Magistrát města Ústí nad Labem	ohne Antwort		
42	Petrovice u Chabařovic	ohne Antwort		
43	Vělké Chvojno	ohne Antwort		
44	Telnice	ohne Antwort		
45	Tisá	ohne Antwort		
46	Jilové	ohne Antwort		
47	Chlumec u Chabařovic	ohne Antwort		
48	Chabařovice	ohne Antwort		
49	Dubí	ohne Antwort		
50	Město Krupka	ohne Antwort		
51	Město Trmice	ohne Antwort		
52	Ústí nad Labem, Magistrát města	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
53	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR Odbor územního plánování	04.03.2020	<p>Wir senden Ihnen nur einige Empfehlungen zur tschechischen Übersetzung des Teils A: Zusammenfassung der Unterlagen für Gebietsverfahren. Auf Seite 13 schlagen wir den neuen Titel von Kapitel 1.5 vor, und zwar „Politika územního rozvoje České republiky a Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje“. Weiter schlagen wir vor, im ersten Satz des ersten Absatzes auf der Seite 13 des Kapitels 1.5 zwischen die Worte „koncepce“ und „rozvoje“ das Wort „územního“ einzufügen. Es wird ferner Streichung von Text „(31 stavebního zákona)“ vorgeschlagen. Auf der Seite 13 empfehlen wir ferner folgende Änderung von Absatz 1 Satz 2 im Kapitel 1.5 (§ 31 odst. 4 Stavebního zákona): „Politika územního rozvoje je závazná</p> <p>pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území ...“. Weiter schlagen wir im Kapitel 1.5, Seite 13, vor, im letzten Satz des zweiten Absatzes die Worte „plány rozvoje“ durch die Worte „regulační plány“ zu ersetzen. Wir empfehlen auch im ersten Satz des dritten Absatzes auf der Seite 13 im Kapitel 1.5, das Wort „vydané“ durch das Wort „pořízené“ zu ersetzen.</p> <p>Wir empfehlen ferner folgende Änderung von Absatz 4 im Kapitel 1.5 auf der Seite 14 (Abgrenzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke): „V současnosti platná Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (účinná od 1. 10. 2019) vymezuje koridory vysokorychlostní železniční dopravy v článku (83) takto: (Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha, Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR, Praha–Brno, Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko“ Weiter schlagen wir vor, den Text im Kapitel 1.5 auf der Seite 14 „Ministerstvo pro místní rozvoj předloží 4 aktualizaci politiky územního rozvoje České republiky do 30. června 2021 vládě“ durch das Text „Ministerstvo pro místní rozvoj má předložit vládě Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje České</p>	<p>Unklare Formulierungen und Ungenauigkeiten in der tschechischen Übersetzung im Kapitel 1.5 auf den Seiten 13 und 14 sind durch eine notwendige Verkürzung des Textes und der nachfolgenden doppelten Übersetzung (tschechisch/deutsch in Arbeitsversionen und deutsch/tschechisch in der finalen Version durch eine Sprachengesellschaft) entstanden. Da das Kapitel 1.5 einen informativen Charakter ohne rechtliche Konsequenzen für das Raumordnungsverfahren im Freistaat Sachsen hat, werden zu diesem Zeitpunkt keine Korrekturen/Änderungen des Textes vorgenommen und die Unterlagen nicht erneut herausgegeben.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Wir empfehlen ferner folgende Änderung von Absatz 4 im Kapitel 1.5 auf der Seite 14 (Abgrenzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke): „V současnosti platná Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (účinná od 1. 10. 2019) vymezuje koridory vysokorychlostní železniční dopravy v článku (83) takto: (Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha, Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR, Praha–Brno, Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko“ Weiter schlagen wir vor, den Text im Kapitel 1.5 auf der Seite 14 „Ministerstvo pro místní rozvoj předloží 4 aktualizaci politiky územního rozvoje České republiky do 30. června 2021 vládě“ durch das Text „Ministerstvo pro místní rozvoj má předložit vládě Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky do 30. června 2021, zároveň nyní požizuje další mimořádnou aktualizaci z důvodu naléhavého veřejného zájmu podle stavebního zákona. Jedná se o aktualizaci z podnětu ministerstva zemědělství, vládě má být předložena tato Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje České republiky do 30. září 2020.“ zu ersetzen. Diese vom Ministerium für Regionalentwicklung vorgeschlagenen Änderungen haben zum Ziel, den Text im Dokument, das Sie uns gesendet haben, zu präzisieren. Wir bitten Sie, anschließend diese Änderungen in die deutsche Version des Dokumentes zu übernehmen.</p>	
53			<p>Zu Informationszwecken führen wir weiter auf, dass das Dokument falsche Begriffe beinhaltet, die bei der Übersetzung ins Tschechische entstanden sind. Z. B. empfehlen wir zu ersetzen: auf der Seite 3 das Wort „křivcky“ durch das Wort „křivky“, auf der Seite 25 das Wort „projketové“ durch das Wort „projektové“, weiter auf der Seite 26 die Worte „železniční úřad“ durch die Worte „drážní úřad“, die Worte „místní úřad“ durch die Worte „stavební úřad“.</p> <p>Weitere Verbesserungsvorschläge – zu ersetzen: im ersten Satz in Klammern auf der Seite 29 im Kapitel 3.1.1 das Wort „cestovní“ durch das Wort „osobní“, auf der Seite 39 im Kapitel 4.1.3 und auf der Seite 61 sowie auf der Seite 63 das Wort „řezy“ durch das Wort „zářezy“, auf der Seite 53 das Wort „zýřezy“ durch das Wort „zářezy“, auf der Seite 65 das Wort „ovyústění“ durch das Wort „vyústění“ usw. Diese Schreibfehler beeinflussen nicht die Klarheit des Textes.</p>	
54	Hlavní město Praha	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
55	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	ohne Antwort		
56	Česko-německá obchodní a průmyslová komora	ohne Antwort		
57	Ministerstvo dopravy ČR	ohne Antwort		
58	Libouchec	ohne Antwort		
59	eins energie in sachsen GmbH & Co. KG	29.01.2020	Im ausgewiesenen Planungskorridor betreibt eins/inetz keine Leitungen und Anlagen der Versorgungstechnik. Der Planungsbereich befindet sich außerhalb des Versorgungsgebietes. Es bestehen keine Bedenken oder Einwände	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
60	MITNETZ STROM mbH Netzregion Süd-Sachsen - Servicecenter	08.01.2020	Gegen das Vorhaben gibt es keine Einwände.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
61	MITNETZ Strom mbH Netzregion West-Sachsen - Servicecenter	06.01.2020	Gegen das Vorhaben gibt es keine Einwände.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
62	50Hertz Transmission GmbH	02.03.2020	Die Trassenführung der Varianten A bis C ist im Bereich des Überholbahnhofs Heidenau als Parallelführung zu unseren o.g. Freileitungen vorgesehen. Bei Favorisierung dieser Varianten ist aus Gründen der beiderseitigen Betriebsführung und zukünftig notwendig werdender Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen grundsätzlich ein Abstand von 40 m von den Maststandorten zum Fahrbahnrand/Bahnkörper im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen einzuhalten. Bei der Trassenführung der Varianten A bis C ändern sich zwei bestehende Kreuzungen mit unseren o. g. Freileitungen. Bei Favorisierung dieser Varianten ist der Nachweis der Einhaltung der Mindestabstände nach DIN EN 50341 erforderlich.	Der Hinweis wird im weiteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen ist zu beachten, dass der Erhalt der Anschlussweiche und die Befahrbarkeit des Anschlussgleises jederzeit sichergestellt sind.	Der Hinweis wird im weiteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.
63	E.ON Thüringer Energie AG (TEAG)	08.01.2020	Antwort durch TEN Thüringer Energienetze GmbH & Co. KG: keine Zuständigkeit	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
64	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH	22.01.2020	Nach Durchsicht der eingereichten Unterlagen wurde festgestellt, dass sich im ausgewiesenen Planungsbereich keine Versorgungsanlagen des Unternehmens befinden, weshalb der Maßnahme ohne Auflagen uneingeschränkt zugestimmt wird.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
65	GASCADE Gastransport GmbH	08.01.2020	Antwort auch im Namen von WIBGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG - Die Anlagen der GASCADE Gastransport GmbH sowie der oben genannten Betreiber sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
66	GDMcom GmbH Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH	18.03.2020	Auskunft zu betroffenen Unternehmen und Leitungen	kein Einwand, keine Stellungnahme DB, wird aber im weiteren Planungsverlauf beachtet
67	Ev.-Luth. Landeskirchenamt Sachsen	ohne Antwort		
68	Bischöfliches Ordinariat des Bistums Dresden-Meißen	ohne Antwort		
69	Stadtverwaltung Pirna	04.02.2020	Allerdings darf das Vorhaben nicht dazu führen, dass eine Verlärmung von bisher unbelasteten bzw. weniger belasteten Siedlungsgebieten stattfindet. Auch sind weitere Zerschneidungseffekte von Natur und Landschaft, Ortsbildbeeinträchtigungen sowie naturschutzrelevante Beeinträchtigungen zu minimieren. Die Realisierbarkeit der interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung „IndustriePark Oberelbe“ (IPO) ist sicherzustellen.	Der Betrieb einer Neubaustrecke ist mit Schallemissionen verbunden. Dies wird in den ROV-Unterlagen detailliert dargestellt. Die Schallbelastungen von Siedlungsgebieten werden soweit wie möglich minimiert, indem Schallschutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Regelwerke vorgesehen werden. Darüber hinaus erfolgt die Optimierung der Trasse in Lage und Höhe sowie mithilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen so, dass alle vermeidbaren Beeinträchtigungen vermieden werden. Die verbleibenden Schallausbreitungen werden in den ROV-Unterlagen detailliert dargestellt (Band C und Band D).

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Für die Volltunnelvariante soll zusätzlich eine unterirdische Bahnanbindung an den zukünftigen IPO bzw. Technologiepark Pirna geprüft und in die Betrachtung aufgenommen werden.</p> <p>Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen): Die geplanten BE-Flächen sollten in den diversen Kartengrundlagen klarer gekennzeichnet werden. Die geplante Fläche innerhalb des Industrie- und Gewerbeparkes „An der Elbe“ an der S 172 steht nicht zur Verfügung. Die Flächen sind bereits vermarktet und diverse Bauvorhaben genehmigt bzw. in Realisierung (Teil B, S. 58). Bei der „Variante G“ beeinträchtigt die geplante BE für die Talbrücke teilweise das interkommunale Planungsvorhaben IPO. Diese Beeinträchtigungen sind zu minimieren.</p>	<p>Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung gemäß ROG. Dies ist in den ROV-Unterlagen entsprechend dargestellt und wird der gesamten Planung und Bewertung zugrunde gelegt. Eine entsprechende Minimierung dieser Auswirkungen ist das Ziel der Trassenplanung und dieses Ziel liegt der Bewertung der Auswirkungen im Rahmen der Raumordnungsuntersuchung zugrunde. Die aktuellen Vorgaben aus dem Masterplan zum IPO wurden in der Variantenplanung berücksichtigt. Das Planungsvorhaben IPO wird bei künftigen Planungen zur NBS Dresden – Prag entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren prüft nur raumordnerische Konflikte. Anregungen oder Wünsche zu Anbindungen und Ähnlichem sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Der Hinweis wird aber bei der DB Netz AG zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>Der Darstellungsmaßstab der BE-Flächen entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der BE-Flächen wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt.</p> <p>Beeinträchtigung IPO durch Variante G: Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen Band C auf Seite 74 entsprechend dem Einwand korrekt dargestellt. Die Minimierung dieses potenziellen bauzeitlichen Konfliktes wird über die laufende Abstimmung der Planungsträger IPO und NBS gewährleistet. In den nachfolgenden Detailplanungen (Planfeststellungsverfahren) werden die BE-Flächen erneut überprüft und ggf. angepasst.</p> <p>Eine bauzeitliche Konfliktfläche ist nicht auszuschließen, wobei die Art und das Ausmaß des Konfliktes auch wesentlich von der genauen Planung und Umsetzung des IPO abhängig ist. Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme der beiden raumbedeutsamen Planungen unabdingbar.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
69			<p>Erdaushub, Massen, Transport und Verwendung: Die weitere Materialverwertung durch Landschaftsmodellierung im Bereich Kohlberg von Aushubmassen aus den geplanten Tunnelbauwerken wird von der Stadt Pirna kritisch gesehen (Teil A, Seite 65). Die endgültige Abdeckung der Altdeponie Zehista erfolgt im Rahmen der OU B 172. Sonstige Flächen stehen nicht zur Verfügung. Das Umfeld ist geprägt durch zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen diverser Straßenbauvorhaben, die damit einer weiteren Überformung nicht zur Verfügung stehen.</p> <p>Die vorgeschlagene Verfüllung des Steinbruches Nentmannsdorf steht dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Niederseidewitz für das Seidewitztal entgegen. Die Stadt Pirna ist auf die Realisierung dieses Vorhabens angewiesen, um die Siedlungsgebiete von Pirna vor Hochwasser aus dem Einzugsgebiet der Seidewitz besser schützen zu können. Eine Beeinträchtigung dieses wasserrechtlichen Planungsvorhabens ist auszuschließen. Der Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen zu dieser Problematik ist besonderes Gewicht beizumessen.</p> <p>Beeinträchtigung im Siedlungsbereich der südlichen Innenstadt und der Ortslage Zehista durch Variante G: Die geplante Talbrücke über das Seidewitztal geht von der Errichtung von Schallschutzwänden und damit von keiner Lärmbetroffenheit der Anwohner aus (Teil C, Tab. 13, S. 70). Inwieweit eine „Nichtbetroffenheit“ gewährleistet werden kann, wird nicht nachgewiesen. Durch die Ortsumfahrung B 172, die gleichermaßen auf die betroffenen Siedlungsgebiete lärmseitig einwirkt, besteht schon eine große Vorbelastung. Die geplanten Lärmschutzwände, das Bauwerk selbst als auch die Belastungen der Ortsumfahrung verstärken die Zerschneidungseffekte im Siedlungs- und Kulturlandschaftsraum. Sie wirken auch negativ auf das Stadtklima. Die Analyse dieser negativen Auswirkungen wird im Rahmen des ROV nur oberflächlich beurteilt.</p>	<p>Die Landschaftsmodellierung im Bereich des Kohlbergs wurde als ein Beispiel für die zusätzliche Verwendung von Überschussmaßen durch das LfULG ins Gespräch gebracht. Sie ist kein Gegenstand der NBS-Planung und kein Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Eine Umsetzung dieser Landschaftsmodellierung ist bisher nicht geplant und könnte höchstens im Zuge des weiteren Planungsprozesses in den nachfolgenden Detailplanungen näher betrachtet werden und mit dem späteren Gesamtkonzept für die Verwendung der Überschussmaßen abgestimmt werden. Dabei sind dann die vorgebrachten Bedenken der Einwenderin gründlich zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird es dann auch Detailbetrachtungen bezüglich bestehender Festsetzungen im Raum, wie z.B. Ausgleichsflächen, geben. Die bereits vorgesehene Abdeckung der Deponie Zehista wird in den nachfolgenden Planungen entsprechend berücksichtigt. Zum Thema Steinbruch Nentmannsdorf und HRB Niederseidewitz: Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen Band C auf Seite 178 und 267 entsprechend dem Einwand korrekt dargestellt. In Teil B Seite 64 wird der Steinbruch Nentmannsdorf als Möglichkeit zur Verbringung der Ausbruch- und Aushubmassen mit 0,5 Mio. m³ aufgeführt. Eine Verfüllung der für das HRB vorgesehen Flächen ist nicht geplant und wird in den Raumordnungsunterlagen nicht benannt.</p> <p>Die Schallimmissionen von der Talbrücke sind in den ROV-Unterlagen in Anhang D (Schallgutachten, Schallkarten) sowie in Teil C, S. 70 vollständig dokumentiert. Daraus ergibt sich, dass unter Berücksichtigung der vorzusehenden Schallschutzmaßnahmen auf der Brücke keine Schallbeeinträchtigungen an Gebäuden oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte und auch nicht bis 5 dB(A) unterhalb der Grenzwerte zu ermitteln sind.</p> <p>Zur Vorbelastung und Überlagerung: Rechtlich gibt es hinsichtlich des Gesamtlärms keine Auflagen, jedoch wird der Gesamtlärm in Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung 70/60 dB(A) auf Grundlage der Rechtsprechung in jedem Verfahren im Rahmen der Planfeststellung untersucht. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gibt es nach Einschätzung des Schallgutachters hierzu keine Vorgaben. Bei der NBS Gelnhausen-Fulda wollte das RP in dieser Hinsicht eine Aussage, ob sich Konflikte, die durch den Gesamtlärm (im Regelfall Straße + Schiene) entstehen, gelöst werden können.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
69			<p>Auswirkungen auf Kulturlandschaft im Variantenvergleich in der Ortslage Heidenau: Die Tunnelvarianten (Variante A-C) werden im Hinblick auf die Auswirkungen auf Denkmalpflege/-schutz negativer bewertet durch den geplanten Trasseneinschnitt im Nahbereich vorhandener Baudenkmäler der Ortslage Großsedlitz als die oberirdischen Trassenführungen mit einer Brückenkonstruktion in ähnlicher Nähe (vgl. Teil C, S. 164 gegenüber S. 241). Diese Differenzierung ist nicht nachvollziehbar und führt zu einer schlechteren Gesamtbewertung der Volltunnelvarianten hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kulturlandschaft gegenüber Variante G (s. Teil C, Tab. 54 S. 425).</p>	<p>Im Regelfall werden allein durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel des Schienenverkehrswegs derart reduziert, dass es in der Summe mit dem maßgebenden Straßenverkehr nicht zu weiteren Konflikten des Gesamtlärms kommt. Die Zerschneidungswirkung der Talbrücke wird in der Raumordnungsuntersuchung prinzipiell dargestellt (Band C, S. 68 ff.) und in der Gesamtbewertung der Varianten folgendermaßen bewertet (Band C, S. 363):</p> <p>"[...] Allerdings quert die Variante das Seidewitztal nördlich der Ortslage Zehista in enger Bündelung mit der in Bau befindlichen Süd-Umgehungsstraße Pirna (B 172n), wobei keine gemäß Flächennutzungsplan ausgewiesenen Siedlungsflächen in Anspruch genommen werden, jedoch mit der Talbrücke für die NBS eine zusätzliche Achse entlang des Siedlungsbereiches verlaufen wird. Mithilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen und Schallschutzwänden auf der Talbrücke werden die gesetzlichen Grenzwerte sowohl in Zehista und Pirna sowie auch in der Ortslage Goes eingehalten."</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 164 ff. und 243 entsprechend dem Einwand dargestellt. Es wird dort erläutert, dass die Streckenführungen der Varianten A bis C nach Ausbindung aus der Bestandsstrecke in einem Trog bis zum Tunnelportal Heidenau verlaufen. Die Streckenführung der Varianten D bis G befinden sich hingegen in diesem Bereich auf einer Brücke. So erklärt sich die unterschiedliche Betroffenheit der denkmalgeschützten Gebäude in diesem Bereich, da bei A-C die Gebäude vollständig beseitigt werden müssen und bei D-G zwar überbaut und beeinträchtigt werden, aber in der Substanz erhalten bleiben können.</p>
70	Zweckverband IndustriePark Oberelbe	03.03.2020	<p>Eine direkte Anbindung der Region Oberelbe und hier insbesondere des IndustrieParks Oberelbe an den Personen- und Güterverkehr der Neubaustrecke Dresden - Prag ist bei beiden Vorzugsvarianten zu prüfen und zu visualisieren.</p> <p>Ein unterirdischer Haltepunkt IndustriePark Oberelbe ist bei der Variante, welche keine direkte Anbindung für den Personen- und Güterverkehr erlaubt, zu prüfen und zu visualisieren</p>	<p>Zum derzeitigem Planungsstand ist eine direkte Anbindung des IPOs an die NBS nicht möglich und nicht geplant. In weiteren Planungsstufen und auch in weiteren Gesprächen mit den jeweiligen Verantwortlichen kann diese Situation überprüft werden.</p> <p>Zum derzeitigem Planungsstand ist eine direkte Anbindung des IPOs an die NBS nicht möglich und nicht geplant. In weiteren Planungsstufen und auch in weiteren Gesprächen mit den jeweiligen Verantwortlichen kann diese Situation überprüft werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
70			<p>Bei beiden Vorzugsvarianten ist zu prüfen und zu visualisieren, ob und wie eine Querung der B 172 in Heidenau vor dem Tunnelleingang ortsverträglich und konfliktarm möglich ist und ob und wie der Überholbahnhof in Heidenau direkt vor dem Abzweig zum Tunnel ortsverträglich und konfliktarm besonders hinsichtlich Schallimmissionen bei angrenzenden Siedlungsflächen realisiert werden kann.</p> <p>Von der Realisierung der Variante G wäre der geplante IndustriePark Oberelbe (IPO) erheblich betroffen. Diese Betroffenheit resultiert aus der geplanten Untertunnelung der Teilbaufläche C auf einer Länge von rd. 700 m sowie aus der Tangierung durch die oberirdische Trassenführung im Bereich der Teilfläche D Ost. Zusätzliche Lärmbelastungen am östlichen Tunnelportal sowie Bodenerschütterungen werden sich negativ auf die Marktgängigkeit der betroffenen Areale des IndustrieParks auswirken. Der IPO ist als Technologiestandort konzipiert, die Ansiedlung von Unternehmen der Hochtechnologie wird präferiert. Es ist deshalb ein</p> <p>Nachweis über die zu erwartenden Lärmbelastungen und die zu erwartenden Bodenerschütterungen sowohl während der Bauphase als auch im regulären Bahnbetrieb zu erbringen.</p>	<p>In den ROV-Unterlagen Band B (Seite 42) werden die Möglichkeiten der Querung der B 172 einmal durch die Volltunnelvarianten A bis C und ebenfalls durch die Varianten D bis G beschrieben. Es wird dort deutlich, dass die Kreuzung dieser beiden Verkehrswege technisch und verträglich lösbar ist. Detaillierte technische Planungen für die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelte(n) Variante/ Varianten werden in den nachfolgenden Planungsstufen folgen.</p> <p>Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen Band C auf Seite 73 und 74 entsprechend dem Einwand dargestellt. Das für das IPO vorgesehene Gelände wird von allen Varianten in Tunnellage unterquert, allerdings an unterschiedlichen Stellen. Eventuell dadurch auftretende Einschränkungen der Bebaubarkeit des Geländes (nur bei sehr tiefgehenden Planungen oder besonders erschütterungsempfindlichen Nutzungen) müssten bei der weiteren Gestaltung der IPO-Planung berücksichtigt werden. Wesentliche Beeinträchtigungen durch die verschiedenen Varianten sind nach derzeitigem Planungsstand nicht zu erwarten.</p> <p>Auch eine baubedingte Beeinträchtigung durch den Bau des Tunnelportals der Variante G südwestlich Pirna wird von den Verantwortlichen als kein grundlegendes Hindernis gesehen (vgl. Niederschrift Abstimmungstermin vom 31.08.2018). Die Minimierung dieses potenziellen bauzeitlichen Konfliktes durch Variante G wird über die laufende Abstimmung der Planungsträger IPO und NBS gewährleistet.</p> <p>In den nachfolgenden Detailplanungen (Planfeststellungsverfahren) werden die BE-Flächen erneut überprüft und ggf. angepasst. Eine bauzeitliche Konfliktfläche ist nicht auszuschließen, wobei die Art und das Ausmaß des Konfliktes auch wesentlich von der genauen Planung und Umsetzung des IPO abhängig sind. Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme der beiden raumbedeutsamen Planungen unabdingbar.</p>
71	Stadtverwaltung Heidenau	27.03.2020	<p>Die Stadt Heidenau fordert, dass das o.g. Vorhaben dabei jedoch gleichzeitig nicht dazu führen darf, den betroffenen Siedlungsbereich der Stadt Heidenau wiederum einer zunehmenden Verlärmung auszusetzen. Das Neubauvorhaben darf nicht zu Lasten der in der Stadt Heidenau lebenden und arbeitenden Menschen fallen.</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
71			<p>Die Stadt Heidenau sieht variantenunabhängig durch die mit der Umsetzung des Vorhabens der NBS Dresden - Prag verbundene und erzielte Erhöhung der Anzahl der Zugfahrten, mit der vorgesehenen Steigerung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten des durchfahrenden Schienenverkehrs, mit weiteren negativen Einflüssen auf die Bevölkerung der Stadt Heidenau verbunden.</p> <p>Unter Betrachtung aller Varianten zur Streckenführung fallen insbesondere die Varianten A bis C (Volltunnelvarianten) mit Portal des Erzgebirgs-Basistunnels in Heidenau-Großsedlitz, der Stadt Heidenau im erheblichsten Maße zu Lasten. In allen drei Volltunnelvarianten (A bis C) ist die Anordnung eines Überholbahnhofs für die NBS Dresden - Prag mitten im Siedlungsgebiet der Stadt Heidenau konzipiert.</p>	<p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen</p> <p>Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden. Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden.</p> <p>Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A)) in der Nacht.</p> <p>Nach den bisherigen Planungen ist für den Bereich Heidenau keine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit geplant.</p> <p>Die Anordnung eines Überholbahnhofs ist aus betrieblichen Gründen erforderlich. Bei den Volltunnelvarianten A-C besteht die Möglichkeit, bestehende Überholgleisanlagen zu nutzen und diese bedarfsgerecht auszubauen. Überholbahnhöfe werden entsprechend der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) auch schalltechnisch untersucht. D.h. hier gehen im Prognose-Planfall die Züge auf den</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Die Stadt Heidenau gibt zu bedenken, dass dies zum bisher verkehrenden Personen- und Güterverkehr eine zusätzliche, erhöhte Lärmbelastung für die Stadt Heidenau zur Folge hat, insbesondere durch abbremsenden und anfahrenen Schienenverkehr im Bereich des konzipierten Überholbahnhofs in Heidenau-Nord.</p> <p>Gemäß den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens ist der Überholbahnhof im Bereich des Bahnhofs Heidenau-Nord vorgesehen. Für die Stadt Heidenau ist ein damit verbundener Ausbau der Bestandsstrecken jedoch nicht eindeutig abgrenzbar, insbesondere hinsichtlich infrastruktureller/technischer als auch flächenbezogener Bedarfe. Gemäß den Unterlagen soll die Länge des Überholbahnhofs ca. 1.030 m betragen. In Kenntnis dessen resultieren bei der Anordnung eines Überholbahnhofs in der Stadt Heidenau in den Varianten A bis C u.a.</p> <p>a) stärkere Flächeneingriffe und -inanspruchnahme von Siedlungsflächen beidseitig der bestehenden Bahnanlage zu Lasten der Stadt Heidenau und eine damit einhergehende stärkere räumliche Zerschneidung der Stadt Heidenau durch die Ausdehnung der Bahntrasse sowie b) eine prognostisch belegte stärkere Lärmbelastung durch Schienenverkehr für die Einwohner der Stadt Heidenau (vgl. Teil D.2 Schalltechnische Untersuchung 2019: Krebs und Kiefer, Seite 22 ff.) als in den Varianten D bis G.</p> <p>Ergänzend zu Punkt b) ist in der Gegenüberstellung aller vorliegenden Varianten entscheidendes Gewicht dem Erhalt der gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen beizumessen. So zeigen die Unterlagen der schalltechnischen Untersuchung zum Raumordnungsverfahren (vgl. ebd.; Seite 25 ff.) unter Einbezug aktiver Lärmschutzmaßnahmen, dass in den Varianten A bis C im Gesamtgebiet insgesamt deutlich mehr Menschen einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Lärmimmissionen ausgesetzt sind als in den Varianten D</p>	<p>entsprechenden Gleisen in die schalltechnischen Berechnungen mit ein. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens hat der der Überholbahnhof schalltechnisch gesehen nur marginale Auswirkungen, da alle Züge, auch die Güterzüge, mit ihren prognostizierten Geschwindigkeiten auf den Hauptgleisen angenommen worden sind. Würde man die Güterzüge zum Teil auf die Überholgleise setzen, wären diese zwar teilweise näher an der Bebauung, jedoch würde dann auch eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h nach der Berechnungsvorschrift Schall03-2012 greifen, da die Überholgleise technisch durch die Weichen nur relativ langsam befahren werden können. Somit stellt die beschriebene Vorgehensweise sozusagen den schalltechnisch ungünstigsten Fall dar. Im Zuge der weiteren Planungen werden die genauen Gleislagen im Bereich Heidenau noch festgelegt.</p> <p>Die Flächeninanspruchnahmen im Bereich von Heidenau durch die Raumordnungsvarianten wurden bei der raumordnerischen Betrachtung der Varianten untersucht und bewertet. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden die Schallberechnungen gemäß der baulichen Ausprägung durchgeführt (siehe vorangegangener Absatz). Die genaue Lage der Gleise und damit die tatsächlichen Flächenumgriffe und die schalltechnischen Auswirkungen werden erst in den nächsten Planungsschritten untersucht und festgelegt.</p> <p>Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden die maßgeblichen Varianten mit ihren erforderlichen Neubaumaßnahmen miteinander verglichen. Grundlage für die schalltechnische Untersuchung sind die Maßgaben der "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Diese wurde hier konsequent dem Regelwerk entsprechend angewendet. Die Verordnung gilt (§ 1) für den "Bau oder die wesentliche Änderung von [...] Schienenwegen der Eisenbahnen ...". Die Änderung ist</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
71			<p>bis G. Gemäß den Abschätzungen der schalltechnischen Untersuchung (vgl. ebd.) sind unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in den Varianten A bis C je Variante ca. 1.148 Einwohner von Immissionsgrenzwertüberschreitungen (im Nachtzeitraum 22:00 - 06:00 Uhr; in 6,3 m über Geländehöhe = 1. OG) betroffen. Im Vergleich dazu sind in den Varianten D und F ca. 788 weniger Einwohner (sprich ca. 69 % weniger), in Variante E ca. 756 weniger Einwohner (sprich ca. 66 % weniger) und in Variante G ca. 836 weniger Einwohner (sprich ca. 73 % weniger) betroffen.</p> <p>Die Stadt Heidenau fordert als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die Wahl einer Vorzugsvariante zur Streckenführung der NBS Dresden - Prag, bei der die geringste Lärmbelastung durch Verkehrsgeräusche für die Stadt Heidenau sichergestellt ist und bei der weitere räumliche Zerschneidungseffekte und Ortsbildbeeinträchtigungen sowie entsprechende Flächeneingriffe minimiert werden. Die Abwägung der Varianten hat unter Berücksichtigung, Wahrung und Schaffung gesunder Lebens- und Arbeitsverhältnisse für die Heidenauer Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu erfolgen. Ist die Wahl einer solchen Vorzugsvariante als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens unter sachgerechter</p> <p>Abwägung der öffentlichen und privaten Belange dennoch zu Lasten der Stadt Heidenau nicht möglich bzw. ein Überholbahnhof in Heidenau unverzichtbar, so ist sicherzustellen, dass a) die von diesem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen grundsätzlich nach dem Stand der Technik vermieden bzw. minimiert werden, auch über die Regelung durch § 41 Absatz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hinaus, und</p>	<p>wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder wenn Schallpegel durch die Änderungen erheblich erhöht werden.</p> <p>Danach werden hier für die Beurteilung die Schallimmissionen der neu zu bauenden bzw. durch den geplanten erheblichen baulichen Eingriff wesentlich geänderten Streckenabschnitte des Verkehrsweges und der zugehörigen Immissionsbereiche verglichen (vgl. schalltechnische Beurteilung).</p> <p>Da die Varianten D bis G erst im Bereich des Haltepunktes Dresden-Zschachwitz beginnen und die Varianten A bis C aufgrund der Lage des Überholbahnhofes früher, ist der Ansatz gemäß 16. BImSchV, die Schallwirkungen und die davon betroffenen Bereiche lediglich für die zu dem Neubauvorhaben zugehörigen Vorhabensbestandteile und Abschnitte in den Vergleich einzubeziehen.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen, wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können</p> <p>(Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
71			<p>b) die von diesem Vorhaben ausgehenden räumlichen Zerschneidungseffekte und Ortsbildbeeinträchtigungen vermieden bzw. minimiert werden. In Falle des Baus eines Überholbahnhofs im Heidenauer Siedlungsgebiet, fordert die Stadt Heidenau hiermit nachdrücklich eine Konzipierung eines Überbaus der Bahnanlagen an. Um die damit verbundenen Zerschneidungseffekte zu minimieren oder gar als ein Element mit Verbindungswirkung zu erzeugen, regt die Stadt Heidenau hiermit weiterhin an, den Überbau der Bahnanlagen als parkähnliche Grünanlage mit mehreren Querungsmöglichkeiten anzulegen. Hierbei könnte die Bahnanlage in Form eines Trogbaus in Länge des Überholbahnhofs eingefasst werden und ein parkähnlicher Überbau erfolgen (siehe beispielhafte Anlage).</p> <p>Unabhängig von der Wahl einer Vorzugsvariante sind für das Vorhaben grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen anzuwenden, bspw. die unter den schalltechnischen Untersuchungen aufgeführten Maßnahmen, wie Schallschutzwände, besonders überwachtes Gleis (BüG), Schallabsorber und Schienenstegdämpfer.</p> <p>Durch den zu erwartenden Materialtransport ist von einer deutlichen Zunahme des Lkw-Verkehrs über die ohnehin vielbefahrene S172 und die Sachsenbrücke auszugehen. Die bei den verschiedenen Varianten ermittelten überschlägigen Aushubmengen, die über das Stadtgebiet der Stadt Heidenau abtransportiert werden müssten, differieren zwischen 5 bis 5,5 Mio. m³ (Varianten A bis C) und 194.000 bis 265.000 m³.</p> <p>Aus den Varianten A bis C ergibt sich angesichts der enorm hohen Aushubmenge eine enorm hohe Belastung für die Stadt Heidenau hinsichtlich Zwischenlagerung des Erdaushubs und Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau sowie einer Zunahme von Baustellenverkehr (Abtransport des Aushubs) und Immissionen angesichts der langfristigen Bauzeit. Deshalb spricht sich die Stadt Heidenau ebenfalls gegen die Volltunnelvarianten (A bis C) mit Portal in Heidenau-Großsedlitz aus.</p>	<p>vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde. Erst in den nächsten Planungsphasen wird eine Vorzugsvariante mit einer exakten Gleislage und genauen Flächeninanspruchnahmen unter Beachtung aller technisch-betrieblichen Vorgaben, den umweltfachlichen und städtebaulichen Belangen sowie den gesetzlichen Vorgaben entwickelt. Hierbei gehen auch die o.g. Hinweise und Anregungen mit ein.</p> <p>Die Planung der Schallschutzmaßnahmen erfolgt nach der Maßgabe gesetzlicher Regelungen. Die Schall03-2012 ist die Grundlage der schalltechnischen Berechnungen und Bestandteil der Anlage 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), sie beinhaltet als aktive Schallschutzmaßnahmen u.a. die o.g. technischen Verfahren.</p> <p>In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird. Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik für die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein können. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden neben anderen die Belastungsmöglichkeiten des vorhandenen Straßennetzes untersucht und bewertet. Bei Kapazitätsengpässen werden entsprechende Lösungen untersucht und entwickelt.</p> <p>Antwort siehe vorangegangener Absatz</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
71			<p>Das Trog- bzw. Brückenbauwerk, welches die bisherige Trasse der Bahnstrecke Dresden - Prag mit dem Tunnelportal (in den Varianten A bis G) verbinden soll, quert die vorhandene Bebauung und die Staatsstraße S172 an einer sensiblen Stelle. Die zweistreifige Fahrbahn der S172 hat an dieser Stelle einen kurvigen und ohnehin bereits unübersichtlichen Straßenverlauf teilweise ohne zugehörige Geh- und/oder Radwege. Der maßgebliche Streckenabschnitt dient jedoch als einzig mögliche fußläufige Verbindung zwischen den Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz und den Ortsteilen Groß-/Kleinsedlitz, was jedoch eine Querung der S172 an einer unübersichtlichen Straßenstelle bedingt. Die Variantenuntersuchung und die weiteren Planungsphasen sollten deshalb genutzt werden, um an dieser Stelle in geeigneter Weise eine sichere Querung für Fußgänger zu ermöglichen.</p> <p>Mit den Volltunnelvarianten könnten der Stadt Heidenau als für den Tunnelleingang örtlich zuständiger Brandschutzbehörde verschiedene Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten für einen nachfolgenden Streckenabschnitt von bis zu 34,8 km Länge zuwachsen, während die diesbezüglichen Verantwortlichkeiten sich bei den Varianten D bis G auf einen Abschnitt von maximal 3,45 km Länge beschränken würden. Trotz der Tatsache, dass bereits bauliche und bautechnische Voraussetzungen für die Gewährleistung eines hinreichenden Maßes an Verkehrssicherheit gewährleistet sein müssen (z.B. getrennte Tunnelröhren für die Richtungsfahrbahnen), begründen Tunnelbauwerke grundsätzlich gesteigerte Gefahren beim Befahren der Anlagen. Die wesentlichen Randbedingungen für ein Sicherheitskonzept sind u.a. in der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ beschrieben. Dieses Regelwerk enthält u.a. zur Löschwasserversorgung (Ziff. 2.9), zur Ausrüstung der Rettungsdienste (Ziff. 4), zur regelmäßigen Unterweisung der</p>	<p>Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Band C auf Seite 110 dem Einwand entsprechend dargestellt. In der Ortslage Heidenau können sich durch die Querung der bestehenden Staatsstraße S172 und im Bereich bestehender Bebauung im Abzweigungsbereich vor dem Tunnelbeginn durch alle Varianten Konflikte ergeben (vgl. Bd. C, S. 77 ff., 81 ff., 86 ff. u.a.). Diese Konflikte fließen mit erheblichem Maß in die Zusammenstellung der raumordnerischen Konfliktanalysen und in die Variantenbewertungen ein.0</p> <p>Im Zuge weiterer Detailplanungen müssen Konzepte für ein adäquates Kreuzungsbauwerk entwickelt werden, um die Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete, Zerschneidungs- und Sichtbeeinträchtigungen sowie die Staatsstraße zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Veränderungen durch den Bau der NBS am Elbhänge und die Auswirkungen bzw. Umgestaltung des Zugangsweges von der Elbe zur barocken Gartenanlage muss durch die nachfolgende Planungsstufen detailliert betrachtet und geplant werden, wobei es eine Planungsmaxime sein muss, dass diese Wegebeziehungen grundsätzlich erhalten bleiben. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein neuer maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt, da Lösungen in der Ausführungsplanung hier möglich sind.</p> <p>Die Einbeziehung diverser Institutionen in Sachsen wird in den ROV-Unterlagen Band B Kap. 4.3 Seite 51 entsprechend dem Einwand dargestellt. Abstimmungen zum Sicherheitskonzept sollen zwischen der DB Netz AG, dem Freistaat Sachsen und unter Beteiligung der Bundes- und Landesbehörden, des Eisenbahnbundesamtes sowie unter Einbindung der Landes- und Kreisfeuerwehren erfolgen. Die Festlegung der Erfordernisse in der konkreten Rettungsdienstplanung erfolgt erst in den späteren Planungsstufen nach der Konkretisierung der Planungen zum Sicherheitskonzept der Neubaustrecke Dresden - Prag auf der Basis nationaler und internationaler Gesetze und Richtlinien. Für die Varianten, die weiter verfolgt werden sollen, werden tragfähige Lösungen für das Sicherheitskonzept entwickelt, mit entsprechender Findung von Flächen, Zufahrten und Kapazitäten. Das Sicherheitskonzept ist für die Betrachtung der Varianten im Raumordnungsverfahren nicht maßgeblich, wird aber in den nachfolgenden Planungsstufen detailliert betrachtet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Rettungskräfte (Ziff. 4) und zu regelmäßigen Übungen aller 3 Jahre (Ziff. 4) entsprechende Ausführungen, die ggf. in den Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich der Stadt Heidenau fallen könnten. Es ist an dieser Stelle verfrüht und ohne Hinzuziehung von entsprechendem Sachverstand auch nicht möglich, bereits heute Aussagen zur notwendigen (Zusatz-)Ausstattung der Rettungsdienste (hier speziell der örtlichen Feuerwehr) zu treffen. Soweit die vorhandene Ausrüstung der örtlichen Rettungsdienste für den Einsatz in Tunneln nicht ausreicht, hat der Eisenbahninfrastrukturunternehmer über den notwendigen Ergänzungsbedarf mit den zuständigen Stellen besondere Vereinbarungen abzuschließen.</p> <p>Es soll bereits in diesem frühen Planungsstadium explizit darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Heidenau durchaus entsprechenden Abstimmungs-/Klärungsbedarf für Löschwasservorhaltung und Vorhaltung von Feuerwehrausrüstung erkennt und zu gegebener Zeit auf den Abschluss entsprechender Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn drängen wird, die insbesondere die Kostentragung für Erst- und regelmäßige Ersatzbeschaffungen sowie für Wartung und Unterhaltung regeln.</p> <p>Da die Deutsche Bahn selbst davon ausgeht, dass Bahntunnel die Einrichtung von Betriebsfeuerwehren grundsätzlich nicht erforderlich machen, muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Heidenau über eine Freiwillige Feuerwehr mit ausschließlich ehrenamtlichen Einsatzkräften verfügt. Selbst die Bereitstellung von zusätzlicher Ausrüstung für die örtlichen Rettungskräfte muss deshalb im überörtlichen Alarm- und Ausrückbereich abgestimmt und koordiniert werden.</p>	<p>Dazu gehört auch die Ausstattung der betroffenen Feuerwehren und Rettungsdienste im Umkreis der NBS.</p> <p>Die Hinweise zum Klärungsbedarf für Löschwasservorhaltung und Vorhaltung von Feuerwehrausrüstung, insbesondere in Bezug auf Kostentragung sowie Wartung und Unterhaltung werden in den nachfolgenden Planungsstufen aufgenommen und weiter verfolgt.</p>
72	Stadtverwaltung Dohna	05.03.2020	<p>Durch die Varianten F, E sowie D ergeben sich Betroffenheiten in Bezug auf unseren Ortsteil Krebs, da sich die jeweiligen Tunnelaustritte ins Seidewitztal in ca. 800 m Entfernung befinden. Um die sich daraus ergebenden Immissionen gänzlich zu vermeiden, empfiehlt die Stadt Dohna eine der Volltunnelvarianten A, B bzw. C.</p>	<p>Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde auch das Schutzgut Mensch ausführlich betrachtet und es wurde bei jeder Variante untersucht, welche Betroffenheiten, d.h. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), bestehen. In einem dreidimensionalen Berechnungsmodell wurden für alle untersuchten Varianten alle schutzwürdigen Gebäude abgebildet und entsprechend ihrer Größe (Etagen, Grundfläche) die Anzahl von Wohnungen und Menschen abgeschätzt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				So können für die Varianten die Betroffenheiten von Menschen ausführlich dargestellt werden. Bei den Varianten A-C (Basistunnel) sind insgesamt die meisten Menschen vom Lärm betroffen. Dies liegt daran, dass die Varianten durch die Tieflage des Basistunnels und den hierfür in Heidenau benötigten Überholbahnhof um ca. 2,5 km früher vor Heidenau beginnen. Alle anderen Varianten (D-G) beginnen erst 2,5 km später. Es ist zwar richtig, dass die Varianten D-G ohne Basistunnel im Verlauf ihrer Strecke zu Lärmbelastigungen in der direkten Umgebung führen, jedoch lassen sich durch aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände, das Besonders überwachte Gleis (regelmäßiges Schleifen der Schienen) etc. ein Großteil dieser Lärmbelastigungen reduzieren.
73	Sächsischer Landkreistag	ohne Antwort		
74	Sächsischer Städte- und Gemeindetag	ohne Antwort		
75	Stadtverwaltung Dresden	03.03.2020	<p>Auch wenn die LHD nicht direkt von baulichen Maßnahmen betroffen ist und aus diesem Grund im Raumordnungsverfahren die Auswirkungen auf das Dresdner Stadtgebiet nicht tiefer betrachtet werden, fordert die LHD eine Erweiterung des Untersuchungsraums, bezogen auf das Thema Lärm.</p> <p>Weiterhin geht die LHD davon aus, dass der ohnehin schon hoch ausgelastete Dresdner Eisenbahnknoten durch das Projekt NBS Dresden - Prag weiter an Bedeutung gewinnt und damit auch der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt mit dem angeschlossenen Güterverkehrszentrum eine zunehmende Nutzung erfährt. Hierzu regt die LHD an, die betrieblichen Kapazitäten bzw. Auslastungen des Dresdner Knotens im Zusammenhang mit den durch das Vorhaben entstehenden Mehrverkehren auf der Schiene zu überprüfen.</p>	<p>Die Festlegung des endgültigen Untersuchungsraumes bezogen auf das Thema Lärm erfolgt in den weiteren Planungsstufen nach Festlegung der Vorzugsvariante auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben.</p> <p>Die betrieblichen Auswirkungen der NBS auf den Knoten Dresden werden in den kommenden Planungsstufen näher untersucht.</p>
76	Gemeindeverwaltung Reinhardtsdorf-Schöna	23.01.2020	Zum Inhalt geplanter Ausführungen gibt es aus Sicht der Gemeinde keine Bedenken. Die Gemeinde Reinhardtsdorf-Schöna befürwortet den geplanten Trassenverlauf, da mit der Neubaustrecke u. a. auch eine Reduzierung der Lärmbelastigung im Elbtal, insbesondere hervorgerufen durch den Güterverkehr auf der Elbtalstrecke, zu erwarten ist.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
77	Stadtverwaltung Bad Gottleuba-Berggießhübel	26.03.2020	<p>Bei dem Vergleich aller Streckenverläufe wird den Volltunnelvarianten der Vorrang eingeräumt. Diese belasten die Menschen (schalltechnisch) und die Umwelt (sensible Gebiete des Osterzgebirges) am geringsten. Zusätzliche schalltechnische Maßnahmen sind nicht erforderlich, die Beeinträchtigung der Landschaft, Blickbeziehungen und die Abraummassen sind geringer als bei den offenen Streckenteilen der Varianten D-G.</p> <p>Nach Prüfung der Unterlagen wird der Variante B (schwarz) der Vorrang eingeräumt. Bedenken bestehen seitens der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel bei der Variante A. Die Variante A liegt außerhalb des in der Regionalplanung für die Eisenbahnstrecke vorgesehenen Korridors und spiegelt nicht das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Bahnstrecke wider.</p> <p>Variante A ist eine der Volltunnelvarianten. Sie unterquert Teile des Naturschutzgebietes Seidewitztal, des FFH-Gebietes Seidewitztal, Natura-2000-Gebiete und Biotope. Sie führt ca. 150 m am Rückhaltebecken Liebstadt vorbei (geflutetes Regenrückhaltebecken), im weiteren Verlauf über eine Streckenlänge von ca. 10 km durch eine geologische, auf ihre Geeignetheit für den Tunnelbau noch zu prüfende geologische Problemzone - Störungszone Struktur Petrovice Döbra - MSS. Die Strecke</p>	<p>Die Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten hinsichtlich der raumordnerischen Konflikte wird seitens der Landesdirektion nach Sichtung der Unterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten (TÖB, Bürger) erfolgen.</p> <p>Das Vorbehaltsgebiet Eisenbahn eb01 (Ziel 3.1 des Regionalplan-Entwurfs 2019) ist in den ROV-Unterlagen Bd. C S. 99 erläutert (siehe auch Karte Anhang C.2). Entsprechend der Feststellung der Einwenderin deckt das Vorbehaltsgebiet die Lage der Varianten B-G ab, nicht aber die Lage der Variante A. Angesichts der Zielsetzung dieses Vorranggebietes bedeutet dies, dass die geplante Eisenbahntrasse gegenüber konkurrierenden Ansprüchen an den Raum in diesem Korridor (z.B. andere Zielfestlegungen im Regionalplan oder andere raumbedeutsame Vorhaben) per se den Vorrang genießt, sobald der Regionalplanentwurf 2019 in Kraft tritt. Ausgenommen davon sind die Belange Hochwasserschutz, Wasserversorgung und Windenergie. Es geht aber keine direkte vorteilhafte Beurteilung oder Wirkung im</p> <p>Raumordnungsverfahren für eine Variante in diesem Korridor von dieser Festlegung des Vorbehaltsgebietes aus, da das Vorbehaltsgebiet nicht besagt, dass in diesem Korridor eine Trasse entstehen soll, sondern lediglich, dass in diesem Korridor andere Zielfestlegungen im Konfliktfall den Nachrang erhalten. Da sich keine raumordnerischen Konflikte mit dieser Festlegung oder aus dieser Festlegung durch die Varianten ergeben, fließen diese auch nicht in die Bewertung der Variante ein. Grundlage für die Abgrenzung und Festlegung des Vorbehaltsgebietes waren die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Regionalplanes bekannten verfolgten Trassenvarianten. Variante A kam erst 2018/2019 hinzu, als der Regionalplan bereits in der Beschlussphase war.</p> <p>Der Sachverhalt der FFH-Betroffenheiten wird in den ROV-Unterlagen Band C, S. 131 ff. und 160 ff. dargestellt, wobei fachgutachterlich keine Betroffenheit des FFH-Gebietes "Seidewitztal und Börnersdorfer Bach" (DE 5049-303) durch die Variante A festgestellt werden kann. Das Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (vgl. Band D, dsi-Gutachten, Kap. 7.4, S. 47) kommt</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
77			<p>unterquert neben den Ortschaften Biensdorf, Berthelsdorf, Börnersdorf quer ca. 50 % der Ortschaft Breitenau. In dem 300-m-Korridor liegen weiterhin die Ortschaften Seitenhain, das Rote Vorwerk und Liebstadt. Die Aufzeichnungen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zu den Abstandsflächen bis 300 m sind um diese Ortschaften zu ergänzen. Im Bereich des Hennersbacher Grundes ca. 3 km vom Quellgebiet der Seidewitz in einem Hochwasserentstehungsgebiet liegend, ist unmittelbar an der Grenze zum FFH-Gebiet ein Nothalt geplant. In westlicher und östlicher Richtung zum Nothalt erstrecken sich Erhebungen mit einer Steigung von ca. 12 %, welche an sichtexponierten Lagen (Ausweisung im Regionalplan) enden.</p>	<p>bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass aufgrund der hohen Überdeckung der sich im Tunnel befindlichen Variante A keine Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet oder EU-Vogelschutzgebiete zu erwarten sind. Die potenziellen Betroffenheiten der relevanten FFH-Gebiete durch alle Varianten sind in den ROV-Unterlagen und im Fachgutachten vollständig dargelegt und fließen in die Variantenbewertungen ein. Der Sachverhalt zum Rückhaltebecken Liebstadt ist in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 179 entsprechend dem Einwand dargestellt. Bei der gutachterlichen Betrachtung des Streckenverlaufs Variante A wurde der Hinweis eingefügt, dass zur Vermeidung möglicher Konflikte in den nachfolgenden Planungsstufen das HRB zum Streckenverlauf überprüft werden muss, insbesondere für den Fall des gefüllten Zustands. Variante A befindet sich in diesem Bereich in einer Tunneltiefe von 155 m u. GOK, so dass der potenzielle Konflikt als gering eingestuft wurde (was allerdings eine Detailuntersuchung im Falle der Variante A nach sich ziehen müsste).</p> <p>Die Hinweise zu den geologischen Strukturen Börnersdorf und Petrovice-Döbra sind grundsätzlich über die maßgebliche Beteiligung des LfULG an den bisherigen geologischen Untersuchungen und Bewertungen in die ROV-Untersuchungen eingeflossen. Die weitergehenden Hinweise werden in der nachfolgenden Planungsstufe weiter verfolgt, u.a. in vertieften geologischen Sondierungen und Begutachtungen. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch geologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p> <p>Die Unterfahrung diverser Ortschaften durch die Tunnelvariante erfolgt weitestgehend in tiefliegenden Tunneln. Es wird davon ausgegangen, dass in solch einem Fall keine Beeinträchtigung der Ortschaften zu erwarten ist. Ist die Tunnelüberdeckung geringer, werden entsprechende Untersuchungen zu etwaig auftretenden Beeinträchtigungen in den nachfolgenden Planungsstufen vorgenommen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
77			<p>Durch den Verlauf unterhalb der Talsohle des Seidewitzs und seiner Nebentäler sowie die langgestreckte Tangierung der "Mittelsächsischen Störung" können ggf. Veränderungen für das Grundwasservorkommen in Folge der Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden. Wie in den Unterlagen zur Raumordnung beschrieben, sind Detailplanungen zum Grundwasservorkommen und den hydrologischen Verhältnissen im weiteren Planverfahren zur Eisenbahnstrecke dringend notwendig.</p> <p>Für den Bereich der Querung MSS ist für den Tunnelbau ein erheblicher Mehraufwand arbeitstechnisch und finanziell zu erwarten (Teil D Geologie Seite 5).</p>	<p>Da gemäß der Bewertungsmethodik in dem 300-m-Korridor vom tiefliegenden Tunnel keine potenziellen Konflikte zu erwarten sind, sind diese in den ROV-Unterlagen nicht als konfliktträchtig dargestellt. Der Sachverhalt des Nothaltes im Bereich des Hennersbacher Grundes ist in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 160 ff. und 178 dargestellt: Danach ist die Sachlage in der Einwendung nicht korrekt beschrieben.</p> <p>Die Nothaltestelle der Variante A liegt in einem tiefliegenden Tunnelabschnitt. Oberflächlich ist lediglich der Notausstieg für den Nothalt geeignet, oberirdische Konflikte hervorzurufen. Die in den ROV-Unterlagen vorgesehene Fläche für den Nothalt liegt nach dem Entwurf zur 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans im Vorranggebiet für Landwirtschaft. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich für ein betroffenes Hochwasserentstehungsgebiet aus dieser Lage ein mittlerer Zielkonflikt.</p> <p>Hinweise zur Verminderung des Eingriffs für die nachfolgenden Planungsstufen werden gegeben. Der Nothalt befindet sich im weitreichenden Einzugsgebiet der Seidewitz. Ausgewiesene naturschutzrechtliche Schutzgebiete werden neben dem LSG "Unteres Osterzgebirge (d75)" jedoch nicht tangiert. Aussichtspunkte werden durch den Regionalplan in diesem Bereich nicht ausgewiesen.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten genau untersucht und auch detaillierte geologische und hydrogeologische Untersuchungen durchgeführt, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel darstellen zu können. Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden.</p> <p>In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten A bis C eine optimale Linienführung der Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse sowie der Bergbaurechte und weiterer umweltfachlicher Kriterien untersucht. Zur Ermittlung des bautechnischen Aufwand für den Tunnelbau werden tunnelbautechnische Gutachten erstellt und für eine Variantenbeurteilung herangezogen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Allein eine Verschlechterung der Grundwassersituation im Bereich des Seidewitzals steht dem Schutz- und den Erhaltungszielen der FFH-Gebietsausweisung entgegen. Die Erhaltung der natürlichen Lebensräume kann in Verbindung mit dem Tunnelbau bei der Variante A nicht garantiert werden und läuft somit der FFH-Richtlinie entgegen (Teil D S. 61).</p> <p>Da in der Planung nur wenige technische Details unter Vorbehalt genannt werden, sind Beeinträchtigungen in Verbindung mit der Be- und Entlüftung des Tunnels nicht auszuschließen. Entlüftungsanlagen in Schutzgebieten würden einen erheblichen Konflikt zur vorhandenen Gebietskulisse und der Zielstellung zum Erhalt der Schutzgebiete in der derzeitigen Form darstellen.</p>	<p>In den nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten genau untersucht und auch detaillierte hydrogeologische bzw. hydrologische Untersuchungen durchgeführt, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel darstellen zu können. Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch geologische/hydrogeologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p> <p>Der Darstellungsmaßstab der in den ROV-Unterlagen behandelten Belange entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der für die Tunnel benötigten Belüftungsanlagen, Not- und Wartungszugängen etc. wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (dsi, 2019) konnte eine Voreinschätzung der Raumwiderstände durch den Gebiets- und Artenschutz vorgenommen werden. Eine detaillierte artenschutzrechtliche Untersuchung und die UVP werden zum PFV durchgeführt.</p>
77			<p>Der Nothalt in Hennersbach ist von der A 17 über Kreisstraßen durch die Ortschaft Börnersdorf zu erreichen. Eine Veränderung der klimatischen Situation in der Tallage des Seidewitzals kann ggf. nicht ausgeschlossen werden, da die Verbindung Tunnel - Nothalt in Bereich der Talsohle des Seidewitzals ggf. auch gleichzeitig der Entlüftung der Tunnelanlage dient.</p>	<p>Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der für die Tunnel benötigten Belüftungsanlagen, Not- und Wartungszugänge etc. wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Eine detaillierte Untersuchung der diversen Belange und die UVP, in der auch das Schutzgut Klima eine zentrale Rolle hat, werden zum PFV durchgeführt. Bei den dann vorzunehmenden Detailplanungen und Detailuntersuchungen müssen entsprechende Konflikte vermieden werden. Dies scheint aufgrund des begrenzten Umfanges der Baumaßnahmen an der Oberfläche für den Nothalt machbar.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>andwirtschaftlich genutzte Weiden mit einer Größe von ca. 2000 m² werden dauerhaft für den Nothalt benötigt. Unberücksichtigt bleibt dabei die Bauphase. Lt. der Unterlagen zum ROV wird allein für die Baustelleneinrichtung im Bereich des Nothalt es vorläufig eine Fläche von ca. 3,2 ha benötigt. Diese ist bei der Variante A im Bereich des „Steilen Hennersbacher Berges“ vorgesehen. Aufgrund der topographischen Lage</p> <p>und der Anbindung an das vorhandene Straßennetz bestehen hier erhebliche Bedenken. Die Anlage einer Baustelleneinrichtung in dem Landschaftsschutzgebiet an einer derartig sichtexponierten Lage an einer Kreisstraße und einer Erhebung mit 12 % Gefälle ist weder erklär- noch hinnehmbar. Die Materialtransporte müssten somit über die Kreisstraße K 8756 durch die Ortschaft Börnersdorf bis zur A 17 bzw. die S 176</p> <p>durch die Ortschaft Liebstadt erfolgen. Diese Situation ist bei den erheblichen Abraummassen eine Zumutung und unerträglich, insbesondere auch deshalb, da zur technischen Ausführung von Bohrungen und die Verbringung der Massen an die Oberfläche noch kein Bezug im Raumordnungsverfahren genommen wird. Bekannt ist, dass voraussichtlich das Verfahren zur Bauausführung mit 4 Maschinen erfolgen soll, aber dazu aufgrund von noch fehlenden fachspezifischen Planungen bis dato noch</p> <p>keine endgültige Aussage getroffen werden kann. In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird davon ausgegangen, dass eine Nutzung der Kreisstraßen ohne Beeinflussung zu erwarten ist. Diese Aussage ist nicht korrekt und muss korrigiert werden. Es bestehen erhebliche Bedenken zur BE 19. Aufgrund der vorstehend genannten erheblichen Bedenken wird die Variante A vom Stadtrat der Stadt Bad Gottliebuberg-Berggießhübel nicht befürwortet.</p>	<p>Der Sachverhalt bezüglich der potenziell in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Fläche wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf den Seiten 348 ff. dargestellt. Während der Bauphase kann die entsprechende Fläche nicht landwirtschaftlich genutzt werden, es ist jedoch davon auszugehen, dass sie nach der Bauphase funktionell wiederhergestellt werden kann. Nachfolgende Planungsstufen müssen klären, inwieweit eine Minderung des Eingriffes durch entsprechende Maßnahmen vollzogen werden kann. Der Darstellungsmaßstab der BE-Flächen entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die dargestellten BE-Flächen sind eine grundsätzliche Darstellung von BE-Optionen. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der BE-Flächen wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Der Sachverhalt bezüglich der Lage des Nothalts bei Börnersdorf wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf den Seiten 20, 317, 320 dargestellt. In den ROV-Unterlagen wird jedoch daraufhin gewiesen, dass die gegenwärtige Auswahl baubetrieblicher Flächen das Ziel verfolgt, eine Erreichbarkeit der entsprechenden Flächen mittels bestehender Verkehrswege, vorzugsweise über Staatsstraßen und die A 17, zu gewährleisten. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten kann es sein, dass zusätzliche</p> <p>Baustraßen benötigt werden, deren Raumverträglichkeit ggf. im Detail zu prüfen ist. Auf der Stufe der vorliegenden Planungsebene können weder das Baukonzept noch die Baulogistik im Detail geplant werden, somit gehen auch lokale, zeitlich befristete Folgewirkungen von Baustraßen und Baustellenverkehr (auch durch Schall) nicht detailliert in die Raumordnungsbewertung ein. Nachfolgende Planungsstufen müssen diese Fragen berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen soweit wie möglich mindern. Diese Einwände werden gerne an die nachfolgenden Planungsstufen weitergegeben.</p> <p>In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird. Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
77			<p>Die Volltunnelvarianten B und C verlaufen in dem Gebiet der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel deckungsgleich. Da bei der Variante C deutlich mehr Ortschaften unterquert werden, wird die Variante B als Vorzugsvariante vorgeschlagen.</p> <p>Die Strecke Variante B unterquert deutlich weniger Schutzgebiete und Ortschaften. Als problematisch wird im ROV die Unterquerung des Seidewitztals mit einer Überdeckung von ca. 18 m bezeichnet. Hier sind technische Möglichkeiten anzuwenden, durch welche der doch überschaubare Bereich von ca. 300 m geologisch und hydrologisch im Detail so geplant und realisiert wird, dass keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser an anliegenden und tangierenden Ortschaften eintreten. Das Gebiet um Zuschendorf ist im Vergleich zu allen weiteren Varianten die einzige mit Konflikten belastete Stelle im gesamten Streckenverlauf.</p>	<p>für die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein können. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden neben anderen die Belastungsmöglichkeiten des vorhandenen Straßennetzes untersucht und bewertet. Bei Kapazitätsengpässen werden entsprechende Lösungen untersucht und entwickelt. Die BE-Fläche 19 ist in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 9.2, Seite 350 dargestellt.</p> <p>Die genaue Lage des Nothalts wird in den nachfolgenden Planungsstufen detailliert festgelegt. Die in den ROV-Unterlagen untersuchten Nothalte stellen Optionen dar, die nach Ermittlung der weiterzuführenden Variante(n) aus dem ROV in Hinsicht auf die technischen Planungen und die raumordnerischen Belange endgültig verortet werden. Optimierungen sind hier möglich und werden den Gegebenheiten entsprechend vorgenommen.</p> <p>Aus tunnelbautechnischer Sicht steht einer Unterquerung von Siedlungsbereichen unter Berücksichtigung entsprechender Überdeckungen nichts im Wege. In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten A bis C eine optimale Linienführung der Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse sowie der Bergbaurechte und weiterer umweltfachlicher Kriterien untersucht. Der Vorschlag einer Vorzugslösung für eine Volltunnelvariante ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht.</p> <p>Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Band C in Kap. 6.6 Seite 162 entsprechend dem Einwand dargestellt. Variante B unterquert hier das Seidewitztal mit einer geringen Überdeckung von etwa 20 m. Es wird darauf hingewiesen, dass an dieser Stelle Veränderung der</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
77			<p>Der Nothalt liegt bei den Varianten B und C sowie allen weiteren vorgeschlagenen Varianten unmittelbar an der A 17, die Baustelleneinrichtung direkt daneben, unmittelbar an der S 174n. In den Unterlagen wird das Gebiet als unzerschnittener störungsfreier Lebensraum RP 2009 ausgewiesen - hoher Konflikt.</p> <p>Mit der Inbetriebnahme der S 174n dürfte dieser Bereich kein störungsfreier Lebensraum mehr sein. Ein störungsfreier Lebensraum erstreckt sich aktuell von der S 174n in östliche Richtung. Eine weitere Zerschneidung der Landschaft durch die Baustelleneinrichtung ist nicht erkennbar. Im Regionalplan 2019 wurden Teile der Fläche entlang der S 174n als Vorranggebiet für Windkraftanlagen ausgewiesen.</p> <p>Um die Sachverhalte objektiv im Rahmen des Raumordnungsverfahrens beurteilen zu können, bedarf es einer einheitlichen Basis. Im ROV wird zum einen auf den Regionalplan 2009 oder, wie z. B. beim technischen Hochwasserschutz, auf den Regionalplan von 2019 Bezug genommen. Da bei der Variante B weniger Konfliktzonen betroffen sind, wird der Variante B der Vorzug eingeräumt.</p>	<p>hydrologischen/hydrodynamischen Verhältnisse durch die geringe Überdeckung des Tunnels im Seidewitztal auf das Oberflächengewässer (Seidewitz) und das Grundwasser nicht auszuschließen sind und durch nachfolgende Planungen untersucht werden müssen. Durch entsprechende tunnelbauliche Maßnahmen und durch weitere Optimierungsmöglichkeiten bezüglich des Streckenverlaufs im weitgespannten Tunneluntersuchungskorridor können Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erreicht werden.</p> <p>Die Ausweisungen zum UZVR wurden als Vorgabe vom Landesentwicklungsplan (2013) übernommen und danach bewertet. Der zunächst potenziell hohe Konflikt wird in Bezug zur NBS abgewertet, aufgrund der expliziten Nennung von Bahnstrecken (LEP 2013, Z 4.1.1.2) als zulässige Vorhaben, wenn sie „überregional bedeutsam“ sind und nicht außerhalb von UZVRs realisierbar (Ausweisungsmethodik des Regionalplanes). Die Ausweisung des Regionalplans 2009 für großflächige unzerschnittene störungsarme Räume (USR) betrifft den Nothalt BE-Fläche 20 und wird in den ROV-Unterlagen Band C in Kap. 9.2 auf Seite 351 dargestellt und als mittlerer Konflikt bewertet. Vorbelastungen durch Zerschneidungseffekte von bestehenden Verkehrswegen sind bei der Landesplanerischen Festlegung im LEP 2013 berücksichtigt. Die potenzielle Beeinflussung durch den Nothalt wird allerdings, da es sich um ein recht kleinräumiges, nicht linienhaftes Bauwerk handelt, begrenzt bleiben und möglichst konfliktarm zu gestalten sein. Die Sachlage bezüglich des Vorranggebietes für Windkraftanlagen ist in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 8.4 ff. entsprechend dem Einwand dargestellt.</p> <p>Ein Vorrang- und Eignungsgebiet Windenergienutzung wird von den Varianten B bis G potenziell im Bereich des Nothalts südöstlich von Börnersdorf beeinflusst. Aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme und einer möglichen baulichen Gestaltung der Nothaltestelle, die eine Nutzung des Vorrang- und Eignungsgebiets für Windkraftanlagen nach wie vor ermöglicht, ist hier nicht von einem raumordnerischen Konflikt auszugehen. Nachfolgende Planungen sind angehalten, die Ausweisungen des RPL-E 2019 entsprechend zu berücksichtigen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Bezüglich der Forderung einer einheitlichen Basis (Bezug zum Regionalplan 2009 und 2019): Der methodische Ansatz, der den ROV-Unterlagen zugrunde liegt, ist in Band C Kapitel 1.1 Seite 2 dargelegt. Eine Besonderheit dieser raumordnerischen Untersuchung liegt in der Tatsache, dass der rechtskräftig gültige Regionalplan (RPL) für den Untersuchungsraum aus dem Jahr 2009 zum Zeitpunkt der Untersuchung fachlich grundlegend überarbeitet und fortgeschrieben wurde und somit mit sehr aktuellem fachlichen Bearbeitungsstand ein neuer, allerdings noch nicht rechtskräftiger RPL von Juni 2019 vorliegt.</p>
				<p>Formal und rechtlich bindend jedoch ist nach wie vor der RPL von 2009, da der Regionalplanentwurf 2019 (RPL-E 2019) zwar von der Verbandsversammlung als Satzung beschlossen, jedoch vom Land Sachsen noch nicht genehmigt ist. Das Genehmigungsverfahren läuft gleichzeitig mit den raumordnerischen Untersuchungen für das Vorhaben.</p> <p>Da die Genehmigung aber bei Antragstellung noch nicht vorlag, bezieht sich diese Untersuchung sowohl auf den aktuellen, als Satzung beschlossenen und in Genehmigung befindlichen Plan 2019 (als sonstiges Erfordernis der Raumordnung) als auch auf den formal gültigen RPL 2009.</p>
78	Gemeindeverwaltung Struppen	ohne Antwort		
79	Gemeindeverwaltung Dohma	10.03.2020	<p>Wie bereits zur ersten Antragskonferenz sowie in der letzten Konferenz zum Raumordnungsverfahren vom Bürgermeister und seinem Vertreter ausgeführt, sind die Gegenüberstellungen der Varianten mit Fehlern dargestellt, welche wiederum beim Betrachter und Leser einen völlig falschen Eindruck hinterlassen.</p> <p>Sie suggerieren, dass die Gegenüberstellung der Varianten den Gegebenheiten und allen Parametern entsprechend aufgeführt wurden. Hier wurden mutmaßliche Fehler eingearbeitet, um die Volltunnelvarianten der Bürgerinitiative als nicht notwendig und überzogen darzustellen. Im Detail haben bereits die Vertreter der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ Ausführungen gemacht, die hier nicht noch einmal wiederholt werden sollen und müssen.</p>	<p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und -sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant. Die Gegenüberstellung der Varianten erfolgte unter der Maßgabe der Betrachtung der im Raumordnungsgesetz definierten raumordnerischen Belange.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Bei Auswahl der Streckenvarianten muss auch auf die Veränderungen des Klimawandels eingegangen werden und dem Rechnung getragen werden. Somit müssen alle oberirdischen Varianten herausfallen, da diesem Aspekt in keinsten Weise Rechnung getragen wurde. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass hier nicht die wirtschaftlichste Variante die bessere Alternative für nachkommende Generationen sein kann und darf, sondern dass nur eine nachhaltige, dem Klima angepasste Variante in einem Volltunnel die Lösung ist.</p> <p>Die Gemeinde Dohma ist von allen Varianten betroffen. Die oberirdischen Teilvarianten werden komplett abgelehnt, da diese die Schutzgüter Mensch, Klima und Umwelt komplett beeinträchtigen.</p> <p>Weiterhin sind im Gemeindegebiet Agrargenossenschaften in Cotta A angesiedelt, welche als größte Flächenbewirtschafter betroffen sein würden und in der Konsequenz als Arbeitgeber bei Flächenabgaben an die Deutsche Bahn mit Entlassungen von Arbeitskräften und Aufgabe ihres Geschäftsbetriebes die Gemeinde und umliegendes Gebiet nachhaltig schädigen würden. Des Weiteren wurde in diesem Jahr eine</p>	<p>Die Konfliktanalysen beziehen sich im ROV auf die in Gesetzen und Raumordnungsplänen festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung. Dabei gehen die Folgen des Klimawandels und die Berücksichtigung bei raumbedeutsamen Planungen auch in den LEP und den Regionalplan maßgeblich ein. Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 148 und 173 entsprechend dem Einwand dargestellt. Diese Aussage bezieht sich auf Ziel-Festlegungen des RPL-E 2019 für „Gebiete mit möglicher</p> <p>Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels“. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die NBS nur indirekt Auswirkungen auf die mögliche Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels hat, da sie das Abflussregime und die Grundwasserneubildung gemessen an der Größe der Fläche des Vorranggebietes nur gering verändert. Klimawandelfolgen, wie Hitze und Starkregen, sind in anderen Zielen des Regionalplanes berücksichtigt und darüber in den Untersuchungen abgedeckt.</p> <p>Die Betroffenheit der Gemeinde Dohma durch die verschiedenen Varianten ist in den ROV-Untersuchungen intensiv betrachtet und bewertet sowie transparent dargestellt. Im Mittelpunkt stehen dabei die sich objektiv für alle Varianten und alle Gemeinden sowie für alle Schutzgüter ergebenden potenziellen Konflikte mit festgelegten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung. Danach wird objektiv und sachgerecht bewertet, welche Konflikte entstehen können und ob diese Konflikte bei gleichzeitiger Erreichung der Vorhabensziele vermieden oder vermindert werden können.</p> <p>Die von der Einwanderin benannte Agrargenossenschaft in Cotta A wurde gemäß der Methodik im Untersuchungsraum betrachtet, aber aufgrund ihrer Lage in großer Höhe über dem Tunnel nicht als Konflikt identifiziert und bewertet. Der Betrieb selbst liegt außerhalb des erweiterten Betroffenheitsraumes und wird von Planungen zur NBS nicht beeinflusst. Potenziell betroffene landwirtschaftliche Flächen dieses Agrarbetriebes</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>kostenintensive Stallanlage in Betrieb genommen, eine Geschäftsaufgabe wäre hier ein existenzielles Desaster für Kommune und Land als Fördermittelgeber und mit nichts begründbar.</p> <p>Die Gemeinde Dohma ist bemüht, weitere Bebauungsgebiete bzw. Lückenbebauungen im Flächennutzungsplan auszuweisen, damit eine stabile Altersstruktur entstehen kann. Dies wird durch das Vorhaben der DB Netz AG, Streckenvarianten D- F, im Falle der Gemeinde Dohma besonders bei den Varianten F und G so negativ beeinflusst, dass weitere Ansiedlungen im Gemeindegebiet unmöglich gemacht werden. Schon jetzt werden Anfragen zu Baugrundstücken in der Nähe der möglichen Streckenvarianten durch mögliche Investoren abgesagt. Kein Bauherr nimmt Kredite für einen Hausbau auf, wenn absehbar ist, dass sich das neugebaute Haus zukünftig unmittelbar in näherer Umgebung einer Bahnstrecke befindet.</p> <p>Die Pläne der DB Netz AG, sowohl für die durch das Wirtschaftsministerium vorgeschlagene heutige Variante G wie auch die Variante F des Kartographen Böhm aus Bad Schandau, stehen entgegen einer durch den Freistaat Sachsen gewollten ländlichen Entwicklung und wirken dieser entgegen, auch der der Gemeinde Dohma. Schon allein die Absicht der DB und die Veröffentlichung der offenen Streckenvarianten hat und hatte Auswirkungen auf Bauanfragen in der Gemeinde Dohma.</p> <p>Eine Umsetzung käme in Bezug auf Einwohnerzahl sowie Entwicklung und damit verbunden einem stabilen Wachstum der Gemeinde einem völligen Kollaps gleich. Des Weiteren ist in der Entwicklung des ländlichen Raumes durch die teiloffenen Streckenvarianten einer weiteren Entwicklung des ländlichen Raumes in jeglicher Form der Raum genommen, um eine mögliche Erweiterung oder Entwicklung eines bestehenden Flächennutzungsplanes zu ermöglichen.</p>	<p>sind in den ROV-Unterlagen im Kap. 7.1 und 7.4 Landwirtschaft, dargestellt und bewertet und, soweit es sich um raumordnerische Vorrang- und Vorbehaltsgebiete handelt, als entsprechende raumordnerische Konflikte identifiziert. Dabei geht es in der Raumordnungsuntersuchung zunächst nicht um die Einzelbetroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes einschließlich der wirtschaftlichen Folgebewertungen durch Flächeninanspruchnahmen durch ein Vorhaben.</p> <p>Diese werden, sofern diese Varianten weiter verfolgt werden, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren anhand detaillierter Betrachtungen von Liegenschaften und Bewirtschaftungsflächen betrachtet und die Betroffenheiten sowie ggf. Kompensationsansprüche geklärt.</p> <p>Die Sachlage zur Siedlungsentwicklung ist in Band C Kap. 4.2 und 4.5 ff. entsprechend dem Maßstab des ROVs dargestellt. Im Kapitel 4.3.2 Seite 61 ff. sind zusätzlich die Schallwirkungen auf die Siedlungsflächen dargestellt. Dabei wurden entsprechend den Vorschriften des Raumordnungsgesetzes für ein ROV bei den Erfordernissen der Raumordnung auch in Planung befindliche raumbedeutsame Vorhaben berücksichtigt, d.h. auch solche Bauleitplanungen, die bekannt gemacht wurden und die z.B. über die Kommunen in das Verfahren eingebracht wurden. Solche bekannt gemachten Bauleitplanvorhaben sind in den ROV-Unterlagen dargestellt, analysiert und bewertet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Daher kann die Gemeinde Dohma jegliche offenen Streckenführungen, (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke nur ablehnen.</p> <p>Die teiloffenen Streckenführungen Varianten D-G werden als komplett unzumutbar zurückgewiesen. Wie bereits in den Konferenzen mehrfach dargelegt, werden die Einwohner der Gemeinde Dohma mit ihren Ortsteilen derzeit vom Lärm der Autobahn stark belastet. Wenn die Ortsumgehung von Pirna in Betrieb genommen wird, ist von dieser Seite mit verstärktem Lärm zu rechnen. Sollte der IndustriePark Oberelbe hinzukommen, wird auch aus dieser Richtung vermehrt Lärm auf die Einwohner einwirken. Von den Umweltbelastungen ist hierzu noch nichts bekannt. Sollte nun die teiloffene Streckenführung hinzukommen, ist das Schutzgut Mensch, Tier und Natur völlig aus dem Gleichgewicht geraten.</p> <p>Zudem werden Flächen von über 25 km² aus derzeit intakter Natur herausgerissen und nachhaltig zerstört. Hinzu kommt, dass für diese Flächen Ausgleichsflächen geschaffen werden müssen, welche wiederum anderen Maßnahmen bzw. Bewirtschaftungen entzogen werden. Dies widerspricht sich mit den Aussagen der Bundesregierung, bestehende Naturflächen im Rahmen des Umweltschutzes im Zuge der globalen Erderwärmung zu erhalten.</p>	<p>Dieser generellen, allgemeinen Kritik an den Varianten kann in dieser Form nicht fachlich entgegnet werden. Die potenziellen Auswirkungen und Konflikte der Varianten sind in den ROV-Unterlagen dezidiert nach raumordnerischen Belangen untersucht und dokumentiert.</p> <p>Dieser generellen, allgemeinen Kritik an den Varianten kann in dieser Form nicht fachlich entgegnet werden. Die potenziellen Auswirkungen und Konflikte der Varianten sind in den ROV-Unterlagen dezidiert nach raumordnerischen Belangen untersucht und dokumentiert.</p>
79			<p>Bereits bemängelt wurde, dass die Deutsche Bahn AG nur auf ihren zu erwartenden Lärmerwartungen die Unterlagen vorgelegt hat. Nicht berücksichtigt wurden die Autobahn nach Tschechien, die Ortsumgehung von Pirna sowie der zu erwartende IndustriePark Oberelbe. Hier ist die Landesdirektion im derzeitigen Verfahren mit der Deutschen Bahn zu verpflichten, alle Lärmquellen in die Betrachtung einzubeziehen und nachweispflichtig aussagekräftige Planungsunterlagen allen betroffenen Gemeinden, auch denen im Elbtal, vor weiteren Planungsschritten zur Einsicht und Stellungnahme und der damit verbundenen Prüfung zu übergeben. Daher kann die Gemeinde Dohma jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offene Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke nur ablehnen.</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planungen wird in der Planfeststellung auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht).</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Nach dem Bau des Eisenbahntunnels der Neubaustrecke ist bestimmungsgemäß mit einer Erhöhung der Zuganzahl im Personen- und Güterverkehr zu rechnen. Dies führt zu einer enormen Erhöhung der schon bestehenden starken Lärmbelastung, die mutmaßlich in den Lärmkarten Anlage D 2 berücksichtigt sein soll.</p> <p>Betrachtet man nun die Lärmkarten vom 22.10.2019; Bericht Nr. 20198044-VVS-1 Anhang 1.4 Variante F bei Tag und Nacht sowie Anhang 1.5 Variante G Tag und Nacht, so ist zu erkennen, dass bereits ohne Schallschutzmaßnahmen, teilweise die Grenzwerte eingehalten werden sollen. Die Gemeinde Dohma mit ihren Ortsteilen Dohma, Cotta und Goes wird durch den Lärm der Autobahnbrücke A 17 über das Seidewitztal bereits jetzt erheblich beaufschlagt.</p> <p>Auch hier wurden durch Prognoserechnungen scheinbar Werte erreicht, die keinen Einfluss auf die Ortslagen haben. Diese Prognoserechnungen waren offensichtlich auch Basis dafür, dass die Autobahnbrücke keinen Lärmschutz erhalten hat, welcher die Einwohner durch Lärmbelastung schon jetzt stark beeinträchtigt.</p> <p>Es steht für die Gemeinde Dohma außer Frage, dass mutmaßlich optimierte Lärmbetrachtungen erstellt worden sind. In der Gemeinde Dohma, sowohl in der Ortslage Dohma selbst (Variante F) wie auch der Ortslage Goes (Variante G), herrscht vorrangig Westwindwetterlage.</p> <p>Es ist aus den Angaben nicht zu erkennen, ob u.a. dieser Sachstand berücksichtigt wurde. In gleicher Weise ist davon auszugehen, dass auch die Varianten D und E negativ für das Gemeindegebiet sind bzw. sein werden. Daher kann die Gemeinde Dohma nur die Umsetzung eines Volltunnels ab Heidenau-Großsedlitz fordern. Die Darstellung der Lärmemissionen in der Karte Anhang 1.1. (Variante A-C) sind dabei das Maß für die Gemeinde Dohma.</p> <p>Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden, offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p>	<p>Grundlage der Berechnungen des Schallschutzes ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Diese gilt für den Neubau bzw. die wesentlichen Änderungen eines Schienenweges. Die für den Neu-, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte, in der Schallausbreitung berücksichtigt.</p> <p>Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.</p> <p>Bei den Berechnungen wird grundsätzlich nach der ISO 9613 mit einem Mitwindverfahren gerechnet und einer Bodeninversion, wie diese in klaren, kalten Nächten auftritt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden für die Vorzugsvariante der Trasse Schallschutzmaßnahmen so dimensioniert, dass die Schallgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Gemäß den vorliegen Unterlagen Teil B, Seite 60 ist an der Staatsstraße 173/Staatsstraße S 170 bei den Varianten D-G eine etwa 50.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen und Tübbingfertigung vorgesehen. Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen für die Gemeinde Dohma. Es ist mit erheblichem Lärm, Staubbelastung und Verkehrsbelastung zu rechnen.</p> <p>Die Varianten A bis C – Volltunnelvarianten hingegen nutzen Flächen, die Gewerbeflächen sind (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk) und bei denen keine Einwohner zusätzlich über eine extrem lange Zeit (gemäß ROV Dokument > 10 Jahre) mutmaßlich gesundheitlich geschädigt werden. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend, von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Gemäß den vorliegenden Unterlagen Teil B, Seite 59 und folgende, sind bei den Varianten D-G an der Staatsstraße 173/ Staatsstraße S 170 eine etwa 50.000 m² und am Schlegelweg eine 10.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen und Tübbingfertigung vorgesehen. Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen in Bezug auf Verkehr über die Umgehungsstraße Friedrichswalde / Ottendorf sowie aller angrenzenden Straßen.</p> <p>Die Straßen, u.a. die Talbrücke Ottendorf, verfügen nicht über einen Lärmschutz. Sämtliche Betriebs- und Verbrauchsmittel müssen über die Straße beschafft werden. Die Staatsstraße S 173 würde zum Transport der Tunnelelemente zum Tunnelportal, Variante G, und der Abtransport des Ausbruchmaterials zur Brenneranlage benutzt werden.</p> <p>Durch den damit entstehenden zusätzlichen LKW-Verkehr kommt es zu einer übermäßig großen Belastung des Verkehrsraumes und der bestehenden Infrastruktur. Eine erhöhte Unfallhäufigkeit bleibt hier zu prognostizieren. Der Transportweg zum Tunnelportal Variante F ist völlig offen, über vorhandene Verkehrswege ist dieser nicht zu erreichen.</p>	<p>Die Sachlage ist in Band B auf Seite 60 entsprechend dem Einwand dargestellt. Auf der derzeitigen Planungsebene des ROV sind weder das Baukonzept im Detail noch die Baulogistik so detailliert auszugestalten, dass die vom Einwender angesprochenen Detailfragen hier beurteilt werden können/müssten. In den nachfolgenden Planungsstufen muss dies einer genauen Betrachtung unterzogen werden. Es ist selbstverständlich, dass eine möglichst nachbarschafts- und umweltfreundliche Lösung für die je nach abschließend zu wählender Variante erforderlichen und unabdingbaren Baumaßnahmen gesucht und im Detail ausgearbeitet wird. Dabei ist eine Baumaßnahme dieser Größenordnung immer mit bauzeitlichen Beeinträchtigungen verbunden, die je nach Lage und Ausgestaltung unterschiedliche Ortslagen betreffen können. Am Ende ist die Optimierung auf die insgesamt geringste Beeinträchtigung hin auszurichten.</p> <p>Die Sachlage ist in Band B auf Seite 60 entsprechen dem Einwand dargestellt. Auf der derzeitigen Planungsebene des ROV sind weder das Baukonzept im Detail noch die Baulogistik so detailliert auszugestalten, dass die vom Einwender angesprochenen Detailfragen hier beurteilt werden können/müssten. In nachfolgenden Planungsstufen muss dies einer genauen Betrachtung unterzogen werden. Es ist selbstverständlich, dass eine möglichst nachbarschafts- und umweltfreundliche Lösung für die je nach abschließend zu wählender Variante erforderlichen und unabdingbaren Baumaßnahmen gesucht und im Detail ausgearbeitet wird. Dabei ist eine Baumaßnahme dieser Größenordnung immer mit bauzeitlichen Beeinträchtigungen verbunden, die je nach Lage und Ausgestaltung unterschiedliche Ortslagen betreffen können.</p> <p>Am Ende ist die Optimierung auf die insgesamt geringste Beeinträchtigung hin auszurichten. Alternativvorschläge der BI zur Nutzung angrenzender Brachflächen: Die Sachlage zur Baustellenvorplanung in diesem Planungsstadium ist in den ROV-Unterlagen in Band C Kap. 9.2 Seite 323 f. dargestellt. Der Hinweis der BI wurde aufgenommen und als mögliche BE voruntersucht.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Das bedeutet, hier müssten zusätzliche Baustraßen angelegt werden, die zwangsläufig zu einer weiteren Zerschneidung der Natur führen würden. In Zeiten des verstärkten Umweltschutzes ist nicht hinnehmbar, dass der Schwerlastverkehr noch weiter steigt. Bei den Varianten A bis C hat die BI alternative Vorschläge zur Nutzung von Brachflächen entlang der bestehenden Eisenbahnlinie vorgeschlagen (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk).</p> <p>Dabei besteht die Möglichkeit, große Güterströme mit der Eisenbahn und alternativ mit dem Schiff zu transportieren. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Bahnhof: Im Teil A auf Seite 48, Punkt 4.1.7 ebenso im Teil B Seite 36 Punkt 3 wird die Thematik Überholbahnhof behandelt. Die entsprechende Darstellung sowohl für F wie auch G ist völlig ungenügend, da ein Bahnhof einen sehr großen Eingriff bedeutet. Die DB Netz AG stellt völlig unzureichend dar, dass neben den eigentlichen Gleisanlagen auch Zufahrtsstraßen und Stellplätze, Areal für Betriebsgebäude (u.a. Brandmeldeanlage, feuerwehrtechnische Einrichtungen) wie auch Areal für Rettungs- und Reparatursätze benötigt werden.</p> <p>Insofern wird hier nicht umfassend informiert, so dass die Unterlagen der DB Netz AG für die Bürger ungeeignet sind, ihre eigentliche Betroffenheit zu ermitteln und einzuschätzen. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden, offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Flora/Fauna: Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine Beeinflussung der Flora und Fauna durch Varianten mit offener Streckenführung (D-G) überhaupt in Erwägung gezogen werden. In den Unterlagen ist eindeutig beschrieben, dass die Volltunnelvarianten ab Heidenau-Großsedlitz die wenigsten Raumwiderstände mit sich bringen und damit die geringste Beeinflussung von Flora und Fauna hervorrufen. Dennoch beschäftigt man sich in völlig zerstörerischer Art und Weise dennoch mit offenen Streckenvarianten.</p>	<p>Das in den nachfolgenden Planungen detailliert zu planende Baustellenkonzept wird prüfen, ob diese Fläche nach Betrachtung aller Belange und Erfordernisse in Anspruch genommen werden kann und ob dadurch nachteilige Auswirkungen vermindert oder vermieden werden können.</p> <p>Die Thematik des Überholbahnhofes wird auf der Ebene der Raumordnungsplanung vollumfänglich nach dessen Kriterien untersucht und bewertet, dabei wurde auch die zu erwartende dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme infolge der Gleisanlage und deren bauliche Ausprägung analog der Machbarkeitsstudie 2015 berücksichtigt. Im Zuge weiterer Planungen werden diese noch näher detailliert.</p> <p>Dieser generellen, allgemeinen Kritik an den Varianten kann in dieser Form nicht fachlich entgegnet werden. Die potenziellen Auswirkungen und Konflikte der Varianten sind in den ROV-Unterlagen dezidiert nach raumordnerischem Belangen untersucht und dokumentiert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Dies ist in keinsten Weise nachzuvollziehen und nicht tolerierbar. Hier kann das Argument, dass ein Tunnel teurer ist, nicht gelten. Die aus Schutzmaßnahmen entstehenden Kompensationen, die viel umfangreicheren Untersuchungen im Bereich Flora/Fauna dauern zum einen wesentlich länger und sind auch mit einem nicht zu unterschätzenden Kostenrahmen verbunden. Rechnet man die Kosten für die Leistungen bei den oberirdischen Varianten gegen die höheren Kosten des Volltunnels auf (wobei hier je nach Tunnelvariante gar nicht so viel Unterschiede in der Tunnellänge sind), relativiert sich das Argument teurer Tunnel relativ schnell.</p> <p>Weiterhin stehen die Varianten mit oberirdischem Anteil (D-G) gegen das eigentliche Schutzziel für Mensch, Flora und Fauna. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Im Schloss Cotta befindet sich ein europaweit einzigartiges Quartier der Kleinen Hufeisennase, welches streng durch die EU geschützt wird. Es handelt es sich dabei um ein bedeutsames Wochenstuben- und Winterquartier dieser Fledermausart. Die Fledermausart ist in Deutschland vom Aussterben bedroht und steht daher auf der „Roten Liste“.</p> <p>Die Streckenführung der Variante nahe Goes berührt den ehemaligen Bahntunnel der Bahn Pirna - Großcotta. In diesem Tunnel befindet sich das Winterquartier dieser und anderer Fledermäuse, welches durch den Tunnelbau zerstört werden wird. Ein weiterer Standort dieser Fledermausart ist der ehemalige Gasthof im Bahretal. Auch hier käme es bei einer offenen Streckenführung der Variante F über das Seidewitz - und Bahretal zu einer Beeinflussung des Lebensraumes dieser und anderer Fledermausarten.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C, Kapitel 6 auf Seite 134 entsprechend dem Einwand dargestellt. Im Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (Teil D, dsi, 2019) wurde u.a. auch das FFH-Gebiet "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden" in einer Voruntersuchung betrachtet. Das Gutachten kommt bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass die hier benannten Fledermausquartiere durch die Linienführung der diversen Varianten nicht direkt beeinflusst werden. Es kann jedoch zu Konflikten mit bestehenden Nahrungshabitaten der Fledermauspopulationen und deren Zerschneidung kommen. Der Betrieb der NBS kann zusätzlich zur akustischen und visuellen Irritation der Populationen führen. Nachfolgende Planungsstufen müssen diesen Sachverhalt wieder aufgreifen und nach Festlegung der Variante diese Detailuntersuchungen durchführen.</p> <p>Die potenzielle Beeinflussung des stillgelegten Reichsbahntunnel Großcotta südlich Dohma ist in den ROV-Unterlagen in Band C, Kap. 4.1 auf Seite S. 47 und in Kap. 4.5.5 auf Seite 94 dargestellt. Der potenzielle Streckenverlauf der Variante G befindet sich hier in einem etwa 50 m tiefen Tunnel. Der stillgelegte Reichsbahntunnel Großcotta wird geschnitten. Dies kann eventuell durch Streckenoptimierungen und bauliche Maßnahmen vermieden oder nachteilige Auswirkungen können ggf. gemindert werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			Die geplante Bahnstrecke hinter Dohma (Variante F) beeinflusst den Lebensraum der Eichmistel, welche das nördlichste Vorkommen in Europa darstellt und unter Naturschutz steht.	<p>Ein vorhandenes Winterquartier von Fledermäusen muss von den nachfolgenden Planungsstufen in Artenschutzfachlichen Begutachtungen und in der UVP detailliert betrachtet und bewertet werden. Dieser Hinweis wird in den nachfolgenden Planungsstufen weiterverfolgt, sofern diese Variante weiter geplant wird.</p> <p>Die Sachlage zu Fledermausarten des ehemaligen Gasthauses Waldfrieden im Bahrebachtal wird in den ROV-Unterlagen in Band C Kapitel 6.1 und 6.6 dem Einwand entsprechend dargestellt. Dieses Gebiet gehört im Bereich des durch die Einwenderin benannten ehem. Gasthauses Waldfrieden zum FFH-Gebiet DE 5049-304 „Bahrebachtal“, Landesinterne Nr. 181 und wird durch den Linienvverlauf der Variante F potenziell relevant beeinflusst.</p> <p>Weitere direkte, flächenhafte Konflikte mit dem Fledermaushabitat sind nicht ermittelt worden, doch sind indirekte Auswirkungen nicht auszuschließen (siehe Bd. C S. 134 sowie Bd. D, Gutachten dsi). Ob und in welchem Maße das ehemalige Gasthaus direkt durch die Variante F betroffen ist oder wie nachteilige Auswirkungen durch entsprechende Planung vermindert werden können, muss in weiterführenden Planungsstufen ermittelt werden, sofern diese Variante zur Ausführungsplanung weiter verfolgt werden soll. Zum jetzigen Planungsstand kann jedoch keine direkte Beeinflussung aufgrund der Lage der Liegenschaft im Bahrebachtal erkannt werden.</p> <p>Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (dsi, 2019) wurde eine Voreinschätzung der Raumwiderstände bezüglich des Gebiets- und Artenschutzes vorgenommen. In dem Gutachten (ROV-Unterlagen Teil D1) wird auf den Seiten 17 und 24 das Vorkommen, die Bedeutung und die Gefährdung des Eichenmistel-Lebensraumes beschrieben und der potenzielle Eingriff durch die Variante F entsprechend dem Einwand bewertet:</p> <p>„Der Bau der Variante F würde zu einer starken Beeinträchtigung sowie zu einem dauerhaften Verlust des günstigen Erhaltungszustandes der Lebensraumtypen 9110 Hainsimsen-Buchenwälder und 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Wälder führen. [...] Einzigartig für Deutschland ist zudem die Eichen-Mistel (Lorenthanus euro-paeus), welche ausschließlich im Bereich des Dohmaer Wassers vorkommt.“ Dies führt zu der Bewertung dieses hohen Konfliktes und trägt zur nachteiligen Bewertung der Variante F bei.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Das Gebiet um die Gottleuba (Variante G) sowie das Gebiet um das Bahretal (Variante F) ist ein Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz. Das FFH-Gebiet Gottleubatal sowie auch das FFH-Gebiet des Bahretals sowie angrenzender Laubwälder weist ein hohes Aufkommen an gefährdeten Pflanzen- und Tierarten auf. Beispielsweise sollen hier Tierarten aufgeführt werden, die auf der Roten Liste bzw. als streng geschützte Tierarten nachweislich im Gebiet angesiedelt sind:</p> <p>Säugetiere: - Biber - Fischotter - Verschiedene Fledermausarten - Feldhase - Feldhamster - Kleine Hufeisennase - Großes Mausohr - Kleines Mausohr</p> <p>Lurche/Amphibien: - Erdkröte - Grasfrosch - Springfrosch - Wechselkröte - Teichmolch - Ringelnatter - Blindschleiche - Zauneidechse - Kreuzotter - Feuersalamander</p> <p>Vögel: - Eisvogel - Neuntöter - Rotmilan - Pirol - Europäische Wachtel - Wasserramsel - Raubwürger - Turmfalke - Weißstorch - Schwarzstorch</p> <p>Nicht aufgelistet sind die in diesem Bereich angesiedelten Insekten, welche für Flora und Fauna dringend benötigt werden. Hier sollen Schmetterlinge, wie die Spanische Flagge, Pfauenaug und Zitronenfalter, genannt werden. Diese Auflistung hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, soll jedoch die Brisanz des bestehenden und zur Zerstörung anstehenden Lebensraumes dieser Tierarten deutlich machen.</p> <p>Kulturlandschaft – Denkmalschutz: Gemäß dem Sächsischen Denkmalschutzgesetz vom 3. März 1993 (SächsGVBl. S. 229), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. August 2019 (SächsGVBl. S. 644) geändert worden ist, haben Denkmalschutz und Denkmalpflege die Aufgabe, die Kulturdenkmale zu schützen und zu pflegen, insbesondere deren Zustand zu überwachen, auf die Abwendung von Gefährdungen und die Bergung von Kulturdenkmalen hinzuwirken und diese zu erfassen und wissenschaftlich zu erforschen.</p>	<p>Die Sachlage bezüglich des Arten- und Biotopschutzes ist in den ROV-Unterlagen Kap. 6.1 und 6.6 dargestellt. Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (dsi, 2019) wurde eine Voreinschätzung der Raumwiderstände bezüglich des Gebiets- und Artenschutzes vorgenommen. In dem Gutachten (ROV-Unterlagen Teil D1) wird auf den Seiten 15 ff. das FFH-Gebiet Bahrebachtal eingehend beschrieben und bewertet.</p> <p>Das FFH-Gebiet Gottleuba liegt nicht im Untersuchungsraum und ist von den Varianten nach derzeitigem Planungsstand nicht betroffen, da sich die relevanten Varianten dort in tiefer Tunnellage befinden. Ungeachtet dessen wird nach Ermittlung der nach dem ROV weiterzuführende(n) Variante(n) eine detaillierte artenschutzfachliche Untersuchung im Rahmen des PFM Umweltbericht zur UVP sowie erforderlichenfalls eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.</p> <p>Entgegen dem Einwand sind die von der Einwenderin benannten denkmalschutzrelevanten Aspekte des OT Goes in den ROV-Unterlagen Band C, Seiten 141 sowie 242 dargestellt und bewertet: "Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturl. Archäologische Kulturdenkmale: P-Goes historischer Ortskern". Die potenziellen Konflikte sind entsprechend der Bewertungsmethodik und der Lage der Varianten zu diesen Schutzgütern transparent und systematisch bewertet (hier die Var. G: Abstand ca. 300 m im 20 m tiefen Einschnitt, geringer Konflikt; vgl. auch</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Dabei können Gegenstände des Denkmalschutzes, u. a. die Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Bestand oder Erscheinungsbild von erheblicher Bedeutung ist, Denkmalschutzgebiete, Grabungsschutzgebiete und archäologische Reservate sein. Die Gemeinden können im Benehmen mit den Fachbehörden oder auf deren Vorschlag Gebiete, insbesondere Straßen-, Platz- oder Ortsbilder, Ortsgrundrisse, Siedlungen, Ortsteile, Gebäudegruppen, Produktionsanlagen, an deren Erhaltung aus geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen, städtebaulichen oder landschaftsgestalterischen Gründen ein besonderes öffentliches Interesse besteht sowie deren Umgebung, soweit sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist, durch Satzung unter Schutz stellen (Denkmalschutzgebiete). In der Gemeinde Dohma, OT Goes sind im Verhältnis zu den Gesamtgebäuden eine Vielzahl von Einzeldenkmälern (13) zu finden. Wann die erste Besiedelung von Goes stattfand, ist schwerlich nachzuvollziehen.</p> <p>Erste urkundliche Erwähnungen gehen auf das Jahr 1350 zurück. Goes wurde als Rundling angelegt und ist jetzt ein Flächendenkmal, wobei die Höfe keil- bzw. sektorenförmig um einen runden Platz – hier Dorfteich – gruppiert sind. Die Besiedlung erfolgte wahrscheinlich von Slawen. Durch das Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Denkmalschutzgebiet vorgeschlagen, welches fast den gesamten Ortsteil in seiner Sachgesamtheit einschließt.</p> <p>Dieses Gebiet befindet sich weniger als 300 m von der geplanten Neubaustrecke Variante G und wurde nicht in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren berücksichtigt. Die meisten Gebäude im OT Goes wurden bereits liebevoll von den Eigentümern, in der Regel mit vielen Auflagen der Denkmalpflege, saniert. Der Erhalt des Rundlings hat auch unter den Einwohnern von Goes oberste Priorität. Umso verwunderlicher ist es, dass dieser Umstand keine Berücksichtigung in den Unterlagen fand.</p>	<p>die Fachkarten in Anlage C3, Kulturlandschaft). Der historische Ortskern liegt am Rande des zu untersuchenden 300-m-Korridors der Streckenführung Variante G und wird nicht direkt von der NBS beeinflusst. Der potenziell als weniger relevant zu bewertende Konflikt wurde nach der in Kapitel 1 beschriebenen Bewertungsmethodik bewertet.</p> <p>Ebenfalls entgegen dem Einwand sind die von der Einwenderin benannten denkmalschutzrelevanten Aspekte im ursprünglichen eigentlichen historischen Ortskern von Dohma in den ROV-Unterlagen Band C, Seite 223 dargestellt und bewertet: "Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturlandschaft, Archäologische Kulturdenkmale: nordwestlich Dohma hist. Ortskern (Mittelalter)"; Variante F hier im Einschnitt, Entfernung ca. 95 m, Einschnittstiefe ca. 10 m, Konflikt gering.</p> <p>Diese Analyse wurde entsprechend in der Raumordnerischen Konfliktbewertung der Varianten berücksichtigt. Der Hinweis der Einwenderin auf die Vorranggebiete Biotope und Arten, Gottleuba und Bahretal sind eine zutreffende Feststellung, die vollständig, systematisch und nachvollziehbar in den ROV-Unterlagen betrachtet und der Konfliktbewertung unterzogen wurde. Die sich daraus ergebenden Konflikte fließen vollumfänglich und sachgerecht in die Bewertung der raumordnerischen Konflikte der einzelnen Varianten ein und sind als solche in den Unterlagen vollständig dokumentiert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Ausgehend von einer negativen Bevölkerungsentwicklung, sofern die Variante G gebaut wird, ist von einer mittel- bis langfristigen Beeinträchtigung mit Auswirkung auf den Erhaltungszustand des Gebietes „Rundling Goes“ auszugehen. In gleicher Weise trifft die Variante F den eigentlichen ursprünglichen Ortskern von Dohma. Speziell um das Gemeindeamt befinden sich die ältesten Gebäude der Ortslage Dohma. Die betrifft u.a. das ehemalige Erbgericht Dohma, die ehemalige Teichschänke Dohma, die Bauernhöfe Schelzig und Häse. Das Gebiet um die Gottleuba (Variante G) sowie das Gebiet um das Bahretal (Variante F) ist ein Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p><u>Wasser:</u> In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde das auftretende Tunnelwasser bisher nicht betrachtet. Als Tunnelwasser wird Bergwasser bezeichnet, das aus Spalten und wasserführenden Gesteinsschichten in über dem Grundwasserspiegel liegende Tunnel und Stollen eindringt. Je nach Gesteinsarten kann es zu Stoffeinträgen kommen, die gereinigt/gefilitert werden müssen. Dazu sind möglicherweise Wasseraufbereitungsanlagen notwendig.</p> <p>Während der Bauphase wird für Kühlung und Reinigung ebenfalls Frischwasser zugeführt, welches wieder aus dem Tunnel abgeführt werden muss. Auch dieses Wasser muss gereinigt werden. Auftretendes Tunnelwasser sowie Bauwasser tritt bei allen Varianten A bis G auf. Das Tunnelwassers der Varianten A-C könnte problemlos auf ehemaligen Gewerbeflächen in Heidenau gereinigt und ggf. einer Wiederverwendung von Gewerbebetrieben zugeführt werden bzw. abfließen.</p> <p>Problematischer in der Betrachtung ist die Verwendung bzw. der Abfluss von Wasser bei allen anderen Varianten. Ein Abfluss in die Seidewitz sowie in die Gottleuba ist aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich. Neben den bisher nicht betrachteten Tunnelwässern wird es durch Dammbauwerke zu Wasseraufstau kommen. Beispielsweise ist bei der Variante G nahe des Ortsteiles Goes ein 1,3 km langer Damm sowie ein 1 km Einschnitt geplant.</p>	<p>Die raumordnerischen Ziele und Gebiete zum Schutz von Grundwasser sind in den ROV-Unterlagen (Bd. C, S. 147 ff.) erläutert und bewertet (u.a. S. 172 ff., 192, 209, 226, 245, 377). Die Zielfestlegung enthält die Pflicht für die Nutzungen in diesen Gebieten, die Grundwasserneubildungsrate dort nicht zu beeinträchtigen (Bd. C, S. 148). Insofern ist die Forderung des Einwenders diesbezüglich bereits im Raumordnungsziel für diese Gebiete enthalten. Raumordnerische Grundsätze des ROG unterstreichen dies auch über die Vorranggebiete hinaus. Fachrechtliche Vorschriften zum Grundwasserschutz sowie detaillierte Untersuchungen und Genehmigungen für die Ableitung und Einleitung von Wasser in den Untergrund sind hier zwingend erforderlich und werden in der Ausführungsplanung und Vorhabensgenehmigung erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt (PFV). Die Entwässerungsplanung ist ein wichtiges Thema für die Ausführungsplanung. Dies schließt die Betrachtung von Tunnelwasser und dessen Ableitung mit ein. Zur Erfüllung fachlicher und gesetzlicher Anforderungen wird in der Ausführungsplanung gesorgt. Dabei kann eine lokale Ableitung und Infiltration des Niederschlagswassers eine Lösung darstellen. Die detaillierten Untersuchungen dazu und die wasserrechtlichen Fragen werden im PFV geklärt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>Der OT ist keine 300 m entfernt. Selbst der Tunnelmund (mit vorgelagertem Einschnitt) im südlichen Bereich ist in unmittelbarer Nähe geplant, so dass davon auszugehen ist, dass alle anfallenden Wasser vor dem OT aufgefangen werden müssen. Es sind umfangreiche Wasserrückhaltemaßnahmen notwendig, um den Ort zu schützen. Die dafür notwendigen Flächen sind weder angedacht noch benannt. Hier werden neue Problemgebiete geschaffen. Wir fordern deshalb die Erstellung entsprechender Gutachten, die eine objektive Bewertung der Problematik zulassen.</p> <p>Bei der Variante F liegt der Tunnelbeginn in einen sensiblen Bereich des Quellgebietes des Dohmaer Wassers. Durch den Tunnelbau kann es zu einer Zerschneidung der Wasseradern kommen und somit zu einem Versiegen des Dohmaer Wassers. Ein Einleiten der Tunnelwässer in das Dohmaer Wasser kann infolge der möglichen Hochwasserproblematik in der Ortslage Dohma nicht erfolgen. Dies würde bedeuten, dass ebenfalls erweiterte Rückhaltungen vorzusehen wären.</p> <p>Auch diese sind weder in Bezug auf Flächeninanspruchnahme noch in Bezug auf Bauleistungen benannt. Auch der Bereich des Bahnhofs der Variante F ist in einem Einschnitt hinter Dohma gelegen. Dieser Einschnitt führt zu einer natürlichen Störung des Ablaufens des Hangwassers sowie weiterer Quellgebiete in dem Bereich und somit zu einer Vertrocknung der unterhalb des Bahnhofseinschnittes gelegenen Gebiete. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Unmittelbare Betroffenheit von Einwohnern im Bereich Tunnelmund: Sowohl bei Variante G wie auch Variante F befindet sich in unmittelbarer Nähe (Abstand < 300 m) zu Wohnhäusern jeweils der Tunnelmund. Dies bedeutet, dass es eine direkte Beeinflussung in Bezug auf Lärm, Feinstaubemissionen, Lichtemission und Erschütterungen gibt.</p>	<p>Die Schallwirkungen sind in den ROV-Unterlagen in Band C in Kap. 4.2 bzw. 4.3.2 sowie in der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt und deren Umweltauswirkungen nach den Kriterien der Raumordnung untersucht und bewertet worden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
79			<p>An keiner Stelle der ROV-Unterlagen wird eine Maßnahme aufgezeigt, wie diese gesundheitsgefährdenden Sachverhalte ausgeschlossen werden können. Im Gegenteil, vorgenannte gesundheitsgefährdende Sachverhalte werden nicht einmal explizit der Örtlichkeit zugeordnet benannt. Leider muss auch an dieser Stelle die Unvollständigkeit der ROV-Unterlagen betont werden. Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D-G) sowie alle im Zuge von Optimierungen entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbündung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Lösungsansatz der Bürgerinitiative Bahnhof Heidenau: Mit völligem Unverständnis müssen wir feststellen, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Lösungen der Bürgerinitiative in Bezug auf den Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz nicht berücksichtigt worden sind.</p> <p>Wir fordern eine weitere gleichberechtigte Betrachtung dieser Variante. Wir lehnen somit jede Variante, die im ROV durch die DB Netz AG vorgeschlagen wurde, als völlig unzureichend ab, da diese die Wohngebiete über Gebühr mit Lärm, Lichtemission und Feinstaubbelastung im Bau und Betrieb gesundheitsschädlich belasten.</p> <p>Abschließend möchten wir noch einmal die Unterlage des ROV zitieren: Auf Seite 63 Teil A wird ausgeführt: „Im Vergleich aller untersuchten Varianten zeigt sich für die raumordnerische Konfliktbewertung, dass die Volltunnelvarianten A-C bei den meisten Belangen ein vergleichsweise geringes Konfliktpotenzial aufweisen.“</p>	<p>Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin hat sämtliche Vorschläge von Dritten und somit auch die der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag aufgenommen. Für das Raumordnungsverfahren wurden alle sich aufdrängenden Varianten nach den gleichen Kriterien und im gleichen Umfang untersucht. Das Raumordnungsverfahren ist jedoch keine detaillierte Planung, sondern eine Bewertung der Raumverträglichkeit von Korridoren.</p> <p>Zusammen mit der Landesdirektion Sachsen wurde die Korridorbreite entwickelt. Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.</p> <p>Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die zwingende Erforderlichkeit wird im Rahmen der Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.</p> <p>Diese Einschätzung der Einwenderin ist fachgutachterlich nicht zu kommentieren. Die Untersuchungsergebnisse sind in den ROV-Unterlagen umfassend dokumentiert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Dies erklärt sich dadurch, dass im Bereich der Tunnelführung Konflikte mit den überwiegend an der Oberfläche relevanten raumordnerischen Festlegungen und Raumnutzungen vermieden werden." Selbstverständlich hat der Tunnel seine Konfliktfelder im Untergrund, diese jedoch bei allen Varianten, also auch den Varianten D - G.</p> <p>Technisch lösbar sind diese Konfliktfelder in jedem Fall. Insofern kann die Raumordnungsbehörde nur aufgefordert werden, ihrer Aufgabe gerecht zu werden und diejenigen Varianten (Volltunnel) zu bevorzugen, die die wenigsten Konflikte für Mensch, Pflanzen, Tiere, Umwelt und Klima aufweisen und lösen.</p>	
80	Stadtverwaltung Wehlen (mit Lohmen im Rahmen VG)	25.02.2020	<p>Festzustellen ist, dass für die Stadt Wehlen derzeit erhebliche Belastungen an Lärm und infrastrukturelle Beschränkungen hinsichtlich einer Weiterentwicklung bestehen. Darum begrüßen wir grundsätzlich Planungsziele, die drastische Lärmreduzierungen der Elbtalregionen zur Folge haben.</p> <p>Mit der geplanten EB-Neubaustrecke favorisieren wir ausschließlich eine Streckenvariante, die das Elbtal frei von jeglichem Güterverkehr macht. Als einzige Vorzugsvarianten sind echte Volltunnellösungen (A, B oder C) zu wählen, die vom Bahnhof Heidenau vollständig unterirdisch geführt werden. Die gewählte Volltunnellösung muss so ausgebildet sein, dass jeglicher EB-Verkehr auch Steigungen überwinden kann.</p> <p>Es ist nicht annehmbar, das unterirdisch geplante Verkehrsachsen Steigungen aufweisen, die letztlich ausgewählten Bahnverkehr nicht in den Tunneln, sondern wieder im Elbtal führen. Das würde im Zusammenhang mit prognostizierter Zunahme des EB-Verkehrs aus unserer Einschätzung zu einer zunehmenden Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand im Elbtal führen. Sollten solche Planungsabsichten bestehen, werden diese grundsätzlich abgelehnt.</p> <p>Streckenführungen (D-G), insbesondere G und F, sind nicht im weiteren Verfahren zu planen. Diese stellen eine unverhältnismäßige Härte gegenüber den ländlich entwickelt geprägten Gemeinden dar. Zusätzlich geschaffene Lärm- und umweltschädigende Bahnkorridore wären die Folge. Dies wird abgelehnt.</p>	<p>Die für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Grenzlast für Güterzüge ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Diese ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt. Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in der folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere und attraktive Alternative zum Elbtal.</p> <p>Eine weitere Verfolgung der Varianten D bis F wird in den Unterlagen der Raumordnung aus Sicht der DB Netz AG als Vorhabenträgerin aufgrund erheblicher raumordnerischer Konflikte nicht empfohlen.</p> <p>Bezüglich der Variante G:</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
80				<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Der Lärmschutz wird entsprechend in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt.</p>
81	Gemeindeverwaltung Müglitztal	ohne Antwort		
82	Gemeindeverwaltung Bahretal	04.03.2020	<p>Bei dem Vergleich aller Streckenverläufe wird den Volltunnelvarianten der Vorrang eingeräumt. Diese belasten die Menschen (schalltechnisch) und die Umwelt (sensible Gebiete im Osterzgebirge) am geringsten. Zusätzliche schalltechnische Maßnahmen sind nicht erforderlich, die Beeinträchtigung der Landschaft, Blickbeziehungen und die Abraummassen sind geringer als bei den offenen Streckenteilen der Varianten D-G.</p> <p>Die Variante A liegt außerhalb des in der Regionalplanung für die Eisenbahnstrecke vorgesehenen Korridors und spiegelt nicht die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Bahnstrecke wider.</p>	<p>Die Untersuchung aller Varianten des Raumordnungsverfahrens erfolgt nach den gesetzlichen Grundlagen bzw. den dort festgelegten Kriterien. Die Kriterien wurden in der Raumordnungsunterlage untersucht und entsprechend den Zielkonflikten bewertet.</p> <p>Das Vorbehaltsgebiet Eisenbahn eb01 (Ziel 3.1 des Regionalplan-Entwurfs 2019) ist in den ROV-Unterlagen Bd. C S. 99 erläutert (siehe auch Karte Anhang C.2). Entsprechend der Feststellung der Einwenderin</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
82			<p>Durch den Verlauf unterhalb der Talsohle des Seidewitzsals und seiner Nebentäler sowie die langgestreckte Tangierung der „Mittelsächsischen Störung“ können ggf. Veränderungen für das Grundwasservorkommen in Folge der Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden. Wie in den Unterlagen zur Raumordnung beschrieben, sind Detailplanungen zum Grundwasservorkommen und den hydrologischen Verhältnissen im weiteren Planverfahren zur Eisenbahnstrecke dringend notwendig.</p>	<p>deckt das Vorbehaltsgebiet die Lage der Varianten B-G ab, nicht aber die Lage der Variante A. Angesichts der Zielsetzung dieses Vorranggebietes bedeutet dies, dass die geplante Eisenbahntrasse gegenüber konkurrierenden Ansprüchen an den Raum in diesem Korridor (z.B. andere Zielfestlegungen im Regionalplan oder andere raumbedeutsame Vorhaben) per se den Vorrang genießt, sobald der Regionalplanentwurf 2019 in Kraft tritt.</p> <p>Ausgenommen davon sind die Belange Hochwasserschutz, Wasserversorgung und Windenergie. Es geht aber keine direkte vorteilhafte Beurteilung oder Wirkung im Raumordnungsverfahren für eine Variante in diesem Korridor von dieser Festlegung des Vorbehaltsgebietes aus, da das Vorbehaltsgebiet nicht besagt, dass in diesem Korridor eine Trasse entstehen soll, sondern lediglich, dass in diesem Korridor andere Zielfestlegungen im Konfliktfall den Nachrang erhalten.</p> <p>Da sich keine raumordnerischen Konflikte mit dieser Festlegung oder aus dieser Festlegung durch die Varianten ergeben, fließen diese auch nicht in die Bewertung der Variante ein. Grundlage für die Abgrenzung und Festlegung des Vorbehaltsgebietes waren die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Regionalplanes bekannten verfolgten Trassenvarianten. Variante A kam erst 2018/2019 hinzu, als der Regionalplan bereits in der Beschlussphase war.</p> <p>Die Regionalplanerischen Festlegungen als Erfordernisse der Raumordnung für diesen Bereich wurden eingehend untersucht und potenzielle Konflikte wurden für alle Varianten in gleichwertiger Form und Tiefe analysiert und dargestellt. Dabei spielen auch alle oberflächenwasser- und grundwasserbezogenen Ziele und Gebietsfestlegungen eine wichtige Rolle. So ist auch in die Bewertung eingeflossen, dass bei Durchfahrung oder Unterquerung von sensiblen, im Regionalplan festgelegten Gebieten für den Grundwasserschutz Auswirkungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, einen potenziellen Konflikt darstellen und in bei detaillierten Untersuchungen und technischen Planungen nachteilige Wirkungen verhindert werden müssen. In nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten genau untersucht und auch detaillierte geologische und hydrogeologische Untersuchungen durchgeführt, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel darstellen zu können.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
82			<p>Für den Bereich der Querung MSS ist für den Tunnelbau ein erheblicher Mehraufwand arbeitstechnisch und finanziell zu erwarten.</p> <p>Allein eine Verschlechterung der Grundwassersituation im Bereich des Seidewitztals steht den Schutz- und den Erhaltungszielen der FFH-Gebietsausweisung entgegen. Die Erhaltung der natürlichen Lebensräume kann in Verbindung mit dem Tunnelbau bei der Variante A nicht garantiert werden und läuft somit der FFH-Richtlinie zuwider.</p> <p>Da in der Planung nur wenige technische Details unter Vorbehalt genannt werden, sind Beeinträchtigungen in Verbindung mit der Be- und Entlüftung des Tunnels nicht auszuschließen. Entlüftungsanlagen in Schutzgebieten würden einen erheblichen Konflikt zur vorhandenen Gebietskulisse und der Zielstellung zum Erhalt der Schutzgebiete in der derzeitigen Form darstellen.</p>	<p>Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden.</p> <p>Der tunnelbautechnische Aufwand wird in den noch folgenden Planungsphasen an konkretisierten Linienführungen unter Berücksichtigung geologischer Gutachten detaillierter untersucht und bewertet.</p> <p>In nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten genau untersucht und auch detaillierte hydrogeologische bzw. hydrologische Untersuchungen durchgeführt, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel darstellen zu können. Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch geologische/hydrogeologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p> <p>Der Darstellungsmaßstab der in den ROV-Unterlagen behandelten Belange entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der für die Tunnel benötigten Belüftungsanlagen, Not- und Wartungszugänge etc. wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (dsi, 2019) konnte eine Voreinschätzung der Raumwiderstände durch den Gebiets- und Artenschutz vorgenommen werden. Eine detaillierte artenschutzrechtliche Untersuchung und die UVP werden zum PFV durchgeführt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Der Nothalt in Hennersbach ist von der A 17 über Kreisstraßen durch die Ortschaft Börnersdorf zu erreichen. Eine Veränderung der klimatischen Situation in der Tallage des Seidewitzals kann ggf. nicht ausgeschlossen werden, da die Verbindung Tunnel - Nothalt in Bereich der Talsohle des Seidewitzals ggf. auch gleichzeitig der Entlüftung der Tunnelanlage dient.</p>	<p>Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der für die Tunnel benötigten Belüftungsanlagen, Not- und Wartungszugänge etc. wird in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Eine detaillierte Untersuchung der diversen Belange und die UVP, in der auch das Schutzgut Klima eine zentrale Rolle hat, werden zum PFV durchgeführt. Bei den dann vorzunehmenden Detailplanungen und Detailuntersuchungen müssen entsprechende Konflikte vermieden werden. Dies scheint aufgrund des begrenzten Umfanges der Baumaßnahmen an der Oberfläche für den Nothalt machbar.</p>
			<p>Landwirtschaftlich genutzte Weiden mit einer Größe von ca. 2000 m² werden dauerhaft für den Nothalt benötigt. Unberücksichtigt ist dabei die Bauphase. Lt. der Unterlagen zum ROV wird allein für die Baustelleneinrichtung im Bereich des Nothaltes vorläufig eine Fläche von ca. 3,2 ha benötigt.</p>	<p>Der Sachverhalt bezüglich der potenziell in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Fläche wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf den Seiten 348 ff. dargestellt. Während der Bauphase kann die entsprechende Fläche nicht landwirtschaftlich genutzt werden, es ist jedoch davon auszugehen, dass sie nach der Bauphase funktionell wiederhergestellt</p>
			<p>Diese ist bei der Variante A im Bereich des „Steilen Hennersbacher Berges“ vorgesehen. Aufgrund der topographischen Lage und der Anbindung an das vorhandene Straßennetz bestehen hier erhebliche Bedenken Die Anlage einer Baustelleneinrichtung in dem Landschaftsschutzgebiet an einer derartig sichtexponierten Lage an einer Kreisstraße und einer Erhebung mit 12 % Gefälle ist weder erklär- noch hinnehmbar.</p>	<p>werden kann. Nachfolgende Planungsstufen müssen klären, inwieweit eine Minderung des Eingriffes durch entsprechende Maßnahmen vollzogen werden kann. Der Darstellungsmaßstab der BE-Flächen entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die dargestellten BE-Flächen sind eine grundsätzliche Darstellung von BE-Optionen. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der BE-Flächen werden in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Der</p>
			<p>Die Materialtransporte müssten somit über die Kreisstraße K 8756 durch die Ortschaft Börnersdorf bis zur A 17 bzw. die S 176 durch die Ortschaft Liebstadt erfolgen. Diese Situation ist bei den erheblichen Abraummassen eine Zumutung und unerträglich, insbesondere auch deshalb, da zur technischen Ausführung von Bohrungen und die Verbringung der Massen an die Oberfläche noch kein Bezug im Raumordnungsverfahren genommen wird.</p>	<p>Sachverhalt bezüglich der Lage des Nothalts bei Börnersdorf wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf den Seiten 20, 317, 320 dargestellt. In den ROV-Unterlagen wird jedoch daraufhin gewiesen, dass die gegenwärtige Auswahl baubetrieblicher Flächen das Ziel verfolgt, eine Erreichbarkeit der entsprechenden Flächen mittels bestehender Verkehrswege, vorzugsweise über Staatsstraßen und die A 17, zu gewährleisten. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten kann es</p>
			<p>Bekannt ist, dass voraussichtlich das Verfahren zur Bauausführung mit 4 Maschinen erfolgen soll, aber dazu aufgrund von noch fehlenden fachspezifischen Planungen bis dato noch keine endgültige Aussage getroffen werden kann. In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird davon ausgegangen, dass eine Nutzung der Kreisstraßen ohne Beeinflussung zu erwarten ist.</p>	<p>sein, dass zusätzliche Baustraßen benötigt werden, deren Raumverträglichkeit ggf. im Detail zu prüfen ist. Auf der Stufe der vorliegenden Planungsebene können weder das Baukonzept noch die Baulogistik im Detail geplant werden, damit auch lokale, zeitlich befristete Folgewirkungen von Baustraßen und Baustellenverkehr (auch durch Schall) und somit nicht detailliert in die Raumordnungsbewertung</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
82			<p>Diese Aussage ist nicht korrekt und muss korrigiert werden. Es bestehen erhebliche Bedenken zur BE 19. Aufgrund der vorstehend genannten erheblichen Bedenken wird die Variante A vom Gemeinderat der Gemeinde Bahretal nicht befürwortet.</p> <p>Im Gegensatz zur Volltunnelvariante B, welche ausschließlich den OT Nentmannsdorf im Bereich Laurich unterquert, verläuft die Volltunnelvariante C unter den Ortsteilen Niederseidewitz, Friedrichswalde und Gersdorf sowie dem Steinbruch Friedrichswalde. Da bei der Variante C deutlich mehr Ortschaften unterquert werden, wird im Vergleich mit der Variante B diese als Vorzugsvariante vorgeschlagen.</p>	<p>eingehen. Nachfolgende Planungsstufen müssen diese Fragen berücksichtigen, um nachteilige Auswirkungen soweit wie möglich zu mindern. Diese Einwände werden gerne an die nachfolgenden Planungsstufen weitergegeben.</p> <p>Nutzung der Kreisstraße: In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird.</p> <p>Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik für die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein können. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden neben anderen die Belastungsmöglichkeiten des vorhandenen Straßennetzes untersucht und bewertet. Bei Kapazitätsengpässen werden entsprechende Lösungen untersucht und entwickelt.</p> <p>Bedenken BE 19: Die BE-Fläche 19 ist in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 9.2, Seite 350 dargestellt. Die genaue Lage des Nothalts wird in den nachfolgenden Planungsstufen detailliert festgelegt. Die in den ROV-Unterlagen untersuchten Nothalte stellen Optionen dar, die nach Ermittlung der weiterzuführenden Variante(n) aus dem ROV in Hinsicht auf die technischen Planungen und die raumordnerischen Belange endgültig verortet werden. Optimierungen sind hier möglich und werden den Gegebenheiten entsprechend vorgenommen.</p> <p>Aus tunnelbautechnischer Sicht steht einer Unterquerung von Siedlungsbereichen unter Berücksichtigung entsprechender Überdeckungen nichts im Wege. In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten A bis C eine optimale Linienführung der Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse sowie der Bergbaurechte und weiterer umweltfachlicher Kriterien untersucht. Der Vorschlag einer Vorzugslösung für eine Volltunnelvariante ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Die Strecke Variante B unterquert deutlich weniger Schutzgebiete und Ortschaften. Als problematisch wird im ROV die Unterquerung des Seidewitztals mit einer Überdeckung von ca. 18 m bezeichnet. Hier sind technische Möglichkeiten anzuwenden, durch welche der doch überschaubare Bereich von ca. 300 m geologisch und hydrologisch im Detail so geplant und realisiert wird, dass keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser eintreten. Das Gebiet um Zuschendorf ist im Vergleich der Variante B zu den übrigen Volltunnelvarianten und allen weiteren Varianten die einzige mit Konflikten belastete Stelle. Der Variante B ist der Vorrang einzuräumen.	Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Band C in Kap. 6.6 Seite 162 entsprechend dem Einwand dargestellt. Variante B unterquert hier das Seidewitztal mit einer geringen Überdeckung von etwa 20 m. Es wird darauf hingewiesen, dass an dieser Stelle Veränderung der hydrologischen/hydrodynamischen Verhältnisse durch die geringe Überdeckung des Tunnels im Seidewitztal auf das Oberflächengewässer (Seidewitz) und das Grundwasser nicht auszuschließen sind und durch nachfolgende Planungen untersucht werden müssen. Durch entsprechende tunnelbauliche Maßnahmen und durch weitere Optimierungsmöglichkeiten bezüglich des Streckenverlaufs im weitgespannten Tunneluntersuchungskorridor können Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erreicht werden.
82			<p>Bei der Variante D bestehen seitens der Gemeinde Bahretal erhebliche Bedenken. Unmittelbar am Betriebsitz der Agrargenossenschaft Niederseidewitz wird der Überholbahnhof geplant (ca. 1 km Länge, 8 Gleise). Das Verwaltungsgebäude und die Stallanlagen wären von der Baumaßnahme mit einem Teilabriss betroffen. Für die Bewirtschaftung der westlich gelegenen Felder bestünde ein nicht zu unterschätzendes logistisches Problem, da der Überholbahnhof mit einer Länge von ca. 1 km in nördliche Richtung umfahren werden muss. Des Weiteren sind die K 8760 (Hohe Str.) und der parallel dazu verlaufende Radweg von der Baumaßnahme betroffen.</p> <p>Die Durchgängigkeit dieser Strecke ist zwingend zu sichern, da derzeit noch nicht abschließend geklärt ist, inwieweit die Durchgängigkeit der S 176 im Seidewitztal im Zusammenhang mit dem Bau des Regenrückhaltebeckens garantiert werden kann. Zum Mittelzentrum Pirna entstünde mit dem Bau der Eisenbahnstrecke ein erhebliches Erreichbarkeitsdefizit, was auch den in der Regionalplanung definierten Zielen zuwiderläuft. Gegen die Variante D bestehen erhebliche Bedenken, deshalb wird diese abgelehnt.</p> <p>Bei der Variante E sind erhebliche Eingriffe in die Siedlungsbebauung in Niederseidewitz erforderlich, welche mit Rückbaumaßnahmen an Wohngrundstücken einhergehen. Außerdem sind wiederum Probleme durch erhebliche Zerschneidungseffekte der landwirtschaftlichen Flächen und ggf. Rückbaumaßnahmen am „Betriebsgelände der</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C, Seiten 81 und 86 entsprechend dem Einwand dargestellt und in der Bewertung der Varianten (S. 364, 430) maßgeblich als erheblicher Konflikt gewürdigt. Bei Verwirklichung der Variante D müsste der Standort der Agrargenossenschaft Niederseidewitz e.G. südlich von Niederseidewitz umgesiedelt werden. Dies ist in der Raumordnungsuntersuchung detailliert beschrieben und als hoher Konflikt bewertet, der auch in der Gesamtbewertung der Varianten einen wesentlichen Beitrag hat. Für potenziell durch die NBS betroffene, bestehende Verkehrswege muss in nachfolgenden Planungen nach</p> <p>Lösungen gesucht werden. Baulich sind hier Lösungen in jedem Falle machbar und werden im zu entwickelnden Verkehrskonzept mit untersucht. Der Hinweis auf potenzielle Beeinflussung der K 8760 mit parallel verlaufendem Radweg wird in den nachfolgenden Planungsstufen aufgenommen.</p> <p>Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Band C Seite 86 entsprechend dem Einwand als potenziell hoher Konflikt gewürdigt und bewertet worden. Auch die Sachlage zu den durch die Variante E potenziell beeinflussten landwirtschaftlichen Flächen sowie dem Gewerbebetrieb der Agrargenossenschaft sind auf den Seiten 81 und 276 Band C jeweils als</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
82			<p>Agrargenossenschaft Niederseidewitz“ sowie Eingriffe in das Betriebsgelände des Steinbruchs in Friedrichswalde zu erwarten. Das Schutzgut Mensch muss an erster Stelle stehen. Die Eingriffe in diesem Bereich sind bei der Variante E sehr groß (Wohngebäude und Arbeitsplätze) und es bestehen erhebliche Bedenken. Die Variante E wird abgelehnt.</p> <p>Wegen der erheblichen Belastung der Menschen infolge von Schalleinwirkungen in Siedlungsgebieten, den erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft infolge von Brückenbauwerken etc. bestehen erhebliche Bedenken. Die Varianten F und G werden deshalb abgelehnt.</p> <p>Variante A ist eine der Volltunnelvarianten. Sie unterquert Teile des Naturschutzgebietes Seidewitztal, des FFH-Gebietes Seidewitztal, Natura-2000-Gebiete und Biotope. Sie führt ca. 150 m am Rückhaltebecken Liebstadt vorbei (geflutetes Regenrückhaltebecken) und weiter über eine Streckenlänge von ca. 10 km durch eine geologische, auf ihre Geeignetheit für den Tunnelbau noch zu prüfende geologische</p> <p>Problemzone – Störungszone Struktur Petrovice Döbra - MSS. Die Strecke unterquert neben den Ortschaften Biersdorf, Berthelsdorf, Börnersdorf quer ca. 50 % der Ortschaft Breitenau. In dem 300-m-Korridor liegen weiterhin die Ortschaften Seitenhain, das Rote Vorwerk und Liebstadt. Die Aufzeichnungen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zu den Abstandsflächen bis 300 m sind um diese Ortschaften zu ergänzen. Im Bereich des Hennersbacher</p> <p>Grundes ca. 3 km vom Quellgebiet der Seidewitz in einem Hochwasserentstehungsgebiet liegend, ist unmittelbar an der Grenze zum FFH-Gebiet ein Nothalt geplant. In westlicher und östlicher Richtung zum Nothalt erstrecken sich Erhebungen mit einer Steigung von ca. 12 %, welche an sichtexponierten Lagen (Ausweisung im Regionalplan) enden.</p>	<p>hohe Konflikte dargestellt. Das entstehende Konfliktpotenzial bei Verwirklichung von Variante E in Zusammenhang mit dem Rohstoffabbau/Rohstoffe Amphibolit Hornblendenbruch (Diabasbruch) (RA64) wird auf Seite 275 der Einwendung entsprechend als sehr relevante Beeinflussung dargestellt. All diese potenziell hohen Konflikte werden zusätzlich in Kap. 11 beschrieben und fließen in die nachteilige Bewertung der Variante E maßgeblich mit ein.</p> <p>Grundlage der Berechnungen des Schallschutzes ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Diese gilt für den Neubau bzw. die wesentlichen Änderungen eines Schienenweges. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens werden für die Vorzugsvariante der Trasse Schallschutzmaßnahmen so dimensioniert, dass die Schallgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Innerhalb einer umweltfachlichen Untersuchung werden dann auch die Eingriffe in die Umwelt anhand von gesetzlich vorgegebenen Schutzgutbetrachtungen untersucht und bewertet.</p> <p>Der Sachverhalt der FFH-Betroffenheiten wird in den ROV-Unterlagen Band C, S. 131 ff. und 160 ff. dargestellt, wobei fachgutachterlich keine Betroffenheit des FFH-Gebietes "Seidewitztal und Börnersdorfer Bach" (DE 5049-303) durch die Variante A festgestellt werden kann. Im Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen</p> <p>Vogelschutzrichtlinie" (vgl. Band D, dsi-Gutachten, Kap. 7.4, S. 47) kommt bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass aufgrund der hohen Überdeckung der sich im Tunnel befindlichen Variante A keine Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet oder EU-Vogelschutzgebiete zu erwarten sind. Die potenziellen Betroffenheiten der relevanten FFH-Gebiete durch alle Varianten sind in den ROV-Unterlagen und im Fachgutachten vollständig dargelegt und fließen in die</p> <p>Variantenbewertungen ein. Der Sachverhalt zum Rückhaltebecken Liebstadt ist in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 179 entsprechend dem Einwand dargestellt. Bei der gutachterlichen Betrachtung des Streckenverlaufs Variante A wurde der Hinweis eingefügt, dass zur Vermeidung möglicher Konflikte in den nachfolgenden Planungsstufen das</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
82				<p>HRB zum Streckenverlauf überprüft werden muss, insbesondere für den Fall des gefüllten Zustands. Variante A befindet sich in diesem Bereich in einer Tunneltiefe von 155 m u. GOK, so dass der potenzielle Konflikt als gering eingestuft wurde (was allerdings eine Detailuntersuchung im Falle der Variante A nach sich ziehen müsste).</p> <p>Die Hinweise zu den geologischen Strukturen Börnersdorf und Petrovice-Döbra sind grundsätzlich über die maßgebliche Beteiligung des LfULG an den bisherigen geologischen Untersuchungen und Bewertungen in die ROV-Untersuchungen eingeflossen.</p> <p>Die weitergehenden Hinweise werden in der nachfolgenden Planungsstufe weiterverfolgt, u.a. in vertieften geologischen Sondierungen und Begutachtungen. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch geologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p> <p>Die Unterfahrung diverser Ortschaften durch die Tunnelvariante erfolgt weitestgehend in tiefliegenden Tunneln. Es wird davon ausgegangen, dass in solch einem Fall keine Beeinträchtigung der Ortschaften zu erwarten ist. Ist die Tunnelüberdeckung geringer, werden entsprechende Untersuchungen zu etwaig auftretenden Beeinträchtigungen in den nachfolgenden Planungsstufen vorgenommen.</p> <p>Da gemäß der Bewertungsmethodik in dem 300-m-Korridor vom tiefliegenden Tunnel keine potenziellen Konflikte zu erwarten sind, sind diese in den ROV-Unterlagen nicht als konfliktträchtig dargestellt.</p> <p>Nothalt im Bereich des Hennersbacher Grundes: Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 160 ff. und 178 dargestellt: Danach ist die Sachlage in der Einwendung nicht korrekt beschrieben.</p> <p>Die Nothaltestelle der Variante A liegt in einem tiefliegenden Tunnelabschnitt. Oberflächlich ist lediglich der Notausstieg für den Nothalt geeignet, oberirdische Konflikte hervorzurufen. Die in den ROV-Unterlagen vorgesehene Fläche für den Nothalt liegt nach dem Entwurf zur 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans im Vorranggebiet für Landwirtschaft.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
83	Stadtverwaltung Liebstadt	13.02.2020	<p>Bei der Variante A unterquert die Strecke unmittelbar den landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb - Rotes Vorwerk. Lt. der Aussage in den Unterlagen im ROV sind potentiell hohe Konflikte bei einer Entfernung von 150 m zur Baustelle nicht auszuschließen. Der Betrieb wurde nach 1990 gegründet und besitzt große kostenintensive Stallanlagen. Schäden an der Bausubstanz müssen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme ausgeschlossen werden</p> <p>Über den gesamten Streckenverlauf sind die Ortschaften Krebs, Biensdorf, Seitenhain mit dem Roten Vorwerk, Berthelsdorf, Börnersdorf und Breitenau, also insgesamt 6 Ortschaften vom Bau der NBS in einem 300-m-Korridor betroffen, für die Stadt Liebstadt muss die Aufstellung um die Ortschaften Biensdorf, Seitenhain und Berthelsdorf ergänzt werden. Wir bitten um Beachtung der Tabelle 2.</p> <p>Die Variante A verläuft im Seidewitztal, im LSG Unteres Osterzgebirge, berührt mehrmals das FFH-Gebiet Seidewitz/Börnersdorfer Bachtal, Biotope und Natura-2000-Gebiete. Beim Vergleich der Pläne im Teil D Karten 1 und 2 wird der Umfang dieser Betroffenheit deutlich. Die Verschlechterung der Erhaltungsziele kann durch die Baumaßnahme nach den vorliegenden Unterlagen nicht ausgeschlossen werden. In den Planunterlagen wird eingeräumt, dass das Tunnelbauwerk komplexe</p>	<p>Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich für ein betroffenes Hochwasserentstehungsgebietes aus dieser Lage ein mittlerer Zielkonflikt. Hinweise zur Verminderung des Eingriffs für die nachfolgenden Planungsstufen werden gegeben.</p> <p>Der Nothalt befindet sich im weitreichenden Einzugsgebiet der Seidewitz. Ausgewiesene naturschutzrechtliche Schutzgebiete werden neben dem LSG "Unteres Osterzgebirge (d75)" jedoch nicht tangiert. Aussichtspunkte werden durch den Regionalplan in diesem Bereich nicht ausgewiesen.</p> <p>Der benannte landwirtschaftliche Betrieb wird aus gutachterlicher Sicht in der Raumordnungsuntersuchung zutreffend nicht als erheblicher Konfliktpunkt dargestellt und bewertet. Die Variante A befindet sich hier in einer Tiefe von etwa 220 m u. GOK und zusätzlich in einem seitlichen Abstand von 150 m (siehe Stellungnahme). Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt</p> <p>(Bestand/Landwirtschaftliche Anlage und Neubaustrecke im Tunnel). Ungeachtet dessen wird bei geplanter Untertunnelung von Liegenschaften im Planfeststellungsverfahren eine detaillierte sachliche und eigentumsrechtliche Klärung erfolgen.</p> <p>Die Unterfahrung diverser Ortschaften durch die Tunnelvariante erfolgt weitestgehend in tiefliegenden Tunneln. Es wird davon ausgegangen, dass in solch einem Fall keine Beeinträchtigung der Ortschaften zu erwarten ist. Ist die Tunnelüberdeckung geringer, werden entsprechende Untersuchungen zu etwaig auftretenden Beeinträchtigungen in den nachfolgenden Planungsstufen vorgenommen. Da gemäß der Bewertungsmethodik in dem 300-m-Korridor von dem tiefliegenden Tunnel keine potenziellen Konflikte zu erwarten sind, sind diese in den ROV-Unterlagen nicht dargestellt.</p> <p>Der Sachverhalt der FFH-Betroffenheiten wird in den ROV-Unterlagen (Band C, S. 131 ff. und 160 ff.) dargestellt, wobei fachgutachterlich keine Betroffenheit des FFH-Gebietes "Seidewitztal und Börnersdorfer Bach" (DE 5049-303) durch die Variante A festgestellt werden kann, sondern durch die Varianten B und C. Das Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (vgl. Band D, dsi-</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
83			<p>geologische und hydrogeologische Zonen durchschneidet. Inwieweit und ob durch diese baulichen Anlagen eine Verschlechterung der Grundwassersituation eintritt, ist noch vor der Festlegung des Streckenverlaufes der Varianten detailliert zu prüfen.</p> <p>Beeinträchtigungen des Grundwasservorkommens durch die Tunnelbaumaßnahmen werden in der Planung als ein mittlerer Konflikt dargestellt, sind jedoch für die Landschafts- und Naturschutzgebiete und die zahlreichen Biotope erheblich.</p> <p>Für das FFH-Gebiet gilt lt. der Verordnung der Landesdirektion Dresden zur Bestimmung von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung ein Bewahrungs- und Wiederherstellungsgebot für einen günstigen Erhaltungszustand (Verschlechterungsverbot). Würden z. B. durch den Tunnelbau Veränderungen bei Fließgewässern und dem Grundwasser eintreten, was nicht ausgeschlossen werden kann, ist die Tier- und Pflanzenwelt im FFH-Gebiet Seidewitz- und Börnersdorfer Bach Tal stark gefährdet.</p>	<p>Gutachten, Kap. 7.4, S. 47) kommt bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass aufgrund der hohen Überdeckung der sich im Tunnel befindlichen Variante A keine Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet oder EU-Vogelschutzgebiete zu erwarten sind. Die potenziellen Betroffenheiten der relevanten FFH-Gebiete durch alle Varianten sind in den ROV-Unterlagen und im Fachgutachten vollständig dargelegt und fließen in die Variantenbewertungen ein. Dabei stellt die Einwenderin richtig fest, dass vertiefte hydrogeologische Untersuchungen zum gegenwärtigen Planungsstand nicht für alle Varianten vorliegen können. Andererseits wurde gerade deshalb ein Spielraum für die Detailplanung vorgeschlagen: Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch hydrogeologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt. Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 172 und Seite 193 entsprechend dem Einwand dargestellt. Die Bewertung als mittlerer Konflikt sagt entsprechend der dargestellten Methodik aus, dass Beeinträchtigungen möglich sind, die jedoch durch entsprechende Detailplanungen vermieden oder vermindert werden können. Detaillierte hydrogeologische Untersuchungen werden in nachfolgenden Planungsstufen folgen. Durch die Bestimmung entsprechender Bauausführungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers in diesem Bereich kann hier in raumordnerischer Sicht von einem wenig relevanten Zielkonflikt ausgegangen werden.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 131 ff. und Seite 161 entsprechend dem Einwand dargestellt. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen, zu denen auch hydrogeologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
83			<p>Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind noch keine Details zur Bauausführung der Strecke bekannt. Eine Belastung ggf. durch notwendige Belüftungsanlagen der Tunnel kann deshalb nicht ausgeschlossen werden. Teilweise erfolgt die Bewetterung von Tunnelanlagen über Belüftungsschächte, welche mit Edelstahlabdeckungen und Einzäunungen einhergehen. Die Bauwerke würden sich ggf. wie ein Band durch die FFH- und Naturschutzgebiete im Seidewitztal ziehen, die Landschaft stark beeinträchtigen und die klimatischen Verhältnisse negativ beeinflussen</p> <p>Der Variante B wird deshalb seitens der Stadt Liebstadt der Vorrang eingeräumt, da lediglich besondere Planungserfordernisse für den Bereich Zuschendorf bestehen und die Strecke im weiteren Verlauf keine FFH- bzw. Natura-2000-Gebiete, keine Naturschutzgebiete und auch keine Quellgebiete von Flüssen berührt (wie die Seidewitz Gewässer 1. Ordnung ab Liebstadt).</p> <p>Es wird bei der Betrachtung der Strecke in der Planung darauf abgestellt, dass sich das Grundwasser- und Fließgewässeraufkommen durch den Klimawandel minimiert hat. Diese Aussage bedarf sicher einer sehr langen Beobachtungszeit. Darauf kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgestellt werden.</p> <p>Bedenken der Stadt Liebstadt bestehen auch darin, dass die Variante A ca. 100-150 m an dem mit Oberflächenwasser angestauten Regenrückhaltebecken Liebstadt vorbeiführen soll. Es bestehen dazu erhebliche Bedenken. Ohne genaue hydrologische Untersuchungen ist eine Beurteilung nicht möglich. Aus diesem Grund ist auch hier die Variante B eine Alternative. Bei der Variante B sind derartige sensible Bereiche nicht betroffen.</p>	<p>Genauere Angaben zu der technischen Planung bzw. der technischen Ausstattung der Strecke im Detail werden nach Festlegung der Variante/Varianten bzw. deren/dessen Streckenverlaufs in nachfolgenden Planungen detailliert untersucht und dargestellt.</p> <p>Die Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten hinsichtlich der raumordnerischen Konflikte wird seitens der Landesdirektion nach Sichtung der Unterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten (TÖB, Bürger) erfolgen.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 148 und 173 entsprechend dem Einwand dargestellt. Diese Aussage bezieht sich auf Ziel-Festlegungen des RPL-E 2019 für „Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels“. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die NBS nur indirekt Auswirkungen auf die mögliche Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels hat, da sie das Abflussregime und die Grundwasserneubildung gemessen an der Größe der Fläche des Vorranggebietes nur gering verändert.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf Seite 179 entsprechend dem Einwand dargestellt. Bei der gutachterlichen Betrachtung des Streckenverlaufs der Variante A wurde der Hinweis eingefügt, dass zur Vermeidung möglicher Konflikte in den nachfolgenden Planungsstufen das HRB zum Streckenverlauf überprüft werden muss, insbesondere für den Fall des gefüllten Zustands. Variante A befindet sich in diesem Bereich in einer Tunneltiefe von 155 m u. GOK, so dass der potenzielle Konflikt als gering eingestuft wurde (was allerdings eine Detailuntersuchung im Falle der Variante A nach sich ziehen müsste).</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
83			<p>Seitens der Stadt Liebstadt gibt es zu dieser Planung der Landestalsperrenverwaltung massive Einsprüche. Von der Stadt Liebstadt besteht die Forderung, die S 176 über das Dammbauwerk zu führen und nicht wie in der Planung zum Rückhaltebecken vorgesehen, die S 176 zu kappen. Wir möchten Sie davon in Kenntnis setzen, dass es seitens der Stadt Liebstadt in dem bei der Landesdirektion Dresden von der Landestalsperrenverwaltung angestregten Zielabweichungsverfahren „Rückhaltebecken Seidewitztal“ massive Einsprüche der Stadt Liebstadt gab. Das Zielabweichungsverfahren ist aufgrund der Regionalplanung 2019 nicht mehr erforderlich, aber das Problem der Stadt Liebstadt bleibt ungelöst. Klärungsbedarf wird es zu dieser Problematik auch bei der weiteren Planung zum Regenrückhaltebecken im Seidewitztal geben. Hier wird von der Stadt Liebstadt weiterhin die Durchgängigkeit der S 176 gefordert.</p> <p>Die Streckenlängen der Volltunnel variieren nur leicht, jedoch rein von der Darstellung dürfte die Variante A wesentlich länger als die Variante B sein. A auf deutscher Seite 20,8 km, B auf deutscher Seite 19 km. Damit werden die Massenermittlungen infrage gestellt. Bei der Variante A 4.730.000 m³. Bei der Variante B 4.506.000 m³. Vergleicht man das Mittel (Strecke im Verhältnis zur Länge), wurden die Massen unterschiedlich ermittelt. Die Ergebnisse sind auf deren Richtigkeit zu prüfen.</p> <p>Bei der Variante A ist die Nothaltestelle im Hennersbacher Tal vorgesehen. Die Haltestelle befindet sich südlich ca. 3,0 km vom Quellgebiet der Seidewitz entfernt und ist von Berghängen mit ca. 12 % Gefälle umgeben. Sie befindet sich direkt in einem Hochwasser- bzw. Überschwemmungsgebiet. Sie tangiert die Seidewitz, einen Biotop nach § 30 Naturschutzgesetz und Biotope, wie magere Frisch- und Bergwiesen - s. Anlage. Die A 17 und Staatsstraßen sind im Havariefall nur über eine Kreisstraße durch die Ortschaft Börnersdorf erreichbar. Park- und Ausweichstellen für Fahrzeuge sind im Tal nicht vorhanden und können aufgrund der Topographie nur mit großem Aufwand angelegt werden. Der Bau derartiger Einrichtungen zerschneidet die sensible Landschaft um</p>	<p>Für das Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke Dresden - Prag sehen wir derzeit keinen konkreten Handlungsbedarf zu diesem Punkt (Planung der Landestalsperrenverwaltung). Wir bitten um Mitteilung, wenn weitere Ergebnisse aus dem Verfahren vorliegen, welche Einflüsse auf das Bauvorhaben NBS Dresden - Prag haben könnten.</p> <p>Die Streckenlängen aller Varianten beziehen sich auf die Länge der Neubaustrecke ab der ersten Gleisverbindung in Heidenau (vgl. Plananlage ROV-B 1.1 und 1.2). Bei den Volltunnelvarianten ist in den Mengenberechnungen auch der Überholbahnhof nördlich des Beginns der Neubaustrecke zu beachten (vgl. Plananlage ROV-B 1.12). Ein Vergleich von Massen bezogen auf die NBS-Streckenlänge ist daher nicht zweckdienlich.</p> <p>Die unterschiedlichen Lagen der Rettungsplätze werden in der Bewertung der Varianten im ROV berücksichtigt. Im Zuge der weiteren Planung müssen sowohl die Linienführung der Varianten als auch deren technische Ausprägung (hier: Rettungsplätze) weiter konkretisiert werden. In diesem Zusammenhang werden dann auch Umweltbelange in eine erneute Detailbetrachtung mit einbezogen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Börnersdorf neben der Autobahn erneut und stellt eine weitere Belastung für die Einwohner des Ortes und die Landschaft dar. Die Variante B hingegen verläuft parallel zur A 17 und zerschneidet die Landschaft nicht zusätzlich. Der Nothalt befindet sich bei der Variante B im Bereich der Raststätte an der A 17 und ist über die vorhandenen Staatstraßen sowie die A 17 direkt und schnell zu erreichen. Der Variante B wird diesbezüglich der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die geplante Baustelleneinrichtung rechts und links an der Straße nach Hennersbach befindet sich direkt unterhalb einer sichtexponierten Lage im Gefällebereich von ca. 12 % direkt rechts und links an einer Kreisstraße. Ein Widerspruch in den vorliegenden Unterlagen besteht darin, dass erklärt wird, dass Baustelleneinrichtungen ausschließlich über Staatsstraßen und die A 17 erreichbar sind. Bei der Baustelleneinrichtung im Bereich von Hennersbach verläuft der Baustellenverkehr somit zwangsläufig durch die Ortslage von Börnersdorf. Das ist unzumutbar.</p> <p>Lt. der vorliegenden Unterlagen erfolgt der Einsatz von 4 Maschinen, was zur Folge hat, dass eine der Baustelleneinrichtungen als Tübbing-Feldfabrik und Aufbereitungsanlage für den Tunnelausbruch gefunden werden muss. Beide in der Planung näher bezeichneten Baustelleneinrichtungen in Hennersbach und Börnersdorf sind für diese Funktion u. a. wegen der Inanspruchnahme von 5 ha landwirtschaftlicher Fläche und der Lage im LSG nicht geeignet.</p> <p>Durch die Gefällelagen (u. a. Lagerplätze für Tübbinge etc.) wäre in diesem Bereich im Landschaftsschutzgebiet eine enorme Geländemodellierung notwendig. Es wird hier durch die Baustelleneinrichtung zu dauerhaften irreparablen Folgen im Landschaftsbild kommen. Es bestehen erhebliche Bedenken. Auch die im Regionalplan ausgewiesene „Sichtexponierte Lage“ wird ihre positiven Effekte über Jahre verlieren.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C auf den Seiten 20, 317 und 320 dargestellt. In den ROV-Unterlagen wird jedoch darauf hingewiesen, dass die gegenwärtige Auswahl baubetrieblicher Flächen das Ziel verfolgt, eine Erreichbarkeit der entsprechenden Flächen mittels bestehender Verkehrswege, vorzugsweise über Staatsstraßen und die A 17, zu gewährleisten. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten kann es sein, dass zusätzliche Baustraßen benötigt werden, deren Raumverträglichkeit ggf. im Detail zu prüfen ist.</p> <p>Auf der Stufe der vorliegenden Planungsebene können weder das Baukonzept noch die Baulogistik im Detail geplant werden, so dass lokale, zeitlich befristete Folgewirkungen von Baustraßen und Baustellenverkehr (auch durch Schall) nicht detailliert in die Raumordnungsbewertung eingehen. Nachfolgende Planungsstufen müssen diese Fragen berücksichtigen, um nachteilige Auswirkungen soweit wie möglich zu vermindern.</p> <p>Die Konflikte der Baustelleneinrichtungsflächen sind im Raumordnungsverfahren (Teil C, Kapitel 9.2) dargestellt. Eine Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion. Laut Regionalplan 2009 (Karte 17) liegen die Ortschaften Börnersdorf und Hennersbach nicht im "Sichtexponierten Elbtalbereich und Kleinkuppenlandschaften".</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
83			<p>Neben der Aufarbeitung des Aushubmaterials ist es geplant, 1.300.000 m³ Aushub in die Hohlräume der umliegenden Tagebaue zu verbringen. Kalkwerk Borna: 0,8 Mio. Tonnen, Steinbruch Nentmannsdorf: 0,5 Mio. Tonnen. zum einen wird das Kalkwerk in Borna betrieben. Eine Verfüllung ist dadurch voraussichtlich nicht möglich.</p> <p>Die Fa. ProStein hat den Steinbruch in Nentmannsdorf zu großen Teilen verfüllt, so dass nicht zu erwarten ist, dass zum Baubeginn der NBS Dresden - Prag Kapazitäten von 0,5 Mio. Tonnen zur Verfügung stehen. Bedenken werden hierzu insbesondere deshalb angemeldet, da für die Anfahrtsstrecken zu den Brüchen Kreisstraßen als überregionale Straßen und Ortsstraßen genutzt werden müssen.</p> <p>Der ländliche Raum ist auf schnelle und durchgängige Verkehrsverbindungen der Straße angewiesen. Das Straßennetz ist deshalb während der Baumaßnahme in einem entsprechenden Zustand zu erhalten und nach Fertigstellung der NBS umfangreich zu sanieren, um der ländlichen Bevölkerung die Arbeitswege in die zentralen Orte reibungslos zu sichern. Dazu zählt u. a. die Erhaltung der Durchgängigkeit zwischen Liebstadt und Pirna im Seidewitztal. Notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen infolge des Eingriffs in die Natur und Umwelt sind zeitnah mit den betroffenen Gemeinden zu planen.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band B auf den Seiten 61 ff. und Band C Seite 20 entsprechend dem Einwand dargestellt. Auf der Stufe der vorliegenden Planungsebene können die endgültigen Ablagerungsorte zur Deponierung der Aushubmassen nicht endgültig festgelegt werden. Ist die vorgeschlagene Deponierung nicht in den vorgeschlagenen Mengen möglich, so muss nach Konkretisierung des Streckenverlaufs der Trasse und damit auch genauerer Kenntnis der Mengen und Art des Aushubmaterials nach weiteren Möglichkeiten der Deponierung gesucht werden. Es wurden bereits in der Vorstudie naheliegende und ferner liegende Deponierungsorte lokalisiert und untersucht, wobei die nächstgelegenen den Vorrang bekommen sollten. Die detaillierte Planung, Untersuchung und Sicherung der Deponierungsstandorte erfolgt in den nachfolgenden Planungsstufen.</p> <p>Diese Punkte sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern werden sicherlich Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens werden, an welchem die Träger öffentlicher Belange beteiligt werden.</p>
84	Stadtverwaltung Königstein	03.03.2020	<p>Was es bedeutet, an einer stark befahrenen internationalen Bahntrasse zu wohnen, zu arbeiten, und zu leben, erfahren die Einwohner der Stadt Königstein, links und rechtselbisch, bereits seit vielen Jahrzehnten. Alle Maßnahmen, die bis heute an der Bahnstrecke Dresden-Schöna seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführt wurden, haben keine erheblichen Verbesserungen zur Lärmreduzierung herbeiführen können. Ganz im Gegenteil, die Taktung wurde deutlich erhöht, so dass derzeit im 3-6-min.-Rhythmus internationale und regionale Züge durch das Elbtal rollen.</p> <p>Durch die Lärmbelastung ist erheblich die Gesundheit unserer Einwohner gefährdet. Darüber hinaus leidet die Lebensqualität von Einheimischen und Gästen erheblich. Neben der Festung Königstein mit über 500.000 Besuchern und ca. 180.000 Übernachtungen im Jahr 2019 ist das Stadtgebiet um Königstein einer der am meist frequentiertesten Orte in unserer Region.</p>	<p>Die Gemarkung der Stadt Königstein wird durch die Planungsvarianten nicht tangiert. Die nahestliegende Variante G verläuft ab km 7,0 bei Dohma im Erzgebirgstunnel. Das Portal des Tunnels befindet sich in ca. 3,5 km Entfernung zur Gemarkungsgrenze und in ca. 5 km Entfernung zur Stadt Königstein. Die schalltechnische Untersuchung im Teil D der ROV-Unterlage Anhang 1.5 und 2.5 ergaben aufgrund der Topografie und der tiefen Lage der NBS-Variante G keine schalltechnischen Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
84			<p>Die Stadt Königstein stellt in der Sächsischen Schweiz und im Oberen Elbtal eine wichtige Mobilitäts-Drehscheibe dar. Jegliche Investitionen in eine moderne, umweltschonende und nachhaltige Infrastruktur unterstützen wir, um Mensch und Natur so gering wie möglich zu belasten und unseren Kindern keine Welt voller Verkehrslärm zu überlassen.</p> <p>Aus diesem Grund unterstützen wir die Vorschläge der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ zum Neubau der Bahnstrecke Dresden - Prag mit einer Volltunnelvariante! Jegliche offene Streckenführung nach der Ausbindung von der Bestandsstrecke nach Heidenau-Großsedlitz lehnen wir kategorisch ab.</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir ausdrücklich das Vorhaben zum Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden - Prag. Wir gehen davon aus, dass diese Neubaustrecke eine Entlastung in Bezug auf den Lärm für das Elbtal bringen wird. Ziel muss es sein, dass intelligente Planungen dazu führen, dass eine Maximalzahl an Zügen durch den Tunnel fährt und die Anzahl der im Moment verkehrenden Züge tatsächlich nachhaltig auf nur noch S-Bahn-Verkehr reduziert wird. Alle Varianten, die dieser Forderung entgegenstehen, lehnen wir ab.</p> <p>Diese Neubaustrecke darf aber nicht dazu führen, dass Lärm aus der einen Region in eine andere Region verlagert wird. Daher begrüßen und befürworten wir die Überlegungen der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag, die mit ihren Vorschlägen für eine wirkliche Entlastung des Elbtals sorgen würde. Die Stadt Königstein lehnt daher die Planungen der DB Netz AG mit ihren oberirdischen Varianten (D-G), oberirdische Streckenführung und Errichtung von Bahnhöfen in Gebieten mit Wohnbebauung ab.</p> <p>In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind die Überlegungen der Bürgerinitiative in Bezug auf geringe Streckenneigungen nicht enthalten. Nur diese könnten dafür sorgen, dass tatsächlich auch schwere Güterzüge aus dem Elbtal verbannt werden. Die Bürgerinitiative hat in ihren Varianten Steigungen bis max. 7,2 Promille ausgewiesen. Hingegen sind in den Unterlagen nur noch ausschließlich Steigungen von > 9 Promille vorhanden.</p>	<p>Das für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Betriebsprogramm ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Dieses ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt. Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere und attraktive Alternative zum Elbtal.</p> <p>Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch schalltechnische Maßnahmen bei allen oberirdischen Varianten eingehalten.</p> <p>In den ROV- Unterlagen Band B sind u.a. auf Seite 49 oder 50 die Sachverhalte bezüglich der maximalen Steigung auf den Strecken dargestellt. Um insbesondere auch eine Grenzlast von 2.200 t für Güterzüge erreichen zu können, wurden die Streckenverläufe in den technischen Planungen aller Varianten entsprechend angepasst.</p>
85	Gemeindeverwaltung Rosenthal-Bielatal	ohne Antwort		
86	Gemeindeverwaltung Gohrisch	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
87	Stadtverwaltung Bad-Schandau	08.04.2020	<p>Die Stadt Bad Schandau begrüßt ausdrücklich das Vorhaben zum Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden – Prag. Ziel muss es sein, eine Entlastung des Elbtals von Bahnverkehr und -lärm zu erreichen. In Anbetracht ansteigender Verkehrsbelastung muss die Strecke so konzipiert sein, dass die Kapazität und damit die Durchfahrts- und Durchlässigkeit der Neubaustrecke wesentlich erhöht wird.</p> <p>Es ist nicht akzeptabel, dass durch den wesentlich steigenden Bahnverkehr nur die Mehrbelastung über die Neubaustrecke abgeleitet wird und weiterhin die gleich Anzahl der Züge das Elbtal passiert. Ziel der Planung sollte es sein, dass der gesamte Güter- und Fernverkehr über die neue Eisenbahnstrecke geführt wird und nur noch der S-Bahnverkehr ins Elbtal führt. Die Neubaustrecke darf aber nicht dazu führen, dass Lärm aus einer Region in eine andere Region verlagert wird.</p>	<p>Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere Alternative zum Elbtal. Durch Fahrzeitverkürzungen wird die Strecke Dresden - Prag eine attraktive Alternative zum Elbtal sein. Auf Grund der Fahrzeitverkürzung wird sowohl für den Fernverkehr als auch für den Güterverkehr die Neubaustrecke attraktiv. Alle für das deutsche Schienennetz zugelassenen Züge werden den Tunnel zukünftig nutzen können, unabhängig vom Gut. Dies schließt alle Güterzüge ein, die den Bestimmungen entsprechen. Die DB Netz AG ist verpflichtet, auf Basis der aktuellen Standards und Regeln der Technik zu planen. Durch den Bund ist eine maximale Neigung von 12,5 ‰ als Planungsgrundlage verpflichtend. Alle bisher betrachteten Varianten weisen Werte < 10 ‰ vor. Das erklärte Ziel der NBS ist es, die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag zu reduzieren. Es ist geplant, die überwiegende Zahl der Güterzüge über die Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem zu führen; dies betrifft insbesondere die Verkehre in der Zeit von 22 - 6 Uhr. Güterzüge mit dem Ziel Děčín werden weiterhin die Bestandsstrecke nutzen. In der Zeit zwischen 6 - 22 Uhr wird die Nutzung der NBS für den Personenverkehr bestimmend sein. Die Verlagerung der Güterzüge auf die NBS wird die Lärmbelastung durch den Zugverkehr im Elbtal reduzieren.</p>
88	Stadtverwaltung Glashütte	ohne Antwort		
89	Stadtverwaltung Altenberg	15.01.2020	Die Belange der Stadt Altenberg werden durch das Vorhaben nicht berührt.	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
90	Gemeindeverwaltung Bannewitz	27.01.2020	<p>Die Gemeinde Bannewitz ist von den verschiedenen dargestellten Varianten der möglichen Trassenführung nicht direkt örtlich betroffen. Nach Durchsicht der Unterlagen und unter Berücksichtigung der uns bekannten Planungen für den Horizont bis 2030 bitten wir dennoch um Berücksichtigung unserer Hinweise im weiteren Verfahren. Aus unserer Sicht ist der Variante G der Vorzug zu geben.</p> <p>Diese stellt die geringste mögliche Beeinträchtigung der Umwelt bei gleichzeitig wirtschaftlichster Nutzung der Trasse dar. Beeinträchtigungen der Flora und Fauna sind zwar vorhanden, die Konflikte erscheinen jedoch lösbar. Die Belastungen durch Lärm können durch die Anordnung von Schallschutzeinrichtungen im oberirdischen Teil auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p>	Das Raumordnungsverfahren prüft nur raumordnerische Konflikte. Anregungen oder Wünsche zu Anbindungen und Ähnlichem sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Der Hinweis wird aber bei der DB Netz AG zur Kenntnis genommen und geprüft.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Insbesondere ist bei dieser Trassenvariante die Anbindung an den geplanten IndustriePark Oberelbe (IPO) hervorzuheben. Es sollte darauf geachtet werden, dass der IPO eine eigene Gleisanbindung bekommt, um schon ab Hersteller/Produzent die Güter auf der Schiene statt auf der Straße zu transportieren. Dies entspräche auch den Zielen im Landesverkehrsplan Sachsen.	
91	Gemeindeverwaltung Kreischa	23.01.2020		
92	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.	ohne Antwort		
93	Landesverein Sächsischer Heimatschutz e. V.	ohne Antwort		
94	Landesjagdverband Sachsen e. V.	ohne Antwort		
95	Landesverband Sächsischer Angler e. V.	ohne Antwort		
96	Naturschutzbund Deutschlands (NABU) Landesverband Sachsen e. V. Landesgeschäftsstelle	ohne Antwort		
97	Naturschutzverband Sachsen e.V. (NaSa)	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
98	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Sachsen e. V. Landesgeschäftsstelle	06.03.2020	<p>Hierzu ist es aber erforderlich, dass nach dem Bau des Eisenbahn-Osterzgebirgstunnels tatsächlich der gesamte Güter- und Personenfernverkehr, soweit Ziel- und Quellbereich nicht im umfahrenen Bereich des Elbtals liegen (z. B. in Bad Schandau), durch den Tunnel geführt werden. Hierzu muss eine entsprechende Leistungsfähigkeit des Tunnels und der Anschlussstellen in Deutschland und der Tschechischen Republik hergestellt werden und die Trassenentgelte entsprechend gestaltet werden. Sollte dies nicht gelingen und ein nennenswerter Teil insbesondere des Güterverkehrs weiter durch das Elbtal geleitet werden, lehnen wir das Projekt grundsätzlich ab; insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass mit dem Bau des Tunnels auch erhebliche Belastungen für Natur und Umwelt zu erwarten sind, mithin also eine Doppelbelastung auftritt.</p> <p>Weiter ist zu bedenken, dass eine verstärkte Frequentierung der Strecke infolge des Neubaus zu einer Steigerung der Immissionen auf den vor- und nachgelagerten Abschnitten kommt. Hier sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt zu treffen.</p>	<p>Das für die Neubaustrecke zugrunde gelegte Betriebsprogramm ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Dieses ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt. Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke und der Anschlüsse an das Bestandsnetz sichergestellt. Die sogenannte Streckenmaut (Trassenentgelt) wird durch die Bundesnetzagentur genehmigt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere Alternative zum Elbtal. Durch Fahrzeitverkürzungen wird die Strecke Dresden - Prag eine attraktive Alternative zum Elbtal sein.</p> <p>Feinstaubbelastung Den Prognosen nach zu urteilen, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z. B. 50 LKWs.</p> <p>Lärmbelastung: Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Unter der Prämisse, dass der Neubau der Strecke unter den o. g. Gesichtspunkten sinnvoll ist (also eine erhebliche Verringerung des MIV auf der A 17 eintritt mit deutlichen Verlagerungseffekten und die prognostizierte mögliche Maximalauslastung von 75 Güterzügen je Tag und Richtung [Teil A, S. 52] ausreicht, um das Elbtal nahezu vollständig vom Güterzugverkehr zu entlasten und künftige Wachstumsentwicklungen beim Schienengüterverkehr aufzunehmen), präferiert der BUND Sachsen eine vollständige Tunnellösung wie in den Varianten A, B und C. Hierbei ist laut Teil D, S. 80 ff. von den geringsten Auswirkungen auf Natur und Umwelt auszugehen. Diese werden insbesondere im Seidewitztal minimiert.</p> <p>Jedoch muss für die Varianten B und C nachgewiesen werden, dass keine Beeinträchtigung der Auen im Seidewitztal durch die niedrige Tunnelführung zu befürchten ist.</p> <p>Die Varianten D, E und F sind abzulehnen, da durch die oberflächennahe Bauweise (u. a. tiefe Einschnitte) eine erhebliche Auswirkung auf Natur und Umwelt erfolgen würde. Die geplanten Brückenbauwerke verschandeln nicht nur den Landschaftseindruck insbesondere des Seidewitztals weiter, sondern führen absehbar (siehe Lärmkartierungen) zu einer stärkeren Verlärmung der angrenzenden Gebiete. Auch und gerade die Nähe zur Autobahn A 17 in der Variante D ist hierbei nicht positiv zu werten, wird doch eine ohnehin schon stark beeinträchtigte Region weiter in Mitleidenschaft gezogen.</p>	<p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, sodass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Schallschutzmaßnahmen werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt.</p> <p>Im Teil D1 Punkt 7.4.3 Trassenvariante B (Tunnel) und Punkt 7.4.4 Trassenvariante C (Tunnel) werden mögliche Auswirkungen durch die geringe Überdeckung des Tunnels im Seidewitztal betrachtet, beurteilt und mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufgestellt. Eine Einschätzung erfolgt im Teil D1 im Punkt 13 Zusammenfassung: "Bei den Varianten B und C kommt es im FFH-Gebiet Seidewitztal zu einer geringen Tunnelüberdeckung, womit Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet nicht ausgeschlossen werden können. Das Risiko einer FFH-Unverträglichkeit auf alle 3 Varianten ist allerdings als gering einzuschätzen."</p> <p>Im Teil D1 Punkt 7.4.5 Trassenvariante D (Tunnel, Einschnitt Tunnelportal), Punkt 7.4.6 Trassenvariante E (Tunnel, Einschnitt Tunnelportal) und Punkt 7.4.7 Trassenvariante F (Tunnel, Damm) werden mögliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt im Seidewitztal betrachtet, beurteilt und mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufgestellt. Das Risiko einer FFH-Unverträglichkeit wird bei allen drei Varianten als hoch eingeschätzt, vgl. Teil D1 Punkt 13, Zusammenfassung. Eine weitere Verfolgung dieser Varianten wurde aufgrund verschiedener erheblicher raumordnerischer Konflikte nicht empfohlen. Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
98			<p>Ähnlich wie bei den Varianten D, E und F verhält es sich mit der Variante G, deren Linienführung sich teilweise an die ohnehin umstrittene Südumfahrung Pirnas anschmiegt und so den Raum Pirna weiter belastet, obschon eines der Kernziele des Projekts ja ist, das Elbtal zu entlasten.</p>	<p>Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin – in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten</p> <p>Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden. Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht).</p> <p>Das Bündelungsgebot ist u.a. im Bundesnaturschutzgesetz verankert (§ 1 Abs. 5): "Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. [...] Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des</p> <p>Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden." Ziel der Bündelung ist es, notwendige Trassen so zusammenzulegen, dass neue Zerschneidungswirkungen vermieden werden und andere Auswirkungen, wie Schall, durch Bündelung die geringstmögliche Verteilung erfahren und gleichzeitig zusammen möglichst gut abgeschottet werden.</p> <p>Durch die in Bau befindliche Ortsumgehung ist eine Zerschneidung, Schallwirkung und Sichtbeeinträchtigung vorhanden. Die Planung der Parallellage der NBS zur Umgehungsstraße soll die Belastung durch Lärm sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt minimieren. Gleichwohl ist mit einer Mehrbelastung an der Bündelungsstelle auszugehen, der eine Entlastung anderer Räume gegenübersteht.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
98			<p>Generell ist bei allen Varianten die Frage des Aushubs und dessen Abtransports zu beachten. Offenbar soll der Aushub dazu dienen, Tagebaue in der naheliegenden Umgebung zu verfüllen. Hierbei ist darauf zu achten, dass nicht etwa durch die Wahl der Komplett-Tunnellösung zwar die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden, in den zu verfüllenden Tagebauen aber ggf. neu entstandene Biotope zerstört werden.</p> <p>Insbesondere ist hier darauf zu achten, dass keine geschützten Arten beeinträchtigt werden und entsprechende Voruntersuchungen durchgeführt werden und dann ggf. auf andere Deponieplätze ausgewichen wird. Gleiches gilt für die in Teil A, S. 60 vorgebrachte Idee, eine „Landschaftsmodellierung“ am Kohl- und Galgenberg vorzunehmen.</p> <p>Die hier geäußerte Absicht muss planerisch dargestellt und der Sinn einer solchen Maßnahme erläutert werden. Auch hier ist die Auswirkung auf Flora und Fauna, aber auch auf Oberflächengewässer und das Abflussgeschehen von Niederschlägen zu untersuchen.</p> <p>Die Abfuhr des Abraums - offenbar durch Lkw vorgesehen - hat auf bestehenden Straßen zu erfolgen, nach Möglichkeit ohne nennenswerten Neubau von „Baustraßen“. Auch die Auswirkung auf Natur und Umwelt durch Lärm- und Staubimmissionen ist zu untersuchen und durch geeignete, vorher der Öffentlichkeit vorgelegte Maßnahmen zu minimieren.</p> <p>Bei all diesen Varianten ist zu prüfen, in welcher Form die Auswirkung auf den Barockgarten Großsedlitz vermindert, wenn nicht gar vermieden werden kann.</p>	<p>Die geschilderten Sachverhalte werden beachtet und sind Bestandteile der weiteren Planung.</p> <p>In den Raumordnungsunterlagen wird der Barockgarten Großsedlitz im Teil D1 Punkt 4, FFH-Gebiet DE 5049-305 „Barockgarten Großsedlitz“ Landesinterne Nr. 173, berücksichtigt. Der genannte Sachverhalt wird auch in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
99	Grüne Liga Osterzgebirge e.V.	14.02.2020	<p>Sehr kritisch zu bewerten ist die vor einem reichlichen Jahr erfolgte Streichung der UVP-Pflicht für ROV in Sachsen. Dementsprechend fallen die Angaben zu Natur und Landschaft in den Unterlagen zur Raumordnungsuntersuchung recht spärlich und generell ungenügend aus.</p> <p>Dies betrifft insbesondere den gesamten Korridorbereich südlich der möglichen Tunnelleinfahrten (also den Landschaftsbereich, in dem die Grüne Liga Osterzgebirge aktiv ist). Bei Nachfragen im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen, welche oberirdischen Auswirkungen, etwa in Form von Notausgängen, Belüftungsanlagen,</p>	<p>In den ROV-Unterlagen sind alle für das Raumordnungsverfahren relevanten Kriterien entsprechend der niedergeschriebenen Untersuchungs- und Bewertungsmethodik dargestellt und bewertet worden. Trotz Wegfalls der UVP-Pflicht für das ROV in Sachsen wurden alle relevanten raumbedeutsamen Belange dem übergeordneten Verfahren entsprechend der hier anzuwendenden festgelegten Ziele der Raumordnung und Landesplanung bearbeitet.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren ist für die Betrachtung großräumiger Flächen und die Bewertung der möglichen Konflikte gedacht. Zum Zeitpunkt des ROV ist die Planung noch in einem so frühen Stadium, dass detaillierte Aussagen zu Belüftungsanlagen usw. nicht möglich sind. Diese werden im weiteren Planungsprozess erarbeitet und im Planrechtsverfahren</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
99			<p>Wartungszugängen etc., zu erwarten seien, verwiesen die Verantwortlichen der Deutschen Bahn immer wieder auf spätere Planungsschritte. Da es sich jedoch um einen Landschaftsraum mit sehr hoher Dichte von Schutzgebieten und Vorkommen gefährdeter Arten handelt, wäre es wichtig, hier frühzeitig Klarheit zu schaffen, was und wo mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und was nicht.</p> <p>Generell sehr dürftig sind die Aussagen zu den möglichen Auswirkungen auf Grund- bzw. Kluftwasserleiter. Hier ist unbedingt Vorsorge zu treffen, dass die klimawandelbedingt ohnehin angespannte hydrologische Situation nicht noch zusätzlich belastet wird.</p> <p>Auf Seite 55 (Teil A) wird die Möglichkeit offengelassen: "in besonderen Fällen können Tunnel bei geringer Überdeckung oder in Tunnelleinschnitten auch in offener Bauweise hergestellt werden." Diese Option wäre in den sensiblen Bereichen, etwa im Seidewitz- oder Bahretal, mit nicht akzeptablen zusätzlichen Belastungen für den Naturhaushalt verbunden.</p> <p>In Betracht gezogen wird offenbar ein Tunnel- bzw. Baustellenzugang bei Börnersdorf. Die im Teil C (Tabelle 14 sowie S. 348 ff.) als "mögliche bauzeitlich genutzte Flächen" erwogenen Inanspruchnahmen sind sehr kritisch zu bewerten. Insbesondere im Bereich zwischen Börnersdorf und Hennersbach gingen Materialablagerungen oder ähnliche Eingriffe mit hoher Wahrscheinlichkeit einher mit unzulässigen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets "Seidewitztal und Börnersdorfer Bach" einschließlich der hier vorkommenden LRT 3260, 9110 und 6520 sowie verschiedener Anhang-II-Arten.</p> <p>Auch wäre die kleine Ortsverbindungsstraße Börnersdorf - Hennersbach nicht ausreichend, um große Lkw mit Erdaushubmassen zu ertragen - ein massiver Straßenausbau wär mithin unvermeidlich.</p> <p>Ebenfalls aus Naturschutzsicht kritisch zu betrachten ist eine mögliche Tunnelbaustellenzufahrt an der Pfarrhöhe Breitenau und der unterhalb angrenzenden Steinrückenlandschaft Eisengrund.</p> <p>Falls tatsächlich im Raum Börnersdorf ein Tunnelzugang angelegt oder von hier gar Gesteinsmaterial zutage gefördert werden soll, so muss dies in unmittelbarer Nähe der Autobahn A 17 erfolgen, und zwar unter Inanspruchnahme vorhandener A17-Versiegelungsflächen (Zollanlage).</p>	<p>betrachtet.</p> <p>Hydrologische Untersuchungen werden in den weiteren Planungsphasen erfolgen und in die Planungen maßgeblich einfließen.</p> <p>Nach dem jetzigen Planungsstand zur Raumordnung sind die Streckenlängsneigungen vorläufig, gemäß der Übersichtshöhenpläne zu den einzelnen Varianten entstehen Tunnelbereiche mit teilweise geringen Überdeckungen. Die möglichen Auswirkungen wurden raumordnerisch betrachtet. Bei den weiteren Planungen werden die besonderen Gegebenheiten im Rahmen unterirdischer Talunterquerungen berücksichtigt.</p> <p>Die möglichen Konflikte der BE-Flächen hinsichtlich der Beeinflussung des Arten- und Biotopschutzes sind im ROV, Teil C, Kapitel 9 hinreichend beschrieben. Eine Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion Sachsen.</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf untersucht.</p> <p>Detailliertere Angaben zu Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten werden im weiteren Planungsverlauf erarbeitet und sind Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Der Sachverhalt wird im weiteren Planungsverlauf geprüft und ggf. berücksichtigt</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Die auf Seite 59 (Teil A) anvisierte Verfüllung von Alt-Steinbrüchen (Borna, Nentmannsdorf) ist generell auszuschließen, da es sich hier um Lebensräume gefährdeter Arten handelt.	Die Möglichkeit der Verfüllung in vorhandenen Tagebauen und daraus resultierende Auswirkungen auf die Umwelt werden im weiteren Planungsverlauf untersucht.
100	Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt	13.02.2020	<p>Die konkreten bauzeitlichen und dauerhaften Auswirkungen sowie Art und Umfang jeweils eventuell erforderlicher Schutzmaßnahmen bei möglicher Umsetzung einer der Trassenvarianten (A-G) auf die verschiedenen LaNU-Flächen und die dort vorkommenden Arten, Habitate und sonstige Schutzgüter lassen sich durch die Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt nicht konkret quanti- und qualifizieren. Sämtliche fachspezifischen und insbesondere auch die naturschutzfachlichen Auswirkungen des Neubaus der geplanten Eisenbahnstrecke müssen zur Vermeidung nicht erforderlicher Eingriffe sowie zur Minimierung erforderlicher Eingriffe im weiteren Verfahren mit Beteiligung der entsprechenden Fachbehörden weiter geprüft werden. Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die Flächen von der Sächsischen Landesstiftung Natur und Umwelt/Naturschutzfonds zur Sicherung ihres hohen naturschutzfachlichen Wertes erworben worden sind. Beim Ausgleich des Wertverlustes der Flächen wird auch dieser Aspekt neben der reinen Flächeninanspruchnahme Beachtung finden müssen. Des Weiteren bitten auch wir als Flächeneigentümer um eine intensive Einbeziehung in den weiteren Planungsablauf.</p>	<p>Artenschutzfachliche Kartierungen und detailliertere Untersuchungen der ermittelten potenzielle Beeinträchtigungen, hier insbesondere auch zu den Habitaten der Kleinen Hufeisennase, werden in den nachfolgenden Planungsstufen und zum PFV vorgenommen. Die Vermeidung oder zumindest Minderung von Konflikten in diesen schutzwürdigen Bereichen ist eines der Ziele weiterer Planungsstufen. Entsprechende detaillierte Fachgutachten werden im Zuge der Artenschutzfachlichen Begutachtung und des Umweltberichtes zur UVP erstellt.</p>
101	Sächsischer Landesbauernverband e.V.	ohne Antwort		
102	Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gGmbH	02.03.2020	<p>Alle Varianten sehen den Bau zweier Tunnelröhren unterhalb des Barockgartens Großsedlitz vor. Dabei ist bei allen Varianten der Punkt der geplanten Einfahrt in den Tunnel identisch. Dieser ist südlich der Elbe nahe der Gaststätte Pechhütte an der S-Bahn-Station Heidenau-Großsedlitz vorgesehen.</p> <p>Die historische Gaststätte steht in einem Kerbtal, das sich als Erosionsrinnen, durch die Entwässerung des oberhalb des Elbtals gelegenen Hochplateaus hinab zur Elbe, in das Bodenrelief eingegraben hat und bildet den Ausgangspunkt für die fußläufige Erschließung der reizvollen Landschaft.</p>	<p>Die Beeinflussung der durch den Denkmalschutz gesicherten "Einzelsiedlung Pechhütte" durch die Varianten A bis G wird in den ROV-Unterlagen Band C im Kapitel 6.6 entsprechend dem Einwand dargestellt. Veränderungen durch den Bau der NBS am Elbhänge und die Auswirkungen bzw. Umgestaltung des Zugangsweges von der Elbe zur barocken Gartenanlage müssen durch die nachfolgenden Planungsstufen detailliert betrachtet und geplant werden, wobei es eine Planungsmaxime sein muss, dass diese Wegebeziehungen grundsätzlich erhalten bleiben. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein neuer maßgeblicher,</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
102			<p>Das Tal bildete seit 1719 - der Entstehung der barocken Gartenanlage - den Zugangsweg von der Elbe mit der historischen Schiffsanlagestelle zu dem auf einem Hochplateau angelegten Garten. Gleichzeitig wurde der Weg als Wirtschaftsweg von dem an der Elbe gelegenen Niederhof - mit der Brauerei und der Ziegelei - und dem Barockgarten genutzt und gestalterisch mit einer Kirschbaumallee aufgewertet.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahn-Station Heidenau-Großsedlitz bilden Bahnstation und Wanderweg die einzige Möglichkeit der touristischen Erschließung des Gartens über den ÖPNV. Mit der Abfolge der sich dem Besucher beim Durchschreiten des Wegeaufstiegs darbietenden Landschaftsbilder ist er gleichzeitig ein Teil der Gartenkonzeption. Sein Erhalt ist für den Bestand des Gartendenkmals und für die Sicherung der touristischen Erschließung über den ÖPNV wesentlich.</p> <p>Im Interesse des Dankmalerhalts sind im Planungsverfahren im Bereich des Einbindepunktes in den Tunnel, oberhalb der S-Bahn-Station Heidenau-Großsedlitz, die Sichten vom Barockgarten Großsedlitz in das Elbtal und zum Weinanbaugebiet bei Pillnitz, auch mit Bezug auf die Höhe der geplanten Lärmschutzwände, freizuhalten.</p> <p>In den Varianten A-G der Trassenführungen schneiden die Trassen die vom Barockgarten in Richtung Osten (Elbtal) ausgerichteten großen Sichtachsen des Gartens. Die Geländeinanspruchnahme im Bereich des Eingangsportals in den Tunnel ist so gering wie möglich - unter Erhalt der Gehölzbestände - zu halten.</p> <p>Die genauen Auswirkungen des Bauwerks sind im Vorfeld weiterer Planungen zu untersuchen und zu bewerten. Varianten A-F schneiden die Trassen die vom Barockgarten in Richtung Süden (Erzgebirgsvorland) führenden, von Alleen gesäumten Hauptsichtachsen des Gartens.</p> <p>Die Führung der Bahntrasse unterhalb des Geländereiefs (Tunnelvariante in geschlossener Bauweise) in den Sichtachsen ist für den Erhalt des Gartens wesentlich. Sollte in den Sichtachsen des Gartens für den Betrieb des Tunnels die Einordnung von Notausstiegsschächten und Belüftungsanlagen notwendig werden, so bitten wir planungsseitig dies zu berücksichtigen und die Anlagen außerhalb der Sichtachsen des Gartens einzuordnen.</p>	<p>bewertungsrelevanter Zielkonflikt, da Lösungen in der Ausführungsplanung hier möglich sind.</p> <p>Der "Sichtexponierte Elbtalbereich" wird in den ROV-Unterlagen in Band C in Kapitel 6.2 entsprechend dem Einwand dargestellt. Auf Seite 60 (Band C) wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass die mögliche negative Beeinflussung des Stadtumfeldes und der Sichtbeziehungen durch Schallschutzwände als Folgewirkungen zu berücksichtigen sind, stehen aber nicht zur Disposition, wenn für den Neubau der Strecke der gesetzliche Schallschutz eingehalten werden muss. Nachfolgende Planungsstufen müssen hier den sensiblen Umgang zwischen Schallschutz und dem Erhalt der Interessen des Denkmalschutzes bezüglich bestehender Sichtbeziehungen regeln.</p>
			<p>Variante D weist lediglich im Bereich des Seidewitztales eine offene Trassenführung auf, diese liegt außerhalb der Sichten des Barockgartens, jedoch in den Sichten von den „Englischen Parthien" zum Barockgarten Großsedlitz. Problematisch ist aus der Sicht der SBG gGmbH die geringe</p>	<p>Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung und Bewertungsmethodik der ROV-Unterlagen wurde der Sachverhalt in Kapitel 6.2 Band C dargestellt. Es ergibt sich daraus kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt. Die Sachlage bezüglich des Waldverlustes im Bereich des</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Tiefe der Tunneleinfahrt im Bereich des Niederhofes. Dies hätte als Konsequenz den Verlust umfangreicher Gehölzbestände im Umgebungsschutzbereich des Gartens zur Folge. Die Variante wird aus diesem Grund von SBG abgelehnt.</p>	<p>Tunnelportals Heidenau wird in den ROV-Unterlagen Band C auf der Seite 273 entsprechend dem Einwand dargestellt. Durch die verhältnismäßig geringe Flächeninanspruchnahme von ca. 0,3 ha wird der entstehende Konflikt im Kontext des ROV als geringer Konflikt eingestuft. In nachfolgenden Planungen müssen dennoch Minderungsmaßnahmen untersucht und benannt werden, um die potenziellen Beeinflussungen des Eingriffs auf ein Minimum zu reduzieren.</p>
			<p>Die offene Trassenführung der Variante E liegt im Bereich Niederseidewitz/Krebs und damit in einer der drei großen vom Barockgarten in Richtung Süden ausgerichteten Hauptsichtachsen des Gartens. Dies führt zu wesentlichen Beeinträchtigungen des Gartendenkmals.</p>	<p>Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung und Bewertungsmethodik der ROV-Unterlagen wurde der Sachverhalt für Variante E in Kapitel 6.2 Band C dargestellt. Es ergibt sich daraus nach Bewertung im Raumordnungsgutachten kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt. Sofern der Bewertung der Einwanderin gefolgt wird und der Konflikt an diesem Punkt mittel oder gar hoch eingestuft wird, ergibt sich</p> <p>daraus eine zusätzliche nachteilige Bewertung für die Variante E. Insgesamt verändert dies die Rangfolge der Varianten nicht, da die weitere Verfolgung der Variante E in der weiteren Planung bereits vor einer solchen möglichen Nachbewertung als nicht sinnvoll bewertet wurde.</p>
			<p>Variante F quert mit ihrer langen offenen Streckenführung die vom Barockgarten Großsedlitz in Richtung Süden führenden Hauptsichtachsen des Gartens und führt zu ebenfalls wesentlichen Beeinträchtigungen der Gartenanlage. Durch die große Entfernung zur Autobahn führt die Trassenführung zu einer weiteren Zerschneidung des Landschaftsbildes in dem Bereich.</p>	<p>Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung und Bewertungsmethodik der ROV-Unterlagen wurde der Sachverhalt für Variante F in Kapitel 6.2 Band C dargestellt. Es ergibt sich daraus nach Bewertung im Raumordnungsgutachten kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt. Sofern der Bewertung der Einwanderin gefolgt wird und der Konflikt an diesem Punkt mittel oder gar hoch eingestuft wird, ergibt sich</p> <p>daraus eine zusätzliche nachteilige Bewertung für die Variante F. Insgesamt verändert dies die Rangfolge der Varianten nicht, da die weitere Verfolgung der Variante F in der weiteren Planung bereits vor einer solchen möglichen Nachbewertung als nicht sinnvoll bewertet wurde.</p>
			<p>Es muss davon ausgegangen werden, dass die offene Streckenführung im Bereich des Schlosserbuschs in Heidenau (nordöstlich des Barockgartens) und über weitere Seitentäler der Elbe (u. a. nordöstlich von Dohma) vom Barockgarten aus sichtbar ist. Des Weiteren schneidet die offene Fahrtstrecke im Bereich Zehista und Goes eine der Hauptsichtachsen des Gartens in Richtung Süden zum Großen Schneeberg der Böhmisches Schweiz.</p>	<p>Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung und Bewertungsmethodik der ROV-Unterlagen wurde der Sachverhalt für Variante G in Kapitel 6.2 Band C dargestellt. Es ergibt sich daraus nach Bewertung im Raumordnungsgutachten kein maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt. Sofern der Bewertung der Einwanderin gefolgt wird und der Konflikt an diesem Punkt mittel oder gar hoch eingestuft wird, ergibt sich</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
102			<p>Es ist davon auszugehen, dass die Variante der Trassenführung damit zu wesentlichen Beeinträchtigungen des Gartens führt. Diese betreffen sowohl die Sichten über die Querachse des Garten - mit den Skulpturen der Rhea, Juno und Herkules - als auch eine der Hauptsichtachsen des Gartens in Richtung Süden.</p> <p>Auf der Grundlage der dargestellten Schallimmissionspläne muss davon ausgegangen werden, dass die Variante G zu Schallimmissionen in den Boskettbereichen des Gartens führt. Ferner ist zu erwarten, dass es infolge der Trassenführung der Bahntrasse der Varianten E, F und G zur Störung der Sichten vom Barockgarten in Richtung Süden durch Lichtimmissionen der oberirdisch geführten Bahnabschnitte kommt.</p> <p>Die Wasserversorgung des Gartens mit den Gehölzbeständen, Orangerien, Schmuckpflanzungen und Wasserspielen ist seit seiner Anlage prekär. Die raumbildenden Gehölze des Gartens gelangen mit ihren Wurzeln vermutlich nicht bis in Grundwasserbereiche.</p> <p>Die im Auftrag des SIB in den vergangenen Jahren mehrfach erfolglosen Bohrungen nach wasserführenden Schichten führten zu keinem Ergebnis. Nach den im Zusammenhang mit den durch Baumaßnahmen gesammelten Erfahrungen existieren diese jedoch in einigen Bereichen des Gartens. Die vergangenen Jahre brachten über viele Sommermonate keinen oder kaum Niederschläge.</p>	<p>daraus eine zusätzliche nachteilige Bewertung für die Variante G. Insgesamt verändert dies die Rangfolge der teilweise oberirdisch verlaufenden Varianten nicht, da auch die anderen teilweise oberirdisch verlaufenden Varianten diese zusätzliche nachteilige Bewertung beim Kriterium Sichtachsen vom Barockgarten erhalten müssten. Ein entsprechender nachteiliger Gesichtspunkt steht bei den Volltunnelvarianten nicht gegenüber. Die genaue Analyse und Beurteilung, ob tatsächlich durch die Varianten D-G so erhebliche Sichtachsenstörungen vorliegen und wie diese ggf. vermindert werden können, sollte in der weiteren Detailplanung, den entsprechenden Umwelt- und Fachuntersuchungen anhand einer Landschaftsbildsimulation und -analyse sorgfältig überprüft werden.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung und die Schallkarten weisen für den Bereich des Barockgartens keine Schallimmissionen von der Variante G oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte auf. Allerdings ist die Bewertung der Einwanderin nachvollziehbar, dass bei einem Kulturgut dieser Schutzwürdigkeit jede Schallimmission eine Beeinträchtigung darstellt, auch wenn sie nach gesetzlichen Vorgaben unterhalb von Grenzwerten liegt. Insofern ist es für die nachfolgenden Planungsstufen von größter Bedeutung, bereits durch Optimierung der baulichen Gegebenheiten Schallimmissionen am Barockgarten zu vermeiden.</p> <p>Dies kann durch eine längere oder vollständige Abdeckung der Strecke zwischen den Teiltunneln Heidenau geschehen oder durch schallabsorbierende Maßnahmen im Bereich der Tunnelportale dieser Öffnung. Es wird erwartet, dass ein solcher Konflikt durchaus technisch lösbar ist.</p> <p>Der Sachverhalt ist in den ROV-Unterlagen Band C u.a. auf Seite 377 entsprechend dem Einwand dargestellt. Nach Festlegung der in der Detailplanung weiter zu verfolgenden Variante(n) werden in nachfolgenden Planungsstufen detaillierte hydrogeologische bzw. hydrologische Untersuchungen folgen, um die Grundwassersituation im Bereich der Tunnel prüfend darstellen zu können und entsprechende bautechnische Lösungen bei möglichen Konflikten zu finden. Von der NBS verursachte Zielkonflikte sind aktuell nicht erkennbar, müssen aber im weiteren Verlauf der Planung konkret betrachtet und durch Vorsorgemaßnahmen im Rahmen der Planung ausgeschlossen werden,</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
102			<p>Die Unterversorgung der wertvollen historischen Linden und Heckenbestände mit Wasser war dramatisch. Aus den vorliegenden Unterlagen zur Raumordnungsplanung („geologische Begutachtung“) lassen sich für uns keine verlässlichen Aussagen zu dem Einfluss der Baumaßnahmen und der Lage der Trassen in Bezug auf die Wasserversorgung des Gartens schließen.</p> <p>Ganz im Gegenteil sagt S. 377 der vorliegenden Unterlage zum Raumordnungsverfahren wie folgt aus: „Innerhalb des Belags „Boden und Grundwasser“ können grundsätzlich Betroffenheiten durch die NBS in Offen- und Tunnellage zum aktuellen Planungsstand nicht ausgeschlossen werden. Dies betrifft Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels und Gebiete mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung.“ Die Sicherstellung der Wasserversorgung der vegetabilen Architekturelemente des Gartens stellt jedoch die Grundlage für den Fortbestand dieses hochrangigen Gartendenkmals dar.</p> <p>Sollte die Wasserversorgung der Gehölzbestände durch den Bau der Bahntrasse zukünftig nicht mehr gewährleistet sein, würde die Baumaßnahme zum Totalverlust einer der bedeutendsten noch erhaltenden barocken Gartenanlagen August des Starken Gartens führen.</p> <p>Die SBG gGmbH fordert deshalb im Interesse des Denkmalerhalts die Erstellung eines geologischen und Bodengutachtens als Entscheidungsgrundlage der weiteren Planung.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass in ca. 8 m Tiefe unterhalb des unteren Orangerieparterres ein barocker Sandsteinkanal (Steindeckerkanal) liegt, in dem der Schlosserbusch mit der Anlage des Gartens verrohrt wurde. Er ist noch heute in Funktion und ist als Bestandteil der barocken Wassertechnik und zur Trockenlegung der unteren Parterrebereiche zu erhalten.</p> <p>Es stellt sich die Frage nach etwaig auftretenden Schäden an der Bausubstanz des Gartens in Folge des geplanten Tunnelbaus. Des Weiteren sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, den Niederhof des ehemaligen Kammergutes in Großsedlitz unter Beibehaltung einer tiefen Lage des Einfahrtsportals in den Tunnel zu erhalten.</p>	<p>um Zielkonflikte zu vermeiden. Dabei wird dem Schutz des herausragenden Kulturgutes Barockgarten auf jeden Fall eines großes Gewicht beizumessen sein.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsstufen werden die aus dem Raumordnungsverfahren ermittelten möglichen Trassenvarianten detailliert untersucht. Vorhandene Bestandteile des Barockgartens (auch außerhalb der Anlage der Gartenanlage) werden in diesem Zuge mit aufgenommen sowie mögliche Auswirkungen des Tunnelbaus im Rahmen der weiteren Untersuchungen analysiert und durch entsprechende Maßnahmen verhindert. Es ist bei der weiteren Planung von größter Bedeutung, dass das Kulturgut Barockgarten keine nachteiligen Auswirkungen von dem Vorhaben erfährt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Das stark bewegte Landschaftsmodell zwischen dem Schloss Weesenstein und dem Barockgarten Großsedlitz wurde gestalterisch seit dem 18. Jahrhundert mit der Anlage von Alleen, Terrassen, Aussichtspunkten und Sichtachsen in die Gartenszenarien der „Englischen Parthien“ von Schloss Weesenstein einbezogen.</p> <p>Varianten A - C würden den Erhalt des Landschaftsraumes und damit den Erhalt der englischen Gartenbereiche von Schloss Weesenstein ermöglichen. Nach Prüfung der Unterlagen in Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Gärten halten wir ausschließlich die Varianten A - C diesbezüglich für denkmalverträglich.</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie eine der Varianten der NBS das Schloss Weesenstein oder Sichtbeziehungen zum Schloss Weesenstein (vom Barockgarten Großsedlitz) beeinträchtigen kann, da die Sichtachsen vom Barockgarten in süd-westlicher Richtung liegen und die NBS-Varianten in süd-östlicher Richtung verlaufen. Die ROV-Unterlagen und die Variantenbewertungen enthalten zum Thema Kulturlandschaft/Kulturgüter (entsprechend der umfangreichen Befassung des Regionalplanes 2019, auch schon weniger 2009) ebenfalls umfangreiche Analysen und Darstellungen zu dieser Thematik. In Band C sind auf den Seiten 138 ff. die Ziele und Grundsätze der Regional- und Landesplanung, einschließlich der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Kulturlandschaftsschutz sowie die zugehörigen geschützten Bereiche, Objekte und Sichtbeziehungen dargestellt. Dabei spielt der Barockgarten Großsedlitz (Ziel der RO, Vorranggebiet) selbstverständlich eine herausragende Rolle. Das Schloss Weesenstein (Ziel der RO, Vorranggebiet) liegt westlich der A 17 in süd-westlicher Richtung und von allen Varianten der NBS deutlich entfernt und wird somit nicht in die Untersuchung einbezogen.</p>
103	Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V.	05.03.2020	<p>Aus Sicht des Tourismus befürworten wir eine Volltunnelvariante. Alle anderen Varianten sollten ausgeschlossen werden. In unserer touristisch sehr wertvollen und stark genutzten Region ist es wichtig, große Naturräume für den Tourismus zu erhalten. Das spielt vor allem vor dem Hintergrund eine Mit der Schaffung der Neubaustrecke sollte weiter angestrebt werden, die bisherige Strecke im Elbtal komplett vom Güterverkehr freizuhalten. Die Lärmbelastung an dieser Strecke ist einer der Hauptkritikpunkte der Gäste in der Region. Sie mindert die Erholungseffekte von Tages- und Übernachtungsgästen und hemmt damit die Tourismusentwicklung.</p>	<p>Die für das Untersuchungsgebiet relevanten sächsischen Tourismus- und Erholungsgebiete sind im Band C Kap. 4.4 beschrieben. Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung Die Sachlage wird in den ROV-Unterlagen in Band C Kap. 5.3 Seite 107 ff. dem Einwand entsprechend dargestellt. Zwar sind regionale Effekte zum derzeitigen Planungsstand weder qualitativ noch quantitativ seriös gutachterlich abschätzbar, generell lässt sich jedoch ein positiver Effekt prognostizieren, der sich unter anderem durch den verbesserten Anschluss, die Reduktion von Schallemissionen und die Steigerung der Attraktivität der Elbtalregion äußern könnte.</p>
104	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge	27.02.2020	<p>Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“: Schutzgegenstand ist ein Park- und Schlossensemble aus dem 18. Jahrhundert, das unter Denkmalschutz steht und zu den bedeutendsten Werken des Dresdner Barock zählt. Zwar wird das Parkensemble durch keine der sieben Varianten direkt berührt oder unterfahren, durch eine</p>	<p>Wird im weiteren Planungsverlauf beachtet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
104			<p>Veränderung der hydrologischen Verhältnisse infolge des Tunnelbaus besteht jedoch die Gefahr negativer Auswirkungen auf den Baumbestand. In diesem Fall läge ein Zielkonflikt vor. Ob es technische Möglichkeiten zur Vermeidung einer Beeinträchtigung gibt, ist gegenwärtig noch nicht absehbar. Für eine regionalplanerische Bewertung sind daher weitere Untersuchungen im Rahmen der konkreten Projektplanung notwendig.</p> <p>Vorranggebiete Rohstoffabbau: Bei den Korridoren der Varianten B, C, D, E und G kommt es zu einer räumlichen Annäherung bzw. Überlagerung mit den Vorranggebieten Rohstoffabbau RA59 (nördlich Großcotta/Lohmgrund), RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA64 (nördlich Friedrichswalde) und RA65 (nördlich Borna). Die Konfliktrichtigkeit wird abhängig sein von der noch zu ermittelnden konkreten Linienführung sowie der Tiefenlage des Erzgebirgsbasistunnels. Im Fall von Konflikten zwischen Rohstoffgewinnung und Tunnelbau bzw. -betrieb sollte zunächst eine weitere Optimierung der Trassenführung geprüft werden, um die Nutzung der Lagerstätten auch für künftige Generationen offen zu halten.</p> <p>Bei der in der Raumordnungsuntersuchung betrachteten Verfüllung von Tagebauen mit Aushubmaterial können Zielkonflikte entstehen. Sämtliche in den Unterlagen benannten Steinbrüche, die für eine Verfüllung in Betracht gezogen werden, sind als Vorranggebiet Rohstoffabbau festgelegt. Konkret handelt es sich um die Vorranggebiete RA52 (östlich Oberottendorf), RA63 (nördlich Nentmannsdorf) und RA65 (nördlich Borna). Die raumordnerische Sicherung als Vorranggebiet ist erfolgt, da in den zugehörigen Steinbrüchen noch abbauwürdige Rohstoffe lagern. Soweit durch eine Verfüllung die noch vorhandenen Restvorräte blockiert werden, liegt ein Zielkonflikt vor.</p> <p>Als erheblich nachteilig weist die schalltechnische Untersuchung die Varianten A bis C hinsichtlich der Lärmbelastung der Stadt Heidenau aus. An dieser Bewertung durch den Vorhabenträger äußert der Regionale Planungsverband Zweifel. Ein großer Teil der höheren Betroffenheit ist darauf zurückzuführen, dass für die Berechnungen unterschiedliche</p>	<p>Der Rohstoffabbau ist Teil des Raumordnungsverfahrens und wird entsprechend bewertet (siehe Teil C, Kapitel 7.3).</p> <p>Konkrete Planungen zur Möglichkeit der Verfüllung von Tagebauen sind im weiteren Planungsverlauf vorgesehen und werden Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Im ROV, Teil C Kapitel 4.3.1 wird auf den genannten Sachverhalt explizit Bezug genommen und dieser hinreichend erläutert. Eine darüber hinausgehende Stellungnahme ist aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig.</p>
104			<p>Anfangspunkte gewählt worden sind: Bei den Varianten A bis C beginnt der Betrachtungsraum in der Nähe des Haltepunktes Dresden-Zschachwitz, bei den teiloberirdischen Varianten jedoch nahe dem Bahnhof Heidenau. Dazwischen liegen mehr als 2 km Strecke, auf der sowohl bei einer Volltunnelvariante als auch bei einer teiloberirdischen</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Variante alle die Neubaustrecke passierenden Züge fahren werden, sie aber dennoch nur bei der Volltunnelvariante in die Berechnung einbezogen wurden. Ein sinnvoller raumordnerischer Vergleich der Auswirkungen der einzelnen Varianten ist auf der Basis des gewählten Untersuchungsansatzes nicht möglich.</p> <p>Nachteile hinsichtlich des Lärmschutzes für Heidenau im Vergleich zu den teilweise oberirdischen Varianten ergeben sich aber durch die Tieflage der Gleisanlagen bei den Varianten A bis C. Hier sollte geprüft werden, ob eine Höherlegung der Gleisanlagen auch für die Varianten A bis C technisch möglich ist. Dann würden sich Unterschiede zwischen den Varianten hinsichtlich der Lärmbelastung für Heidenau auf den Betrieb des Überholbahnhofs beschränken, der bis jetzt noch nicht in die schalltechnische Berechnung eingeflossen ist.</p>	<p>Im ROV, Teil C Kapitel 4.3.1 wird auf den genannten Sachverhalt explizit Bezug genommen und dieser hinreichend erläutert. Eine darüber hinausgehende Stellungnahme ist aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig.</p>
105	Deutscher Wetterdienst, Regionales Klimabüro	27.01.2020	<p>Das geplante Vorhaben beeinträchtigt nicht den öffentlich-rechtlichen Aufgabenbereich des Deutschen Wetterdienstes. Deshalb werden keine Einwände erhoben. Sofern für das Vorhaben im Einzugsgebiet amtliche klimatologische Gutachten für die Landes-, Raum- und Städteplanung, für die Umweltverträglichkeit o.Ä. benötigt werden, können diese in Auftrag gegeben werden.</p>	<p>kein Einwand, keine Stellungnahme DB</p>
106	Bodenverwertungsgesellschaft mbH (BVVG)	ohne Antwort		
107	GESA Gesellschaft zur Entwicklung und Sanierung von Altstandorten mbH	10.01.2020	<p>Die uns mit Ihrem Schreiben vom 17.12.2019 freundlicherweise überlassenen Unterlagen und Daten lassen vermuten, dass sich einige GESA-Grundstücke im Bereich der dargestellten Korridorvarianten/Standortalternativen befinden. Da die Unterlagen noch keine konkreten Angaben zu von den Maßnahmen betroffenen Flurstücken ausweisen, ist eine konkrete Stellungnahme derzeit noch nicht möglich. Wir bitten daher, sich bei Konkretisierung der Planung nochmals an uns zu wenden, um weitere Verfahrensschritte vor dem Hintergrund des Vorgenannten vorab betrachten zu können.</p>	<p>Im Rahmen der Raumordnung wird die mögliche Betroffenheit einzelner Grundstücke nicht im Detail betrachtet, da es sich bei den Varianten um mögliche Linienführungen mit einer gewissen Bandbreite innerhalb von Planungskorridoren handelt. Die Betroffenheit von Grundstücken wird in den nachfolgenden Planungsphasen im Rahmen einer konkretisierten Planung detailliert betrachtet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
108	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Chemnitz	ohne Antwort		
109	IHK Dresden	12.02.2020	<p>Unter Berücksichtigung des Gesamtinteresses der gewerblichen Wirtschaft im direkten Entstehungsgebiet und der umliegenden Regionen ergeben sich Handlungsleitlinien, die in das Raumordnungsverfahren einfließen müssen. Auch im Raumplanungsverfahren werden Festlegungen getroffen, die im anschließenden Planfeststellungsverfahren faktisch nicht mehr geändert werden können. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt hat sich Widerstand gegen den Neubau formiert. Dies betrifft derzeit insbesondere die Bevölkerung in Pirna, Heidenau und Dohma.</p> <p>Das Projekt muss, soll es in absehbarer Zeit realisiert werden, in einer Weise ausgestaltet sein, die im breiten Konsens mit den Beteiligten einen Zustand weitgehender Rechtssicherheit gewährleistet.</p> <p>Grundsätzlich müssen die jetzt festzulegenden Korridore so beschaffen sein, dass die geringste mögliche Beeinträchtigung des Status Quo der Gebietsbeschaffenheit in den beteiligten Arealen erreicht wird. Im Zweifelsfall sollten nicht die kostengünstigsten, sondern die konfliktärmsten Trassen ausgewählt werden. Insbesondere die so genannten teiloffenen Varianten stoßen im Raum Pirna, Goes und Dohma auf massive Widerstände der Bevölkerung. Es bestehen bereits offensiv agierende Bürgerinitiativen.</p> <p>Aber auch gegen die ebenfalls angedachte Variante mit einem längeren Tunnel ab Heidenau sprechen derzeit ungelöste Fragen zum verfügbaren Raum für Vorbauwerke.</p> <p>Ein ähnliches Problem könnte sich unmittelbar an der Landesgrenze bei dem Ort Breitenau entwickeln. Östlich erstrecken sich über fast alle relevanten Areale Naturschutzgebiete und Trinkwasserschutzgebiete, die für eventuelle Rettungsbauwerke bzw. Baustellen nicht in Frage kommen. Es handelt sich aus Sicht der Wirtschaft um ein touristisch wertvolles Gebiet, geprägt vom grenzüberschreitenden und einheimischen Wandertourismus, der das Rückgrat der dortigen Tourismuswirtschaft darstellt. Es ist insoweit mit ähnlichen Widerständen wie im Raum Pirna zu rechnen.</p>	<p>Im Raumordnungsverfahren werden sämtliche zu betrachtenden und gesetzlich vorgeschriebenen Sachverhalte berücksichtigt und geprüft. Weitere Handlungsleitlinien werden nicht nachträglich hinzugefügt. Im Raumordnungsverfahren werden keine Festlegungen getroffen, welche im Planfeststellungsverfahren nicht mehr geändert werden können. Zu den Einwendungen der Bürgerinitiative(n) nimmt der Bauherr im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Stellung. Die abschließende Beurteilung der Einwendungen der Bürgerinitiative(n) im Rahmen des ROV wird durch die Landesdirektion erfolgen.</p> <p>Dies ist auch Ziel des Bauherrn.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren wird genau aus den genannten Gründen durchgeführt. Es findet eine Raumverträglichkeitsprüfung statt. Kosten der einzelnen Varianten spielen im ROV keine Rolle.</p> <p>Diese Fragen werden im weiteren Planungsprozess untersucht und detailliert geplant.</p> <p>Im Raumordnungsverfahren wird der Rettungsplatz südöstlich von Börnersdorf als mittlerer Konflikt betrachtet. In den kommenden Planungsverfahren werden das Rettungskonzept und auch die baulichen Anlagen im Detail noch geplant.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
109			<p>Nicht unerwähnt bleiben soll, dass auf tschechischer Seite bereits eine funktionierende Rettungsstruktur in Form einer professionellen Feuerwehreinheit vorzufinden ist, die an Ort und Stelle erweitert werden könnte. Diese Einheit befindet sich nur wenige hundert Meter von der Autobahnabfahrt Petrovice entfernt. Vorbehalte, die es von Seiten der Projektträgerin gegenüber einem Rettungsbauwerk auf tschechischer Seite zu geben scheint, teilt die Wirtschaft nicht, sondern fordert ausdrücklich die Einbeziehung der genannten Aspekte in die Trassenauswahl, um eine juristische Anfälligkeit der Trassenverläufe weitgehend zu eliminieren.</p> <p>Im Nordzulauf der Neubaustrecke wird die Anbindung durch Dresden vorausgesetzt. Mit der immer weiter ansteigenden Bedeutung der Schiene ist eine Frequenz von dreihundert Zugbewegungen pro Tag im Jahr 2050 nicht ausgeschlossen. Von 280 Zugbewegungen am Tag kann sicher ausgegangen werden. Hinzu kommen die Bewegungen des SPNV.</p> <p>Die damit verbundenen Auswirkungen auf den urbanen Raum müssen bereits in der Raumplanung erfasst und nach Möglichkeiten der geringstmöglichen Belastung gesucht werden. Aus hiesiger Sicht ist es zudem unabdingbar, bereits im Rahmen der Raumplanung Bedarfsflächen, die sich aus der Nutzung der Strecke ergeben, zu betrachten. Gemeint sind Flächen, die zu Zwecken der Zugbildung benötigt werden oder als alternative Trassen für den Nordzulauf in Frage kommen.</p>	<p>Die Nutzung bestehender und die Planung künftiger Rettungsstrukturen für die Eisenbahntunnel sowie der Strecke erfolgt im weiteren Planungsverlauf unter Beachtung der nationalen und internationalen Vorgaben (Gesetze und Regelwerke).</p> <p>Die betrieblichen Betrachtungen werden bereits untersucht und auch im weiteren Planungsprozess einbezogen. Sie sind aber nicht Gegenstand des derzeitigen Raumordnungsverfahren. Da sich die ggf. notwendigen Raumbedarfe im Bereich bereits existierender Anlagen befinden, ist eine raumordnerische Betrachtung aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig.</p>
110	Handwerkskammer Dresden	ohne Antwort		
111	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit „Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag EVTZ“	ohne Antwort		

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
112	Kommunalgemeinschaft Euroregion Oberes Elbtal/Osterzgebirge e.V.	ohne Antwort		
113	Technische Universität Bergakademie Freiberg	ohne Antwort		
114	Territorialverband "Sächsische Schweiz" der Gartenfreunde e. V.	ohne Antwort		
115	Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag"	12.03.2020	<p>Aus den Unterlagen zum ROV geht eindeutig hervor, dass die BI-Varianten die höchste Raumverträglichkeit haben und alle Varianten mit offener Streckenführung erhebliche Konfliktpotentiale aufweisen. Wir fordern deshalb, dass der DB Netz AG nach Abschluss des ROV nur noch ein Volltunnelkorridor für weitere Detailplanungen empfohlen wird.</p> <p>Wie an verschiedenen Stellen in Teil A (z.B., Seiten 6, 7 und 9) ausgeführt, soll mit der NBS eine Verringerung der Schallimmissionen erreicht werden. Nach den derzeitigen Planungen sieht dies aber so aus, als ob die Schallimmissionen nur verlagert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträgerin steht es frei, ein Vorhaben für das ROV zu beantragen, auch eine eigene Vorzugsvariante. Die Zielstellung im ROV ist primär die Untersuchung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung, nicht allein die Ermittlung der raumverträglichsten Variante.</p> <p>Die ROV-Unterlagen dokumentieren umfangreiche Untersuchungen zur Schallbelastung durch die Varianten der NBS (Schalltechnische Untersuchung in Teil D sowie Teil C). Daraus geht für die Varianten eine unterschiedliche Schallbeeinträchtigung einzelner Bereiche, meist einzelner Gebäude hervor.</p> <p>Dieser neuen Belastung (z.B. bei Variante G von 4 Einwohnern, Variante F von 2 Einwohnern) stehen sehr weitreichende Schallentlastungen im Elbtal gegenüber. Daher kann hier nicht von einer Verlagerung von Schallimmissionen, sondern es muss von einer deutlichen Entlastung der Schallsituation im Elbtal gesprochen werden.</p> <p>Gleichwohl wird es bestimmte, deutlich kleinere Bereiche geben, an denen eine neue Schallbelastung wahrnehmbar sein wird.</p> <p>Im Übrigen wird es auch durch die Volltunnelvarianten A-C zusätzliche Schallbelastungen in Heidenau geben (siehe Band C und D), die von der Einwanderin bei ihrer Stellungnahme nicht berücksichtigt werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Eine offene Streckenführung führt zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft, die nach den Ausführungen in Teil A (Seite 12) möglichst vermieden werden soll. Eine Zerschneidung der Landschaft wirkt sich negativ auf Menschen (Erholung in der Natur), Tier (z.B. Zugrouten für Fledermäuse und Vögel im Verbindungskorridor FFHs Osterzgebirgstäler und Elbe) und das Siedlungsklima (Kaltluftentstehungsgebiete und -transportkorridore) aus.</p> <p>Die Zone von Döbra/Petrovice wird in einigen im Internet zugänglichen Dokumenten als 100 m breite Störungszone benannt, die in ihrem Verlauf noch nicht umfänglich bekannt ist. Im 3D-Modell (Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, 2015) wird sie zur Sicherheit als 1 km breite Zone angesehen. Dadurch erhöht sich der geologische Widerstand für Variante A. Durch Anpassung der Trasse könnte dieser geologische Widerstand möglicherweise verringert werden.</p> <p>Nach einer ersten, sehr groben Sichtung der Unterlagen konnte man den Eindruck gewinnen, dass speziell die deutliche Verschlechterung der Neigungsverhältnisse bei den Varianten A bis C zur Verbesserung der Situation im Bereich der Seidewitzquerung beitragen soll. Aber da stellt sich sofort die Frage, weshalb auch die Variante A diese Anpassungen erhielt, obwohl sie doch gar keine Seidewitzquerung hat. In den nachfolgenden Abschnitten machen wir darüber hinaus deutlich, dass es insgesamt keine nachvollziehbaren Gründe für die negativen Anpassungen gibt.</p>	<p>Der Sachverhalt ist aus den ROV-Unterlagen wörtlich entnommen und somit sachgerecht in der ROV-Untersuchung dargestellt und bewertet (Bd. A, S. 62, Tab. 8 Zeile 3 und 4; Bd. C, Kap. 2 und Kap. 11.1, S. 357 f.). Die Bewertung stellt diesen Sachverhalt transparent und eindeutig dar. Dieser Sachverhalt geht transparent in die Gesamtbewertung ein.</p> <p>Die geologischen Problemzonen sind in den ROV-Unterlagen sowie von der Einwenderin beschrieben dargestellt und in die Untersuchungen einbezogen. Die Möglichkeit zur Vermeidung oder Verringerung dieser potenziellen Konflikte und die Erforderlichkeit deutlich vertiefter Untersuchungen in diesem Bereich wird in den Unterlagen an zahlreichen Stellen erläutert. Dabei wird deutlich gemacht, dass dies für alle weiter zu verfolgenden Varianten in der Detailplanung gilt.</p> <p>Der Korridor für die Volltunnelvarianten wurde eben genau deshalb größer gewählt, um einen möglichst großen Spielraum für die Verminderung von unterirdischen/geologischen/hydrogeologischen Konflikten zu erhalten. Die geologischen Risiken fließen letztlich nicht in die Gesamtbewertung der Varianten nach raumordnerischen Kriterien ein, da sie Kriterien der technischen Machbarkeit darstellen. Auch deshalb ergibt sich keine Änderung des Ergebnisses der RO-Untersuchung aus diesem Hinweis.</p> <p>Die der RO-Untersuchung zugrundeliegenden Ausarbeitungen der Varianten A-C wurden in gleicher Tiefe wie die Varianten D-G vorgenommen. Dabei sind neben den Gegebenheiten des Geländes die Siedlungsstruktur, die verkehrliche Infrastruktur und umfangreiche technische Randbedingungen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ergeben sich die in den Unterlagen unter gleichen Randbedingungen entwickelten und dargestellten Varianten mit den entsprechenden Eigenschaften. Hierzu gehören unter anderem auch die Längsneigungen der Varianten (weitere Anmerkungen hierzu weiter unten im Text).</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>In den ROV-Unterlagen wird das lange Tunnelbauwerk bei allen 7 Varianten als Basistunnel bezeichnet. Das ist nach unserer Auffassung nicht korrekt und könnte den Eindruck vermitteln, dass alle Varianten in diesem Punkt vergleichbare Kriterien aufweisen. Ein echter Basistunnel verzichtet jedoch auf längere Rampen vor den Tunnelportalen und durchquert das Bergmassiv direkt am Fuße des Gebirges. Das trifft aber nur bei den drei BI-Varianten zu und deshalb darf nur dort diese Bezeichnung Verwendung finden. Wir verlangen an den entsprechenden Stellen eine Richtigstellung.</p> <p>In der verkehrlichen und technischen Beschreibung fehlen unseres Erachtens in der Tabelle auf Seite 68 insgesamt 5 Brückenbauwerke. Dafür sollte es eine Erklärung geben. Es handelt sich wahrscheinlich bei den Varianten D bis G jeweils um die Talbrücke in Heidenau und bei der Variante F zusätzlich um die Talbrücke über das Seidewitz- oder das Bahretal. Im Text werden die Brücken jedoch erwähnt. Sollte die Talbrücke Heidenau dem Kreuzungsbauwerk zugeordnet sein, dann stimmen</p> <p>wiederum die Längen dieser Bauwerke nicht.</p> <p>Wir erwarten eine Erklärung dafür, weshalb unser Vorschlag für die Realisierung des Überholbahnhofes direkt vor der Tunneleinfahrt keine Berücksichtigung fand. Die BI hat dafür sogar zwei Varianten vorgeschlagen, unter anderem eine kreuzungsfreie.</p>	<p>In der Machbarkeitsstudie 2015 wurde der Begriff Erzgebirgsbasistunnel gewählt, weil es neben dieser langen Tunnelvariante auch Varianten mit kürzeren Tunnellängen gab und dadurch eine griffige Unterscheidung zwischen den Varianten möglich war. Daher war es naheliegend, auch für die Varianten D-G diesen Begriff für den langen Tunnel weiter zu verwenden. Im vorliegenden ROV-Dokument wird daher eher zwischen „Volltunnel-Varianten“ und den „Tunnelvarianten mit teilweise offener Streckenführung“ unterschieden, um Begriffsvermischungen zu vermeiden.</p> <p>In jeder Variante entstehen Bauwerke aufgrund der im Rahmen der Raumordnung zu Grunde gelegten Längsneigungen und des Geländeprofiles. Diese Bauwerke sind in den Übersichtshöhenplänen dargestellt und in den Texten beschrieben. Die Zusammenfassung der baulichen Merkmale dieser Planungsvarianten in der Tabelle 4 im Teil B unter Ziffer 8 dient lediglich der Übersicht wesentlicher technischer und betrieblicher Kriterien.</p> <p>Zusammengefasst wurden daher z. B. Streckenabschnitte hinsichtlich der bautechnischen Ausprägung der Varianten in: Einschnitte, Dämme, Brücken, Kreuzungsbauwerke und Tunnel. Dabei wurden z.B. die Längen aller Brücken zusammengerechnet. Die sich aus der Planung der einzelnen Varianten ergebenden Einflüsse sind im Teil C der RO-Unterlage dargestellt.</p> <p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin (DB Netz AG) aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant.</p> <p>Die von der BI vorgeschlagene Lage des Überholbahnhofes direkt an der Tunneleinfahrt in Heidenau auf höhengleichem Niveau mit der bestehenden Strecke war aus verschiedenen technischen und betrieblichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Die bautechnisch aufgrund der vorliegenden geologischen Bedingungen erforderliche Tunnelüberdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zur Unterquerung des Seidewitztales führt zu einer Verlegung der Tunneleinfahrt in die Ebene -1 unter der Geländeoberkante.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Bei den Varianten A bis C wurde ein Trogbauwerk mit einer Absenkung der Trasse kurz vor der Tunneleinfahrt etwa auf Niveau des normalen Elbepegels vorgenommen. Bereits in Heidenau-Süd wird die Neubautrasse auf beiden Seiten der Bestandsstrecke mit -7 % abgesenkt, um später die Bestandsstrecke zu unterqueren. Diese Veränderung widerspricht der von der Vorhabenträgerin selbst gesetzten Prämisse, die Neubautrasse hochwassersicherer zu planen. Wir halten dieses wesentliche Detail für ein Ausschlusskriterium bei den weiteren Planungsstufen und fordern eine ausführliche Begründung.</p> <p>Bereits bei der ersten Präsentation unseres Konzeptes im November 2018 haben wir Vertretern der Projektgruppe mehrere Varianten für die Ausbindung in Heidenau vorgestellt. Dabei wurde von uns immer betont, dass es allein die Entscheidung der Deutschen Bahn sein kann, welche Variante weiterverfolgt wird. Aus unserer Sicht müssten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorgenommen werden, die diese Entscheidung letztendlich begründen.</p> <p>Zum damaligen Zeitpunkt hatte die DB noch keine Präferenz für dieses Detail. Monate später wurde uns mitgeteilt, dass es eine kreuzungsfreie Ausbindung sein muss. Nun sind wir erstaunt, dass die unwirtschaftlichste Variante (Trogbauweise) ausgerechnet bei den Varianten der BI vorgesehen ist. Wir erwarten eine plausible Begründung, weshalb unser Vorschlag für eine kreuzungsfreie Ausbindung nicht einmal alternativ in Erwägung gezogen wurde.</p>	<p>Der zu planende Überholbahnhof mit 4 Gleisen ist technisch und betrieblich in die NBS zu integrieren. Eine Lage in der Ebene -1 ist technisch nicht sinnvoll, da dies zu aufwändig ist (Grundwasser, Hochwasserschutz etc.). Daher wurde an der Tunneleinfahrt eine schräge Rampe für 2 Gleise angeordnet, um das Niveau der Bestandsstrecke zu erreichen.</p> <p>Die Rampe am Tunnelanfang im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7 ‰ zu begrenzen.</p> <p>Gemäß den vorgenannten Gründen musste der Überholbahnhof für die Varianten A-C an eine andere, betrieblich sinnvolle Stelle im Bestandsnetz der DB verlegt werden. In den folgenden Planungsstufen wird der Anbindepunkt Heidenau und die mögliche Lage des Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten unter Beachtung vorgenannter Richtlinien und Vorschriften sowie der betrieblichen Vorgaben detailliert untersucht.</p> <p>siehe vorgenannter Kommentar</p> <p>Die in den ROV-Unterlagen dargestellten Lösungen sind kreuzungsfrei sowohl in Bezug auf die Einfädelung der NBS in die bestehende DB-Strecke als auch in Bezug auf querende Straßen. Die Gründe dafür bzw. die weitere Vorgehensweise in den folgenden Planungsstufen wurden in den o.g. Kommentaren beschrieben.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Bei den Varianten A bis C werden Streckenneigungen von 9,6 % bis 9,86 % im Tunnel ausgewiesen. Das bedeutet, man hat die Neigungsverhältnisse gegenüber der Originalkonzeption der BI deutlich verschlechtert. Wir hatten Neigungen zwischen 6,26 % und 7,15 % vorgesehen. Diese Vorgehensweise dürfte man aber bei Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht wählen. Anstelle einer vergleichbaren Methodik für die Ermittlung der tatsächlich notwendigen Streckenneigungen findet hier möglicherweise der Ansatz Anwendung, die Vorteile der Volltunnelvarianten zu eliminieren. Wir verlangen dafür eine Erklärung. Selbstverständlich hat die Deutsche Bahn die Möglichkeit, auch an den BI-Varianten Optimierungen vorzunehmen, aber doch keine unbegründeten Verschlechterungen.</p> <p>Der Scheitelpunkt wurde bei den Varianten A bis C annähernd symmetrisch und bei den Varianten D bis G mehr oder weniger stark asymmetrisch vorgesehen und er wurde immer mit dem Rettungstunnel gekoppelt. Offensichtlich lieferte die Verbindung zum Rettungstunnel den Grund für die Lage des Scheitelpunkts.</p> <p>Es gibt dafür aber keine erkennbaren Zwänge. Alle Rettungstunnel liegen in der Neigung. Wenn dafür möglichst geringe Neigungen beabsichtigt sind, dann hätte man die Rettungstunnel konsequent nach dem Scheitel, auf die 4 % Seite Richtung Tschechien verlegen müssen.</p> <p>Das ist aber nicht der Fall. Also ist davon auszugehen, dass Scheitelpunkt und Rettungstunnel nicht zwangsläufig verbunden sein müssen. Aufgrund dieser Erkenntnis ist es nicht nachvollziehbar, dass deshalb bei den BI-Varianten eine deutliche, bis zu 3,34 % höhere Streckenneigung entstanden ist. Wir fordern an dieser Stelle eine Korrektur bei den Varianten A bis C.</p> <p>Die Unterquerung der Seidewitz im unteren Talbereich ist nur bei den Varianten B und C vorgesehen. Schon frühzeitig hat die BI auf mögliche Probleme in diesem Bereich hingewiesen, da die Überdeckung von Schienenoberkannte (SO) bis zum Flussbett nach eigenen Berechnungen nur 24 Meter beträgt.</p>	<p>In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten mit einer ausreichenden Überdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 unterquert werden muss.</p> <p>Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechischen Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI LOC&PAS zu maximalen Rampenlängen (< 20 km) für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) in einer bestimmten Zeit (15 min bei 80 km/h) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils mit den entsprechenden Längsneigungen zwischen den Portalen und dem Tunnelhochpunkt mit einer Nothaltestelle (Teil B Kap. 4.3 Sicherheitskonzept).</p> <p>siehe vorangegangener Kommentar und Teil B Kap. 3.5.3 Nothaltestelle.</p> <p>Siehe obige Kommentare und Erläuterungen zur Unterquerung des Seidewitztales.</p> <p>In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten A bis C eine optimale Linienführung der Volltunnelvariante unter</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Durch die wesentlich größere Streckensteigung, die in den ROV-Unterlagen für diese beiden Varianten ausgewiesen wird, reduziert sich die Überdeckung nun noch um rund 7 Meter, was das Risiko an diesem Punkt wachsen lässt. Auch die zuvor durch das Trogbauwerk in Heidenau vorgenommene Absenkung am Startpunkt der Rampe gleicht den entstandenen Nachteil nicht annähernd aus.</p> <p>Beim Betrachten dieser Abschnitte entsteht der Eindruck, dass der raumordnerischen Bewertung der einzelnen Kriterien von der Vorhabenträgerin ein Vorgriff auf die Zuständigkeit der Raumordnungsbehörde stattgefunden hat. Die Deutsche Bahn hätte sich nach unserem Verständnis darauf beschränken müssen, die Beschreibung der Unterschiede der einzelnen Varianten vorzunehmen, aber nicht deren Bewertung.</p> <p>Eine mögliche Beeinträchtigung des Seismologischen Observatoriums Berggießhübel wird nicht ausreichend berücksichtigt (Teil C, Seite 302). Zugdurchfahrten sind keine singulären, momenthaften Ereignisse. Laut Kapitel 7 des New Manual of Seismological Observatory Practice (Bohrmann, 2009 – IASPEI New Manual of Seismological Observatory Practice) ist die Station BRG eine der besten der Deutschen Seismologischen Regionalnetzes GRSN und als Kategorie B eingestuft.</p> <p>Nahegelegene Bahnstrecken sind ein Ausschlusskriterium für die Neueinrichtung von seismologischen Observatorien und somit stellt die NBS die Weiterexistenz des Seismologischen Observatoriums Berggießhübel infrage. Beeinträchtigungen sind in erster Linie von den Erschütterungen durch die Züge (hochfrequente Störsignale) und Deformationen der Tunnelröhren (langperiodische Störsignale) verursacht.</p>	<p>Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse sowie der Bergbaurechte und weiterer umweltfachlicher Kriterien untersucht. Zur Ermittlung des bautechnischen Aufwandes für den Tunnelbau werden tunnelbautechnische Gutachten erstellt und für eine Variantenbeurteilung herangezogen. Der Vorschlag einer Vorzugslösung für eine Volltunnelvariante ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher verfrüht.</p> <p>Es handelt sich hier um eine fachgutachterliche Bewertung nach einer gängigen, fachlich fundierten Methodik. Die vergleichende Bewertung erfolgt schrittweise auf Grundlage umfassend und transparent dokumentierter Analyseergebnisse. Die Methodik ist nachvollziehbar erläutert.</p> <p>Alle Bewertungen erfolgen absichtlich und wie in der Antragskonferenz dargestellt und vereinbart die fachlich gebotene Einzelbewertung nach Raumordnungsbelangen, ohne eine subjektive oder intransparente Verrechnung oder Gewichtung von Belangen gegenseitig vorzunehmen. Damit stellt die raumordnerische Bewertung der Einzelbelange eine fachgutachterliche Grundlage für die Raumordnungsunterlagen dar, der sich die Raumordnungsbehörde nach eingehender Prüfung anschließen kann oder nicht. Die Gesamtbewertung im Sinne der landesplanerischen Stellungnahme ist, wie von der Einwenderin zutreffend gefordert, allein Sache der Raumordnungsbehörde.</p> <p>Die Sachlage zu der hier angesprochenen wissenschaftlichen Einrichtung ist in Band C Kap. 8.3 Seite 302 dargestellt.</p> <p>Die gutachterliche Einschätzung einer potenziellen Beeinflussung des Observatoriums durch die Trassenvarianten A bis G entspricht dem derzeitigen Planungsstand sowie dem Maßstab des ROV: "Nach Aussage von Herrn Dr. Krenz (LfULG Referat 102 Grundgebirgskartierung, Geophysik, Geologische Grundlagen) ist die seismische Station ca. 1,4 km von der nächst gelegenen, geplanten Tunneltrasse (Variante G) entfernt. Eine Beeinflussung der Messungen ist damit nicht auszuschließen." (Bd. C, S. 302) In der Darstellung zu dieser wissenschaftlichen Einrichtung wird eine potenzielle Beeinflussung nicht ausgeschlossen und der Hinweis gegeben, dass in den nachfolgenden Detailplanungen zu prüfen ist, inwieweit</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Auch eine Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder (Bahnstrom) kann nicht ausgeschlossen werden. Besonders kritisch ist der Verlauf der Bahnstrecken im selben Bergrücken. Sofern Täler zwischen Bahnstrecke und Observatorium liegen, ist mit einer geringeren Beeinträchtigung zu rechnen. Dies ist ein sehr gutes Argument für eine möglichst westliche Linienführung.</p> <p>Teil C, Seite 425 – „Kulturlandschaft“ Hier ist unklar, wie notwendige Eingriffe durch die verschiedenen Varianten tatsächlich gewichtet werden. Warum ist hier Variante G besser als A-C? Es stehen notwendige Abrisse von Gebäuden in Heidenau (Varianten A-C) gegen eine Veränderung der Landschaft/des Landschaftsbildes und eine Beeinträchtigung bzw. Teilabriss von Gebäuden in Heidenau (Variante G).</p>	<p>direkte Beeinflussungen beim Observatorium vorliegen. Man kann aber nach Einschätzung der befragten zuständigen Stellen davon ausgehen, dass es hier um eine kalkulierbare Beeinflussung handelt, da Zugfahrzeiten und Anzahl der Züge (Personen-, wie Güterverkehr) bekannt und somit in den seismologischen Messungen erkennbar sind.</p> <p>Die Bewertungsmethodik und damit auch der Variantenvergleich sind in Band C, Kap. 1.8 dargestellt. Aufgabe des Variantenvergleichs ist es, die analysierten Konflikte für die einzelnen Varianten mit den einzelnen Raumordnungsbelangen separat nach den Belangen zu dokumentieren und gegenüber zu stellen.</p> <p>Eine Gewichtung der Belange untereinander wird nicht vorgenommen, da aus gutachterlicher Sicht alle Belange den gleichen Wert besitzen, falls nicht die festgelegten Erfordernisse der Raumordnung explizit eine Rangfolge von Belangen vorgeben.</p> <p>Die Sachlage sowie die Bewertung der potenziellen Konflikte der Varianten mit dem Belang Kulturlandschaft sind in Band C Kap. 6.6 ff. detailliert, transparent und nachvollziehbar dargestellt. Danach handelt es sich um ermittelte und entsprechend der Methodik als hoch bewertete Konflikte in Heidenau für die Varianten A, B und C (Konflikte durch Abriss denkmalgeschützter Gebäude, Konflikte Denkmalpflege/-schutz, Kulturdenkmal).</p> <p>Diese Bewertung fließt maßgeblich in die vergleichende Gesamtbewertung des Belanges ein. Ebenso wurde bei der Analyse und Bewertung der potenziell hohen Konflikte der Variante G (und auch D-F) bezüglich der Belange ökologische Verbundsysteme/Arten- und Biotopschutz/Fließgewässer Band C Kap. 6.6.5.1. vorgegangen. Diese hohen Konflikte wurden gleichfalls, wie die zuvor beschriebenen Konflikte der Kulturlandschaft, im Variantenvergleich gewürdigt.</p> <p>Die zusammenfassende vergleichende Bewertung ist detailliert, transparent und nachvollziehbar für den Belang Kulturlandschaft in Kapitel 11.4.2 (Bd. C, Seite 374 ff.) dargestellt. Variante G ist beim Belang Kulturgüter günstiger, da sie keine hohen (d.h. voraussichtlich nicht lösbaren) Konflikte mit dem Belang Kulturgüter aufweist, während A-C jeweils zwei Konflikte aufweisen, die in Kapitel 6.6 ff. genau erläutert und bewertet sind.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>In der Gemeinde Dohma, OT Goes sind im Verhältnis zu den Gesamtgebäuden eine Vielzahl von Einzeldenkmalen (13) zu finden. Wann die erste Besiedelung von Goes stattfand, ist schwerlich nachzuvollziehen, erste urkundliche Erwähnungen gehen auf das Jahr 1350 zurück. Goes wurde als Rundling angelegt, wobei die Höfe keil- bzw. sektorenförmig um einen runden Platz – hier Dorfteich – gruppiert sind. Die Besiedlung erfolgte wahrscheinlich von Slawen. Durch das Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Denkmalschutzgebiet vorgeschlagen, welches fast den gesamten Ortsteil in seiner Sachgesamtheit einschließt. Dieses Gebiet befindet sich weniger als 300 m von einer möglichen Neubaustrecke Variante G entfernt und wurde nicht in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren berücksichtigt.</p>	<p>Die Einstufung der Konflikte richtet sich nach den formal festgelegten Zielen der Raumordnung (Landesentwicklungsplan, Regionalplan), nach denen die Betroffenheit der Ziele für formal denkmalgeschützte Gebäude bei fachgerechter Analyse zu hohen raumordnerischen Zielkonflikten führen muss.</p> <p>Entgegen dem Einwand sind die von der Einwenderin benannten denkmalschutzrelevanten Aspekte des OT Goes in den ROV-Unterlagen Band C, Seite 141 sowie 242 dargestellt und bewertet: „Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturl. Archäologische Kulturdenkmale: P-Goes historischer Ortskern“.</p> <p>Die potenziellen Konflikte sind entsprechend der Bewertungsmethodik und der Lage der Varianten zu diesen Schutzgütern transparent und systematisch bewertet (hier die Var. G: Abstand ca. 300 m im 20 m tiefen Einschnitt, geringer Konflikt; vgl. auch die Fachkarten in Anlage C3, Kulturlandschaft).</p> <p>Der historische Ortskern liegt am Rande des zu untersuchenden 300-m-Korridors der Streckenführung Variante G und wird nicht direkt von der NBS beeinflusst. Der potenziell als weniger relevant zu bewertende Konflikt wurde nach der in Kapitel 1 beschriebenen Bewertungsmethodik bewertet.</p> <p>Ebenfalls entgegen dem Einwand sind die von der Einwenderin benannten denkmalschutzrelevanten Aspekte im ursprünglichen eigentlichen historischen Ortskern von Dohma in den ROV-Unterlagen Band C, Seite 223 dargestellt und bewertet: "Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturlandschaft, Archäologische Kulturdenkmale: NW-lich Dohma hist. Ortskern (Mittelalter)"; Variante F hier im Einschnitt, Entfernung ca. 95 m, Einschnittstiefe ca. 10 m, Konflikt gering. Diese Analyse wurde entsprechend in der raumordnerischen Konfliktbewertung der Varianten berücksichtigt.</p>
			<p>Teil C, Seite 425 – „Freiraumschutz“ Das FFH-Gebiet „Gottleubatal und angrenzende Laubwälder“ wurde nicht in die Betrachtungen einbezogen, obwohl die Variante G das Gebiet beeinflussen wird (Lärmbelastung, hydrologische/hydrodynamische Veränderungen, bauzeitlicher Stoffeintrag in die Gottleuba). Im Gutachten der Raumordnungsbehörde muss sich auch dieser Aspekt wiederfinden.</p>	<p>Die Sachlage zum Arten- und Biotopschutz und potenzielle Betroffenheiten durch die Varianten sind in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 6.1 und 6.6 dargestellt. Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (dsi, 2019) wurde eine Voreinschätzung der Raumwiderstände bezüglich des Gebiets- und Artenschutzes vorgenommen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Teil C, Seite 425 – „Freiraumnutzung“ Im derzeit gültigen Regionalplan 2009 ist die Fläche nahe Goes (Variante G mit Überholbahnhof) als Landwirtschaftsfläche ausgewiesen, im Regionalplanentwurf 2019 als Regionaler Grünzug. Wieso eine Änderung hier erfolgte, kann nicht nachvollzogen werden. Durch die Inanspruchnahme der Landwirtschaftsflächen für die Bahn, den Überholbahnhof und für mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden dem ortsansässigen Agrarbetrieb allerdings große Teile seiner Flächen entzogen.</p>	<p>In dem Gutachten (ROV-Unterlagen Teil D1) wird auf den Seiten 15 ff. das FFH-Gebiet Bahrebachtal eingehend beschrieben und bewertet. Das FFH-Gebiet Gottleuba liegt nicht im Untersuchungsraum und ist von den Varianten nach derzeitigem Planungsstand nicht betroffen, da sich die relevanten Varianten dort in tiefer Tunnellage befinden.</p> <p>Dem Hinweis der Einwenderin entsprechend sind die Gebiete zum Biotop- und Artenschutz Gottleuba und Bahretal vollständig, systematisch und nachvollziehbar in den ROV-Unterlagen betrachtet und der Konfliktbewertung unterzogen worden. Die sich daraus ergebenden Konflikte fließen vollumfänglich und sachgerecht in die Bewertung der raumordnerischen Konflikte der einzelnen Varianten ein und sind als solche in den Unterlagen vollständig dokumentiert.</p> <p>Ungeachtet dessen wird nach Ermittlung der nach dem ROV weiterzuführende(n) Variante(n) eine detaillierte artenschutzfachliche Untersuchung im Rahmen des PFV im Umweltbericht zur UVP sowie erforderlichenfalls eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.</p> <p>Die Feststellung der Einwenderin zu den Festlegungen des Regionalplans 2009 und Entwurf 2019 sind zutreffend, spiegeln sich genauso in den ROV-Unterlagen wider und liegen den Analysen und Bewertungen der Varianten zugrunde.</p> <p>Entsprechend den Festlegungen im Regionalplan Entwurf 2019 sind die potenziellen Konflikte der Variante G in diesem Bereich mit dem Regionalen Grünzug in den ROV-Unterlagen in Band C dargestellt. Potenzielle sehr hohe Konflikte mit Vorranggebieten Landwirtschaft (gemäß Regionalplan 2009) sind für diesen Bereich im Band C, S. 291 dargestellt (zweimal 0,9 ha bei VR LW, zusätzliche geringe Konflikte mit Vorbehaltsgebieten Landwirtschaft, siehe auch S. 291).</p> <p>Potenziell betroffene landwirtschaftliche Flächen sind in den ROV-Unterlagen im Kap. 7.1 und 7.4 Landwirtschaft dargestellt und bewertet und, soweit es sich um raumordnerische Vorrang- und Vorbehaltsgebiete handelt, als entsprechende raumordnerische Konflikte identifiziert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Außerdem wurde bereits im LEP 2013 (Kap. 2.2.1 Siedlungswesen) Folgendes festgelegt: „In den Regionalplänen sind siedlungsnahe, zusammenhängende Bereiche des Freiraums mit unterschiedlichen ökologischen Funktionen oder naturnahen Erholungsmöglichkeiten als Regionale Grünzüge festzulegen. Zur Verhinderung des Zusammenwachsens dicht beieinander liegender Siedlungsgebiete, insbesondere im Zuge von Achsen, sind Grünzäsuren festzulegen. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren sind von Bebauung im Sinne einer Besiedlung und von anderen funktionswidrigen Nutzungen freizuhalten.“ Diese Festlegung wird allerdings in den vorliegenden Unterlagen nicht gewürdigt. Warum wird die Variante G den anderen teilweise oberirdischen Varianten bessergestellt?</p> <p>Teil C, Seite 430 „Auch die Varianten F und G verlaufen entlang von Siedlungsgebieten, wobei G den Ortsteil Zehista in Bündelung mit der in Bau befindlichen Bundesstraße 172 neu passiert und damit die Vorbelastung zur Verringerung des Konfliktes beiträgt. Dennoch sind in dieser Beziehung Nachteile von F und G gegenüber den Tunnelstrecken festzustellen.“ den Tunnelstrecken festzustellen.“ Es ist aus Sicht der Betroffenen unersichtlich, warum dies zu einer „Verringerung des Konfliktes“ führt? Es ist doch definitiv eine Mehrbelastung.</p>	<p>Dabei geht es in der Raumordnungsuntersuchung zunächst nicht um die Einzelbetroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes einschließlich der wirtschaftlichen Folgebewertungen durch Flächeninanspruchnahme durch ein Vorhaben. Diese werden, sofern diese Varianten weiter verfolgt werden, im nachfolgende Planfeststellungsverfahren anhand detaillierter Betrachtungen von Liegenschaften und Bewirtschaftungsflächen betrachtet und die Betroffenheiten sowie ggf. Kompensationsansprüche geklärt.</p> <p>Dieser Einwand ist unzutreffend. Regionale Grünzüge, einschließlich der in der Stellungnahme zitierten Festlegung im LEP 2013, sind in der Raumordnungsuntersuchung ausführlich und sachgerecht analysiert und hinsichtlich potenzieller Konflikte mit den Varianten bewertet. In Band C, S. 48 f. sind die Festlegungen umfassend dargestellt. In Band C, S. 91 und S. 94 sind die potenziellen hohen Konflikte der Varianten F und G mit Regionalen Grünzügen, auch dem von der Einwenderin benannten bei Goes, sachgerecht und transparent analysiert und dokumentiert. Dabei ist aber für den Regionalen Grünzug bei Goes, festgelegt im Regionalplan 2019 (Entwurf), nicht im Regionalplan 2009, zu beachten, dass diese Zielfestlegung gegenüber der geplanten Neubaustrecke zu keinem Zielkonflikt führen kann sondern nur einen Grundsatz berührt, da der Regionalplan 2019 (Entwurf) zusätzlich folgende Festlegung trifft: Vorbehaltsgebiet Eisenbahn (Z 3.1) „Innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 gelten mit Ausnahme der Vorranggebiete vorbeugender Hochwasserschutz, der Vorranggebiete Wasserversorgung sowie der Vorrang- und Eignungsgebiete</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen Band A Seite 65, in Band C auf den Seiten 103 und 363 dargestellt. „Variante G erfordert im weiteren Verlauf nach Austritt aus dem ersten Tunnel keine unmittelbare Inanspruchnahme von Siedlungsflächen. Allerdings quert die Variante das Seidewitztal nördlich der Ortslage Zehista in enger Bündelung mit der in Bau befindlichen Süd-Umgehungsstraße Pirna (B 172n), wobei keine gemäß Flächennutzungsplan ausgewiesenen Siedlungsflächen in Anspruch genommen werden, jedoch mit der Talbrücke für die NBS eine zusätzliche Achse entlang des Siedlungsbereiches verlaufen wird. Mithilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen und Schallschutzwänden auf der Talbrücke werden die gesetzlichen Grenzwerte sowohl in Zehista und Pirna sowie auch in der Ortslage Goes eingehalten. Damit sind gemäß</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Teil C, Seite 431</p> <p>„Die Variante G stellt die günstigste Variante unter den nicht vollständig im Basistunnel geführten Varianten dar. Für G wurden als hohe Konflikte die Querung eines regionalen Grünzuges, kleinflächige Konflikte mit Zielen des Arten- und Biotopschutzes, die Querung von siedlungsklimarelevanten Gebieten und eines Vorranggebietes Landwirtschaft ermittelt.“</p> <p>Diese Feststellung mag tatsächlich zutreffen, jedoch würde eine Realisierung von Variante G zu einer Zerschneidung der Landschaft, Verlust der Ressource Boden sowie Schall- und Lichtverschmutzung führen.</p> <p>Außerdem ist das Adjektiv „kleinflächig“ irreführend, da ein Überholbahnhof mit notwendigen Transportwegen und Auffangvorrichtungen für Oberflächenwasser sicherlich größere Flächen in Anspruch nehmen wird.</p>	<p>Schallvoruntersuchung keine erheblichen Konflikte zu erkennen.“ (S. 363). Unter „Verringerung des Konfliktes“ (S. 430) ist zu verstehen, dass diese Querung des Siedlungsgebietes nach der Bewertungsmethodik als hoher Konflikt einzustufen wäre, hier aber (gemäß Bewertungsmethodik) aufgrund der Vorbelastung durch die B 172n und die enge Bündelung mit dieser geringer ausfällt.</p> <p>Das Bündelungsgebot ist u.a. im Bundesnaturschutzgesetz verankert (§ 1 Abs. 5): "Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. [...] Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden." Ziel der Bündelung ist es, notwendige Trassen so zusammenzulegen, dass neue Zerschneidungswirkungen vermieden werden und andere Auswirkungen, wie Schall, durch Bündelung die geringstmögliche Verteilung erfahren und gleichzeitig zusammen möglichst gut abgeschottet werden.</p> <p>Durch die in Bau befindliche Ortsumgehung ist eine Zerschneidung, Schallwirkung und Sichtbeeinträchtigung vorhanden. Die Planung der Parallellage der NBS zur Umgehungsstraße soll die Belastung durch Lärm sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt minimieren. Gleichwohl ist mit einer Mehrbelastung an der Bündelungsstelle auszugehen, der eine Entlastung anderer Räume gegenübersteht.</p> <p>Die Flächengröße und die Intensität der ermittelten potenziellen Konflikte ist in den ROV-Unterlagen transparent und nachvollziehbar analysiert und dokumentiert und liegt den Bewertungen der Varianten nachvollziehbar zugrunde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Die Variante F berührt den eigentlich ursprünglichen Ortskern von Dohma. Speziell um das Gemeindeamt befinden sich die ältesten Gebäude der Ortslage. Die betrifft u.a. das ehemalg Erbgericht, die ehemalige Teichschänke, die Bauernhöfe Schelzig und Häse.</p> <p>Bei der Variante F liegt der Tunnelbeginn in einen sensiblen Bereich des Quellgebietes des Dohmaer Wassers. Durch den Tunnelbau kann es zu einer Zerschneidung der Wasseradern kommen und somit zu einem Versiegen des Baches. Ein Einleiten der Tunnelwässer in das Dohmaer Wasser kann infolge der möglichen Hochwasserproblematik in der Ortslage Dohma nicht erfolgen. Dies würde bedeuten, dass ebenfalls erweiterte Rückhaltungen vorzusehen wären. Dafür gibt es weder Hinweise auf die notwendige Flächeninanspruchnahme, noch sind entsprechende Bauwerke beschrieben.</p> <p>Der Bereich des Überholbahnhofs bei Variante F ist in einem Einschnitt hinter Dohma gelegen. Dieser Einschnitt würde zu einer Störung beim natürlichen Abfließen des Hangwassers führen. Darüber hinaus könnten weitere Quellgebiete in diesem Bereich zerstört werden, was zu einer Vertrocknung unterhalb des Bahnhofseinschnittes führen würde.</p>	<p>Entsprechend dem Hinweis der Einwenderin sind die benannten denkmalschutzrelevanten Aspekte im ursprünglichen historischen Ortskern von Dohma in den ROV-Unterlagen Band C, Seite 223 dargestellt und bewertet: "Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturlandschaft, Archäologische Kulturdenkmale: NW-lich Dohma hist. Ortskern (Mittelalter)"; Variante F hier im Einschnitt, Entfernung ca. 95 m, Einschnittstiefe ca. 10 m, Konflikt gering. Diese Analyse wurde entsprechend in der raumordnerischen Konfliktbewertung der Varianten berücksichtigt. Damit ist dieser potenzielle Konflikt eindeutig und sachgerecht dargestellt und geht entsprechend in die Variantenbewertung ein.</p> <p>Bezüglich des Ableitens von Entwässerungswasser von dem Vorhaben ist festzustellen, dass die raumordnerischen Ziele und Gebiete zum Schutz von Grundwasser in den ROV-Unterlagen (Bd. C, S. 147 ff.) erläutert und bewertet (u.a. S. 172 ff., 192, 209, 226, 245, 377) sind.</p> <p>Die Zielfestlegung enthält die Pflicht für die Nutzungen in diesen Gebieten, die Grundwasserneubildungsrate dort nicht zu beeinträchtigen (Bd. C, S. 148). Insofern ist die Forderung der Einwenderin diesbezüglich bereits im Raumordnungsziel für diese Gebiete enthalten. Raumordnerische Grundsätze des ROG unterstreichen dies auch über die Vorranggebiete hinaus.</p> <p>Fachrechtliche Vorschriften zum Grundwasserschutz sowie detaillierte Untersuchungen und Genehmigungen für die Ableitung und Einleitung von Wasser in den Untergrund sind hier zwingend erforderlich und werden in der Ausführungsplanung und Vorhabensgenehmigung erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt (PFV).</p> <p>Die Entwässerungsplanung ist ein wichtiges Thema für die späteren Planungsphasen. Dies schließt die Betrachtung von Tunnelwasser und dessen Ableitung mit ein. Zur Erfüllung fachlicher und gesetzlicher Anforderungen wird in der Ausführungsplanung gesorgt. Dabei kann eine lokale Ableitung und Infiltration des Niederschlagswassers eine Lösung darstellen. Die detaillierten Untersuchungen dazu und die wasserrechtlichen Fragen werden im PFV geklärt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Sowohl bei Variante G als auch Variante F liegen in unmittelbare Nähe (Abstand < 300 m) zum Tunnelmund Wohnhäuser. Bei Variante F wäre ein Einzelhof sogar weniger als 100 Meter entfernt. Dies bedeutet, dass es eine direkte Beeinflussung durch Lärm, Feinstaub, Lichtemission und Erschütterungen gibt und zwar nicht nur im Betriebszustand, sondern auch im erheblichen Maße während der Bauphase.</p> <p>An keiner Stelle der ROV-Unterlagen wird eine Maßnahme aufgezeigt, wie diese gesundheitsgefährdenden Sachverhalte ausgeschlossen oder auf ein zumutbares Maß reduziert werden können. Entweder die Variante F wird von weiteren Planungen grundsätzlich ausgeschlossen oder die Unterlagen sind an dieser Stelle detailliert zu ergänzen</p> <p>Lärmimmission</p> <p>Die zu erwartende Situation wird anhand von Lärmkartierungen sehr ausführlich dargestellt. Das für die Erstellung der Lärmkartierung verantwortliche Unternehmen wurde von der Vorhabenträgerin selbst beauftragt. Die BI fordert in dieser überaus wichtigen Angelegenheit mehr Transparenz im Sinne von Unabhängigkeit.</p> <p>Wir erwarten von der Landesdirektion Sachsen, dass ein zweiter Gutachter in das Verfahren eingebunden wird und vor dem Abschluss des Gutachtens durch die LDS zu einer Aussage kommt. Weiterhin erwarten wir, dass aufgrund der Langfristigkeit des Projekts geprüft wird, ob und in welche Maße zukünftig der Geltungsbereich strengerer Schallimmissionsvorschriften zum Tragen kommen könnte.</p> <p>Geologie</p> <p>Die Variante G stellt vermutlich die Variante dar, bei der das Elbtalschiefergebirge an seiner schmalsten Stelle durchfahren wird. Es kann jedoch keinesfalls davon ausgegangen werden, dass bei einem Tunnelvortrieb mittels TBM die Gesteine senkrecht an der Ortsbrust angetroffen werden, da nach den Aussagen zum 3D-Geologiemodell (LfULG, 2015 - Geophysik und 3D-Modellierung im Osterzgebirge</p>	<p>Die Schallwirkungen sowie entsprechend abzuleitende Maßnahmen zur Reduzierung nach den gesetzlichen Grundlagen sind in den ROV-Unterlagen in Band C in Kap. 4.2 bzw. 4.3.2 sowie in der schalltechnischen Untersuchung dargestellt. Von gesundheitsgefährdenden Sachverhalten ist nicht auszugehen.</p> <p>Wie von der Einwenderin richtig dargestellt wird, sind die schalltechnischen Berechnungen ausführlich in den ROV-Unterlagen dokumentiert. Dabei wird nach geltenden gesetzlichen Vorgaben und Rechenvorschriften vorgegangen. Dies ist ebenfalls fachlich korrekt und nachvollziehbar erläutert.</p> <p>Generell ist es Sache des Vorhabenträgers, diese Berechnungen vorzulegen. Es wird nicht klar, welche Unzulänglichkeiten die Einwenderin in den durch das Fachbüro nach geltenden Vorschriften durchgeführten Ermittlungen sieht. Die 16. BImSchV als hier anwendbare Rechtsvorschrift gibt die gesetzlich verankerten, hier heranzuziehenden Schallimmissionsvorschriften vor. Die Anwendung anderer Regelungen entspricht nicht der aktuellen Gesetzeslage und kann somit nicht gefordert werden.</p> <p>Die Bewertung der geologischen Bereiche der Tunnelbauwerke bei den verschiedenen Varianten basiert auf der Untersuchung der geologischen und hydrogeologischen Grundlagen im Untersuchungsraum. Sie sind in den Berichten zu den geologischen Untersuchungen des Sächsischen Geologischen Dienstes beim Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen (LfULG) in den ROV-Unterlagen umfassend zusammengestellt worden (vgl. Band B, Kap. 3.8, Band D,</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Voruntersuchungen zur Neubaustrecke Dresden–Prag), die Schichten mit 60 Grad nach NE einfallen und außerdem stark verfaltet sind. Damit ist diese Variante vermutlich auch nicht wesentlich einfacher/günstiger als die Volltunnelvarianten, wie in Teil A, Tabelle 3 ausgeführt.</p> <p>2.5 Fehlende Untersuchungen Hydrologie/Bodeninanspruchnahme In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde das auftretende Tunnelwasser bisher nicht betrachtet. Als Tunnelwasser wird Bergwasser bezeichnet, das aus Spalten und wasserführenden Gesteinsschichten in über dem Grundwasserspiegel liegende Tunnel und Stollen eindringt. Je nach Gesteinsarten kann es zu Stoffeinträgen kommen, die gereinigt/gefilitert werden müssen.</p> <p>Dazu sind möglicherweise Wasseraufbereitungsanlagen notwendig. Während der Bauphase wird für Kühlung und Reinigung ebenfalls Frischwasser zugeführt, welches wieder aus dem Tunnel abgeführt werden muss. Auch dieses Wasser muss gereinigt werden. Auftretendes Tunnelwasser sowie Bauwasser tritt bei allen Varianten, also A bis G, auf.</p> <p>Das Tunnelwassers der Varianten A-C könnte problemlos auf ehemaligen Gewerbeflächen in Heidenau gereinigt und ggf. einer Wiederverwendung von Gewerbebetrieben zugeführt werden bzw. abfließen. Problematischer sind die Verwendung und der Abfluss von Wasser bei allen anderen Varianten.</p> <p>Ein Abfluss in die Seidewitz sowie in die Gottleuba sollte aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich sein. Neben den bisher nicht betrachteten Tunnelwässern wird es durch Dammbauwerke zu Wasseraufstau kommen. Beispielsweise ist bei der Variante G nahe des Ortsteiles Goes ein 1,3 km langer Damm sowie ein 1 km Einschnitt geplant.</p>	<p>Anlage D-3). Im Ergebnis wird in den ROV-Unterlagen und den dort dargestellten Variantenvergleichen durchweg eindeutig erläutert (Band A, S. 70, 2. Abs.): „Zur Wirtschaftlichkeit der Varianten im Vergleich kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässliche Aussage getroffen werden, da dieser Aspekt maßgeblich von den Details der Ausführung, insbesondere der Geologie und der Tunnelbautechnik [...] abhängig ist, die zum gegenwärtigen Planungsstand nicht spezifiziert werden können.“</p> <p>Insofern können die Vermutungen der Einwenderin bislang nicht fachlich qualifiziert bestätigt oder widerlegt werden. Bisher fachlich fundierte Analysen und mögliche Schwierigkeiten der verschiedenen Varianten sind in den ROV-Unterlagen in Band A, B und D umfassend und nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Die raumordnerischen Ziele und Gebiete zum Schutz von Grundwasser sind in den ROV-Unterlagen (Bd. C, S. 147 ff.) erläutert und bewertet (u.a. S. 172 ff., 192, 209, 226, 245, 377). Die Zielfestlegung enthält die Pflicht für die Nutzungen in diesen Gebieten, die Grundwasserneubildungsrate dort nicht zu beeinträchtigen (Bd. C, S. 148). Insofern ist die Forderung der Einwenderin diesbezüglich bereits im Raumordnungsziel für diese Gebiete enthalten. Raumordnerische Grundsätze des ROG unterstreichen dies</p> <p>auch über die Vorranggebiete hinaus. Fachrechtliche Vorschriften zum Grundwasserschutz sowie detaillierte Untersuchungen und Genehmigungen für die Ableitung und Einleitung von Wasser in den Untergrund sind hier zwingend erforderlich und werden in der Ausführungsplanung und Vorhabensgenehmigung erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt (PFV).</p> <p>Die Entwässerungsplanung ist ein wichtiges Thema für die späteren Planungsphasen. Dies schließt neben jeglichem abzuleitenden Niederschlagswasser auch die Betrachtung von Tunnelwasser und dessen Ableitung mit ein. Zur Erfüllung fachlicher und gesetzlicher Anforderungen wird in der Ausführungsplanung gesorgt. Dabei können eine lokale Ableitung und Infiltration des Niederschlagswassers eine Lösung darstellen. Die detaillierten Untersuchungen dazu und die wasserrechtlichen Fragen werden im PFV geklärt. Durch die Ableitung von Niederschlags- oder Tunnelwasser darf keine Gefährdung Dritter entstehen. Dies gilt insbesondere auch für die Belange des</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Der OT ist keine 300 m entfernt. Selbst der Tunnelmund (mit vorgelagertem Einschnitt) im südlichen Bereich ist in unmittelbarer Nähe geplant, so dass davon auszugehen ist, dass alle anfallenden Wasser vor dem OT aufgefangen werden müssen.</p> <p>Es sind umfangreiche Wasserrückhaltmaßnahmen notwendig, um den Ort zu schützen. Die dafür notwendigen Flächen sind weder angedacht noch benannt. Weiterhin ist anzumerken, dass im Planfeststellungsbeschluss für den Bau der B 172 a bereits festgestellt wurde, dass bei einem Hochwasser HQ100 (sogenanntes Jahrhunderthochwasser) der Wasserspiegel durch die Bauten für die Umgehungsstraße um ca. 10 cm im Bereich Pirna Am Lindigt/hinterer Postweg steigen wird.</p> <p>Die Gefahren für die Anwohner sind also durch den Bau der B 172a durch weitere Verengung des Seidewitztales vor Zehista bereits gestiegen und werden durch den Bau einer weiteren Brücke noch weiter ansteigen. Hier werden neue Problemgebiete geschaffen. Wir fordern deshalb die Erstellung entsprechender Gutachten, die eine objektive Bewertung der Problematik zulassen.</p> <p>Fauna/Flora</p> <p>In unmittelbarer Nähe der geplante Trassenführung G sind viele Tierarten zu finden. Neben nicht unter Schutz stehenden Arten, wie Rehe, Dachse, Füchse, Wildschweine, Ringelnatter etc., finden sich jedoch auch Tiere der Roten Liste auf dem Galgenberg und auf dem Gelände des „geplanten Überholbahnhofes“. Mäusebussarde und Rotmilane leben bspw. hier.</p> <p>Schwarzstörche wurden ebenfalls bereits gesichtet. Außerdem sind im Dorf Goes verschiedene Fledermausarten in vielen alten Scheunen zu finden. Auch im ehemaligen Ferienhaus Bahretal und im ehemaligen Bahntunnel Großcotta haben diese Tierarten ihr Quartier bezogen.</p> <p>Bei den Varianten F und G wird der Tunnel gekreuzt, das ehemalige Ferienhaus durch die offene Streckenführung nahe Dohma und die Einflugschneise in die Scheunen von Goes durch die Bahntrasse mit Überholbahnhof direkt beeinträchtigt.</p> <p>Des Weiteren wurden in der Nähe der Bahre bei Zuschendorf bereits mehrmals jährlich Eisvögel gesichtet. Diese Vogelart steht ebenso auf der „Roten Liste“ der bedrohten Tierarten Deutschlands/Sachsens. Im Bereich Zehista und Dohma befinden sich Biberbauten.</p>	<p>Hochwasserschutzes. Sofern Bauwerke oder Bauteile in festgesetzten Überschwemmungsgebieten vorgesehen sind, müssen die wasserrechtlichen Anforderungen des WHG und des SächsWG voll umfänglich eingehalten werden. Danach darf keine Verschlechterung der Hochwassersituation oder eine Gefährdung für Dritte aus dem Vorhaben entstehen. Entsprechende Ausführungsplanungen, Nachweise und ggf. Retentionsraumausgleiche sind im Planfeststellungsverfahren die Voraussetzung für eine Vorhabensgenehmigung, die eine wasserrechtliche Genehmigung auch zum Hochwasserschutz mit einschließt.</p> <p>Der Einwand, dass „sich in den Raumordnungsunterlagen dazu überhaupt keine Untersuchungen“ finden, ist nicht nachvollziehbar. Die ROV-Unterlagen enthalten in Band D ein umfassendes Gutachten zum Gebiets- und Artenschutz (Band D, Anlage D.1), das bereits deutlich über die Betrachtungsebene der Raumordnung hinausgeht, um eben der sensiblen Landschaft des Untersuchungsgebietes Rechnung zu tragen. Das Gutachten benennt alle relevanten Schutzgebiete, deren Schutzgegenstände, das Vorkommen der für den Schutz maßgeblichen (seltenen) Arten und die möglichen Eingriffe durch die Varianten des Vorhabens. Die von der Einwanderin benannten Sachverhalte (z.B. Fledermausvorkommen, deren Quartiere, verschiedene seltene Vogelarten etc.) werden ausführlich beschrieben und hinsichtlich der Varianten bewertet.</p> <p>Für das Raumordnungsverfahren sind vor allem die Ziele und Grundsätze der Regionalplanung in diesem Bereich relevant, die für den Arten- und Biotopschutz entsprechende Ziele, Grundsätze und zahlreiche Vorrang- und Vorbehaltsgebiete festlegen. Diese Festlegungen sind in Band C, Kap.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Die aufgeführten Tiere sind nur beispielhaft erwähnt, bei einer weiterführenden Untersuchung sind sicherlich weitere Tierarten zu finden. Leider findet sich in den Raumordnungsunterlagen dazu überhaupt keine Untersuchungen, eine objektive Bewertung der Varianten F und G sind damit nicht möglich.</p> <p>Soll die Bahn auch hier, ähnlich wie die Autos auf der Waldschlösschenbrücke Dresden, mit 30 km/h „vorbeirauschen“? Wir verlangen deshalb vor einer Bewertung durch die Raumordnungsbehörde die Erstellung und Auswertung entsprechender Gutachten.</p> <p>Da die BI stets darum bemüht ist, das Projekt zügig voranzubringen, haben wir uns erneut Gedanken gemacht, welche Lösungen unter Berücksichtigung der Bürgerinteressen sinnvollerweise weiterverfolgt werden sollten. Dabei besteht nun erstmalig die hervorragende Möglichkeit, auf ein umfangreiches Datenmaterial zurückgreifen zu können.</p> <p>Dank der an vielen Stellen recht präzise zur Verfügung gestellten Unterlagen ergibt sich die Möglichkeit, Vorteile bestimmter Varianten zu separieren und Nachteile anderer zu eliminieren. Das versetzt uns in die Lage, eine „Optimalvariante“ zu generieren. Bei der Methodik folgen wir den von der Vorhabenträgerin selbst gewählten Ansätzen.</p> <p>Das verwendete Zahlenmaterial stammt größtenteils aus den ROV-Unterlagen. Dieser Untersuchungsansatz soll dazu dienen, eine nahezu konfliktfreie Mischvariante zu kreieren und damit den Weg für eine deutlich schnellere Realisierung des Projektes zu ebnen. Es ist ebenfalls sichergestellt, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt werden.</p>	<p>6.1 zusammengestellt und analysiert. Die potenziellen Konflikte mit diesen Festlegungen sind für alle Varianten in Kapitel 6.6 umfassend und sachgerecht beschrieben und dokumentiert, wobei zusätzlich zu der raumordnerischen Detailschärfe hier bereits auf Grundlage des Gutachtens zum Gebiets- und Artenschutz (D.1) ergänzende Aspekte zum Vorkommen einzelner besonders schutzbedürftiger Arten in die Bewertungen eingestellt sind.</p> <p>Weitergehende detaillierte Untersuchungen zum Arten- und Biotopschutz sind Aufgabe der nachfolgenden Planungsstufen (PFV). Dort werden für die weiter zu verfolgenden Varianten nicht vermeidbare Eingriffe durch das Vorhaben dargestellt und bewertet. Die Vermeidung oder zumindest Minderung von Eingriffen in schutzwürdige Bereiche durch entsprechende Optimierung der technischen Planung ist eines der Ziele weiterer Planungsstufen. Entsprechende detaillierte Fachgutachten werden im Zuge der artenschutzfachlichen Begutachtung und des Umweltberichtes zur UVP erstellt.</p> <p>Die Einwanderin erhebt hier keine Einwände gegen die in den ROV-Unterlagen dokumentierte Gesamtbewertung anhand der von der Raumordnung und Landesplanung im LEP und Regionalplan festgelegten Raumordnungskriterien, sondern stellt eine eigene Gegenüberstellung anhand anderer gewählter Kriterien vor. Es erscheint wenig zielführend, die Gegenüberstellung im Einzelnen zu kommentieren, da die Bewertungsgrundlagen, -methodik und die -kriterien nicht nachvollziehbar dargestellt sind.</p> <p>Der Grundsatz für die raumordnerische Bewertung, dass die Belange der Raumordnung zunächst für sich bewertet werden müssen, da sie im Kern der raumordnerischen Begutachtung stehen und nicht mit anderen Belangen ohne weiteres vermischt werden dürfen, ist allerdings hier nicht (zumindest nicht transparent und nachvollziehbar) eingehalten.</p> <p>Die Bewertung im Bereich „Umwelt“ ist so nicht nachvollziehbar, da allein ein Ja/nein-Vergleich zu den angeführten Aspekten für eine schlüssige Bewertung nicht ausreicht. Die ROV-Unterlagen enthalten umfassende qualitative und quantitative Kriterien für die Bewertung, so dass diese zunächst plausibel erscheint.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Analyse zu den Verkehrsströmen</p> <p>Für die meisten Entscheidungen im Rahmen des Neubauprojektes ist die Gegenüberstellung des Zugverkehrs vor Inbetriebnahme mit der zu erwartenden Entwicklung nach Inbetriebnahme von entscheidender Bedeutung, so zum Beispiel für die Wirtschaftlichkeit, die Entlastung des oberen Elbtals und die mögliche Verschiebung der Kapazitätsgrenze in Richtung Heidenau.</p> <p>Um dieses Thema aber umfassend bewerten zu können, ist eine weitere Aussage sehr bedeutsam. Es ist nämlich unter Umständen von entscheidender Bedeutung, wie sich das Grenzlastverhalten der infrage kommenden Triebfahrzeuge in Relation zu den Neigungsverhältnissen darstellt. In den ROV-Unterlagen findet sich zu diesem wesentlichen Punkt nur die völlig unzureichende Bemerkung: „Belastbare Aussagen hierzu sind jedoch nur in einer Grenzlastsimulation zu ermitteln...“ (Teil B – Seite 49 Punkt 4.2.2.)</p> <p>Wir möchten darauf verweisen, dass es solche Simulationen bereits gibt. Diese wären durchaus geeignet gewesen, ausreichend Klarheit darüber zu vermitteln, welche entscheidenden Auswirkungen gerade dieser technische Aspekt für die zu erwartenden Verkehrsströme haben wird.</p> <p>In der folgenden Darstellung hat die BI eine eigene Bewertung vorgenommen. Das Datenmaterial stammt zum Teil aus uns zugänglichen Unterlagen der Deutschen Bahn und aus eigenen Ermittlungen. Es wird deutlich ersichtlich, welche Konsequenzen das in Bezug auf das von der Vorhabenträgerin selbst gestellte Ziel „Entlastung des Elbtals“ haben kann. Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass die Zugzahlen nach Inbetriebnahme weiter steigen werden.</p>	<p>Dennoch weist die Gegenüberstellung tendenziell bei verschiedenen Aspekten einen ähnlichen Trend auf wie der Variantenvergleich in der Raumordnungsuntersuchung. Durch die geringe Differenzierung werden jedoch bei den nichttechnischen Aspekten meist nur Gut/schlecht-Unterschiede dargestellt, was der notwendigen Differenzierung von Konflikten nicht gerecht wird.</p> <p>Zu den künftigen auf der Bestandsstrecke durch das Elbtal verbleibenden Verkehrsströmen können im Rahmen des ROV keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Unstrittig dagegen ist, dass allein aufgrund der gesetzlich erwirkten technischen Änderungen an den Bremsen der Güterzüge (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmenschutzgesetz) die Schallemissionen des Güterverkehrs zukünftig geringer sein werden als bisher, unabhängig davon, wo diese Güterzüge verkehren.</p> <p>Allein auf Grund der Fahrzeitverkürzung wird die Neubaustrecke sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr ökonomisch betrachtet attraktiver sein als die Bestandsstrecke durch das Elbtal.</p> <p>Auf Grundlage von eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt.</p> <p>Die in der untenstehenden Grafik von der Einwenderin genannten Zugzahlen sind nicht nachvollziehbar. Es geht nicht hervor, aus welcher Quelle sowohl die aktuellen Zugzahlen sowie die Prognosezugzahlen stammen. Es wird nicht definiert, welcher Streckenabschnitt mit „Oberes Elbtal“ gemeint ist. Da sich in Bad Schandau die Zugzahlen erheblich ändern, ist dies aber relevant.</p> <p>Die Verteilung der Züge zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere erscheint die Zahl von 63 Zügen auf der NBS in den Varianten D bis G unplausibel, da dies bei einem unterstellten Reiseverkehr von 48 Zügen täglich eine Zugzahl im Güterverkehr von lediglich 15 Fahrten bedeuten würde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Die eingereichten Unterlagen sind an wesentlichen Punkten unvollständig und fehlerhaft. Sie müssen deshalb überarbeitet, ergänzt und danach erneut veröffentlicht werden. Erst dann ist nach unserer Auffassung zum einen die LDS in die Lage versetzt, ein ausgewogenes Gutachten zu erstellen, andererseits können danach die Belangträger eine Stellungnahme liefern, die im Rahmen ihre Zuständigkeiten notwendig und ausgewogen ist.</p> <p>Die Varianten A bis C unterscheiden sich in erheblicher Weise von den eingereichten Detailplanungen der Bürgerinitiative. Das ist jedoch ohne Wissen der BI geschehen. Wir sehen dies als einen Ausdruck des mangelnden Willens der Deutschen Bahn an, Bürgerbeteiligung in einem angemessenen Maß zu ermöglichen.</p> <p>Die Bürgerinitiative sieht sich als Interessenvertreter der Bürgerinnen und Bürger in den potentiell betroffenen Gebieten. Die große Anzahl der Stellungnahmen und Einwendungen sprechen in diesem Zusammenhang eine deutliche Sprache. Wir fordern, dass die Vorhabenträgerin alle potentiellen K.o.-Kriterien bei den Varianten A bis C eliminiert und im Wesentlichen die ursprünglichen Details der BI übernimmt.</p> <p>An vielen Stellen sind Bewertungen vorgenommen worden, die der Raumordnungsbehörde eine Entscheidungstendenz vermitteln sollen. Darauf muss im Sinne eines unabhängigen Gutachtens verzichtet werden.</p>	<p>Es bleibt unklar, worin die „an wesentlichen Punkten unvollständig und fehlerhaft“ eingereichten Unterlagen von der Einwenderin gesehen werden. Aus den vorliegenden Einwendungen einschließlich dieser vorliegenden geht eine grundlegende Untersuchungslücke oder eine fachlich fehlerhafte Darstellung oder Bewertung nicht hervor.</p> <p>Die von der Einwenderin angeführten Einwände zu „fehlenden Untersuchungen“ (vgl. oben, Ziff. 2.5) sind unzutreffend, da diese Aspekte entweder irrelevant für die Planungsstufe des Raumordnungsverfahrens sind oder, entgegen der Darstellung der Einwenderin, in den Unterlagen und Analysen enthalten sind (siehe Antworten zu 2.5).</p> <p>Die der RO-Untersuchung zugrundeliegenden Ausarbeitungen der Varianten A-C wurden in gleicher Tiefe wie die Varianten D-G vorgenommen. Dabei sind neben den Gegebenheiten des Geländes umfangreiche technische Randbedingungen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ergeben sich die in den Unterlagen dargestellten Varianten mit den entsprechenden Eigenschaften.</p> <p>Die gutachterliche Analyse und Bewertung der Sachlage und der potenziellen Konflikte sind explizit Aufgabe der Gutachter in der Raumordnungsuntersuchung. Ob und inwieweit sich die Raumordnungsbehörde den gutachterlichen Einschätzungen und Bewertungen anschließt, obliegt allein der Raumordnungsbehörde. Diese ist hier vollständig frei, aufgrund einer anderen fachlichen Bewertung, aufgrund eigener Fachlichkeit und aufgrund der Stellungnahmen vorzunehmen.</p> <p>Im Übrigen ist es das Recht der Vorhabenträgerin, eine eigene Vorzugsvariante für das von ihr in das ROV eingebrachte Vorhaben zu benennen. Dieser Standpunkt der Vorhabenträgerin ist nicht maßgeblich für die Raumordnungsbehörde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>1. Offener Überholbahnhof</p> <p>Dieses Problem besteht bei allen Varianten. Es gibt aber für die Volltunnelvarianten eine Lösung.</p> <p>Die Bürgerinitiative schlägt eine Variante vor, die eine komplette Umbauung des Überholbahnhofes vorsieht. Das infrage kommende Areal bietet sich dafür hervorragend an.</p> <p>Unter Ausnutzung natürlicher topografischer Gegebenheiten und durch entsprechende bauliche Maßnahmen würde eine Überholmöglichkeit geschaffen, die komplett umbaut und von außen problemlos zugänglich wäre. Der Baukörper würde zudem einen perfekten Schallschutz bieten. Für Wartungsarbeiten und im Havariefall wäre er auch ohne Neigung schnell befahrbar.</p> <p>So eine Variante schlagen wir für den Überholbahnhof in Heidenau vor. Wie diese Lösung im Detail aussieht, stellen wir unter 5.7. dar. Sie muss bei den weiteren Planungsstufen näher untersucht und vertieft werden.</p> <p>Auf jeden Fall muss das kleine, schützenswerte Gebiet direkt über der Neubautrasse und kurz nach dem Verlassen (ca. 470 Meter südlich) der DB Strecke 6240 bei Streckenkilometer 48,18 Beachtung finden. Das BI-Konzept sieht an dieser Stelle einen 200 Meter langen Abschnitt vor, der sich außerhalb aller Weichenstraßen befindet und im NÖT-Verfahren hergestellt werden muss. Hier werden möglicherweise zwei zweigleisige Röhren entstehen, damit an dieser Stelle auf eine offene Bauweise verzichtet werden kann.</p> <p>Die anderen beiden Abschnitte, vor und nach diesen kurzen zweigleisigen Röhren, können in offener Bauweise entstehen. Wie man diese Abschnitte später am sinnvollsten schließt, muss noch untersucht werden. Es gibt mehrere Varianten, zum Beispiel in Form eines „überdachten Lichthofes“ oder die Abschnitte werden durch Kastenbauwerke geschlossen, um eine spätere Renaturierung zu ermöglichen. Technisch ist dieser Abschnitt sicher etwas anspruchsvoller, aber auf jeden Fall machbar.</p>	<p>Die von der BI vorgeschlagenen Änderungen und Optimierungen zu den o.g. 4 Punkten werden auch Gegenstand der folgenden Planungsphasen für die Ermittlung der technisch, betrieblich und umweltfachlich optimalen Linienführung einer Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen und umweltfachlichen Verhältnisse sowie der bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Randbedingungen und der Bergbaurechte im Planungskorridor der Varianten A-C sein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
115			<p>Als Alternative bleibt noch die Möglichkeit, den zweiten Teil mit den dazu gehörenden Weichenstraßen in den Einschnitt zu legen und den Beginn zu umbauen. Praktisch eine Kombination aus der ursprünglichen Variante der BI und dem neuen Vorschlag, auch das natürlich kreuzungsfrei. Das Ziel, den Überholbahnhof aus Sicht des Lärms nahezu immissionsfrei zu gestalten, kann auch hier erreicht werden. Dazu muss es in den weiteren Planungsphasen nähere Untersuchungen und eine Gegenüberstellung geben.</p> <p>2. Tunnellänge gesamt Die Variante A hat neben vielen Vorteilen jedoch einen längeren Tunnel. Die dadurch zu erwartenden höheren Kosten werden aber zu großen Teilen dadurch kompensiert, dass aufwendige Brücken und Rampenbauwerke ebenso wie tiefe Einschnitte entfallen würden. Außerdem trägt der geringere Grunderwerb ebenfalls zur Kostenentlastung bei. Trotzdem haben wir die Linienführung hinsichtlich der Tunnellänge noch einmal untersucht und optimiert.</p> <p>3. Abstand der Überholbahnhöfe Da der Abstand der Überholbahnhöfe vor und nach dem Tunnel von großer Bedeutung für die Erfüllung des Prognosebetriebsprogramms ist, sollte dieser nur so groß sein, dass dieses Ziel auf jeden Fall erreicht werden kann.</p> <p>Wir streben deshalb in diesem Punkt Optimierungen an. Auf keinen Fall kann der Überholmöglichkeit bereits im Bahnhof Heidenau geplant werden. Das würde den Abstand der Überholbahnhöfe um ca. 3 km vergrößern. Außerdem sollen die Belastungen für die Stadt Heidenau nicht größer als unbedingt erforderlich sein. Eine Überholmöglichkeit im Bahnhof Heidenau (Abzweig nach Altenberg) würde zu erheblicher Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich führen.</p> <p>4. Risikozone Döbra/Petrovice Alle 7 Varianten durchfahren diese Risikozone. Bei der Variante A ist der Winkel, mit dem der Streckenverlauf in die Störzone eintaucht, möglicherweise ungünstiger als bei den Varianten B bis G. Wir verändern deshalb die Linienführung in diesem Bereich so, dass dieses potentielle Problem verringert wird und nur noch im selben Umfang wie bei allen anderen Varianten besteht.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			In ihrer Stellungnahme schlägt die BI eine neue Konzeption (Optimalvariante) vor. (Stellungnahme BI S. 32 ff.)	
116	Polizeiverwaltung gesamt Abteilung 4/Referat 43	ohne Antwort		
117	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI-NL Mitte/Ost PTI 13	ohne Antwort		
118	Vodafone GmbH, Region Ost	ohne Antwort		
119	Ericsson Services GmbH, ROR/GAM, CHG	ohne Antwort		
120	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Bereich Planung	09.03.2020	Stellungnahme beinhaltet umfassende Leitungsauskunft	kein Einwand, keine Stellungnahme DB, wird aber im weiteren Planungsverlauf beachtet
121	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	27.02.2020	keine Einwände	kein Einwand, keine Stellungnahme DB
122	Ev.-Luth. Kirchgemeinde Liebstadt- Ottendorf	27.01.2020	<p>Im Namen der Kirchengemeinde Liebstadt-Ottendorf bittet der Kirchenvorstand, von der Trassenvariante E bei der weiteren Planung Abstand zu nehmen. Diese Trassenführung würde das Flurstück 152/1, Gemarkung Friedrichswalde, zerschneiden. Dies bitten wir zu vermeiden, da die Kirchengemeinde schon beim Bau der Autobahn (A 17) eine umfangreiche Zergliederung von Flurstücken und Landverluste in Kauf nehmen musste und in der Folge die landwirtschaftliche Nutzung und Verpachtung schwieriger und zeitaufwändiger wurde.</p> <p>Grundsätzlich, aber insbesondere für die Trassenvarianten F und C, erbittet der Kirchenvorstand von Ihnen vor Baubeginn die Durchführung von Beweissicherungsverfahren für alle kirchlichen Bestandsobjekte (Kirchen, Kapellen, Pfarr- und Gemeindehäuser) in der Nähe der geplanten Trasse/Tunnelführung sowie baubegleitende</p>	<p>Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden alle Varianten hinsichtlich ihres Konfliktpotentials untersucht. Ein Ausschluss von einzelnen Varianten kann so nicht erfolgen. Zudem sind die Varianten im jetzigen Planungsstand nicht so konkret, um Aussagen zur Betroffenheit von bestimmten Flurstücken treffen zu können.</p> <p>Derartige Forderungen werden im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Bis dahin wird sich im weiteren Planungsprozess auf eine Variante festgelegt. Daher ist zunächst abzuwarten, welche Variante für die Planfeststellung eingereicht werden wird.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Erschütterungsmessungen in Abhängigkeit der Vortriebstechnologie. Dies gilt insbesondere für die Trassenvariante F, da diese unter Kirche und eventuell Pfarrhaus in Ottendorf (beide denkmalgeschützt) hindurchführen würde. Ebenso würde die Tunnelführung der Variante C nahe der Kirche Friedrichswalde entlanggehen, so dass um die genannten Maßnahmen gebeten wird.	
123	Kurort Rathen Füllhölzerweg 1 01824 Rathen	24.02.2020	<p>Alle vorgeschlagenen Streckenführungen der Varianten A-G sind aus unserer Sicht technisch realisierbar, eine nicht konfliktfreie Interessenabwägung muss stattfinden zwischen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnlärm für Anwohner- Schallbelastung • Schutz des Bodens, Flächeninanspruchnahme, Aushubminimierung • Schutz der Tierwelt • und ganz zum Schluss Wirtschaftlichkeit im Streckenausbau und deren spätere Nutzung. 	Das ROV dient der Prüfung der Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung, basierend auf gesamtgesellschaftlich in Gesetzen und Raumordnungsplänen festgelegten Zielen und Grundsätzen. Dies schließt die Abwägung aller Ansprüche an den Raum mit ein. Entsprechend ist die Raumordnungsuntersuchung aufgebaut und so wird der Landesplanerischen Abwägung aus gutachterlicher Sicht zugearbeitet. Insofern dient dieses Verfahren eben genau dieser geforderten Abwägung. Eine konfliktfreie Abwägung ist in der Regel bei einem solchen Vorhaben nicht möglich, es sollten aber möglichst viele Konflikte gelöst werden.
123			<p>Die Tunnelvarianten A-C ab Heidenau greifen aus unserer Sicht am wenigsten in den Flächenverbrauch und in den Naturschutz ein. Die Wirtschaftlichkeit, Kosten und spätere Nutzung sollte hier auch eine untergeordnete Rolle spielen. Der Bahnlärm und die Schallbelastung werden bei der Variante A-C (Volltunnelvarianten) auf Grund des erforderlichen Überholbahnhofs vor dem Tunnelleingang direkt in die Ortslage von Heidenau gezogen. Aus unserer Sicht kann hier ein effektiver Schallschutz nur mit überdimensionierten, vielleicht nach oben gedeckelten Schallschutzwänden und durch eine angeordnete Langsamfahrt durch Heidenau gemindert werden.</p> <p>Die teils offenen Bauvarianten D-G weisen einen ungünstigeren Schutz von Boden und Tierwelt mit einem höheren Aushubaufkommen auf. Die Lärmbelästigung wird durch die teils offene Bauweise und der Verlagerung des Überholbahnhofs aus der zentralen Ortslage von Heidenau in die ländlichere Region verschoben. Die Schallausbreitung in ländlicher Lage scheint auch auf Grund der etwas höheren Lage günstiger und damit schonender für die Gesamtanzahl an Lärmbetroffenen in Heidenau und in der ländlichen Lage zu sein.</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob zur Lärminderung ein Überholbahnhof in einer Tunnelvariante möglich ist.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C Seite 57 ff. entsprechend dem Einwand dargestellt. Die Schallbelastungen in Heidenau werden soweit wie möglich minimiert, indem Schallschutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Regelwerken vorgesehen werden. Weitere Details zur Lärminderung können in nachfolgenden Planungsstufen nach Festlegung des genauen Verlaufs der Variante entwickelt werden.</p> <p>Die Varianten werden hinsichtlich der genannten Schutzgüter (Boden, Tierwelt) sowie zum Aushubaufkommen und der Schallimmissionen im Raumordnungsverfahren bewertet. Die abschließende Bewertung der Varianten wird durch das Abschlussgutachten der Landesdirektion Sachsen erfolgen.</p> <p>Werden mit herkömmlichen Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwänden) die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Lärmschutz eingehalten, sind keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Kann der Ipro Teil der Bahnneubaustrecke werden, indem der Überhohlbahnhof auf diesem Gelände gebaut und dort mit Gleisanbindung des restlichen Ipros angeschlossen und infolgedessen als Volltunnel bis Tschechien weitergeführt wird?</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob ein Überholbahnhof auf den vorhandenen Gleisanlagen des Bahnhofsgeländes in Dresden Hauptbahnhof angeordnet werden kann.</p>	<p>Das Raumordnungsverfahren prüft nur raumordnerische Konflikte. Anregungen oder Wünsche zu Anbindungen und Ähnlichem sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Der Hinweis wird aber bei der DB Netz AG zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>Die Lage und der Abstand von Überholbahnhöfen hat Auswirkungen auf die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur. Die Anordnung eines Überholbahnhofs im Bereich des Knotens Dresdens kann einen Überholbahnhof nahe des Tunnelportals auf deutscher Seite nicht ersetzen. Bei einem zu großen Abstand der Überholbahnhöfe kann das zu Grunde gelegte Betriebsprogramm nicht realisiert werden.</p>
124	Agrargenossenschaft Niederseidewitz e.G.	24.02.2020	<p>Variante D: Die Flur Niederseidewitz wird nach der Teilung durch den Bau der A 17 nochmals geteilt. Mit viel Aufwand und Flächenverlust für die landwirtschaftliche Nutzung wurden Flugkorridore für die Kleine Hufeisennase errichtet. Bereits 2003 wurde damit begonnen. Derzeit werden immer noch Anpflanzungen vorgenommen, um die Art zu schützen. Über die A 17 wurde bei Kilometer 6 der NBS extra eine Brücke für Fledermäuse gebaut. Die Lärmbelastung ist sicher größer als berechnet</p> <p>Variante D: Die Flur Niederseidewitz wird nach der Teilung durch den Bau der A 17 nochmals geteilt. Mit viel Aufwand und Flächenverlust für die landwirtschaftliche Nutzung wurden Flugkorridore für die Kleine Hufeisennase errichtet. Bereits 2003 wurde damit begonnen. Derzeit werden immer noch Anpflanzungen vorgenommen, um die Art zu schützen. Über die A 17 wurde bei Kilometer 6 der NBS extra eine Brücke für Fledermäuse gebaut. Die Lärmbelastung ist sicher größer als berechnet und schon jetzt durch die A 17 erheblich. Besonders kritisch ist, dass von dem Hauptsitz der Agrargenossenschaft, an dem ca. 2200 Rinder gehalten werden, nicht mehr viel übrig bleibt. Eine komplette Umsiedlung des Unternehmens wäre erforderlich.</p> <p>Diese Variante schneidet die Agrargenossenschaft von Teilen der landwirtschaftlichen Flächen ab. Die Problematik der Lärmbelastung und der Fledermauskorridore greift wie bei Variante D.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C , Kapitel 6 auf Seite 134 entsprechend dem Einwand dargestellt. Im Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (Teil D, dsi, 2019) wurde u.a. auch das FFH-Gebiet: "Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden" in einer Voruntersuchung betrachtet.</p> <p>Das Gutachten kommt bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass die hier benannten Fledermausquartiere durch die Linienführung der diversen Varianten nicht direkt beeinflusst werden. Es kann jedoch zu Konflikten mit bestehenden Nahrungshabitaten der Fledermauspopulationen und deren Zerschneidung kommen. Der Betrieb der NBS kann zusätzlich zur akustischen und visuellen Irritation der Populationen führen. Nachfolgende Planungsstufen müssen diesen Sachverhalt wieder aufgreifen und nach Festlegung der Variante für diese Detailuntersuchungen durchführen.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C, Seiten 81 und 86 entsprechend dem Einwand dargestellt und in der Bewertung der Varianten (S. 364, 430) maßgeblich als erheblicher Konflikt gewürdigt. Bei Verwirklichung der Varianten D und E müsste der Standort der Agrargenossenschaft Niederseidewitz e.G. südlich von Niederseidewitz umgesiedelt werden. Dies ist in der Raumordnungsuntersuchung detailliert beschrieben und als hoher Konflikt bewertet, der auch in der Gesamtbewertung der Varianten einen wesentlichen Beitrag hat.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Die Flur Niederseidewitz wird zerschnitten, ebenso die Flur Ottendorf teilweise. Die Problematik der Lärmbelastung und der Fledermauskorridore greift wie bei Variante D.</p> <p>Nach der groben Durchsicht der Unterlagen des ROV entstehen mit den Varianten D, E und F große Konfliktpotenziale für die erfolgreiche Fortführung unserer Genossenschaft. Der Flächenentzug erfordert auch Ausgleichsflächen für notwendige Umweltmaßnahmen. Wir gehen damit von einem doppelt so hohen Flächenentzug wie angegeben aus.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C , Kapitel 6 auf Seite 134 entsprechend dem Einwand dargestellt. Im Gutachten "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (Teil D, dsi, 2019) wurde u.a. auch das FFH-Gebiet: "Separate Fledermausquartiere und -habitats im Großraum Dresden" in einer Voruntersuchung betrachtet. Das Gutachten kommt bezüglich des FFH-Gebietes zu dem Schluss, dass die hier benannten Fledermausquartiere durch die Linienführung der diversen Varianten nicht direkt beeinflusst werden. Es kann jedoch zu Konflikten mit bestehenden Nahrungshabitats der Fledermauspopulationen und deren Zerschneidung kommen. Der Betrieb der NBS kann zusätzlich zur akustischen und visuellen Irritation der Populationen führen. Nachfolgende Planungsstufen müssen diesen Sachverhalt wieder aufgreifen und nach Festlegung der Variante für diese Detailuntersuchungen durchführen.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C, Seite 81 und 86 entsprechend dem Einwand für die Varianten D und E dargestellt und in der Bewertung der Varianten (S. 364) maßgeblich als erheblicher Konflikt gewürdigt. Für Variante F fällt die Bewertung indes anders aus als für D und E und nicht so erheblich wie von der Einwanderin dargestellt.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C, Seite 81 und 86 entsprechend dem Einwand für die Varianten D und E dargestellt und in der Bewertung der Varianten (S. 364) maßgeblich als erheblicher Konflikt gewürdigt. Für Variante F fällt die Bewertung indes anders aus als für D und E und nicht so erheblich wie von der Einwanderin dargestellt.</p>
125	Ingenieurbüro für Kartographie Dr. Rolf Böhm, Bad Schandau	02.03.2020	<p>Variante F und Korridor F</p> <p>Im Raumordnungsverfahren für die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag werden sieben Varianten A, B, C, D, E, F und G untersucht. Als Favoriten gelten die auf Anregung der „Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag“ zurückgehenden Varianten A, B und C sowie Variante G, die den Entwurf SMWA (2015) des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer weiterführt.</p> <p>Die Varianten A, B und C sind Volltunnelvarianten, G ist eine Teiltunnelvariante. Ebenfalls für das Raumordnungsverfahren (ROV) ausgearbeitet worden ist Korridor F, den wir uns freuen, mit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Trassierung der Variante F erfolgte auf der Grundlage des Vorschlages Z6, wobei aufgrund der notwendigen Einhaltung von Planungsbedingungen Abweichungen unvermeidbar waren. • Für das ROV ist der angemessene Konkretisierungsgrad der Planung und auch der Variantendiskussion nicht die technische Detailplanung, sondern ein Korridor für die Variantenführung, der Optimierungen im Details zur Verringerung und Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen später noch zulässt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>einer von uns vorgelegten „Variante Z6“ n den Streckenfindungsprozess eingebracht haben zu dürfen. F ist wie G der Gruppe Teiltunnel zuzuordnen. Wir unterscheiden ausdrücklich eine Variante F von einem Korridor F. Korridor F stellt den allgemeinen Georaumbereich dar, den unsere Variante Z6 als für einen Streckenverlauf geeignet herausgearbeitet hat. Variante F hingegen ist eine (von Z6 abweichende) konkrete Absteckung in Korridor F.</p> <p>Dass sich Variante Z6 und Variante F unterscheiden, liegt an einer erfolgten Umarbeitung. Diese ist nicht durch uns erfolgt, sondern durch das Ingenieurbüro Krebs und Kiefer im Rahmen seiner Tätigkeit als vorbefasstes Unternehmen. Aufgabe war hierbei, gewisse von der Vorhabenträgerin (der DB Netz AG) aktualisierte Randbedingungen zu beachten (exemplarisch eine Längenneigungsreduktion von 12 ‰ auf ≤10 ‰).</p> <p>Dies hat zu einer erheblichen Entstellung von Z6 geführt. Es liegt uns fern, die gebotene Neutralität des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer in Frage zu stellen. Bei einer Nachstellung hat man ja nicht die Aufgabe, im Original nicht erkennbare Lösungen für neu hinzugekommene Aufgaben zu finden. Dies allein ist originäre Aufgabe des Entwurfsverfassers. Dieser kann sich dieser Aufgabe allerdings nur stellen, wenn er auch hinzugezogen wird. Das ist bedauerlicherweise nicht erfolgt. So bleibt uns nichts als nunmehr:</p> <ol style="list-style-type: none">1. darzulegen, dass die in Korridor F liegende Variante F keine von uns autorisierte Bearbeitung darstellt. Vielmehr halten wir Variante F für einen Entwurf, der auch durchaus vorteilhafter hätte ausgearbeitet werden können.2. belegen wir dies hier mit der Vorstellung der Variante Z6U1. Z6U1 beansprucht, Korridor F besser zu nutzen, als dies bei Variante F der Fall ist.3. legen wir dar, dass dank Z6U1 Korridor F nun durchaus vorteilhaft und weiterhin beachtenswert ist. Damit stellt Korridor F nach wie vor eine ernsthaft in Betracht kommende Standort- und Trassenalternative dar. <p>1. Der Landschaftsraum Bisher sind die großen Beeinträchtigungen, die ein Volltunnel im Raum Heidenau verursachen wird, weitgehend außer Betracht geblieben. Dies illustriert eine Übersichtskarte mit Streckenachsen, 500-Meter-Bändern, Siedlungsflächen und Gebäuden:</p>	<ul style="list-style-type: none">• Entsprechend wird in der Raumordnungsuntersuchung die Analyse raumordnerischer (grundlegender) Konflikte vorgenommen mit den Ziel, generell nicht vermeidbare Konflikte zu identifizieren.• Die von Dr. Böhm vorgeschlagene Anpassung der Trassierung mit der Absicht, den Einschnitt für den Überholbahnhof Dohma zu verkürzen, wurde trassierungstechnisch durch eine Trassierung aller Gleise in diesem Bereich nachvollzogen. Die Trassierung des Überholbahnhofes Dohma mit den erforderlichen Weichen als Gleisverbindungen in einem Kurvenbereich (siehe Plananlage KuK_L1_UehBF-Var_F_200211)

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Übersichtskarte mit Streckenachsen, Siedlungsflächen, 500-m-Bändern und Gebäuden (keine Abbildung)</p> <p>Volltunnelvarianten machen die Errichtung eines Überholbahnhofes im Siedlungsgebiet Heidenau erforderlich. Teiltunnelvarianten nehmen das Siedlungsgebiet von Heidenau wesentlich weniger in Anspruch. Korridor G beeinträchtigt erheblich mehr Siedlungsgebiet in Pirna. Korridor F ist derjenige Korridor mit der geringsten Beeinträchtigung von Siedlungsgebiet.</p> <p>2. Kurzvorstellung der Variante Z6U1 Für das Raumordnungsverfahren wurden durch die Aufgabenträgerin einige Randbedingungen aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maximale Längsneigung statt 12 ‰ nur ≤10,00 (9,62) ‰ • Längsneigung 1 km vor Übf. lediglich 7,00 ‰ • Überleitstellen mit je einem Gleistrapez beidseitig des Übf. Weiterhin gilt: <ul style="list-style-type: none"> • Keine Weichen auf Brücken • Minimierung FFH-Inanspruchnahme • Abstand Streckenachse zum Siedlungsbereich Dohma >250 m <p>Kernidee von Z6U1 ist die Anordnung des Überholbahnhofes auf der Es werden etwa 2000 m² FFH-Fläche zusätzlich beansprucht. Die Inanspruchnahme kann aber dadurch gemindert werden, dass durch eine Streckenverlegung um etwa 50 m nach Nordosten 2 Flächen mit Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse (LRT 9110, 9170) mit Absteckung: Wir verringern den Z6-Bogenradius 2650 m im Bereich Bahretal auf 2250 m.</p> <p>Südlich in Richtung Erzgebirgsbasistunnelportal schließt ein großer Bogenradius (Annahme R=9000 m) an. Im Erzgebirgsbasistunnel dann wieder Übergang auf einen engeren Bogen zur Einmündung in Tunneltrasse wie Z6 (bisher noch nicht entworfen). Ebenfalls entsprechende Anpassung im Norden Dieser Anschluss ist ebenfalls nur grob angedeutet. Zwischen Seidewitztalbrücke und Haupttunnel werden folgende Bahnanlagen entworfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 306 m doppelter Gleiswechsel (4 Weichen 1200-1:18,5; Gleisabstand 4,5 m) • 1050 m Überholbahnhof • 449 m doppelter Gleiswechsel (4 Weichen 1200-1:18,5; Gleisabstand 10 m) • 50 m freie Strecke vor Haupttunnelnordportal 	<p>zwischen 2 Tunnelbauwerken ist gleisgeometrisch komplex und kann nicht, wie von Dr. Böhm dargestellt, mit der Trassierung einer Streckenachse abgebildet werden (siehe Plananlage KuK_L1_UehBF-Var_F_200211).</p> <p>Aus der Gleistrassierung ergeben sich Übergangsbereiche vom Tunnel Heidenau (Gleisabstand > 23 m) und der nachfolgenden Talbrücke Zuschendorf über die Seidewitz bis zur ersten Gleisverbindung (Gleisabstand 4,50 m) im Einschnitt Zwirtschkau.</p> <p>Danach sind Mindestabstände zu den Abzweigweichen für die Bahnhofsgleise zu beachten sowie Mindestabstände der Weichen vor der 4-gleisigen Bahretalbrücke (Länge 130 bis 150 m) und dort die Aufweitung der abzweigenden Bahnhofsgleise auf einen Mindestabstand von 7,90 m. Am Ende des Überholbahnhofes folgt wieder die Anordnung der</p> <p>Danach müssen die Gleise wieder von einem Gleisabstand von 4,50 auf > 23 m verzogen werden. Der Gleisabstand von > 23 m wird für die Tunnelanfahrwand der Tunnelbohrmaschinen benötigt. Der Bereich zwischen dem Tunnelportal bei km 6,870 bis zum Beginn des bergmännischen Tunnels bei km 7,320 wird in offener Bauweise (Länge 450 m) hergestellt und anschließend wieder überschüttet. Aus der oben beschriebenen Trassierung und der Geländetopographie ergeben sich Eingriffsflächen im Bauzustand (vorübergehender Eingriff) und im Endzustand (dauerhafter Eingriff)</p> <p>Bauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seidewitztalbrücke >230 m lang; ca. 8,50 m über Talgrund, 2-gleisig. • Niederseidewitzeinschnitt, ca. 900 m lang; größte Tiefe 37,5 m. • Bahretalbrücke > 130 m lang; ca. 7m über Talgrund; viergleisig. • Einschnitt Dohma, ca. 1130 m lang; Tiefe 20 m bis 46 m. • Voreinschnitt, ca. 450 m lang; Tiefe 40 m bis 50 m. <p>Zu den Auswirkungen auf FFH-Gebiete siehe unten.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Es entsteht folgender Grundriss: <i>Abb. 1. Grundriss Z6U1 (rot). Hintergrund: Grundriss Z6 (hellblau). (keine Abbildung)</i></p> <p>Einige Lage- und Höhenparameter: Tab. 1. Einige Längen und Höhen Z6U1. Blau: Gegeben. Braun: Zwischenwerte (keine Abbildung)</p> <p>Bauwerke</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seidewitztalbrücke 300 m lang; 14,50 m hoch. • Niederseidewitzschnitt, ca. 410 m lang; 200 m tiefer $\geq 28,2$ m (km 5,176 bis 5,376); größte Tiefe 37,5 m. • Bahretalbrücke 100 m lange; 8,4 m hoch; viergleisig. • Vortunneleinschnitt, ca. 990 m lang; 300 m tiefer $\geq 29,3$ m (km 6,375 bis 6,775); größte Tiefe 36,7 m. <p>3. Durchsicht Texte Raumordnungsverfahren unter Anhalt Z6U1</p> <p>Bei der Umarbeitung unseres Entwurfs Z6 zu Variante F kam es zu vielfältigen kleinen Änderungen. Wie stellt sich nun Z6U1 in der Betrachtungsweise des Raumordnungsverfahrens (ROV) dar?</p> <p>Einschnittstiefe keinesfalls 45 bis 50 m → Sondern nur max. 37,5 m Variante F weist bis 45 m oder gar 50 m tiefe Einschnitte auf. In Z6U1 beträgt die Einschnittstiefe maximal 37,5 m. Dies kann als ausführbar gelten, z. B. wurden auch für den Überholbahnhof Ilmenau-Wolfsberg bis 30 m tiefe Einschnitte ausgeführt.</p> <p>Einschnitt keinesfalls 2500 m lang → Sondern nur etwa 1400 m</p> <p>Variante F weist laut ROV Einschnittlängen „bis 2500 m“ auf. Eine Übereinander-Einpassung von Z6 und F zeigt einen gegenüber Z6 etwa 450 m längeren Einschnitt (ROV B2*), Übersichtshöhenplan F, Station km 6,820–7,363=0,442 km):</p> <p>Abb. 2. Lagevergleich Z6-Original mit der umgearbeiteten Variante F (Quelle: ROV) (keine Abbildung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Auf welchen Bereich sich diese Betrachtung richtet ist unklar und die angegebenen Daten sind nicht nachvollziehbar. • Gemäß Längsschnitt (siehe Anhang) sind für die Variante von km 5 (Niederseidewitz) bis km 7 (Voreinschnitt Tunnel) Einschnittstiefen von bis zu 47m vor dem Tunnelportal zu erkennen. • Die angegebenen Tiefen beziehen sich grundsätzlich auf die Differenz Geländeoberkante zu Schienenoberkante. Stützmauern etc. sind nicht einbezogen, da sie den Einschnitt nicht verringern und im jetzigen Planungsstand rein hypothetisch sind. • Dieser Hinweis bezieht sich auf den Abschnitt km 4,7 bis km 7,2 mit z.T. sehr tiefen Einschnitten. • Es ist tatsächlich kein durchgehender 2,5 km langer Einschnitt, sondern es sind 2 Einschnitte, die (unterbrochen vom Bahretal) aneinander anschließen (ca. km 5,0 bis km 5,6; Tiefe 0 bis 30m sowie km 5,8 bis km 7,2; Tiefe bis zu 45 m). • Die von Herrn Dr. Böhm ausgearbeitete Streckenverschwenkung in Form einer Achstrassierung lässt sich bei genauer Trassierung der Gleise des

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Besonders ungünstig ist, dass Variante F den Einschnitt in das Waldstück „Kirchenholz“ hineinführt (mehr dazu unten). Pikanterweise folgt kurz dahinter das Tunnelportal. Einschnitt verlängernd wirkt auch, dass (ungeachtet „Pflichtenheftabbildung“ ROV B1, S. 37 mit lediglich einfachem Gleiswechsel) offenbar Überleitstellen mit doppeltem Gleiswechsel beidseitig des Übf. angeordnet wurden. Z6U1 legt nun ebenfalls „Gleistrapeze“ an.</p> <p>Dennoch gelingt es, den Einschnitt 150 m weiter nördlich als bei Z6 enden zu lassen. Damit endet der Einschnitt zugleich 600 m nördlicher als in Variante F (vgl. hierzu auch unten Abb. 3). Haupttunnelportal nun nördlich des Kirchenholzes. Einschnittlänge insgesamt lediglich ca. 1400 m. *) Zur Zitierweise Unterlagen Raumordnungsverfahren siehe Literaturverzeichnis</p> <p>Streckenverlegung nach Westen → Gegenüber Variante Z6 und Variante F noch etwas verbessert Abb. 2 zeigt gleichzeitig, dass die Strecke in F gegenüber Z6 etwa 50 bis 80 m weiter westlich liegt. Das ist vorteilhaft. Aushubmenge keinesfalls 1.500.000 m³ größer, als bei den anderen Varianten</p> <p>→ Sondern ungefähr gleiche Aushubmenge Der in Variante F sehr große Einschnitt verursacht immense Aushubmengen. Ein 45 m hohes Trapezprisma mit 25 m Sohlenbreite und 500 m Länge ist etwa 1.500.000 m³ groß (hierbei bereits Annahme von 10 m hohen Stützwänden.) In (ROV B1, Tab. 2, S. 63) werden die Aushubmengen aller Varianten verglichen. Sächsischer Volumenanteil Variante F: 5.971.000 m³, Variante G: 4.672.000 m³.</p> <p>Damit steht Variante F mit 1.300.000 m³ Mehraushub sehr ungünstig da. Da nun allerdings der Z6U1-Einschnitt etwa 600 m kürzer ist als der F-Einschnitt, verringert dies den Aushub um zumindest etwa 1.500.000 bis 1.800.000 m³. Z6U1 hat damit Aushubmengen ähnlich, wie dies auch bei den anderen Varianten im ROV der Fall ist.</p> <p>Keinesfalls 48.500 m² FFH-Flächeninanspruchnahme → Sondern lediglich 20.700 m² Abb. 3 zeigt eine Überlagerung des F-Korridors mit FFH-Gebieten (Karte aus ROV D, Artenschutz). Blau und purpur wurden die Streckenachsen von Z6 und Z6U1 nachgetragen, hellgrün die Grenzen FFH-Gebiet:</p>	<p>Überhohlbahnhofes nicht im genannten Maße umsetzen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Einschnitt wird nicht 600 m kürzer: gemäß Höhenplan ist die Differenz an den Tunnelportalen durch den vorgezogenen Überhohlbahnhof 390 m (km 7,26 Portal alt zu km 6,87 Portal neu). Die 600 m stammen aus der Achstrassierung von Herrn Dr. Böhm, sind aber so nicht korrekt.• Es ist nicht nachvollziehbar, wodurch die für Variante F anhand der Geländeverschnidungen ermittelten Aushubmassen hier so wesentlich verringert sein sollten? Eine Verringerung ist lediglich durch die Verschiebung des Tunnelportals in geringerem Umfang zu erwarten. Zudem wird die Strecke durch die Verschiebung des Überhohlbahnhofes in Richtung Tunnel Heidenau in diesem Bereich um 70 cm abgesenkt. Dadurch entstehen in beiden <p>Einschnitten zusätzliche Aushubmassen, die die Verringerung des Aushubes wieder kompensieren.</p> <ul style="list-style-type: none">• Gemäß Höhenplan ist die Differenz in der Höhe marginal, aber Teile des Einschnittes eher größer.• Zur FFH-Problematik siehe Begutachtung durch Hr. Dreher vom 20.2.2020 (siehe Anhang).• Problematik: Dr. Böhm ermittelt lediglich die dauerhafte Inanspruchnahme der Flächen. Das ist gerade im Konfliktbereich des Tunnelvoreinschnittes mit

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Abb. 3. Situation FFH Variante F, Z6, Z6U1 (Quelle ROV D, Artenschutz). Orange: LRT Anhang RL FFH. (keine Abbildung)</p> <p>Hier zeigt sich nochmals die Brisanz der Verlängerung des F-Einschnittes direkt in das Waldstück Kirchenholz hinein. Dies ist FFH-Gebiet. Wegen der großen Böschungflächen werden etwa 30.000 m² FFH-Fläche in Anspruch genommen. Es ist dies eine recht unglückliche Lösung, denn Variante Z6 vermied bewusst die Inanspruchnahme des Kirchenholzes. Dem folgt Z6U1. Keine Variante der Neubaustrecke wird ganz ohne FFH-Inanspruchnahmen auskommen können. In jedem Fall werden 8.700 m² FFH-Fläche in Großsedlitz beansprucht. Im Korridor F kommen nun nochmal 8000 bzw. 4000 m² hinzu, die für die Talquerungen von Bahre- und Seidewitztal unvermeidlich sind.</p> <p>Während Tabelle 12 (ROV D, Artenschutz) der Variante F aber 48.500 m³ beanspruchte FFH-Fläche nachweist, sind dies in Z6U1 nun lediglich 20.700 m². Die Täler werden in Engbereichen und schonend geschnitten, die Flächeninanspruchnahme ist relativ gering. Ausgleichsmöglichkeiten sind leicht erkennbar. Sofern Lösungswillen besteht, kann hier gewiss eine Lösung gefunden werden.</p> <p>Keinesfalls Inanspruchnahme von 25.400 m² LRT von gemeinschaftlichem Interesse → Sondern nur 1.300 m²</p> <p>Die etwa 30.000 m² des Kirchenholzes sind zugleich überwiegend natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse (LRT 9110 bzw. 9170). Insgesamt weist ROV D, Artenschutz, Tabelle S. 79 der Variante F 25.400 m² nach. Das ist sehr viel. Auch Z6 nimmt natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse in Anspruch.</p> <p>Im Bahretal geht aus Abb. 3 (orangefarbene Schraffur) hervor, dass diese von der Z6-Strecke nur randlich tangiert werden. Indem wir die Z6U1-Strecke nun etwa 50 m weiter nordöstlich anordnen, können 3.000 m² im Bahretal umfahren werden. Es verbleiben 1.300 m² Fläche im Seidewitztal.</p>	<p>dem FFH- Gebiet „Bahrebachtal“ entscheidend für die unterschiedlichen Einschätzungen von Dr. Böhm und Hr. Dreher, da der Tunnelvoreinschnitt das</p> <p>FFH-Gebiet komplett durchschneiden würde und durch erforderliche offene Bauweise in diesem Teilbereich ein sehr erheblicher, nachhaltiger Eingriff in das FFH-Gebiet (ähnlich zu Variante F) erforderlich würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ob die Verkürzung des Tunnelvoreinschnittes technisch möglich wäre, ist durch K+K negativ beurteilt worden, so dass die These des Einwenders so nicht gestärkt werden kann, dass der Eingriff in das FFH-Gebiet bei diesen Varianten und Untervarianten vermeidbar wäre. • Hr. Dreher kommt zu folgender Inanspruchnahme des FFH-Gebietes: <ul style="list-style-type: none"> dauerhaft - Var. F: 42.440 m² - Var. F mod/Z6U1: 18.640 m² bauezeitlich - Var. F: 48.500 m² - Var. F mod/Z6U1: 51.000 m² • Das FFH-Gebiet ist ebenfalls Ziel der RO (Vorranggebiet): dieser erhebliche raumordnerische Konflikt kann durch die Vorschläge des Einwenders nicht entschärft werden. • Somit steht der vorübergehende Verlust von zusätzlichen 2.500 m² im FFH-Gebiet einer Verringerung der dauerhaften Inanspruchnahme von 23.800 m² gegenüber. • Hr. Dreher stellt dar, dass der Verringerung der Eingriffsfläche im Tunnelbereich (FFH) die Vergrößerung des Eingriffs durch die breitere Brücke (infolge Übf.) im FFH Gebiet Bahrebachtal gegenübersteht. Er bewertet den vorübergehenden Eingriff in das FFH-Gebiet als „erheblich und nachhaltig“.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Wenn in ROV D, Artenschutz, S. 26 ausgeführt wird, dass es hier keine Vermeidungs- oder Minderungsmöglichkeiten gibt, so ist das als nicht zutreffend zurückzuweisen. Korridor F nimmt nun wesentlich weniger natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse in Anspruch, als dies Variante F glauben macht. Statt 25.400 m² sind lediglich 1.300 m² nicht zu vermeiden.</p> <p>Dies ist eine gewiss sehr kleine Fläche, wenn auch über der Erheblichkeitsgrenze liegend. Eine Inanspruchnahme wäre damit von einer Genehmigung durch die Europäische Kommission abhängig. Die Erteilung einer solchen Genehmigung erscheint bei geeigneter Begründung durchaus aussichtsreich.</p> <p>Tunnelscheitel und Nordrampenneigung im Tunnel →Tiefer Scheitel und geringere Rampenneigung von nur 5,20 ‰ Variante F übernimmt die Lage von Nothaltestelle und Tunnelscheitel aus Variante G. Das ist unglücklich, denn damit kommt es zu einer unnötig hohen Scheitellage 258,4 m ü. NHN.</p> <p>Im Ergebnis ist die Nordrampe im Tunnel mit 6,927 ‰ unnötig steil. Rettungstechnisch nachteilig dürfte auch sein, dass die F-Nothaltestelle, anders, als in allen anderen Varianten, stark außermittig im Tunnel liegt.</p> <p>Günstiger ist es, den Tunnelscheitel 2,2 km weiter südlich anzuordnen (kurz vor der Landesgrenze). Dies senkt den Tunnelscheitel auf 249,5 m Höhe ü. NHN ab. Die Längsneigung der Tunnelnordrampe ermäßigt sich so auf 5,20 ‰. Die Nothaltestelle liegt nun tunnelmittiger. Auch ein Rettungstollen lässt sich hier unter dem tief eingeschnittenen Gottleubatales günstig tagwärts führen.</p> <p>Konflikt Hochwasservorsorge →Der im ROV gemachte Vorwurf ist unzutreffend. In (ROV C, S. 230) wird durch eine 40 m lange Dammschüttung im Seidewitztal (Station 4,7-4,8) ein potentiell hoher Konflikt Hochwasservorsorge festgestellt. Die Original-Z6-Seidewitzbrücke ist 300 m lang.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Insgesamt sind die erheblichen und nachhaltigen Eingriffe in die FFH-Gebiete als sehr nachteilig für alle Untervarianten der Z6/Var. 7/Z6U1 zu bewerten, so dass die großen Nachteile dieser Varianten im Vergleich zu anderen Varianten durch die Modifizierungen nicht überwunden werden.• Es ist dennoch festzustellen, dass in diesem Punkt die Var. F mod eine deutliche Verringerung des dauerhaften Eingriffs mit sich bringen könnte, wenn sie technisch und betrieblich realisierbar wäre.• Die genaue Lage der Nothaltestelle ist für alle Tunnelvarianten noch zu planen, genauso wie die exakte Trassierung der Gleise und die tatsächlichen Rampenneigungen der Strecke.• Diese technischen Merkmale sind für die Bewertung der Varianten daher nicht relevant, da bei allen Varianten die maßgeblichen Kriterien eingehalten werden.• Keine der Varianten wird wegen betrieblicher Unzulänglichkeit in den Untersuchungen deutlich nachteilig oder als nicht sinnvoll bewertet.• Tatsächlich wäre durch eine weiter gespannte Brücke der Konflikt zu vermindern/zu vermeiden. Dies ist in den ROV-Unterlagen so dargestellt (Bd. C, S. 230: „Eine Optimierung ... als weitgespannte Brücke über das Vorranggebiet (Überschwemmungsgebiet) könnte zur Konfliktvermeidung ... geprüft werden“).

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Diese wurde für Variante F ohne erkennbaren Grund auf 230 m Länge eingekürzt und durch besagten Damm ersetzt. Dieser löst dann den Konflikt aus. Variante Z6U1 hat nun wieder die ursprüngliche 300-m-Brücke von Z6. Der Damm entfällt, der Konflikt ist gelöst.</p> <p>Konflikt archäologisches Kulturdenkmal →Der im ROV gemachte Vorwurf ist unzutreffend. In (ROV C, S.222) wird ein Konflikt Kulturlandschaft mit hohem Konfliktpotential festgestellt. Im Kirchenholz (s. o.), km 7,0 bis 7,2 ist ein Hügelgrab (archäologisches Denkmal) gefährdet. Indem Variante Z6U1 das Kirchenholz nicht beansprucht, ist hier auch dieser Konflikt gelöst.</p> <p>Sichtbarkeit und Landschaftsbild →Vorteilhaft tiefe Lage im Einschnitt Seitens der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ gibt es erhebliche Kritik an Z6 wegen der Ortsnähe zu Dohma. Hier ist die tiefere Lage von Variante F jedoch vorteilhaft. Die Strecke liegt nun vertieft im Sichtbarkeitsfeld und beeinträchtigt das Landschaftsbild nur noch gering. Z6U1 nutzt diesen Vorteil. Infolge der Einschnitttiefe von durchgehend >15 m beeinträchtigt Z6U1 den Siedlungsraum Dohma nun wesentlich weniger. Mindestentfernung zur Ortslage Dohma 250 m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge einer detaillierteren Planung der Brücke wäre zu prüfen, ob eine 300 m lange und nur 8,5m über Talgrund liegende Brücke überhaupt weit gespannt werden kann. Bei der geringen Höhe müsste eine Stabbogenbrücke errichtet werden. Die technisch machbare Brückenspannweite bei Eisenbahnbrücken liegt bei etwa 100 m für Stabbogenbrücken. • Es müssen in jedem Fall mehrere Brückenpfeiler im Siedewitztal gebaut werden. Die Auswirkungen der Brücke auf die Hochwasservorsorge/das Vorranggebiet sind auch bei weit gespannten Brücken nicht vollständig zu vermeiden. • Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme für den Tunnelvoreinschnitt wäre das archäologische Denkmal auch durch Var. F-mod. und Z6U1 betroffen (zerstört). • Der Konflikt mit dem archäologischen Denkmal (nachrichtlich im Regionalplan dargestellt) bleibt unverändert für Z6U1 gegenüber Var. F. • Bewertet wird in der RO-Untersuchung der Konflikt der Varianten mit den Festlegungen des Regionalplans. Landschaftsbild wird entsprechend über die Schutzkategorie Landschaftsschutzgebiet (fachrechtlicher Schutzstatus) dargestellt. • Die Inanspruchnahme des LSG durch die Variante F im tiefen Einschnitt mit entsprechend großer Fläche wird durch die Variante Z6U1 zwar durch die Vorverlegung des Tunnelportals verringert, bleibt aber sehr groß. • Die flächenmäßige Veränderung des Konfliktes beträgt für Z6U1 ggü. Var. 7: - im Bereich der breiteren Brücke und der zugehörigen breiten Einschnitte: + 0,8 ha - im Bereich des veränderten Tunnelportals (dauerhaft): - 3,8 ha (geringer) - insgesamt ergibt sich eine um 3 ha kleinere Konfliktfläche durch die Z6U1. <p>Ergänzend (nicht von Dr. Böhm erwähnt): die Inanspruchnahme weiterer Ziel-Festlegungen des Regionalplanes verringern sich durch die Z6U1 (sofern diese Tunnellösung technisch machbar wäre, siehe oben) mit Blick auf die dauerhafte Inanspruchnahme durch die Verlängerung des Tunnels und Verkürzung des Einschnitts (bei gleichzeitiger Verbreiterung der Seidewitz-Talbrücke):</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Schall → günstigster als Variante G Die tiefe Lage der Varianten F wie Z6U1 vermindert Schallimmissionen. Das illustriert die Gegenüberstellung zweier Karten aus der schalltechnischen Untersuchung (Abb. 4), die aus ROV D, Schall, Anhang 1.4 und 1.5 entnommen wurde, eindrucksvoll.</p> <p>In Korridor F wird in wesentlich kleinere Flächen Schall emittiert als in Korridor G. Es gibt keine Schalleintragsflächen, welche Gebäude im Siedlungsgebiet Dohma überlagern. Bei Variante G hingegen finden sich kleinere grüne Eintragsflächen (roter Pfeil).</p> <p>Auch die Tabellen 9 und 10 (in ROV D, Schall, S. 24), „Betroffenheiten“ zeigen, dass Variante F günstigere Schallimmissionen aufweist als Variante G. In Pirna weist Variante G 146 Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen auf, in Zehista 272, in Rottwerndorf 344. Mit weiteren 385 Gebäuden, die 0-5 dB(A) unter Grenzwert liegen, sind in diesen drei Gemarkungen insgesamt 1147 Gebäude betroffen.</p> <p>Von Variante F ist kein einziges Gebäude betroffen. Auch in Niederseidewitz, Zuschendorf, Zehista und Dohma zeigen die Tabellen des Schallgutachtens, dass Variante F günstiger abschneidet als Variante G. Im dicht besiedelten Bereich Heidenau-Nord ist zu beachten, dass mit der Errichtung des Überholbahnhofes zusätzliche Schallimmissionen auftreten werden. Das ist ein Nachteil der Volltunnelvarianten. Somit ist Variante F schalltechnisch als insgesamt günstig einzuschätzen.</p>	<p>• Großflächiger unzerschnittener verkehrsarmer Raum Zuschendorf/Dohma (Grundsatz des LEP, mittlerer Konflikt): - Var. F: 22,9 ha - Z6U1: 19,9 ha</p> <p>• Gebiete mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung (mittlerer Konflikt): - Var. F: 66,5 ha - Z6U1: 18,6 ha</p> <p>• Kaltluftentstehungsgebiete Zuschendorf/Dohma (Ziel LEP; hoher Konflikt): - Var. F: 20,5 ha - Z6U1: 17,4 ha.</p> <p>• Die günstige Schalltechnische Bewertung der Variante F ist in den ROV-Unterlagen Bd. C, S. 94 ff. und in der schalltechnischen Untersuchung (Band D) entsprechend der Einschätzung des Einwenders dargestellt. Dabei wird auch ebenso deutlich dargestellt, dass die Anzahl der von Schall bis zu 5dB(A) unterhalb des jeweiligen Grenzwertes der 16. BImSchV potenziell betroffenen Einwohner 4 beträgt (und als mittlerer Konflikt bewertet wird), während bei Var. F nur 2 Einwohner rechnerisch beeinträchtigt sind (als geringer Konflikt bewertet). Hier haben die Gutachter somit bereits den sehr geringen Unterschied von rechnerisch 2 betroffenen Einwohnern als Vorteil der Variante F bewertet und dargestellt.</p> <p>• Allerdings ist die Darstellung des Einwenders anhand der Schallwerte ohne Schallschutz nicht korrekt, da aufgrund der ohne Schallschutz ermittelten Immissionswerte Schallschutz erforderlich wird und deshalb dieser Schallschutz mit in die Betroffenheitsbewertungen einbezogen wird. Die heranzuziehenden Abbildungen zur Schallausbreitung mit Schallschutz sind in den Raumordnungsunterlagen ebenfalls vollständig und transparent enthalten.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Rampenbeginn →Früherer Rampenbeginn in Heidenau ist vorteilhaft Die F-Rampe wurde gegenüber Z6 von Station km –0,160 auf Station km –0,384 vorverlegt. Dies legt die Strecke vorteilhaft 2 m höher, was wir gern in Variante Z6U1 übernehmen.</p> <p>Abb. 4. Vergleich Schallimmissionen Varianten F (oben) und G (unten). Quelle: ROV D, Schall (keine Abbildung)</p> <p>Anzahl der Konflikte → Nicht konfliktträchtiger als andere Varianten, sondern ebenbürtig Die Unterlage ROV C analysiert die Konflikte aller Varianten. Variante F wird hierbei eine höhere Konfliktträchtigkeit beschieden, als Variante G (z. B. Abb. 15, ROV A, S. 63). Auf den Seiten 91 bis 286 (ROV C) werden Variante F insgesamt 23 Konflikte mit hohem Konfliktpotential nachgewiesen.1) Bezüglich Variante G sind dies auf den Seiten 94 bis 295 (ROV C) lediglich 19 Konflikte2).</p> <p>Auch in der grafischen Darstellung Abb. 15 (ROV A, S. 63) weist Variante F etwa 6 Konflikte mit hohem Konfliktpotential mehr aus als Variante G.</p> <p>Diese zunächst deutliche Beweislast hält jedoch einer näheren Prüfung nicht stand. Allein vier schwere Konflikte werden durch den Seidewitzdamm, km 4,7 bis 4,8 verursacht: Ökologisches Verbundsystem (S. 216c), Hochwasservorsorge (s. o.; S. 230a), Kaltluftentstehungsgebiet (S. 232a) und Landwirtschaft (S. 283a). Ein weiterer schwerer Konflikt Kulturlandschaft (s. o.; S. 222a) wird durch das archäologische Kulturdenkmal Hügelgrab verursacht.</p> <p>Diese Konflikte sind in Z6 originär nicht vorhanden und werden ausschließlich durch die ungeschickte Umarbeitung Z6 nach F verursacht. Variante Z6U1 vermeidet also gegenüber Variante F mindestens 5 schwere Konflikte. Auch wenn man beachtet, dass Konflikte hinsichtlich Anzahl, Schwere und Fläche kaum miteinander vergleichbar oder verrechenbar sind, zeigt dies: Die Korridore F und G sind hinsichtlich ihrer Konfliktträchtigkeit als ungefähr gleichwertig zu betrachten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die ROV-Untersuchung basiert letztlich nicht auf dem Auszählen von Konflikten, wie in Bd. C, Kap. 1.6, Seite 22 ff. dargestellt ist, sondern auf einer fachlichen, verbalargumentativen Bewertung, die die Quantifizierung von Konflikten, vor allem aber von Konfliktflächen und -stärken mit heranzieht. Somit ist der hier durch den Einwender gezogene Schluss, dass durch Verringerung des Konfliktes im Seidewitztal durch eine Verlängerung der Talbrücke die Varianten gleichwertig sind, so nicht methodenkonform. Die Argumentation über die Anzahl der Einzelkonflikte wird in der Raumordnungsuntersuchung und dem Variantenvergleich nicht vorgenommen, da sie so fachlich nicht tragfähig ist. • Die Hinweise zur Reduzierung der Einzelkonflikte wurden obenstehend diskutiert. Daraus ergibt sich: selbst wenn es gelingt, die Variante F wie auch andere Varianten in den nachfolgenden Detailplanungen zu optimieren (Vermeidungs- und Verminderungshinweise sind für alle Varianten in den Untersuchungen offen gelegt worden), werden dadurch grundlegende raumordnerische Konflikte der Variante F nicht gelöst.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>1) Angabe mit Seitenzahl ROV C und pro Seite mit je fortschreitendem Alphabetbuchstaben: S. 91a, 91b, 91c, 91d, 215a, 215b, 216a, 216b, 216c, 216d, 216e, 222a, 230a, 232a, 232b, 232c, 232d, 232e, 283a, 283b, 283c, 286a, 286b.</p> <p>2) S. 94a, 94b, 94c, 233a, 234a, 234b, 234c, 234d, 251a, 251b, 151c, 251d, 251e, 286a, 286b, 286c, 191a, 292a, 295a</p> <p>4. Vergleich der Varianten Wie stellt sich nun Korridor F in der Form der Variante Z6U1 gegenüber Korridor G und den Volltunnelvarianten (vorzugsweise Variante C) dar?</p> <p>Siedlungsbeeinträchtigung Eine gewisse Siedlungsbeeinträchtigung erfolgt bei jeder Variante. Die Volltunnelvarianten führen zu stärkeren Siedlungsbeeinträchtigungen in Heidenau direkt an der Strecke. Korridor G beeinträchtigt den Siedlungsraum Pirna-Süd erheblich. Korridor F führt in 250 m Entfernung an der Ortslage Dohma vorbei, wobei die Strecke in einem tiefen Einschnitt liegt.</p> <p>Damit führt sie keinesfalls „unmittelbar an der Haustür vorbei“, wie gelegentlich suggeriert wird. Es ist dies eine gewiss vorhandene, aber im Vergleich zu anderen Lagen, geringere Siedlungsbeeinträchtigung.</p> <p>Schallimmissionen Die Volltunnelvarianten führen zu erheblich stärkeren Schallimmissionen in Heidenau als bisher. Bei Variante G erfolgen erhebliche Schallemissionen von der stadtnahen Großbrücke in Pirna. Hingegen sind die Schallimmissionen, die von Korridor F ausgehen, relativ gering. Das zeigen eindrucksvoll die Karten der Studien des Raumordnungsverfahrens. Günstig ist hier, dass der Überholbahnhof überwiegend in einem tiefen Einschnitt liegen wird.</p> <p>FFH-Beeinträchtigung Keine Variante kommt völlig ohne FFH-Beeinträchtigung aus. Bei Korridor F sind diese Flächen infolge Querung von Seidewitztal und Bahretal etwas größer. Das Raumordnungsverfahren disqualifiziert Variante F allerdings, indem ein Vielfaches der tatsächlich erforderlichen Flächen angenommen wird, u. a. unter Hinzufügung des FFH-Gebietes Kirchenholz.</p>	<p>• Siehe oben: Schallbewertungen; Darstellung der Beeinträchtigungen durch die Varianten ist in ROV-Untersuchung vollständig dargestellt; es ergeben sich aus dieser Einwendung diesbezüglich keine grundlegend neuen Fakten.</p> <p>• Im Übrigen handelt es sich hier um eine subjektive Bewertungsfrage, ob die Beeinträchtigungen durch einen breiten, tiefen Einschnitt so gering sind wie dargestellt. Die Flächenanalysen zeigen erhebliche Nachteile der tiefen, breiten Einschnitte aufgrund der erheblichen daraus resultierenden Flächenumgriffe.</p> <p>• Siehe oben. Siehe Schalltechnische Untersuchung.</p> <p>• Es ergeben sich aus dieser Einwendung diesbezüglich keine grundlegend neuen Fakten.</p> <p>• Siehe oben: Entscheidend ist die Frage, ob die Lösung für Tunnel und Übfgem. Z6U1 technisch machbar ist? Dies wird von K+K so in Frage gestellt.</p> <p>• Das FFH-Gebiet Kirchenholz wird auch von Z6U1 bauzeitlich in gleicher Fläche beeinträchtigt wie Var. 7, dort aber dauerhaft.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Mögliche Minderungen werden ausgeblendet. Hier ist eine angemessenere, neutralere Betrachtung geboten.</p> <p>In Korridor F werden nicht wie dargestellt 48.500 m² FFH-Gebiet beansprucht, sondern lediglich etwa die Hälfte davon, 20.700 m². Die Varianten C und G beanspruchen ebenfalls FFH-Flächen, allerdings lediglich 8.700 m². Damit schneiden diese Varianten günstiger ab.</p> <p>Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse (FFH RL Anhang 1). Es werden nicht, wie im Raumordnungsverfahren dargestellt, 25.400 m² beansprucht, sondern nur 1.300 m². Dies ist ggf. von der Europäischen Kommission zu genehmigen. Die Korridore C und G beanspruchen keine Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse, was gegenüber Korridor F vorteilhaft ist.</p> <p>Tunnellänge Der Volltunnel C ist 30 km lang, wohingegen die Teiltunnelvarianten F und G je nur etwa 28 km Gesamttunnelstrecke benötigen. Einschnittlänge und-tiefe Im Raumordnungsverfahren wird dargestellt, dass Korridor F zu 2.500 m langen Einschnitten führt, die 45 bis 50 m tief sind. Variante Z6U1 zeigt, dass dies deutlich reduzierbar ist. Gewiss verlangt die Streckenlage erhebliche Einschnitte, was aufwändig ist. Dabei ist jedoch Einschnitttiefe 37,5 m ausreichend. 45 bis 50 m tiefe Einschnitte sind nicht mehr erforderlich. Einschnittlänge insgesamt 1.400 m, davon nur ca. 500 m >30 m tief.</p> <p>Brücken Variante G führt auf einer 1.000 m langen und 40 m hohen Brücke im Verlauf der B 172n über die Seidewitz. Korridor F ist mit kleineren Brückenbauwerken vorteilhafter.</p> <p>Überholbahnhof Bei den Volltunnelvarianten ist der Überholbahnhof zusätzlich in Heidenau zu errichten, wohin in den Teiltunnelvarianten der Aufwand für die Errichtung des Überholbahnhofes bereits innerhalb der eigentlichen Neubaustrecke anfällt. Der Überholbahnhof bildet hier einen Teil der Neubaustrecke und muss nicht zusätzlich außerhalb derselben errichtet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dennoch ist diesbezüglich Z6U1 (wenn machbar) eine Verminderung der FFH-Eingriffe. • Zu den Einschnitten siehe oben: es wird in den ROV-Unterlagen dargestellt, dass es sich auf 2,5 km Länge um sehr tiefe (bis 45 m tiefe) Einschnitte handelt (nicht aber um einen 2.500 m langen Einschnitt). • Siehe oben: die maximale Einschnittstiefe von 37,5 m ist aus dem Höhenplan nicht ersichtlich. • subjektive Feststellung ohne fachlichen Bezug: auch kürzere und niedrigere Brücken erzeugen mitunter große Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Umwelt, das hängt u.a. von der Topographie des Geländes ab und der Ausprägung des Naturraumes. Ferner ist hier die Bündelung mit einer bereits vorhandenen Talbrücke entscheidend für die Wahl der Talquerung gewesen, eben um diese Auswirkungen zu vermindern. • keine fachliche Kommentierung möglich.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Streckenlänge Sowohl die Volltunnelstrecke C als auch die Teiltunnelstrecke F sind sehr kurz. Hier ist Variante G mit 1,8 km Mehrlänge im Nachteil. Die Varianten B und A sind bis zu 2,3 km Mehrlänge ebenfalls ungünstig.</p> <p>Gesamtaufwand Der im Einschnitt liegende Überholbahnhof des Korridors F ist gewiss aufwändig. Die insgesamt kurze Strecke, die kleineren Brücken, die kürzeren Tunnel und der wegfallende Aufwand einer Überholbahnhof-Errichtung in Heidenau mindern hingegen Aufwände. Es kann angenommen werden, dass Korridor F insgesamt kostengünstiger ist als andere Varianten.</p> <p>Längsneigung Vorlandrampe Nach den Längsprofilen ROV B2 weisen die Volltunnelvarianten mit Werten von 9,60 bzw. 9,86 ‰ ähnliche Längsneigungen auf wie Variante F (9,62 ‰). Ein rampenabflachender „Basistunneleffekt“ kommt damit nicht zum Tragen. Allerdings könnte eine Verlegung des Tunnelscheitels um bis zu 4 km nach Süden den Volltunneln flachere Rampen ermöglichen. Eine eigene Absteckung ergab für Variante C eine Ermäßigung auf 7,32 ‰ (s. u., Abb. 5). Dies ist ein möglicher Vorteil gegenüber den Teiltunnelkorridoren. Allerdings müsste dafür die (rettungstechnisch wohl günstigere) Mittenlage der Nothaltestelle aufgegeben werden.</p> <p>Längsneigung im Tunnel Anzumerken ist nun allerdings, dass die dann steilere Vorlandrampe der Variante F nach bereits 5 km auf 5,20 ‰ abflacht, wohingegen der Volltunnel mit dann evtl. möglichen 7,32 ‰ auf 18 km Länge unverändert ansteigt. Dieser im Teiltunnel weniger steile Anstieg wird insbesondere ab Überholbahnhof ausfahrende Güterzügen begünstigen.</p> <p>In Abb. 5 wurden die Varianten C (mit 7,32 ‰) und F übereinander eingepasst und 50fach überhöht aufgetragen. Es zeigt sich, dass sich die recht geringen Längsneigungsunterschiede ungefähr ausgleichen. Teiltunnel: etwas steilere, aber kürzere Vorlandrampe; Volltunnel: etwas flachere, aber längere Tunnelrampe. Scheitelhöhe in beiden Fällen 249,5 m ü. NHN.</p> <p>Abb. 5. Maßstäbiges Profil der Var. C und F übereinander eingepasst. Überhöhung 50fach. Grau=Haupttunnel (keine Abbildung)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Eine Streckenmehrlänge ist zur Überwindung von Höhenunterschieden und der Minimierung der Neigungen der Strecke mitunter vorteilhafter für den Betrieb der Strecke bei Güterzugverkehr• Die Herstellung einer Eisenbahnstrecke in tiefen Einschnitten erzeugt aufgrund der erforderlichen Erdarbeiten, Hangsicherungsmaßnahmen und Einwirkungen auf den Grundwasserhaushalt deutlich höhere Kosten und umfangreichere Folgemaßnahmen als eine Strecke mit geringerem Anteil an tiefen Einschnitten und dafür höheren Anteil an Ingenieurbauwerken (z.B. Brücken).• Die Optimierung der Rampenneigungen ist Gegenstand der weiteren Planungsschritte und nicht maßgeblich für die Bewertung der Tunnelvarianten. <p>• Siehe oben</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Gegenrichtung Allerdings sind nicht nur die nordlaufenden Rampenneigungen maßgeblich, es gibt auch eine Gegenrichtung. Das tschechische Haupttunnelportal in Chabařovice liegt 203,7 m hoch und ist von Ústí aus auf einer ähnlich steilen Rampe zu erklettern wie die Vorlandrampe der Teiltunnelvarianten auf deutscher Seite. Deren Längsneigung geben wir mit 6 ‰ bis 9,757 ‰ an (max. 12,50 ‰, SMWA 2015, Fahrplanstudie, S. 19). Der die Nordrampe abflachende Volltunnel wirkt also nur bei Zügen, die nach Tschechien fahren. In der Gegenrichtung erzielt der Volltunnel keinen Vorteil.</p> <p>Der Volltunnel ist kein Basistunnel Der Begriff „Basistunnel nach Prag“ suggeriert dem Laien eine sehr tief liegende Durchtunnelung des Gebirges ungefähr auf einer „Basislinie“. Abb. 5 zeigt allerdings, dass Voll- und Teiltunnel in etwa gleiche Sattelhöhen aufweisen. Eine „echte Basisdurchtunnelung“ ist der „Volltunnel“ also eher doch nicht. Dafür wären die Tunnelröhren bereits in Ústí in den Berg zu führen, was den Tunnel um noch einmal 8 km verlängern würde.</p> <p>Lage Überholbahnhof Betrieblich sind ungefähr gleich lange Überholbahnhofabstände anzustreben. Die Strecke Dresden-Friedrichstadt – Ústí n. L. západ ist 60 km lang. Ein Überholbahnhof in Heidenau würde schon nach 16 km erreicht, es folgen 44 km ohne Überholmöglichkeit. Der Überholbahnhof in Korridor F folgt hingegen erst nach 24 km, Reststrecke 36 km. Er liegt also deutlich streckenmittiger. Das ist grundsätzlich betrieblich vorteilhafter.</p> <p>Allgemeines Konfliktpotential Alle Varianten führen zu Konflikten. Im Raumordnungsverfahren wird Variante F als besonders konfliktträchtig herausgestellt. Das ist so nicht richtig. Zahlreiche Konflikte werden im Rahmen der Umarbeitung aus Z6 erst künstlich erzeugt. In Z6 vorhandene Lösungsvorschläge (z. B. Länge Seidewitzbrücke, Überleitstellengeometrie) wurden ignoriert, Problembereiche (z. B. Einschnittgröße, Waldstück Kirchholz) hinzugefügt. Ohne diese stellen sich Korridor F und G ungefähr gleich konfliktträchtig dar.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Siehe oben, Optimierung der Rampenneigungen.• keine fachliche Kommentierung möglich.• keine fachliche Kommentierung möglich.

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>5. Zusammenfassung Die hier vorgestellte Variante Z6U1 kann wesentliche Nachteile und Konflikte der Variante F beseitigen und verbessert damit Korridor F deutlich. Als größere Vorteile von Korridor F sind gegenüber Variante G bzw. Volltunnel erkennbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streckenlänge etwa 1,8 km kürzer als Korridor G • Siedlungsbeeinträchtigung im Raum Pirna geringer als Korridor G • Geringere Tunnellänge als Volltunnel • Kein Überholbahnhof in Heidenau erforderlich, Überholbahnhofsflage näher an Streckenmitte als bei Volltunnel • Kostengünstig • Im Haupttunnel geringere Längsneigung (5,20 ‰) als bei Volltunnel (7,32 ‰) • Insgesamt günstige Situation Schallimmission <p>Schwächen von Korridor F sind hingegen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Längsneigung auf der Vorlandrampe 9,62 ‰. Bei Volltunnelvariante C ist diese möglicherweise auf 7,32 ‰ reduzierbar. Der vorgegebene Maximalwert 10,00 ‰ wird jedoch nicht überschritten. • Tiefe Einschnitte, über 500 m Länge mit Tiefen ≥ 30 m, max. Einschnitttiefe 37,5 m. Dies ist erheblich, kann allerdings als ausführbar gelten. • Etwas größere Mehrinanspruchnahme von FFH-Flächen als bei anderen Korridoren, die jedoch insgesamt als relativ gering einzuschätzen ist. • Es erfolgt eine gewisse Siedlungsbeeinträchtigung im Bereich Dohma. Korridor F führt allerdings in 250 m Entfernung am Siedlungsgebiet Dohma vorbei, die Strecke wird tief eingeschnitten liegen. Damit kann Korridor F als dem Korridor G zumindest ebenbürtig angesehen werden und als ebenfalls wertvolle Teiltunnelvariante gelten. <p>6. Ergebnis Volltunnelvarianten erscheinen als einfache Lösungen, die durchaus auch politisch favorisiert werden. Doch erfolgt dabei meist nur eine sehr oberflächliche Betrachtung. Der Volltunnel wird überwiegend im Raum Pirna und Dohma befürwortet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die von Herrn Dr. Böhm ausgearbeitete Streckenverschwenkung in Form einer Achstrassierung lässt sich bei genauer Trassierung der Gleise des Überhohlbahnhofes nicht im genannten Maße umsetzen. • Der Einschnitt wird nicht in dem genannten Maße kürzer. • Sofern Z6U1 technisch machbar wäre, können einzelne aus der

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
125			<p>Das ist nachvollziehbar, führt hier doch der Volltunnel zu geringeren Beeinträchtigungen, als dies bei einer Teiltunnelvariante der Fall wäre. Allerdings wurden die Auswirkungen der Neubaustrecke auf die Heidenauer Stadtlandschaft bisher nur am Rande betrachtet. Hier führen nun die Volltunnelvarianten zu erheblich stärkeren Beeinträchtigungen des Siedlungsgebietes. Folge ist, dass in Heidenau die Volltunnelvarianten als unerwünscht gelten und die Teiltunnelvarianten befürwortet werden. Wie kann nun eine Lösung aussehen? Einerseits stellt Korridor G mit der großen Talbrücke in Pirna-Süd eine sehr starke Siedlungsbeeinträchtigung dar. Andererseits werden in Heidenau die Volltunnelvarianten A, B und C abgelehnt.</p> <p>Hier kann nun Korridor F eine bestechende Lösung darstellen, die sich zwischen beiden Extremen Volltunnel und Teiltunnel G in der Mitte befindet. Eine Streckenführung in Korridor F beeinträchtigt das Siedlungsgebiet in Heidenau weniger, als dies bei einer Volltunnelvariante der Fall wäre. Anders als Korridor G wird Korridor F ohne das sehr große Brückenbauwerk im Süden von Pirna auskommen und nimmt damit das Stadtgebiet Pirna wesentlich weniger in Anspruch.</p> <p>Damit stellt Korridor F eine Streckenvariante dar, deren Weiterverfolgung in jedem Fall lohnenswert erscheint. Korridor F ist durchaus vorteilhaft und weiterhin beachtenswert und soll keinesfalls zuungunsten einer der Varianten A, B, C und G aufgegeben werden. Korridor F stellt weiterhin eine ernsthaft in Betracht kommende Standort- und Trassenvariante für die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag dar.</p>	<p>Raumordnungsuntersuchung hervorgehende erhebliche Konflikte verringert werden. Dies betrifft insbesondere die Konflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - FFH-Gebiete - Talbrücke Seidewitztal. <p>Wesentlich ist zu bemerken, dass der Einwender die bauzeitliche, erhebliche und nachhaltige Zerstörung des FFH Kirchenholz übersehen hat, die durch den offen zu errichtenden Vortunneleinschnitt entsteht. Damit ist der Vorteil bei den FFH-Gebieten nicht gegeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt verbleiben aber erhebliche Konflikte durch die nach wie vor sehr tief eingeschnittene Streckenführung vor dem Eintritt in den Erzgebirgstunnel, die auch nach Optimierung dieser Abschnitte zu einer nachteiligen Bewertung der Variante gegenüber der Variante G führen.
126	Agrar-Produktionsgen. Pirna-Cotta eG	04.03.2020	<p>Die Neubaustrecke nach der Variante G (Überholbahnhof in Goes) stößt bei uns auf völlige Ablehnung. In den vergangenen Jahren haben wir mehrere Flächen aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen verloren. Hier seien nur kurz der Ausbau der B 172a, die Südumfahrung Pirna (B 172n) sowie der Bau der Autobahn 17 genannt.</p> <p>Bei all diesen Maßnahmen wurden uns zusätzlich noch Flächen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entzogen. Auch der geplante IndustriePark (IPO) in Pirna wird uns wieder treffen und unserem Unternehmen Flächen entziehen.</p>	<p>Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen wurde im Raumordnungsverfahren entsprechend dargestellt (z.B. siehe Teil C, Kapitel 11.5.1). Eine Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion Sachsen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
127	Siedlerverein e. V.	14.01.2020	<p>Unsere Mitglieder sind Eigentümer von Wohngrundstücken im Bereich Pirna, hinterer Teil Postweg, Am Lindigt, An der Seidewitz, Am Osthang und Zehistaer Siedlung. Diese Wohnbereiche sind unmittelbar von der Variante G betroffen, die weiteren Wohnbereiche auf der Haußner Straße, Jahn- und Feistenbergstraße mittelbar.</p> <p>Bei einem Abstand von ca. 300 m Luftlinie von An der Seidewitz, Am Lindigt und hinterer Teil des Postweges ist bei Variante G - Brücke über das Seidewitztal auf Höhe PENNY-Markt, früher 40 m, jetzt 35 m hoch - eine erhebliche Lärm und Feinstaubbelastung für unsere Mitglieder zu erwarten. Dies ist nicht akzeptabel.</p> <p>Der Mensch sollte bei der Prüfung von Bauvorhaben auch im Mittelpunkt der Betrachtung liegen, nicht nur Kosten und Natur. Wir lehnen deshalb jegliche offene Streckenführung für das Projekt ab und fordern die Verwirklichung einer Volltunnelvariante.</p>	<p>Lärmschutz</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden.</p> <p>Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Der Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt.</p> <p>Feinstaubbelastung</p> <p>Den Prognosen nach zu urteilen, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs.</p>

127

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Weiterhin sind wir gegen die Variante G, weil diese das Stadtbild nachhaltig beeinträchtigt (eine Brücke über das Gottleubatal reicht).</p> <p>Weiterhin sind wir gegen die Variante G, weil die Lärm- und Staubbelastung während des Baus der Strecke und der Brücke bei G sich für unsere Mitglieder fortsetzen würde, wir haben schon 2 Jahre Krach und Dreck durch den Bau der Umgehungsstraße B 172.</p>	<p>Schutzgüter Im Zuge der Raumordnung sowie aller weiteren Planungsschritte sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen. Der Mensch spielt dabei eine sehr große Rolle, ist jedoch nicht der einzige Faktor, der berücksichtigt werden muss. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), § 2 Begriffsbestimmungen sind im Rahmen der Planung folgende Schutzgüter zu betrachten: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Flächen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p> <p>Die Zerschneidungswirkung der Talbrücke wird in der Raumordnungsuntersuchung prinzipiell dargestellt (Band C, S. 68 ff.) und in der Gesamtbewertung der Varianten folgendermaßen bewertet (Band C, S. 363): "[...] Allerdings quert die Variante das Seidewitztal nördlich der Ortslage Zehista in enger Bündelung mit der in Bau befindlichen Süd-Umgehungsstraße Pirna (B 172n), wobei keine gemäß Flächennutzungsplan ausgewiesenen Siedlungsflächen in Anspruch genommen werden, jedoch mit der Talbrücke für die NBS eine zusätzliche Achse entlang des Siedlungsbereiches verlaufen wird. ..."</p> <p>Aufgrund der Bündelung mit der bereits vorhandenen (in Bau befindlichen) Talbrücke für die L172neu (OU Pirna) und die damit gemäß der Untersuchungsmethodik als Vorbelastung einzustufende vorhandene Zerschneidung wird dieser Konflikt zwar als solcher bewertet, jedoch in seinem Ausmaß erheblich abgeschwächt. Durch die Parallellage und damit Bündelung im Bereich Zehistas der beiden Brücken sind die Stadtbild-Beeinflussungen hier zwar größer, an anderer Stelle jedoch gar nicht vorhanden.</p> <p>In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird. Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik für</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
127			<p>Weiterhin stellen wir fest, dass durch eine offene Streckenführung die „Kultur-Landschaft“ als gesamtes Landschaftsbild maßgeblich verändert wird und dies im Vorfeld, am Eingangstor zur Sächsischen Schweiz. Die ist nicht notwendig bei einem Volltunnel und wäre zu beachten.</p> <p>Wir verstehen nicht, warum in verschiedenen Punkten/Tabellen die Volltunnelvarianten der Bürgerinitiative, also A, B, C, schlecht bewertet werden. - Teil A, Tabelle 8, Belange Kulturlandschaft bzw. die Lärmbelastung als günstig für G dargestellt wird, unverständlich kein Lärmschutz auf der Brücke, kein aktiver Lärmschutz für unsere Wohngebiete.</p> <p>Weiterhin wurde gegenüber den Berechnungen der Bürgerinitiative die Steigung bei den Varianten A, B, C, erhöht -Teil B, Tabelle 5. Dies geschieht durch eine vorgesehene Unterquerung der Bestandsstrecke bei der Ausbindung in Heidenau bzw. durch Verlegung des Scheitelpunktes von der Staatsgrenze in das Inland (ca. 3 km). Hier wird manipuliert, um der Variante G eine bessere Bewertung zu sichern. Die Ausbindung in Heidenau kann als die BI Basistunnel hat dies vorgeschlagen und berechnet - die würde die im ROV angegebenen Steigungen erheblich minimieren.</p>	<p>die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein kann. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden die Auswirkungen während der Bauphase untersucht und bewertet und für eine Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren weiter konkretisiert.</p> <p>Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung gemäß ROG. Dies ist in den ROV-Unterlagen entsprechend dargestellt und wird der gesamten Planung und Bewertung zugrunde gelegt. Eine entsprechende Minimierung dieser Auswirkungen ist das Ziel der Trassenplanung und dieses Ziel liegt der Bewertung der Auswirkungen im Rahmen der Raumordnungsuntersuchung zugrunde.</p> <p>Die potenziellen Konflikte mit Streckenabschnitten der diversen Varianten sind entsprechend der Untersuchungs- und Bewertungsmethodik und im festgelegten vergleichbaren Untersuchungsmaßstab für alle Varianten und alle Abschnitte vergleichbar untersucht und bewertet.</p> <p>Die Varianten A bis C weisen potenzielle hohe Konflikte bezüglich zweier in Heidenau vorhandener Kulturgüter auf, da die Varianten hier in einem Trog verlaufen und diese bei Verwirklichung der Trasse abgerissen werden müssten (vgl. Band C, Kap. 6.6 ff.). Auf den Talbrücken werden die Schallbereiche mit Schallschutzmaßnahmen und Schallschutzwänden berechnet (siehe Kapitel 11.2.2, Seite 363).</p> <p>In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten mit einer ausreichenden Überdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 unterquert werden muss.</p> <p>Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel im Elbtal ist so zu entwerfen, das bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7‰ zu begrenzen. Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechische Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI Loc-Pass zu maximalen Rampenlängen für Züge, die</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
127			<p>Auch das Argument Abriss von Gebäuden, Industriebauten, Niederhof Großsedlitz bei Volltunnelvariante mit Brückenausbindung, ist negativ, ist nicht nachvollziehbar, da dies in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden gesundheitlichen Schäden durch Lärm, Dreck und Staub für unsere Mitglieder steht. Alle 5 Minuten ein Zug über die Brücke, der Straßenlärm der Umgehungsstraße, Lärm Autobahnzubringer und Autobahn A 17, wie viel Lärm sollen unsere Mitglieder noch ertragen?</p> <p>Weiterhin muss festgestellt werden, dass bei der Betrachtung der naturräumlichen Gliederung -Teile, Pkt. 3.1.2 - der fehlende Hochwasserschutz für das Seidewitztal nicht berücksichtigt wird. Das Hochwasserrückhaltebecken Niederseidewitz wird seit Jahren verhindert bzw. wird verzögert, weil es in einem FFH-Gebiet und Natura-2000- Gebiet liegt. Die im ROV enthaltenen offenen Streckenführungen in der Nähe bzw. durch das Gebiet stören offensichtlich nicht. Der Erhalt dieses Gebietes ist noch ein Grund für eine Volltunnelvariante.</p> <p>Im Landesentwicklungsplan - Teil C, unter Kapitel 2.2.1 - Siedlungswesen wird zitiert: „Die Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll in allen teilräumen Sachsen vermindert werden“. Die geplanten offenen Varianten verstoßen eindeutig gegen dieses Vorhaben und sind nicht hinnehmbar.</p>	<p>ohne Traktion (Antrieb) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils. In den nächsten Planungsschritten werden die Gleistrassierung und die erforderlichen Längsneigungen am Anbindepunkt Heidenau/B 172 sowie die erforderlichen Tunnelüberdeckungen bei der Unterquerung des Seidewitztales anhand von geotechnischen und tunnelbautechnischen Gutachten detailliert untersucht und festgelegt.</p> <p>Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 6.2 und 6.6 ff. dargestellt. Die von allen Varianten potenziell betroffenen in Heidenau befindlichen denkmalgeschützten Gebäude ehemal. Brauerei und ehemal. Niederhof sind entsprechend der Untersuchungs- und Bewertungsmethodik und im festgelegten vergleichbaren Untersuchungsmaßstab für alle Varianten und alle Abschnitte vergleichbar untersucht und bewertet. Dies ist transparent und vollständig in den Unterlagen dokumentiert und fließt maßgeblich in die Gesamtbewertungen ein.</p> <p>Die Belange des Hochwasserschutzes sind, soweit sie durch das Vorhaben berührt werden, für alle Varianten in Band C, Kapitel 6.4 und 6.6 ff. dargestellt. Das geplante Hochwasserrückhaltebecken Niederseidewitz ist auf Seite 153/154 (Band C, Kap. 6.4) beschrieben und auf Seite 178 und 179 für die Varianten A und B bewertet. Lediglich diese beiden Volltunnelvarianten weisen potenzielle Beeinflussungen des HRB Niederseidewitz auf.</p> <p>In den ROV-Unterlagen Band C Kapitel 2. sind die Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung (gemäß ROG) dargestellt. In Band C Kap. 4.2 sind die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung aufgeführt, da anhand dieser in nachfolgenden Kapiteln bewertet wird (vgl. Band C Kap. 1).</p> <p>Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung gemäß ROG. Dies ist in den ROV-Unterlagen entsprechend dargestellt und wird der gesamten Planung und Bewertung zugrunde gelegt. Eine entsprechende Minimierung dieser Auswirkungen ist das Ziel der Trassenplanung und dieses Ziel liegt der Bewertung der Auswirkungen im Rahmen der Raumordnungsuntersuchung zugrunde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
127			<p>Dazu noch die Feststellung - Teil C, Pkt. 4.3.2 Schallwirkungen Variante G im Bereich Seidewitzbrücke - „keine erheblichen Schallschutzgrenzwerte zu berücksichtigen sind“. Dies ist nicht nachvollziehbar, oberflächlich und eine Schönrechnung der Variante G.</p> <p>Der Darstellung fehlen Anzahl der Talbücken - Teil B, Tabelle 4, bei Varianten D bis G nur eine Talbrücke Widerspruch zur Anlage B 10/Lageplan 1:1000 - es fehlt die Talbrücke Heidenau mit 400 m. Unterstreicht unseren Eindruck, dass die offene Variante G und auch die anderen offenen Varianten schön gerechnet wurden und die Tunnelvarianten vorsätzlich negativ beurteilt werden.</p> <p>Dies unterstreicht auch die Verlegung des Überholbahnhofes nach Heidenau-Nord (5 km in Richtung Dresden), was zu einer Verschlechterung der Kapazität der Volltunnelvarianten führt, siehe Bewertung Teil B, Tab. 5, Abstände der Überholbahnhöfe. Die BI Basistunnel hat nachgewiesen, dass der Überholbahnhof im Bereich Heidenau Großsedlitz ohne weiteres einordbar ist- Auch hier ist die Bewertung der Volltunnelvarianten schlecht gerechnet worden und subjektiv.</p>	<p>Im Anhang D2 der ROV-Unterlagen sind die Schalltechnischen Untersuchungen und die angewandten gesetzlichen und fachlichen Regelwerke nachvollziehbar dargestellt. Daraus ergeben sich die ebenfalls dargestellten Immissionswerte entlang der Varianten. Es wurde bei jeder Variante untersucht, welche Betroffenheiten, d.h. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), bestehen.</p> <p>In einen dreidimensionalen Berechnungsmodell wurden für alle untersuchten Varianten alle schutzwürdigen Gebäude abgebildet und entsprechend ihrer Größe (Etagen, Grundfläche) die Anzahl von Wohnungen und Menschen abgeschätzt. So konnte für jede Variante die Betroffenheiten von Menschen ausführlich ermittelt und dargestellt werden.</p> <p>Im Teil B Tabelle 4 sind die wesentlichen baulichen Merkmale der Varianten zusammenfassend aufgeführt. In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Bauwerke dargestellt, auf den Lageplänen sind diese ebenso abgebildet. Die Talbrücke Seidewitz ist ca. 1.086 m lang, die Talbrücke Heidenau ist ca. 394 m (2. Überbau ca. 425 m) lang. Insgesamt wurde für die Brückenbauwerke eine Vergleichslänge von ca. 1.480 m ermittelt (vgl. Tabellenwert Länge der Brücken). In der Zeile Anzahl der Talbrücken ist ein Zahlenfehler bei den Varianten D-G enthalten. Dies ändert jedoch nichts an der ermittelten Vergleichslänge der Brückenbauwerke. Die Tabelle 4 geht nicht in die Variantenbeurteilung ein.</p> <p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr sowie den europäischen Richtlinien (TSI) geplant.</p> <p>Die Lage des möglichen Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten resultiert aus der Entwicklung der Längsneigungen dieser Varianten. In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten mit einer ausreichenden</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
127				<p>Überdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 unterquert werden muss. Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7‰ zu begrenzen.</p> <p>Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechischen Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI Loc-Pass zu maximalen Rampenlängen für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils.</p> <p>Eine Anordnung des Überholbahnhofes direkt am Tunnelportal ist, wie von der BI vorgeschlagen, aufgrund der oben beschriebenen Höhenzwangspunkte mit der daraus resultierenden Tieflage am Portal Heidenau und der anschließenden 7 ‰ Rampe an dieser Stelle nicht mehr möglich. Die max. Längsneigung von Überhohlbahnhöfen darf nur 2,5 ‰ betragen.</p> <p>Die nächst mögliche und betrieblich günstige Anordnung eines Überholbahnhofes für die Varianten A-C ergab sich an der bestehenden Gleisanlage in Heidenau-Nord.</p> <p>In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten A bis C eine optimale Linienführung der Volltunnelvariante unter Berücksichtigung der geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse, der Bergbaurechte, der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse (Gutachten) sowie der umweltfachlichen Belange untersucht.</p> <p>Zur Ermittlung des bautechnischen Aufwand für den Tunnelbau und der Unterquerung des Seidewitztales werden tunnelbautechnische Gutachten erstellt und für eine Variantenbeurteilung herangezogen. Gleiches gilt auch für die teilweise oberirdisch geführten Variante G in deren Korridor.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Dieser Volltunnel beeinträchtigt weder Mensch und Natur und wäre auch schnell realisierbar. Wir sind nicht gegen die Neubaustrecke, aber diese sollte so gebaut werden, dass auch die Menschen damit leben können und nicht noch zusätzlich belastet werden. Die Kosten dafür sollten nicht im Vordergrund stehen, sondern der Mensch. Deshalb ist es vollkommen unverständlich, die Variante G durch bewohnte Gebiete führen zu wollen.</p> <p>Wir sind deshalb eindeutig gegen Variante G und verwehren uns dagegen, dass durch die Trassenbündelung Neubaustrecke/Umgehungsstraße im Bereich vor Überquerung Seidewitztal, nach Seidewitztal die naturschutzrechtlichen Bedingungen als gegeben betrachtet werden.</p>	<p>Diese Einschätzung des Einwenders ist fachgutachterlich nicht zu kommentieren. Die Untersuchungsergebnisse sind in den ROV-Unterlagen umfassend dokumentiert.</p> <p>Die Sachlage zu Arten- und Biotopschutz ist in den ROV-Unterlagen Band C Kap. 6.1 und 6.6 sowie im Gutachten dsi (2019) Anhang D.1 entsprechend der festgelegten Bewertungsmethodik für das ROV dargestellt.</p>
128	Vereinigte Gemeinnützige Wohnungsbau-Genossenschaft Pirna-Süd eG Lucas-Cranach-Straße 12 01796 Pirna	09.01.2020	Wir befürchten verstärkte Abwanderung von Mietern und damit eine Erhöhung des Leerstandes. Auch die Nachfrage wird sich reduzieren.	In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten eine optimale Linienführung unter Beachtung der Gesetze und Bahnrichtlinien sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und weiterer umweltfachlicher und eisenbahnbetrieblicher Vorgaben untersucht. Die Festlegung der konkreten Trassenführung einer Vorzugsvariante wird dann in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren erfolgen, in dem auch ggf. dem Grunde nach Entschädigungsansprüche festgesetzt werden.
129	Landschaftsbau Gebauer GmbH & Co. KG	14.01.2020	Stellungnahme entsprechend Muster BI, ohne individuelle Ergänzungen	Standardschreiben BI, wird als Sammelantwort beantwortet, ggf. vorhandene handschriftliche Ergänzung bezieht sich nur auf Standardpunkte
130	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. Reinhardtstraße 46 10117 Berlin	06.03.2020	<p>1. Die maßgeblichen Längsneigungen der Schienenstränge in den beiden Tunnelröhren und der Anbindungen an das vorhandene Streckennetz müssen auch mit Blick auf die Zugverkehre der Zukunft ein Maximum an Kapazität gewährleisten – es handelt sich in dieser Hinsicht um ein „Jahrhundertprojekt“, dessen technische Parameter auch in einigen Jahrzehnten kaum noch veränderbar sein werden.</p> <p>Die besonderen Herausforderungen ergeben sich hierbei aus dem geplanten Mischbetrieb zwischen schnellen Personenfernverkehrszügen und dem grundsätzlich deutlich langsameren Güterverkehr auf der Schiene. Auf der bestehenden Strecke werden bereits heute Züge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3.000 Tonnen gefahren.</p>	<p>Die zugrunde gelegte Grenzlast von 2.200 Tonnen/Zug ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Správa železnic) abgestimmt. Ein Großteil der Züge unterschreitet diesen Wert. Eine Bemessung der Strecke für Züge länger 740 m ist nicht zielführend. Die Zulaufstrecken und das gesamte deutsche Streckennetz wird aktuell für 740 m lange Züge ertüchtigt (740-m-Programm – BVWP 2030 – Projekt 2-050-V01). Die Strecke Padborg (DK) - Maschen stellt einen Sonderfall dar, da in Dänemark 835 m lange Güterzüge verkehren können. In Tschechien können lediglich 740 m lange Güterzüge verkehren.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Die zugrundeliegenden Parameter einer maximalen Zuglänge von 740 Metern und vor allem einer Grenzlast von 2.200 Tonnen/Zug erscheinen daher schon jetzt und über den realistischen Eröffnungszeitpunkt hinaus nicht geeignet, um wesentliche Teile des künftig üblichen Schienenverkehrs zu modellieren. So verkehren schon heute zwischen Padborg (DK) und Maschen südlich von Hamburg bis zu 835 Meter lange Güterzüge; die Entwicklung dahingehend oder darüber hinaus darf im Betrachtungsraum der NBS Heidenau – Ústí nad Labem nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Zudem ist davon auszugehen, dass im Bereich der Triebfahrzeuge noch weitere Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik zu besseren Traktionseigenschaften und damit zu potentiell höheren Zuggewichten und -längen führen könnten. Im mittleren zeitlichen Horizont ist davon auszugehen, dass noch steigende Gesamtgewichte und auch höhere Zuglängen vom Markt nachgefragt und ggf. auch von Fahrzeugherstellern ermöglicht werden. Auf diese Perspektive muss die Infrastruktur zumindest vorsorgend ausgerichtet werden.</p> <p>2. Die Lage von Überholbahnhöfen und die Längsneigung bestimmen das fahrbare Betriebsprogramm maßgeblich, vgl. hierzu Punkt 4.2 Teil B: Verkehrliche und technische Beschreibung vom 16. Dezember 2019 in den Antragsunterlagen. Vor diesem Hintergrund ist in allen Varianten eine maximale Längsneigung der NBS auf einen Zielwert von möglichst 4, höchstens jedoch 6 Promille anzustreben und die Lage von Überholbahnhöfen noch einmal zu überprüfen (einschließlich der nicht von vornherein auszuschließenden Option einer Lage im Tunnel selbst, sofern diese durch das Betriebskonzept und die Fahrplansymmetrie bedingt sein sollte). Wir regen an, in Verbindung mit einer Überprüfung des Bau-, wie des Rettungskonzepts im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens eine entsprechende Anpassung der Längsneigungen und die Bestimmung der Lage der Überholbahnhöfe vorzunehmen und Erfahrungen aus der Schweiz oder Österreich einzubeziehen. Ebenso sollte die Längsneigung vor und vor allem in den Überholbahnhöfen grundsätzlich unter betrieblichen Gesichtspunkten optimiert und minimiert werden. Ziel muss es sein, eine Nutzung der Überholbahnhöfe möglichst ohne Restriktionen beim Zuggewicht und ohne unnötig lange Bremswege sowie Beschleunigungswege in Steigungen oder gar aus der Steigung heraus zu ermöglichen.</p>	<p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in der folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Insbesondere die Längsneigung wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert. Die dem Betriebsprogramm zugrunde gelegten Zugzahlen sind mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Správa železnic) abgestimmt und liegen über den Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und den aktuellen Zugzahlen. Die geplante Infrastruktur ist für das Betriebsprogramm</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
130			<p>Die Einbindung der Überholbahnhöfe in die Strecke sollte so angelegt sein, dass die Länge des Überholgleises für künftige Fälle unproblematisch vergrößert werden könnte. Auch aus diesem Grund ist der derzeit vorgesehene Überholbahnhof in Goes im Verhältnis zur Einrichtung im Bereich Heidenau (ggf. auch geteilt und hintereinander) aus unserer Sicht ungeeignet. Der Bau ausreichender und seitenrichtig gelegener Überholkapazitäten in Heidenau hätte den erheblichen Vorteil, dass auch bei einer außerplanmäßigen Nutzung der vorhandenen Strecke (wegen Störung, Unfall, Instandhaltungsarbeiten auf der Neubaustrecke) eine entsprechende Überholung oder vorübergehende Abstellung von Zügen möglich wäre. Vor der Ausarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sollte eine Studie eines auf zumindest die ersten 30 Jahre nach der Inbetriebnahme ausgerichteten Betriebsprogramms mit verschiedenen Szenarien eine Optimierung der Streckenführung und Lage der Überholbahnhöfe unter den o.g. Prämissen ermitteln. Gern arbeiten wir hierzu Anforderungen aus Sicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs zu.</p> <p>3. Die Verknüpfung zwischen Bestandsstrecke und Neubauabschnitt in Heidenau wurde bislang nicht mit dem Blick auf die Kapazität im Störungs- oder Wartungsfall geplant. Der Rückbau der heute zweigleisigen Strecke 6240 (Dresden in Richtung Pirna/Bad Schandau) verringert die Kapazität für die verbleibenden Verkehre auf der Elbtalstrecke bzw. des gemeinsamen Betriebs nördlich der Verknüpfung drastisch, was vor allem im Störfall bzw. bei planmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen zu Behinderungen im Zugverkehr führen würde. Durch eine veränderte Gestaltung der Abzweigstelle 6240/NBS sollte darauf geachtet werden, dass ein durchgängig zweigleisiger und nicht durch Signalstandorte/Gradienten erschwerter, neu zu bauender Streckenverlauf entsteht.</p> <p>4. Die konkrete Planung muss eine kapazitätsoptimierte Gestaltung sicherstellen. Im gesamten Bereich der NBS und der Zulaufstrecken sind in Abständen von maximal 10 Kilometern Überleitverbindungen vorzusehen, welche eine hinreichende Streckenkapazität auch bei Inspektions- und Wartungsarbeiten sowie Störungen bieten und ggf. fliegende Überholungen ermöglichen.</p>	<p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Gestaltung der Abzweigstelle 6240/NBS stellt einen Planungsstand dar, der in der folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. ·Der Abzweig Heidenau-Süd wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert. Hierbei wird auch die Beibehaltung der Zweigleisigkeit der Strecke 6240 im Abzweig untersucht.</p> <p>Die Hinweise werden im Rahmen der weiteren Planungsphasen geprüft.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
130			<p>Die Weichenverbindungen zwischen den Hauptgleisen der Überleitstellen müssen wie bei anderen Neubaustrecken für eine Geschwindigkeit von 130 km/h ausgelegt werden; die abzweigenden Weichen in die Überholgleise sollten eine Einfahr- und Ausfahrgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h zulassen. Damit können Brems- und Beschleunigungsvorgänge möglichst streckenkapazitätsschonend und energiesparend durchgeführt werden.</p> <p>5. Das unterstellte Betriebsprogramm beschränkt die Kapazität (und damit auch die Wirtschaftlichkeit) der Gesamtmaßnahme, weil im kurzen Bereich zwischen Dresden Hbf und Dresden-Reick die Leerfahrten von Zügen des in Dresden endenden/beginnenden Schienenpersonenfernverkehrs ebenfalls die Strecke der Relation Dresden Ústí nad Labem mit nutzen sollen.</p> <p>Zur Kompensation muss der betriebliche und baulich-technische Betrachtungsraum der NBS-Planung bis in die Knoten Dresden und Ústí nad Labem ausgedehnt werden, um nicht durch die Nutzung eines sehr kurzen Streckenabschnittes von gut fünf Kilometern die Kapazität einer überregional relevanten Schienenverbindung zu beschränken. Gegebenenfalls ist durch den Zubau von Blockverdichtungen und Weichenverbindungen eine kompensierende Betriebsführung zu ermöglichen.</p> <p>6. Präferenzen für eine oder mehrere der Trassenvarianten werden bei Berücksichtigung der o.g. Prämissen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs nicht gesehen. Sollten allerdings betriebliche Beschränkungen durch die unterschiedliche Berücksichtigung schutzwürdiger Belange bei der Auswahl einer Vorzugstrasse zu erwarten sein, sollte die ungehinderte Nutzbarkeit der Strecke das maßgebliche Kriterium sein.</p>	<p>Für den genannten Betrachtungsraum werden aktuell bereits betriebliche und bautechnische Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Die Gewährleistung einer optimalen Betriebsqualität für das zugrunde gelegte Betriebsprogramm ist auch Projektauftrag der Vorhabenträgerin.</p>
131	Möbelrestaurierung Jochen Flade	04.03.2020	<p>Goes, ein für die gesamte sächsische Kulturlandschaft einmalig erhaltenes Rundling-Dorfensemble mit bauhistorisch begründet denkmalgeschützten Zwei-/Dreiseitgehöften, über Jahrzehnte durch deren Eigentümer aufwendig substanzvoll wieder aufgebaut, erhalten und gepflegt, stellt ein über Jahrhunderte gewachsenes und bewusst gestaltetes Zeugnis eines lebensnahen Dorfmilieus dar; die Unwiederbringlichkeit ist durch Experten, Denkmalpfleger und Kulturrenthusiasten eindeutig bezeugt. Längst ist dieser einmalige Charakter als hoher kulturlandschaftlicher Wert für die Umland-Region der Großen Kreisstadt Stadt Pirna anerkannt, was u.a. durch die Bauerhaltungsinitiativen der Goeser Dorfbewohner bereits über Generationen hin, finanziell unterstützend gefördert durch</p>	<p>Das vom Einwender benannte Rundling-Dorfensemble wird in den ROV-Unterlagen Band C, Seiten 141 sowie 242 als "Typische Elemente/historisch gewachsene Kulturl. Archäologische Kulturdenkmale: P-Goes historischer Ortskern" dargestellt und die potenziellen Konflikte entsprechend der Lage der Varianten zu diesen systematisch bewertet, hier Var. G, Abstand ca. 300 m im 20 m tiefen Einschnitt, geringer Konflikt</p> <p>(vgl. ebenso Anlage C3 Kulturlandschaft). Der historische Ortskern liegt am Rande des zu untersuchenden 300-m-Korridors der Streckenführung Variante G und wird nicht direkt von der NBS beeinflusst. Der potenziell wenig relevante Konflikt wurde nach der in Kapitel 1 beschriebenen Bewertungsmethodik bewertet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
131			<p>die untere Denkmalschutzbehörde Pirna (!), vor allem in den letzten Jahrzehnten sichtbar demonstriert wird. Dem Erhaltungs- und Gestaltungswillen der Goeser Bevölkerung ist es zu danken, dass dieses Kleinod dörflichen Siedlungsgebietes in dieser Weise erhalten blieb!</p> <p>Die zu erwartenden Baumaßnahmen über lange Zeitphasen sind erwartungsgemäß per se bereits eine enorme Belastung für nächstliegende Ortschaften, so auch für Goes. Aber in der Gesamtauswirkung weitaus gravierender und ganz konkret für den Teilbereich Goes wäre die geplante Streckenführung, die bei der zu erwartenden und beabsichtigten Zug-Streckenfrequenz (Personen-/Güterzüge; internationaler Zugverkehr) für das Dorfensemble in kaum zu akzeptierender Weise eine Katastrophe wäre, der individuelle und natürlich auch materielle Wert der jeweils einzelnen, denkmalgeschützten Bebauungen würden massiv reduziert, und es würde vermutlich den einen oder anderen bisher engagierten Goeser Bewohner, der vor allem eine über Generationen gewachsene, emotionale Bindung zu seinem Dorf hat, aus rationalen Erwägungen vertreiben. Gewachsene Lebensstrukturen würden zerstört und politische Haltungen schlimmstenfalls negativ beeinträchtigt.</p> <p>Für die einen also die willkommene Entlastung (Elbtal; Sächs. Schweiz/Nationalpark), für die anderen eine schwerwiegende Belastung mit komplex zu sehenden menschlichen und substantiellen Zerstörungseffekten. Der elementare Gleichheitsgrundsatz scheint mir, nebenbei bemerkt, hier willentlich gestört zu sein!</p>	<p>Die Sachlage wird in den ROV-Unterlagen Band C auf Seite 20 teilweise entsprechend der Einwendung dargestellt. Temporäre Konflikte, verursacht durch die Arbeiten an der NBS während der Bauzeit, können danach nicht ausgeschlossen werden und führen teils erhebliche Beeinträchtigungen mit sich. Generell sind bei der Bauausführungsplanung Vorsorgemaßnahmen und damit verbundene Schutzmaßnahmen sowie für die Genehmigungsplanung die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen und Richtlinien sowie die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung zu beachten.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132	Inhalte Musterschreiben/Textbausteine Bürgerinnen und Bürgern unter Verwendung der von der Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" vorbereiteten Musterbriefe mit Bausteinen		<p>Grundstücksentwertung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diese Immobilie ist meine private Altersvorsorge. Durch die offene Streckenführung einer Eisenbahnstrecke wird mein Grundstück entwertet. Mir entsteht ein persönlicher Verlust. • Nach dem Bau einer neuen Bahntrasse mit offener Streckenführung erwarte ich eine Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität und einen Wertverfall meiner Immobilie. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung meines Grundrechts auf Erhalt des Eigentums nach Art. 14 GG. Somit sind mit dem Bau einer offenen Streckenführung konkrete wirtschaftliche Nachteile für mich verbunden. • Der Außenbereich meiner Immobilie ist bereits jetzt nur noch eingeschränkt nutzbar und wird bei der offenen Variante der Bahnstrecke noch weiter eingeschränkt. • Im Fall des Baus mit offener Streckenführung beantrage ich für meine oben genannten Immobilien im Planfeststellungsbeschluss sowohl die Gewährung passiven Schallschutzes als auch die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung für den Wertverlust. • Durch die offene Streckenführung einer offenen Eisenbahnstrecke wird mein Grundstück entwertet und meine Altersvorsorge gefährdet. Mir und meinen Nachkommen entsteht ein erheblicher finanzieller Verlust. 	<p>Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen.</p> <p>Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt.</p> <p>Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht.</p> <p>Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Schallschutzvorsorgemaßnahmen zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz. Die gesetzlichen Regelungen zum Schutz vor Lärm dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob temporär oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird dies beachtet und mit den Behörden und Betroffenen abgestimmt.</p>
Schallschutz				

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich bin Eigentümer eines Hauses bzw. Eigentumswohnung am Wohnort, also in einer ländlichen Wohngegend. Zum Haus bzw. Eigentumswohnung gehören eine Terrasse/ein großer Garten bzw. Balkon. Diesen nutzen wir ganzjährig, vor allem vom Frühling bis zum Herbst. Nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung wird dieser Außenbereich auf Grund des Lärmes (unabhängig ob die Grenzwerte eingehalten werden) nur noch eingeschränkt nutzbar sein. 	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt durch den Lärm nicht geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch</p>
132			<ul style="list-style-type: none"> • Zu meinem Haus gehört auch ein Garten. Diesen nutzen wir ganzjährig, vor allem vom Frühling bis zum Herbst. Nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung wird dieser Außenbereich auf Grund des Lärmes (unabhängig, ob die Grenzwerte eingehalten werden) nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Das bedeutet für mich und meine Familie eine erhebliche Einschränkung meiner Privatsphäre. 	<p>einmal gesondert für jede Strecke, die in das Planfeststellungsverfahren eingeht, untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Die bei den Varianten mit offener Streckenführung geplanten hohen und langen Brücken in Pirna-Zehista bzw. im Seidewitztal und Bahretal bringen weiteren Lärm in die betroffenen Ortsteile. Die Belastungsgrenze für die vielen Anwohner wird weit überschritten. Ich lehne diese Streckenführung deshalb ab. Eine Alternative mit einem durchgehenden Tunnel ab Heidenau ist wesentlich umweltfreundlicher und muss deshalb als einzige bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden. 	<p>Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Schall, ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Schallvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden. Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich habe mich über die ausgelegten Unterlagen informiert und festgestellt, dass ich persönlich betroffen bin. Meine Freunde / Bekannten / Familienmitglieder wohnen in Goes. Sie besitzen ein Haus, zu dem eine Terrasse / ein großer Garten gehören. Diesen nutzen wir regelmäßig. Nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung wird dieser Außenbereich auf Grund des Lärmes (unabhängig, ob die Grenzwerte eingehalten werden) nur noch eingeschränkt nutzbar sein. 	<p>entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt sind.</p> <p>Schallschutzmaßnahmen werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Meine Freunde / Bekannte / Kollegen / Familienmitglieder wohnen in..... Wir besuchen sie regelmäßig und nutzen den Heidekrug/ das Hotel als Ausgangsort. Sie besitzen ein Haus / Eigentumswohnung / Mietwohnung, zu dem eine Terrasse / ein Garten gehört. Dieser wird nahezu ganzjährig genutzt, vor allem vom Frühling bis zum Herbst. Nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung wird dieser Außenbereich auf Grund des Lärmes (unabhängig ob die Grenzwerte eingehalten werden) nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Eine stetige Lärmbelastung bleibt. Daher lehne ich alle Varianten mit offener Streckenführung ab Heidenau-Großsedlitz (D-G) ab. 	<p>Im Rahmen der schalltechnischen Begutachtung werden die Schallbelastungen gebündelt betrachtet. D.h. dass, im Zuge des Raumordnungsverfahrens, aber auch bei der späteren Vorzugsvariante alle Gleise, die eine optische Einheit bilden, immissionschutzrechtlich gemeinsam betrachtet werden. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p> <p>Im Rahmen der Planfeststellung wird ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf Gesundheitsgefahren geprüft.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none">• Mir ist bewusst, dass die Menschen im Elbtal endlich vom Lärm befreit werden sollen. Die Entlastung der Einen kann nicht zur Belastung der Anderen führen. Ich lehne das Vorhaben der DB Netz AG ab, die Planungen des Sächsischen Wirtschaftsministeriums(G) umzusetzen. Weiterhin lehne ich die Streckenführung des Herrn Dr. Böhm (F) sowie die weiterhin von der Bahn geplanten Strecken (D + E) ab.	
			<ul style="list-style-type: none">• Die Neubaustrecke bildet gemeinsam mit der Ortsumgehung der Stadt Pirna, der B 172a, dem in Entstehung befindlichen IPO eine Mehrfachbelastung, die direkt auf die Lebensqualität der Einwohner wirkt. Dieser Mehrfachbelastung wird nicht Rechnung getragen. Einzige Alternative ist der Bau der Volltunnelvariante ohne offene Streckenführung. Bei einer offenen Bauweise sind alle vorhandenen Lärm- und Staubbelastungen bei einer maximalen Belastung einzubeziehen.	
132			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin gegen jegliche Lärmverlagerung aus dem Elbtal in die Gegend um Zehista / Goes / Dohma. Ein Volltunnel ab Heidenau muss gebaut werden. Alles Andere, was vorgesehen ist, lehne ich ab.	
			<ul style="list-style-type: none">• Bereits jetzt sind wir vom Lärm der Autobahn A 17 betroffen. Auch hier hat man uns versprochen, dass alle Grenzwerte eingehalten werden. Dennoch werden wir ständig mit Lärm belastet, das macht krank. Nun soll der Transport der Baumaterialien der Betonteilefabrik über die Autobahn und die Umgehungsstraße Friedrichswalde / Ottendorf führen. Das wäre eine absolute gesundheitliche Zumutung und daher lehne ich das ab.	
			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin Eigentümer einer Immobilie in Köttewitz / Meusegast, wohne auch dort und bin bereits vom Autobahnlärm der A 17 genervt. Ich möchte nicht noch zusätzlichem Lärm durch die Neubaustrecke mit einer offenen Streckenführung ausgesetzt werden.	
			<ul style="list-style-type: none">• Bereits jetzt sind wir vom Lärm der Umgehungsstraße Friedrichswalde / Ottendorf betroffen. Auch hier hat man uns versprochen, dass alle Grenzwerte eingehalten werden. Dennoch werden wir ständig mit Lärm belastet, das macht krank. Nun soll der Transport der Baumaterialien der Betonteilefabrik direkt an den Orten vorbeiführen. Das wäre eine absolute gesundheitlich Zumutung und daher lehne ich das ab.	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin Eigentümer einer Gartenanlage im Bereich Die Strecken-Variante G soll offen über Zehista mit einer ca. 33 m hohen, sehr langen Brücke sowie einem Überholbahnhof bei Goes vorbeiführen. Meinen Garten nutze ich ganzjährig. Er bietet für mich Erholung und Entspannung. Nach dem Bau der NBS mit offener Streckenführung wird der Garten auf Grund des Lärms (unabhängig, ob die Grenzwerte eingehalten werden) nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Das bedeutet für mich und meine Familie eine erhebliche Einschränkung meiner Privatsphäre, so dass ich mich ggf. gezwungen sehe, mein Grundstück bzw. mein Pachtstück aufzugeben.	
			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin Eigentümer eines Grundstückes mit Eigenheim in Pirna Zehista / Zuschendorf, also in unmittelbarer Nähe der vorgesehenen offenen Streckenführung. Beim und nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung und Brücke wird mein Grundstück erheblich mit Lärm belastet (unabhängig, ob die Grenzwerte eingehalten werden) und nur noch eingeschränkt nutzbar sein.	
			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin Mieter einer Wohnung in Pirna Zehista, also in unmittelbarer Nähe der vorgesehenen offenen Streckenführung. Beim und nach dem Bau der Neubaustrecke mit offener Streckenführung und Brücke werde ich erheblich mit Lärmes belastet (unabhängig, ob die Grenzwerte eingehalten werden) und der Außenbereich (Balkon/Terrasse) nur noch eingeschränkt nutzbar sein.	
			<ul style="list-style-type: none">• Ich bin Eigentümer/ Mieter einer Immobilie in Neuendorf, wohne auch dort und bin bereits vom Autolärm, der durch die Besucher der Sächsischen Schweiz verursacht wird, genervt. Ich möchte nicht noch zusätzlichem Lärm durch die Neubaustrecke mit einer offenen Streckenführung ausgesetzt werden.	
132			<ul style="list-style-type: none">• Durch den geplanten Überholbahnhof und der offenen Trassenführung zwischen Dohma und Goes entsteht eine unverhältnismäßige hohe Belastung durch Lärm und Feinstaub für mich und alle Anwohner in Neuendorf.	
			<ul style="list-style-type: none">• Durch die Nähe zur geplanten Trasse mit offener Streckenführung werde ich in Zukunft nachts nicht mehr bei offenem Fenster schlafen können. Ich befürchte dadurch gesundheitliche Schäden.	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Diese Neubaustrecke darf aber nicht dazu führen, dass Lärm aus der einen Region in eine andere Region verlagert wird. Daher begrüße und befürworte ich die Überlegungen der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag, die mit ihren Vorschlägen für eine wirkliche Entlastung des Elbtales sorgen würden 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Aus Veröffentlichungen in Funk und Fernsehen, aus der Zeitung und aus dem Internet habe ich von dem Vorhaben der Deutschen Bahn erfahren. Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass das reizvolle Elbtal vom Lärm entlastet wird. Jedoch ist es nicht zu verstehen, (dass der Lärm auf andere bewohnte Gebiete gelenkt werden soll.) dass dann dafür andere Opfer einer halbherzigen Planung werden. Ich zolle der BI Basistunnel meinen Respekt, deren Ideen entlasten nachhaltig unter Beachtung der Bedürfnisse der Menschen. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Die in den Varianten D-G geplanten hohen und langen Brücken in Pirna-Zehista bzw. im Seidewitztal bringen neben der Südumfahrung weiteren Lärm in diesen Stadtteil. Die Belastungsgrenze für die vielen Anwohner wird weit überschritten. Ich lehne diese Streckenführung deshalb ab. Die Alternativen mit einem durchgehenden Tunnel ab Heidenau sind wesentlich umweltfreundlicher und müssen deshalb als einzige bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine offene Streckenführung werde ich mit zusätzlichem Lärm belastet. Dem kann ich nicht zustimmen. Bei einer Volltunnelvariante, wie es die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) vorschlägt, gibt es diesen Lärm für mich nicht. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Gemäß der vorliegenden Unterlagen Teil A, Seite 36 ff. und Teil B, Seite 26 ff. ist die Ausbindung der Neubaustrecke für alle Varianten beschrieben. Alle Varianten führen dazu (einmal beginnend in der Nähe zwischen den Eisenbahnüberführungen Mühlenstraße und über die Müglitz sowie südlich der Dohnaer Straße in Heidenau – Bereich Bahnhof Heidenau-Süd), dass für die Neubaustrecke Platz geschaffen werden muss. Das bedeutet eine Erweiterung des Gleisbereiches mit umfangreichen Bauarbeiten über einen längeren Zeitraum. Dies führt zu Lärm und Staubbelastungen. Dies ist nicht hinnehmbar, zumal die Varianten der BI Möglichkeiten ausweisen, dieses zu umgehen. Die Positionierung des Bahnhofes in Heidenau-Großsedlitz, wie von der BI vorgeschlagen, ist die raumverträglichste Variante und ist umzusetzen. 	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<ul style="list-style-type: none"> Bei der Betrachtung der Anlagen B 10 / B 11 wird deutlich, in welchem Umfang Flächen neben den Gleisen zur Bahn gehören. Leider werden diese Flächen, die teilweise weit an Gebäude heranreichen, für die Ausbindungen genutzt, so dass in Bezug auf den notwendigen Lärmschutz mutmaßlich zu geringe Flächen übrig bleiben. Daher sind die Pläne der DB Netz AG grundsätzlich abzulehnen. Diese stehen nicht im Einklang mit notwendigem Lärmschutz, der über den gesetzlichen Grenzwert hinausgehen muss. Vielmehr ist die BI-Variante in Heidenau-Großsedlitz zu berücksichtigen 	
			<ul style="list-style-type: none"> Nach dem Bau des Eisenbahntunnels der Neubaustrecke ist mit einer Erhöhung der Zug-Anzahl zu rechnen. Da es sich speziell in den Bereichen, wo die Ausbindungen für die Neubaustrecke stattfinden, um eine Änderung der Bestandstrecke handelt, ist auch der Lärmschutz umfassend zu erstellen bzw. zu erneuern. In den Unterlagen Teil C, Seite 54 ff. wird lediglich der Bereich der Ausbindungen überschläglich betrachtet. Leider wird auch hier wieder nur der gesetzliche Grenzwert von 49 dB nachts herangezogen. Technisch ist hier weitaus mehr notwendig und möglich. Daher lehne ich alle Varianten der Ausbindungen in Heidenau gemäß den Angaben des ROV grundsätzlich ab. 	
Ausschluss von Varianten/ernsthaft in Betracht kommende Varianten				
			<ul style="list-style-type: none"> Die Zerschneidung der Landschaft in den FFH-Gebieten des Seidewitz- und Bahretals durch den Neubau einer Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag ist in offener Bauweise nicht zwingend erforderlich und kann deshalb nicht akzeptiert werden und sollte daher nicht zur Ausführung kommen. Die bei den Varianten geplante sehr hohe und ca. einen Kilometer lange Brücke in Pirna-Zehista bzw. im Seidewitztal bringt neben der Südumfahrung weiteren Lärm in diesen Stadtteil. Die Belastungsgrenze für die vielen Anwohner würde weit überschritten werden. Ich lehne diese Streckenführung deshalb ab. Eine Alternative mit einem durchgehenden Tunnel ab Heidenau ist wesentlich umweltfreundlicher und muss deshalb als einzige bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden. 	<p>Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft.</p> <p>Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sind alle sich aufdrängenden Varianten.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> Alle technischen Möglichkeiten der Gegenwart sind zu nutzen. Mit den Tunnelvarianten von Heidenau nach Tschechien sind von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ gute Ideen entwickelt worden. Ich erwarte von der Raumordnungsbehörde, dass diese Varianten im Gutachten den Vorrang erhalten und die offenen Streckenführungen ausgeschlossen werden. 	<p>Die zwingende Erforderlichkeit wird im Rahmen der Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens.</p> <p>Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none">• Das Ergebnis der ROV ist eine Empfehlung der Landesdirektion an die Bahn. Ich fordere die Landesdirektion auf, jegliche offene Streckenführung nach der Ausbindung von der Bestandsstrecke in Heidenau-Großsedlitz zu verbieten. Sie, die Landesdirektion, sind für die Menschen da und haben für diese zu entscheiden.	
132			<ul style="list-style-type: none">• Nach meiner Auffassung ist die Raumverträglichkeit bei beiden Varianten mit offener Streckenführung nicht gegeben. Viele tausend Menschen werden in den betroffenen Gebieten mit Lärm und Feinstaub belastet. Tiere verlieren ihren natürlichen Lebensraum und besonders schützenswerte Landschaften werden zerschnitten und zerstört. Das alles ist aber nicht erforderlich, denn es gibt gut ausgereifte und technisch machbare Lösungsansätze, die eine wesentlich höhere Raumverträglichkeit aufweisen. Deshalb darf es im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nur noch Korridore für Varianten mit einem Volltunnel von Heidenau bis Tschechien geben.	
			<ul style="list-style-type: none">• Ich habe auf der Internetseite der BI www.Basistunnel-nach-Prag.de die Variante mit dem Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz gesehen. Nachdem die Unterlagen des ROV verfügbar sind, muss ich mit völligem Unverständnis feststellen, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Lösungen der Bürgerinitiative in Bezug auf den Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz nicht berücksichtigt worden sind. Ich fordere eine weitere gleichberechtigte Betrachtung dieser Variante und lehne jegliche Ideen der DB mit offenen Streckenanteilen ab Heidenau-Großsedlitz und damit die Schaffung eines Bahnhofes in Goes oder Dohma ab.	
			<ul style="list-style-type: none">• Die Orte Ottendorf, Friedrichswalde, Gersdorf, Nentmannsdorf, Niederseidewitz und Borna sind geprägt durch ländlichen Charakter. Alte und neue Baustrukturen gehen ineinander über. Großbauprojekte zerstören eine derartige Idylle, wenn dies nicht sorgsam geplant wird. Diese sorgsame Planung ist jedoch in den vorliegenden Unterlagen des ROV nicht erkennbar. Durchdachte Planungen, die den Menschen in gleicher Weise berücksichtigen wie die Pflanzen und Tiere, sehen anders aus. Daher lehne ich alle Varianten mit offener Streckenführung ab Heidenau-Großsedlitz (D-G) ab.	
			<ul style="list-style-type: none">• Mit völligem Unverständnis muss ich feststellen, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Lösungen der Bürgerinitiative in Bezug auf den Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz nicht berücksichtigt worden sind. Ich fordere eine weitere gleichberechtigte Betrachtung dieser Variante.	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich befürworte ausschließlich eine Volltunnelvariante und fordere deren Realisierung. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Varianten mit offener Streckenführung sind aus meiner Sicht auf Grund vorhandener Alternativen innerhalb des Raumordnungsverfahrens auszuschließen. Ich erwarte von der Raumordnungsbehörde, dass die Varianten mit offener Streckenführung (D-G) ausdrücklich ausgeschlossen werden. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich erwarte von der Raumordnungsbehörde, dass die Volltunnelvarianten im Gutachten den Vorrang erhalten und offenen Streckenführungen ausgeschlossen werden. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich lehne daher die Planungen der DB Netz AG mit ihren oberirdischen Varianten (D-G), oberirdische Streckenführung und Errichtung von Bahnhöfen in Gebieten mit Wohnbebauung ab. 	
132			<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Überholbahnhöfe zwischen den Ortslagen Dohma und Goes bei der Variante G bzw. hinter Dohma bei Variante F entsteht eine unverhältnismäßige Belastung für alle Anwohner und mich. Daher lehne ich die offenen Streckenführungen Varianten D-G ab. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Die offene Streckenführung kollidiert mit dem Sächsischen Landesentwicklungsplan 2013 (LEP-2013) Punkt 4.1 Freiraumschutz und Punkt 4.1.4 Siedlungsklima. Die offene Streckenführung ist deshalb abzulehnen. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Eine Alternative mit einem durchgehenden Tunnel ab Heidenau ist wesentlich umweltfreundlicher und muss deshalb als einzige bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden. Daher lehne ich die offenen Streckenführungen Varianten D-G ab. 	
			<p>Flächeninanspruchnahme Landwirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch den Bau der Neubaustrecke verliere ich meine landwirtschaftlichen Flächen. Die Flächen sind an den ortsansässigen Agrarbetrieb verpachtet, den ich durch die Flächeninanspruchnahme durch die Bahn wirtschaftlich gefährdet sehe. Außerdem gehen mir Pachteinnahmen verloren und es werden wertvolle landwirtschaftliche Flächen versiegelt. 	<p>Flächeninanspruchnahmen (ob temporär oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten müssen entschädigt werden. Eine Entscheidung hierzu wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde getroffen.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch den Bau der Neubaustrecke nahe Cotta / Köttewitz / Krebs / Meusegast verliere ich meine landwirtschaftlichen Flächen, die durch die Flächeninanspruchnahme der offenen Streckenführung benötigt werden. 	<p>Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung gemäß ROG. Dies ist in den ROV-Unterlagen entsprechend dargestellt und</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch den Bau mit offenen Streckenführungen werden Natur- und Nutzflächen zergliedert, so dass eine Nutzung durch die Landwirtschaft und Wildtiere wegfällt, was bei einer Volltunnelvariante der BI nicht gegeben wäre. Daher lehne ich alle Varianten mit offener Streckenführung ab Heidenau-Großsedlitz (D-G) ab. 	wird der gesamten Planung und Bewertung zugrunde gelegt. Eine entsprechende Minimierung dieser Auswirkungen ist das Ziel der Trassenplanung und dieses Ziel liegt der Bewertung der Auswirkungen im Rahmen der Raumordnungsuntersuchung zugrunde.
			<p>Entlastung Elbtal/schwere Güterzüge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke wird stets mit dem Argument der Entlastung des Elbtals von Lärm begründet. Es wird suggeriert, dass der Verkehr durch das Elbtal stark abnehmen wird. Dies ist eine bloße Vermutung und durch die Unterlagen nicht belegt. In Deutschland gibt es keine gesetzliche Regelung, die die Nutzung einer bestimmten Strecke für Güterverkehrsunternehmen vorschreibt, d.h., die Züge werden auf der Strecke mit der geringeren Streckenmaut verkehren. Es ist gar nicht bzw. nur in geringem Umfang dargestellt, wie sich die Verkehrsströme gestalten werden. Daher lehne ich die offenen Streckenführungen Varianten D-G ab. 	Die sogenannte Streckenmaut (Trassenentgelt) wird durch die Bundesnetzagentur genehmigt. Die Trassenentgelte sind im Trassenpreissystem der DB Netz veröffentlicht. Das Trassenentgelt richtet sich dabei im Schienengüterverkehr nach verschiedenen Kriterien, wie der Masse der Züge oder der Priorisierung gegenüber anderen Zügen in der Fahrplanerstellung. Das Trassenpreissystem unterscheidet jedoch nicht nach Streckenkategorien. Der Kilometerpreis würde sich damit für einen Zug nicht unterscheiden, unabhängig davon, ob er die Neubaustrecke oder die Bestandsstrecke befährt. Für die Wahl des Laufwegs spielen im
			<ul style="list-style-type: none"> • Der Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke wird stets mit dem Argument begründet, dass durch eine Verlagerung des Zugverkehrs das Elbtal nachhaltig entlastet wird. An keiner Stelle des Verfahrens wird jedoch darauf hingewiesen, dass Gefahrgutzüge nicht oder nur eingeschränkt den Tunnel nutzen können. Dieser Sachverhalt und damit die Notwendigkeit des Baus der Neubaustrecke sind unzureichend begründet. 	Güterverkehr viele Faktoren eine Rolle, neben dem Trassenpreis u.a. auch die Kosten für den Energieverbrauch, die Beförderungszeit und die Verfügbarkeit von freien Trassen. Dabei stellt die Neubaustrecke eine attraktive Alternative dar, da sie eine erheblich kürzere Verbindung ermöglicht und die Abhängigkeiten zu den Trassen des Reiseverkehrs deutlich verringert.
			<ul style="list-style-type: none"> • Hiermit begrüße ich ausdrücklich das Vorhaben zum Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden - Prag. Ich gehe davon aus, dass diese Neubaustrecke eine Entlastung in Bezug auf den Lärm für das Elbtal bringen wird. Ziel muss es sein, dass intelligente Planungen dazu führen, dass eine Maximalzahl an Zügen durch den Tunnel fährt und die Anzahl der im Moment verkehrenden Züge tatsächlich nachhaltig auf nur noch S-Bahn-Verkehr reduziert wird. Alle Varianten, die dieser Forderung entgegenstehen, lehne ich ab 	Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt. Die DB Netz AG ist verpflichtet, auf Basis der aktuellen Standards und Regeln der Technik zu planen. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gibt eine maximale Längsneigung von 12,5 ‰ vor. Alle bisher betrachteten Varianten weisen Werte < 10 ‰ auf.
132			<ul style="list-style-type: none"> • In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind die Überlegungen der Bürgerinitiative in Bezug auf geringe Streckenneigungen nicht enthalten. Nur diese könnten dafür sorgen, dass tatsächlich auch schwere Güterzüge aus dem Elbtal verbannt werden. Die Bürgerinitiative hat in ihren Varianten Steigungen bis max. 7,2 ‰ ausgewiesen. Hingegen sind in den Unterlagen nur noch ausschließlich Steigungen von > 9 ‰ vorhanden. 	Das erklärte Ziel der NBS ist es, die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag zu reduzieren. Es ist geplant, die überwiegende Zahl der Güterzüge über die Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem zu führen; dies betrifft insbesondere die Verkehre in der Zeit von 22 – 6 Uhr. Güterzüge mit dem Ziel Děčín werden weiterhin die Bestandsstrecke nutzen. In der Zeit zwischen 6 – 22 Uhr wird die Nutzung der NBS für den Personenverkehr bestimmend sein.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Zu den künftigen auf der Bestandsstrecke durch das Elbtal verbleibenden Verkehrsströmen können im Rahmen des ROV keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Unstrittig dagegen ist, dass allein aufgrund der gesetzlich erwirkten technischen Änderungen an den Bremsen der Güterzüge (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmschutzgesetz) die Schallemissionen des Güterverkehrs zukünftig geringer sein werden als bisher, unabhängig davon, wo diese Güterzüge verkehren.</p> <p>Allein auf Grund der Fahrzeitverkürzung wird die Neubaustrecke sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr ökonomisch betrachtet attraktiver sein als die Bestandsstrecke durch das Elbtal.</p>
			<p>Feinstaubbelastung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die ständige Lärmbelastung (wir schlafen bei offenem Fenster) und die Feinstaubbelastung sehe meine gesundheitliche Unversehrtheit gefährdet. Die Diskussionen über Feinstaubbelastungen sind in aller Munde. Durch das hohe Aufkommen an Zügen ist mit einem deutlichen Anstieg an Feinstäuben zu rechnen. 	<p>Nach Den Prognosen nach zu urteilen,, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs.</p>
			<p>Schutzgüter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Mensch muss bei allen Untersuchungen hinsichtlich Verträglichkeit für eine Eisenbahnstrecke im Vordergrund stehen. Seine Bedürfnisse, sein Schutz sind primär. Lärm, Staub und andere Belastungen sind auf das absolut unvermeidliche Maß zu reduzieren. Alle technischen Möglichkeiten der Gegenwart sind zu nutzen. Mit den Volltunnelvarianten von Heidenau nach Tschechien sind gute Ideen von der Bürgerinitiative entwickelt worden. Ich erwarte von der Raumordnungsbehörde, dass diese Varianten im Gutachten den Vorrang erhalten und die offenen Streckenführungen ausgeschlossen werden. Mit einer Volltunnelvariante von Heidenau nach Tschechien werden diese Forderungen erfüllt. • Wie kann es sein, dass die DB Netz AG Planungen durchführt, die dem Wohl des Menschen und damit Art. 2 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes widersprechen. Jeder Bürger hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Planungen der DB Netz AG schränken mich in meinem Rechten nach dem Grundgesetz ein. Daher lehne ich alle Varianten mit offener Streckenführung ab Heidenau-Großsedlitz (D-G) ab 	<p>Im Zuge des Raumordnungsverfahrens sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung maßgeblich für die Beurteilung eines Vorhabens. Diese sind für alle Belange der Raumordnung definiert und im Raumordnungsgesetz, im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan festgelegt. Bei verschiedenen Belangen der Raumordnung (z.B. Siedlungswesen mit Schallwirkungen oder Verkehr) stehen der Mensch und die menschliche Gesundheit im Vordergrund der Zieldefinition. Der Mensch spielt somit im Raumordnungsverfahren eine sehr große Rolle, ist jedoch nicht der einzige Faktor, der berücksichtigt werden muss.</p> <p>In den weiteren Planungsschritten werden die Untersuchungen zu allen Belangen, auch zur menschlichen Gesundheit sowie zahlreicher anderer Faktoren der Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft, berücksichtigt. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), das für das Planfeststellungsverfahren Anwendung findet, sind gemäß § 2 im Rahmen der Planung und der Umweltverträglichkeitsprüfung folgende Schutzgüter zu betrachten: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit. Tiere.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<ul style="list-style-type: none"> • Ich lehne eine Variante mit offener Streckenführung ab. Nur durch die Realisierung einer Volltunnelvariante werden Menschen und Umwelt vor Lärm, Staub etc. geschützt. • Ich habe aus gesundheitlichen Gründen hier meinen Wohnort gewählt. Die Ruhe, die gute Luft und direkte Nähe zu Waldgebieten waren für mich die ausschlaggebenden Gründe. Diese sehe ich bei Realisierung einer Trasse mit offener Streckenführung grundsätzlich gefährdet. • Die Pläne der Bahn mit offenen Streckenabschnitten bei Goes oder bei Dohma führen zu einer Zerschneidung der Landschaft. Die Gegend um diese Orte gefällt mir sehr gut und ich komme bisher gern hierher. Wenn das Bahnprojekt verwirklicht werden sollte, ist es mit der Ruhe hier vorbei. Dann würde es sich nicht mehr lohnen, hier die Freizeit zu verbringen. Daher lehne ich die Pläne der Bahn mit offenen Streckenführungen (Varianten D-G) ab und verweise auf die Lösungen der BI – Volltunnelvarianten. 	<p>sonstigen Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p> <p>Das UVPG und die Umweltverträglichkeitsprüfung finden gemäß Sächsischem Landesplanungsgesetz im Raumordnungsverfahren keine Anwendung, aber im Planfeststellungsverfahren.</p>
			<p>Wildwechsel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Jagd ausübung in den Revieren ist erheblich erschwert. Das jagdbare Wild und andere Tierarten werden durch den Lärm, Zerstörung und Zerschneidung ihrer angestammten Lebensräume dezimiert. Traditionelle Wildwechsel werden unmöglich gemacht und somit Populationen zersplittert. Deshalb spreche ich mich gegen jegliche Varianten mit offener Streckenführung aus und fordere stattdessen die Realisierung einer Volltunnelvariante von Heidenau bis zu Staatsgrenze zur Tschechischen Republik 	<p>Auf Basis jahrelanger Erfahrung im Strecken- und Straßenbau gibt es verschiedene Möglichkeiten, Wildwechsel zu ermöglichen. Zudem gilt es im weiteren Planungsverlauf tiefgehend zu untersuchen, welche Auswirkungen u.a. auf Wild zu erwarten sind und diese zu minimieren oder auszugleichen. Detaillierte Untersuchungen zum Artenschutz werden im Planfeststellungsverfahren durchgeführt.</p>
			<p>Auswirkung auf die Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nahe und in unserem Ortsteil sind viele Tierarten zu finden, die örtlichen Gegebenheiten finden sich allerdings nicht bzw. in unzureichendem Maße in der Beurteilung der Auswirkungen der Varianten wieder. Nur durch eine Volltunnelvariante können artenschutzrechtliche Eingriffe im Bereich der offenen Streckenführungen ab Heidenau vermieden werden. • Die Varianten D/E/F zerschneiden das Seidewitztal, ein Gebiet, welches schützenswert ist. Daher sind die Varianten abzulehnen. 	<p>Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 Punkt 2 und Punkt 14 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI, 2019)“ in einer Voruntersuchung gemäß dem ROV-Maßstab berücksichtigt. Detailplanungen folgen in den weiteren Planungsstufen.</p>
			<p>Eichenmistel, sonstige geschützte Arten</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<ul style="list-style-type: none"> Die geplante Bahnstrecke hinter Dohma beeinflusst den Lebensraum der Eichmistel, welche das nördlichste Vorkommen in Europa darstellt und somit unter Naturschutz steht. 	<p>Die Bewertung der Beeinträchtigung von Arten- und Biotopschutzflächen ist in Band C der ROV-Unterlagen vorgenommen worden. Dabei sind die als raumordnerische Ziele festgelegten Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz maßgeblich für die Bewertung der Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung. Daher werden vor allem die in den Vorranggebieten festgelegten Schutzziele als Maßstab herangezogen.</p> <p>Ergänzend wurde bereits im Raumordnungsverfahren durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (DSI, 2019) eine Voreinschätzung der Raumwiderstände bezüglich des Gebiets- und Artenschutzes vorgenommen. In dem Gutachten (ROV-Unterlagen Teil D1) wird auf den Seiten 17 und 24 das Vorkommen, die Bedeutung und die Gefährdung des Eichenmistel-Lebensraumes beschrieben und der potenzielle Eingriff durch die Variante F entsprechend dem Einwand bewertet. Andere geschützte Arten werden umfassend auf Ebene des Gebietsschutzes untersucht und dokumentiert.</p> <p>Eine detaillierte artenschutzrechtliche Untersuchung und die Umweltverträglichkeitsprüfung werden zum Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die weiteren Umweltplanungen werden durch die zuständigen Behörden begleitet (z.B. Scoping-Verfahren - untere Naturschutzbehörde) und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.</p>
			<p>Fledermaus</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Schloss Cotta hat die Kleine Hufeisennase ihr Quartier bezogen. Es handelt sich dabei um ein landesweit bedeutsames Wochenstuben- und Winterquartier dieser Fledermausart. Die Fledermausart ist in Deutschland vom Aussterben bedroht und steht daher auf der „Roten Liste“. Durch die offene Trassenführung befürchte ich eine Störung und Vertreibung dieser Fledermausart, deshalb ist eine offene Streckenführung generell abzulehnen. 	<p>Fledermäuse werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 Punkt 8, FFH-Gebiet DE 4645-302 „Separate Fledermausquartiere und -habitats im Großraum Dresden“ Landesinterne Nr. 189, in einer Voruntersuchung berücksichtigt. Die Streckenführungen der diversen Varianten werden diesbezüglich in diesem Gutachten beurteilt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> Die Streckenführung der Variante nahe Goes berührt den ehemaligen Bahntunnel der Bahn Pirna - Großcotta. In dem Tunnel befindet sich das Winterquartier der Fledermäuse, welches durch den Tunnelbau zerstört wird. Ein weiterer Standort für die Fledermäuse ist der ehemalige Gasthof im Bahretal. Auch hier käme es bei einer offenen Streckenführung der Variante über das Seidewitztal und Bahretal zu einer Beeinflussung des Lebensraumes der Fledermäuse. 	
			<ul style="list-style-type: none"> In der ehemaligen Gaststätte Waldfrieden zwischen Dohma und Ottendorf hat die Kleine Hufeisennase ihr Quartier bezogen. Es handelt es sich dabei um ein landesweit bedeutsames Wochenstuben- und Winterquartier dieser Fledermausart. Die Fledermausart ist in Deutschland vom Aussterben bedroht und steht daher auf der „Roten Liste“. In Sachsen gilt „Rhinolophus hipposideros“ als „stark gefährdet“. Durch die offene Trassenführung befürchte ich eine Störung und Vertreibung dieser Fledermausart. Deshalb ist eine offene Streckenführung generell abzulehnen. 	
			<p>Denkmalschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> Mein Haus steht unter Denkmalschutz. Ich habe es mit viel Liebe saniert. Durch die nahe, offene Streckenführung wird das Ortsbild nachhaltig negativ beeinflusst. 	<p>Alle relevanten Ziele und Grundsätze sowie die dazugehörigen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete und weitergehende Denkmalschutzlisten sind für das Raumordnungsgutachten ausgewertet worden, in den Unterlagen dokumentiert und potenzielle Konflikte bewertet. Die von den Einwendern genannten denkmalgeschützten Objekte gehen vollständig in die Bewertungen ein.</p>
132			<ul style="list-style-type: none"> In den Orten Cotta, Neundorf, Krieschwitz und Berggießhübel gibt es denkmalgeschützte Häuser. Diese werden nicht berücksichtigt. Der Niederhof, der verfällt, wird berücksichtigt und gegen die Variante der Bürgerinitiative gestellt. Ich sehe darin eine einseitige Bewertung und lehne daher die Planungen der DB Netz AG mit ihren Varianten der Ausbindung in Heidenau ab. Eine Brücke über den Niederhof zerstört diesen genauso wie bei völligem Abriss der maroden Bausubstanz. Eine marode Bausubstanz wird über das Wohl des Menschen gestellt, dem Wohl des Menschen entsprechende Varianten werden nicht konsequent verfolgt. 	<p>Im Rahmen der weiteren Planungen werden dezidierte Untersuchungen angestellt, um mögliche Betroffenheiten zu ermitteln und dann entsprechende Maßnahmen einzuleiten.</p> <p>Die angesprochenen denkmalgeschützten Häuser in Cotta, Neundorf, Krieschwitz und Berggießhübel liegen nicht im Untersuchungsraum und sind von den Varianten nach derzeitigem Planungsstand nicht betroffen. Ungeachtet dessen wird nach Ermittlung der nach dem ROV weiterzuführenden Variante(n) eine detaillierte Untersuchung bezüglich aller</p>
			<p>Kohlberg</p> <ul style="list-style-type: none"> Den in der Nähe gelegenen Kohlberg nutze ich für Spaziergänge und zu meiner persönlichen Naherholung. Mit dem Bau der Variante G ist das nicht mehr möglich. 	<p>Mit der Umsetzung der Maßnahme und der damit verbundenen Zuwegungen für Rettungswege entsteht die Chance, gemeinsam mit den Beteiligten vor Ort neue Wanderwege zu erschließen. Dies wurde z.B. im</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet um den Kohlberg ist im Regionalplan 2019 als regionaler Grünzug berücksichtigt. Durch eine Variante mit einer offenen Streckenführung über Pirna-Zehista nach Goes wird der Lebensraum für Mensch und Natur nachhaltig zerstört. Dagegen verwehre ich mich ausdrücklich. 	<p>Thüringer Wald im Rahmen eines Großprojektes erfolgreich praktiziert.</p> <p>Der Kohlberg wird im Raumordnungsverfahren Teil C hinsichtlich seiner Relevanz als Grünzug und Frischluftentstehungsgebiet (siehe Abschnitt 4.2 und 6.6.5.5 Siedlungsklima) berücksichtigt.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet um den Kohlberg ist im Regionalplan 2019 als regionaler Grünzug berücksichtigt, insbesondere gilt es als Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet für Goes und vor allem für Pirna. Durch eine Variante mit einer offenen Streckenführung über Pirna-Zehista nach Goes wird der Lebensraum für Mensch und Natur nachhaltig zerstört. Auch die Beeinträchtigung der Natur hinsichtlich der ökologischen Funktion ist nicht hinnehmbar. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Nahe des Kohlbergs sind viele Tierarten zu finden, die örtlichen Gegebenheiten finden sich allerdings nicht bzw. in unzureichendem Maße in der Beurteilung der Auswirkungen der Varianten wieder. Nur durch eine Volltunnelvariante können artenschutzrechtliche Eingriffe im Bereich der offenen Streckenführungen ab Heidenau vermieden werden. 	
			<p>Hydrologische Gutachten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nahe Goes ist der Tunnelmund für den Erzgebirgstunnel vorgesehen. Hydrologische Untersuchungen konnte ich den Unterlagen nicht entnehmen. Ich befürchte negative Auswirkungen für mein Grundstück, da nicht geklärt ist, wohin das auftretende Tunnelwasser abgeleitet werden soll. 	<p>Hydrologische Untersuchungen werden im Rahmen der weiteren Detailplanungen nach dem Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für die Feststellung der Raumverträglichkeit sind diese nicht notwendig.</p> <p>Die Maßnahmen für die Ableitung von Tunnelwasser werden mit den</p>
132			<ul style="list-style-type: none"> • Im Planfeststellungsbeschluss für den Bau der B 172 a wurde bereits festgestellt, dass bei einem Hochwasser HQ100m (sogenanntes Jahrhunderthochwasser) der Wasserspiegel durch die Bauten für die Umgehungsstraße um ca. 10 cm im Bereich Pirna Am Lindigt / hinterer Postweg steigt. Die Gefahren für uns sind also durch den Bau der B 172a durch weitere Verengung des Seidewitzals vor Zehista bereits gestiegen und werden durch den Bau der vorgesehenen Brücke noch weiter ansteigen. Deshalb sind wir entschieden gegen diese Streckenvariante. Der Schutz des Menschen und seines Eigentumes wurde hier nicht berücksichtigt. 	<p>zuständigen Behörden abgestimmt.</p> <p>Untersuchungen auf Hochwasser/Grundwasser etc. werden im Rahmen der weiteren Detailplanungen nach dem Raumordnungsverfahren vorgenommen und ggf. Maßnahmen hieraus abgeleitet. Die Ausweisungen der Hochwasservorsorge nach LEP und Regionalplan sind zu beachten.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Varianten D/E/F beeinträchtigen im Hochwasserfall das Abfließen des Wassers und sind daher abzulehnen. 	
			<p>Erneuter Eingriff/Eingriffsregelung</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Am Kohlberg sind bereits Ausgleichsflächen angelegt. Diese würden bei der Variante nahe Goes wieder in Anspruch genommen. Das halte ich für Mittelverschwendung. 	<p>Leider kann es bei langfristig zu planenden Infrastrukturmaßnahmen zu dem in den Einwendungen genannten Sachverhalt kommen, dass früher schon als naturschutzrechtlicher Ausgleich angelegte Strukturen erneut verlagert und umgesiedelt werden müssen. Auch in diesen Fällen gelten die naturschutzrechtlichen Bestimmungen für Eingriff und Ausgleich.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Am Kohlberg sind bereits Ausgleichsflächen gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Straße 172n angelegt. Diese würden bei der Variante über das Seidewitztal vor Zehista und nahe Goes wieder in Anspruch genommen. Das halte ich für gesetzeswidrig und Steuerverschwendung. 	<p>Im Rahmen der Eingriffsregelung sollen negative Folgen von Eingriffen in Natur und Landschaft (Beeinträchtigungen) vermieden und minimiert werden. Des Weiteren sollen nicht vermeidbare Eingriffe durch Maßnahmen des Naturschutzes ausgeglichen werden (Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen = Kompensationsmaßnahmen). Werden bereits bestehende Ausgleichsflächen in Anspruch genommen, so kommt es zum doppelten Ausgleich (vgl. Bauplanungsrecht). Im geschilderten Fall muss ein Ausgleich 2:1 erfolgen.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Bereits geplante oder bestehende Ausgleichsflächen für bereits durchgeführte Baumaßnahmen würden bei der Variante über Zehista und nahe Goes wieder in Anspruch genommen werden. Das halte ich für gesetzeswidrig und Steuerverschwendung. 	<p>Die weiteren Umweltplanungen werden durch die zuständigen Behörden begleitet (z.B. Scoping-Verfahren - untere Naturschutzbehörde) und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.</p>
Bauweise				
			<ul style="list-style-type: none"> • Bereits in der Bauphase ist im Bereich offener Streckenführungen mit erheblichen Belastungen für Mensch und Natur zu rechnen und dieses über viele Jahre. Da es Alternativen ohne offene Bauweise gibt, würden auch diese Belastungen weitestgehend entfallen. Deshalb spreche ich mich eindeutig gegen offene Abschnitte bei der geplanten Eisenbahn-Neubaustrecke aus. 	<p>Die Art der Bauweise kann erst festgelegt werden, wenn alle Grundlagen hierfür erarbeitet wurden. Hierzu zählen insbesondere baugrundtechnische und geologische Untersuchungen. Für das Raumordnungsverfahren selbst hat dies keine Relevanz.</p>
Versiegelung Flächen/Veränderung Landschaftsbild				
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch den Bau einer offenen Eisenbahntrasse werden zusammenhängende Flächen getrennt, Restflächen sind nicht mehr nutzbar. Dies ist nicht hinnehmbar und kann auch durch Ersatzflächen nicht ausgeglichen werden. 	<p>Sollte im Zuge der Planung eine Versiegelung von Flächen erforderlich sein, so werden die ggf. daraus resultierenden Maßnahmen mit den zuständigen Behörden abgestimmt.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine offene Bauweise werden weitere erhebliche Flächen versiegelt, was abzulehnen ist, schon wegen des vorhandenen Landschaftsbildes. 	<p>Die Vermeidung bzw. Minimierung von Zerschneidungseffekten und von Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist ein Grundsatz der Raumordnung gemäß ROG. Dies ist in den ROV-Unterlagen entsprechend dargestellt und</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Bau der Betonteilefabrik entstehen versiegelte Flächen. Ich befürchte, dass Starkregenereignisse nicht umfassend berücksichtigt werden und damit unkontrollierte Überschwemmungen und Überflutungen auftreten. Daher lehne ich jegliche Planungen in der vorgesehenen Richtung der Ansiedlung dieser Fabrik ab. 	<p>wird der gesamten Planung und Bewertung zugrunde gelegt. Eine entsprechende Minimierung dieser Auswirkungen ist das Ziel der Trassenplanung und dieses Ziel liegt der Bewertung der Auswirkungen im Rahmen der Raumordnungsuntersuchung zugrunde.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Der Heidekrug Cotta ist für mich ein Platz ländlicher Gemütlichkeit. Umso mehr bin ich darüber entsetzt, dass gegenüber des Heidekruges Cotta eine Baustelleneinrichtung mit einer Brecheranlage entstehen soll. Damit wird die ländliche Idylle massiv gestört. Derartige Ideen der Bahn sind abzulehnen. Ich habe mich auf der Seite der BI www.Basistunnel-nach-Prag.de informiert. Deren Volltunnelvarianten mit gleichzeitiger Nutzung von industriellen Brachflächen in Pirna sind nachvollziehbar und daher vollständig umzusetzen. Jegliche bauliche Maßnahmen im Umfeld des Heidekruges lehne ich ab. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Das Hotel „Zur Post“ in Pirna ist für mich ein Platz ländlicher Gemütlichkeit. Umso mehr bin ich darüber entsetzt, dass in unmittelbarer Nähe eine Eisenbahnneubaustrecke mit teils offener Streckenführung gebaut werden soll. Damit wird die ländliche Idylle massiv gestört. Derartige Ideen der Bahn sind abzulehnen. Ich habe mich auch auf der Seite der BI www.Basistunnel-nach-Prag.de informiert. Deren Volltunnelvarianten sind nachvollziehbar und daher vollständig umzusetzen. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch die nahe, offene Streckenführung wird das Ortsbild nachhaltig negativ beeinflusst. 	
			<p>Lage Überholbahnhof / Abstände Überholbahnhöfe</p>	
			<ul style="list-style-type: none"> • In den Unterlagen Teil A, Seite 48 sowie Teil B, Seite 36 wird die Nutzung des Bahngeländes in Heidenau-Nord (Variante A-C) als mögliche Variante benannt. Es stellt sich die Frage, was diese Variante soll. Die Planungen der Bahn widersprechen sich hier, zum einen wird als Maximallänge zwischen zwei Bahnhöfen 20 km angegeben, zum anderen legt man den Bahnhof mit über 3 km noch weiter vom Tunnelmund weg. Ich halte diese Planungen für ungenügend und verweise an dieser Stelle auf die durchdachten Planungen der Bürgerinitiative. 	<p>Der im Einwand beschriebene Sachverhalt, dass in den Varianten A bis C der gemäß DB-Richtlinie 413 geforderte maximale Abstand von Überholbahnhöfen überschritten wird, ist korrekt und wird in den ROV-Unterlagen Teil B Seite 36 auch entsprechend dargestellt. Dies gilt jedoch auch für die Idee der Bürgerinitiative, den Überholbahnhof in Bereich Einbindung Heidenau-Süd zu errichten. Aus diesem Grund wird die Leistungsfähigkeit der Strecke mit Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen sichergestellt. Grund für die Verschiebung der</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<p>• Bei der Variante mit einem Bahnhof in Heidenau-Nord wird in den ROV-Unterlagen folgender Punkt zitiert: „flächenmäßige Eingriffe in die Siedlungsflächen der Ortslage Heidenau“, Teil B, Seite 37. Betrachtet man die Abbildungen 29 und 30 auf den folgenden Seiten, wird deutlich, dass für den Bahnhof bereits gewidmete Flächen der Bahn genommen werden. Eine Erweiterung für den Bahnhof NBS ist nicht zu erkennen. Die Verschiebung der bestehenden S-Bahn stellt nach meiner Auffassung einen marginalen Eingriff dar, zumal dies nur Brachflächen oder Grenzflächen zu Gärten betrifft (zu sehen in Anlage B 11). Nach meiner Auffassung sind die Planungen nicht umfassend und sind daher abzulehnen. Vielmehr ist die BI-Variante in Heidenau-Großsedlitz zu berücksichtigen.</p>	<p>Überholgleise in den Varianten A bis C gegenüber der Idee der Bürgerinitiative sind neben betrieblichen Gesichtspunkten auch örtliche Zwangspunkte in der Ortslage Heidenau (insbesondere bestehende Gebäude) und technische Grenzwerte (insbesondere DB-Richtlinie 800).</p> <p>Die von der BI vorgeschlagene Lage des Überholbahnhofes direkt an der Tunneleinfahrt in Heidenau auf höhengleichem Niveau mit der bestehenden Strecke war aus verschiedenen technischen und betrieblichen Gründen nicht möglich. Die bautechnisch aufgrund der vorliegenden geologischen Bedingungen erforderliche Tunnelüberdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zur Unterquerung des Seidewitztales führt zu einer Verlegung der</p> <p>Tunneleinfahrt in die Ebene -1 unter der Geländeoberkante. Der zu planende Überholbahnhof mit 4 Gleisen ist technisch und betrieblich in die NBS zu integrieren. Eine Lage in der Ebene -1 ist technisch nicht sinnvoll, da dies zu aufwändig ist (Grundwasser, Hochwasserschutz etc.). Daher wurde an der Tunneleinfahrt eine schräge Rampe für 2 Gleise angeordnet, um das Niveau der Bestandsstrecke zu erreichen.</p> <p>Die Rampe am Tunnelanfang im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7% zu begrenzen.</p> <p>Gemäß den vorgenannten Gründen musste der Überholbahnhof für die Varianten A-C an eine andere, betrieblich sinnvolle Stelle im Bestandsnetz der DB (bestehender Bahnhof Heidenau) verlegt werden.</p> <p>Die endgültige Lage des Überholbahnhofes und nachfolgende Auswirkungen auf Flächenverbrauch oder auch bestehende Bahninfrastrukturen (z.B. S-Bahnhof Heidenau) können erst nach abschließender Festlegung der in das Planfeststellungsverfahren eingehenden Linienführungen der Varianten untersucht und bewertet werden. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens werden alle Konflikte dargestellt und Wege gesucht, eine größtmögliche Vereinbarkeit des Vorhabens mit den bestehenden Gegebenheiten bzw. Vermeidung dieser herbeizuführen.</p>
Vorübergehende Konflikte während der Bauzeit				

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Während der Bauzeit sehe ich mich sehr stark Schmutz/Staub/künstlichem Licht bei Nacht sowie Lärm ausgesetzt. Diese Faktoren machen dauerhaft krank. Ich lehne eine offene Streckenführung ab. 	<p>Die zum jetzigen Planungsstand möglichen Überlegungen zur Erforderlichkeit, Umfang und Lage der Baustelleneinrichtungsflächen sind in Band B auf Seite 60 entsprechend dem Einwand dargestellt. Auf der derzeitigen Planungsebene des ROV sind weder das Baukonzept im Detail noch die Baulegistik so detailliert auszugestalten, dass die in</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Durch die ständige Lärmbelastung und die Feinstaubbelastung sowie Lichtverschmutzung während der langen Bauzeit sehe ich meine gesundheitliche Unversehrtheit gefährdet. 	<p>den Einwendungen angesprochenen Detailfragen hier beurteilt werden können / müssten. In den nachfolgenden Planungsstufen muss dies einer genauen Betrachtung unterzogen werden. Es ist selbstverständlich, dass</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Gemäß der vorliegenden Unterlagen Teil B, Seite 59 ff. sind bei den Varianten D-G an der Staatsstraße 173 / Staatstraße S 170 eine etwa 50.000 m² große Fläche für die Betonteilefertigung und am Schlegelweg eine ca. 10.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen vorgesehen. Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen für mich. Es ist mit erheblichem Lärm, Staub- und Verkehrsbelastungen zu rechnen. Die Varianten A bis C – Volltunnelvarianten hingegen nutzen Flächen, die Gewerbeflächen sind (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk Pirna) und bei denen keine Einwohner zusätzlich über eine extrem lange Zeit (gemäß RO-Unterlagen > 10 Jahre) mutmaßlich gesundheitlich geschädigt werden. 	<p>eine möglichst nachbarschafts- und umweltfreundliche Lösung für die je nach abschließend zu wählender Variante erforderlichen und unabdingbaren Baumaßnahmen gesucht und im Detail ausgearbeitet wird. Dabei ist eine Baumaßnahme dieser Größenordnung immer mit bauzeitlichen Beeinträchtigungen verbunden, die je nach Lage und Ausgestaltung unterschiedliche Ortslagen betreffen können. Am Ende ist die Optimierung auf die insgesamt geringste Beeinträchtigung hin auszurichten.</p>
132			<p>Tourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ich befürchte, dass die Bahntrasse durch die Verschandelung der Landschaft und durch den dauerhaften Lärm viele Touristen abschrecken wird. Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge hat zunehmend mehr Touristen, die wegen der landschaftlichen Schönheit, der guten Luft, der Ruhe diese Region besuchen, was mit zusätzlichem Lärm einer offenen Trassenvariante Schaden nimmt. 	<p>Der genannte Sachverhalt, insbesondere die Auseinandersetzung mit bauzeitlichen Konflikten, wurde, soweit in diesem Planungsstand möglich, in die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren aufgenommen und somit berücksichtigt.</p> <p>Vergleichbare Projekte, wie z.B. das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8, sind Beispiele dafür, wie Regionen vom Bahnausbau profitieren können. Die Neubaustrecke verbessert die Anbindung an den umweltfreundlichen Verkehr und somit auch die Attraktivität und touristische Erreichbarkeit.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Auch die Umsetzung des Bauvorhabens kann Anreize z. B. für Baustellentourismus geben und steigert zusätzlich die Bekanntheit der Region.</p> <p>Betrachtet man die gesamte Region Elbtal/Sächsische Schweiz, ist von einer Reduzierung des Gesamtlärms auszugehen, dies entsteht einerseits durch das Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen und durch eine alternative, schnellere Routenführung für den Güterverkehr im Elbtal.</p>
			<p>Straßennutzung für Bautransporte</p>	
			<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Errichtung der Fabrik für Betonelemente an der Umgehungsstraße von Ottendorf, in Sichtweite zum Gasthaus Heidekrug wird ein Platz gewählt, der nur mittels LKWs bedient werden kann. Wie kann das sein, dass in den Zeiten des verstärkten Klimaschutzes überhaupt eine derartige Variante eronnen wird? Hat die Bahn den Geist der Zeit verloren? Das Bestimmende ist: Güter auf die Schiene, nicht auf den LKW. Die Pläne der Bahn lehne ich rigoros ab. 	<p>Das Konzept zur Straßennutzung für Bautransporte etc. wird erst im Rahmen der weiteren Detailplanung zum Planfeststellungsverfahren der NBS erstellt und mit den TÖBs bzw. weiteren Betroffenen abgestimmt. Mit Nutzungseinschränkungen und zeitweisen Sperrungen von Straßen und Wegen ist bei allen Varianten zu rechnen.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Beeinträchtigung meines Arbeitsweges durch unverhältnismäßige Straßenbelastungen beim Bau (alle Nutzer-Strecken; großes Einzugsgebiet) 	<p>Die DB Netz AG ist Auftragnehmer des Bundes. Der Bau eines solchen Projektes wird die Straßen belasten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird geklärt, inwiefern dieser Eingriff minimiert werden kann. Generell sollten bei der Auswahl und eventuellen</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich nutze die Straßen nahe Zehista / Goes des Öfteren. Beim Bau einer offenen Streckenführung nahe Zehista / Goes würden sich über einen langen Zeitraum Einschränkungen ergeben, die nicht hinnehmbar sind. 	<p>Anpassungen der Bauflächen sowie der Festlegung ggf. benötigter Baustraßen Möglichkeiten zur Emissionsminimierung berücksichtigt und genutzt werden. Die gegenwärtige Auswahl bauzeitlicher Flächen erfolgte mit dem Ziel, eine Erreichbarkeit der entsprechenden Flächen mittels bestehender Verkehrswege gewährleisten zu können, dazu gehören auch – falls vorhanden – Bahnstrecken. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten ist es denkbar, dass zusätzliche Flächen benötigt werden bzw. bestehende Flächen verlegt werden müssen.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich nutze die Strecke von Pirna über Goes zur Autobahn des Öfteren. Beim Bau der Eisenbahnneubaustrecke nahe Goes würden sich über einen langen Zeitraum Einschränkungen ergeben, die nicht hinnehmbar sind. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Eine offene Streckenführung wird die Region übermäßig durch LKW-Verkehr belasten. Das bedeutet auch für mich Einschränkungen im normalen Berufsverkehr. Deshalb lehne ich offene Streckenführungen ab. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Einrichtung einer Baustelleneinrichtung am Schlegelweg und an der Umgehungsstraße Ottendorf nimmt der Verkehr mittels LKWs in der Region sehr zu. Wie kann es sein, dass in den Zeiten des verstärkten Klimaschutzes überhaupt eine derartige Variante in Erwägung gezogen wird? Güter sind auf die Schiene zu bringen und zusätzliche LKW-Belastungen sind zu vermeiden. Die Pläne der Bahn lehne ich rigoros ab. 	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
132			<ul style="list-style-type: none"> • Ich nutze das Hotel „Zur Post“ dienstlich, speziell wegen der günstigen Lage. Das Hotel ist dafür Ausgangspunkt. Wenn die Strecke gebaut wird, erstickt die Gegend im LKW-Verkehr. Dann lohnt es sich nicht mehr, im Hotel abzusteigen. Daher lehne ich die Varianten der Bahn mit offener Streckenführung ab. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich nutze das Hotel zum Heidekrug dienstlich, speziell wegen der ruhigen Lage und der guten Verkehrsanbindung über die Autobahn A 17 und der Umgehungsstraße Ottendorf / Friedrichwalde. Vom Hotel aus kann man schnell in die Umgebung kommen. Wenn die Fabrik für die Fertigung der Tunnelelemente an der vorgesehenen Stelle neben der Umgehungsstraße gebaut wird, erstickt die Gegend im LKW-Verkehr. Dann lohnt es sich nicht mehr, im Hotel abzusteigen. Daher lehne ich die Varianten der Bahn mit offener Streckenführung und den damit verbundenen Standort der Betonfabrik ab. 	
			<p>Umzug</p>	
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich wohne zur Miete. Sollte es zum Bau einer Variante mit offener Streckenführung kommen, dann bleibt mir nur noch ein Umzug in eine andere Gegend. Dies wäre für mich mit hohen Kosten und dem Verlust meines sozialen Umfeldes verbunden. Ich fühle mich wohl in meiner Umgebung. Muss ich wegziehen, wird mein Umfeld zerstört. Deshalb fordere ich für die Eisenbahn-Neubaustrecke von Dresden nach Prag einen durchgehenden Tunnel von Heidenau bis zur tschechischen Grenze. Daher lehne ich die offenen Streckenführungen Varianten D-G ab. Die Varianten D/E/F zerschneiden das Seidewitztal, ein Gebiet, welches schützenswert ist. Daher sind die Varianten abzulehnen. 	kein Kommentar seitens DB Netz AG, individuelle Wahrnehmung
			<ul style="list-style-type: none"> • Sollte es zum Bau einer Variante mit offener Streckenführung kommen, dann bleibt mir nur noch ein Umzug in eine andere Gegend. Dies wäre für mich mit hohen Kosten und dem Verlust meines sozialen Umfeldes verbunden. Deshalb fordere ich für die Eisenbahn-Neubaustrecke von Dresden nach Prag einen durchgehenden Tunnel von Heidenau bis zur Tschechischen Grenze. 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Ich fühle mich hier wohl und möchte hier weiterhin wohnen. Bei einem Umzug würden Kosten auf mich zukommen. 	
			<p>Gottleubatal</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Das FFH-Gebiet „Gottleubatal und angrenzende Laubwälder“ wurde nicht in die Betrachtungen einbezogen, obwohl die Variante G das Gebiet beeinflussen wird (Lärmbelastung, hydrologische/hydrodynamische Veränderungen, bauzeitlicher Stoffeintrag in die Gottleuba). 	<p>Die Sachlage bezüglich des Arten- und Biotopschutzes ist in den ROV-Unterlagen Kap. 6.1 und 6.6 dargestellt. Durch die Erstellung der Studie "Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie" (DSI, 2019) wurde eine Voreinschätzung der Raumwiderstände bezüglich des Gebiets- und Artenschutzes vorgenommen. In dem Gutachten (ROV-Unterlagen Teil D1) wird auf den Seiten 15 ff. das FFH-Gebiet Bahrebachtal eingehend beschrieben und bewertet. Das FFH-Gebiet Gottleuba liegt nicht im Untersuchungsraum und ist von den Varianten nach derzeitigem Planungsstand nicht betroffen, da sich die relevanten Varianten dort in tiefer Tunnellage befinden.</p> <p>Ungeachtet dessen wird nach Ermittlung der nach dem ROV weiterzuführenden Variante(n) eine detaillierte artenschutzfachliche Untersuchung im Rahmen des PFV im Umweltbericht zur UVP sowie erforderlichenfalls eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.</p>
132			<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet um die Gottleuba ist ein Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz. Das FFH-Gebiet "Gottleubatal und angrenzende Laubwälder" weist ein hohes Aufkommen an gefährdeten Pflanzen- und Tierarten auf, wie beispielsweise die Spanische Flagge (Schmetterling), Fischotter, Kleine Hufeisennase, Großes Mausohr und viele mehr. Auch wenn das Gebiet von der Variante mit offener Streckenführung Zehista / Goes nicht durchschnitten wird, so ist die Entfernung der offenen Streckenvariante sehr nah. Die Beeinträchtigung der Natur hinsichtlich der ökologischen Funktion ist nicht hinnehmbar 	
Übernahme Varianten Dritter				
				<p>Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin hat sämtliche Vorschläge von Dritten und somit auch die der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ aufgenommen. Für das Raumordnungsverfahren wurden alle sich aufdrängenden Varianten nach den gleichen Kriterien und im gleichen Umfang untersucht, die für eine Bewertung der Raumverträglichkeit von Trassenvarianten innerhalb von Korridoren erforderlich sind. Zusammen mit der Landesdirektion Sachsen wurde die Korridorbreite entwickelt.</p> <p>Nicht Gegenstand der Beurteilung im Raumordnungsverfahren sind Details, z. B. die exakte Lage der Varianten, die Gradienten, die flurstückgenaue Darstellung der Varianten und weitere Details. Diese sind Bestandteil der kommenden Planungsstufen. Hierfür sind unter anderem weitergehende planerische Untersuchungen auf Basis von noch durchzuführenden Gutachten erforderlich.</p>
Gegenstand Raumordnungsverfahren				
				<p>Erfordernisse der Raumordnung sind: Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Ziele und Grundsätze sind in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsplan und Regionalplan) festgelegt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Darüber hinaus legt das Raumordnungsgesetz Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung fest. Als sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind zum Beispiel in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Stellungnahmen zu berücksichtigen (vgl. § 3 ROG).</p> <p>Nicht Gegenstand der Beurteilung im Raumordnungsverfahren sind Details, z. B. die exakte Lage der Varianten, die Gradienten, die flurstückgenaue Darstellung der Varianten und weitere Details, diese sind Bestandteil der kommenden Planungsstufen. Hierfür sind unter anderem weitergehende planerische Untersuchungen auf Basis von noch durchzuführenden Gutachten erforderlich.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
Über den Inhalt der von der Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" vorbereiteten Musterbriefe mit Bausteinen hinausgehende Belange (individuelle Ergänzungen der Musterbriefe)				
133	Privatperson		Die Lärmbelästigung durch die Autobahn A 17 (Seidewitz-Brücke) und den Autobahnzubringer beträgt (bei West-Wetterlage) jetzt schon bis 40 dB.	Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht).
134	Privatperson		Das Naherholungsgebiet südlich von Pirna wird zerstört. Erneut werden Wanderwege durchtrennt. Die Frischluftschneise für Pirna wird noch stärker beeinträchtigt. Autobahn, Südumgehung - es reicht.	Dieser Sachverhalt wird unter anderem durch Berücksichtigung der regionalen Grünzüge in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 4.2 Siedlungsentwicklung betrachtet. Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 6.5, Siedlungsklima, berücksichtigt und im Teil C Punkt 6.6, zu erwartende Einflüsse auf den Freiraumschutz, bewertet.
135	Privatperson		Der NW-Wind trägt Staub und Schmutz direkt durch den Ort.	Den Prognosen nach zu urteilen, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs.
136	Privatperson		Bewahren Sie mit kulturhistorische Wege und Güter: Legen Sie das Mundloch für den Tunnel links der Pechhütte und des Liebespfades zum Barockgarten Großsedlitz fest. Ich favorisiere ausschließlich die Variante A der Volluntertunnelung, da sie durch Gebiete mit festem Gestein führt, einer Steigung von ca. 6 % entspricht und den Überholbahnhof kurz vor dem Tunnelloch vorsieht. Dort können Heidenauer Anwohner am besten vor weiterem Lärm geschützt werden, da dort ausschließlich Gewerbeflächen angrenzen.	Die Beeinflussung der durch den Denkmalschutz gesicherten "Einzelsiedlung Pechhütte" durch die Varianten A bis G wird in den ROV-Unterlagen Band C im Kapitel 6.6 dargestellt. Veränderungen durch den Bau der NBS am Elbhaupt und die Auswirkungen bzw. Umgestaltung des Zugangsweges von der Elbe zur barocken Gartenanlage wird durch die nachfolgenden Planungsstufen detailliert betrachtet werden, wobei es eine Planungsmaxime sein muss, dass diese Wegebeziehungen grundsätzlich erhalten bleiben. Entsprechend gutachterlicher Einschätzung und Bewertungsmethodik ergibt sich aus dieser Lage kein neuer maßgeblicher, bewertungsrelevanter Zielkonflikt, da Lösungen in der Ausführungsplanung hier möglich sind. Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr sowie den europäischen Richtlinien (TSI) geplant. Hierbei werden in den folgenden Planungsstufen der Anbindepunkt Heidenau und die mögliche Lage des Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten unter Beachtung vorgenannter Richtlinien und Vorschriften detailliert untersucht.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
137	Privatperson		<p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 2, Absatz 5 „Unser Ziel ist es, dass Sachsen im Jahr 2024 und darüber hinaus ein [...] noch lebenswerterer Ort im Herzen Europas ist.“</p> <p>Die optische Zerschneidung der Landschaft durch eine offene Trassenführung würde die betroffenen Ortschaften deutlich weniger lebenswert machen. Das Gleiche gilt für die damit einhergehenden sehr großen, auch von weiter Entfernung deutlich sichtbaren Schallschutzmauern sowie für die durch das Wohngebiet Pirna-Zehista geplanten extrem hohen Brücken, welche zusätzlich mit Schallschutzmauern versehen, diese noch mehr erhöhen.</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planung wird eine ggf. negative Beeinflussung des Ortsbildes beachtet und mit den Behörden abgestimmt.</p>
137			<p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 3, Absatz 3 „Wir bewahren unsere Lebensgrundlagen durch nachhaltiges Handeln und schützen unsere Natur, die Umwelt und das Klima. Wir begegnen dem Artensterben und wollen natürliche Flächen erhalten.“</p> <p>Durch eine offene Trassenführung und die damit einhergehende enorme Lärmbelastung wird das auf den Feldern zahlreich vorkommende Wild massiv in seinem Lebensraum beeinträchtigt. Das Artensterben wird zum Großteil durch Landschaftszerschneidungen und Flächenverbrauch verursacht. Beides geht mit einer offenen Trassenführung einher. Durch eine offene Trassenführung würde u.a. das Insektensterben massiv vorangetrieben werden.</p>	<p>1) Auf Basis jahrelanger Erfahrung im Strecken- und Straßenbau gibt es verschiedene Möglichkeiten, Wildwechsel zu ermöglichen. Zudem gilt es im weiteren Planungsverlauf tiefgehend zu untersuchen, welche Auswirkungen u.a. auf Wild zu erwarten sind und diese zu minimieren oder auszugleichen.</p> <p>2) Erhebliche Auswirkungen der Durchführung der Raumordnungspläne auf die Umwelt werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 Punkt 2 und Punkt 14 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI, 2019)“ berücksichtigt. Die Landesdirektion Sachsen wird eine Beurteilung der Beeinträchtigung der Umwelt vornehmen. Die weiteren Umweltplanungen werden durch die zuständigen Behörden begleitet (z.B. Scoping - untere Naturschutzbehörde) und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.</p> <p>3) Das Vorkommen verschiedener Insektenarten, wie unter anderem die Spanische Flagge, die Grüne Keiljungfer, der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der Eremit und der Hirschkäfer, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1, Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI, 2019), in den verschiedenen Gebieten betrachtet und bewertet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
137			<p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 47, Absatz 3 „Die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Lärm und Schadstoffe sowie den Flächenverbrauch wollen wir spürbar verringern.“ Mit einer offenen Trassenführung würde eine ständige Lärmbelastung Tag und Nacht (wir schlafen mit offenem Fenster) einhergehen. Hierdurch sehe ich meine Gesundheit und somit meine körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG stark gefährdet. Ebenso sehe ich dadurch die Gesundheit der Tierwelt stark beeinträchtigt. Eine Verringerung der Belastungen für Mensch und Umwelt durch Lärm wird somit bei Weitem nicht erzielt. Der Flächenverbrauch könnte durch die Volltunnelvarianten verringert werden. Eine offene Trassenführung würde den Flächenverbrauch unnötig erhöhen. Dies würde sich auch stark auf das Artensterben auswirken.</p> <p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 82, Absatz 1 "Umweltbelastungen durch Lärm, Licht- und Luftverschmutzung reduzieren wir wirksam und unterstützen u. a. die Kommunen bei der Erstellung und Umsetzung ihrer Pläne“. Eine offene Trassenführung würde die Umweltbelastung durch Lärm nicht nur nicht reduzieren, sondern stattdessen sogar massiv erhöhen.</p>	<p>1) Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p> <p>2) Die Flächeninanspruchnahme wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren betrachtet und somit berücksichtigt. Die Bewertung obliegt der Landesdirektion Sachsen.</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
137			<p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 82, Absatz 2 „Wir verstärken Maßnahmen gegen Artensterben und Lebensraumverlust [...] [Außerdem] werden wir die Wanderungsbewegungen der betroffenen Arten erleichtern, die Lebensräume stärker vernetzen und so die Populationen fördern. [...]“.</p> <p>Lärm und Zerschneidung der Landschaftsflächen durch eine offene Trassenführung trennen und zerstören Lebensräume unnötig und senken hierdurch die Populationsrate. Die Wanderungsbewegungen der Tiere werden dadurch ebenfalls beeinträchtigt. Dem hier aufgeführten Punkt der Koalitionsvereinbarung würde somit absolut nicht Rechnung getragen.</p>	<p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p> <p>Die Auswirkungen der Raumordnungsplanung auf die Umwelt werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 Punkt 2 und Punkt 14 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI,2019)“ berücksichtigt. Die Landesdirektion Sachsen wird eine Beurteilung der Beeinträchtigung der Umwelt vornehmen. Die weiteren Umweltplanungen werden durch die zuständigen Behörden begleitet (z.B. Scoping - untere Naturschutzbehörde) und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Auszug aus "Gemeinsam für Sachsen - Koalitionsvertrag 2019 bis 2024" S. 89, Absatz 7 „Wir wollen eine vielfältige Agrarstruktur erhalten und entwickeln, den Zugang zu Agrarflächen für ortsansässige Landwirte erleichtern und die Pacht sowie den Erwerb landwirtschaftlicher Flächen und Betriebe (Anteilskäufe) für außerlandwirtschaftliche Investoren erschweren.“</p> <p>Durch eine offene Trassenführung würden zusätzliche zusammenhängende Agrar- und Landschaftsflächen unnötig getrennt werden, welche für die Versorgung und die Erholung und somit für das Wohl der Bevölkerung notwendig sind.</p>	<p>Eine mögliche Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen wurde im Raumordnungsverfahren entsprechend der Variantenplanung dargestellt (z.B. siehe Teil C, Kapitel 11.5.1). Eine Bewertung erfolgt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durch die Landesdirektion Sachsen.</p>
138	Privatperson		<p>Die Entwicklung der Kinder wird durch den Lärm, den die Bahnstrecke verursacht, geschädigt.</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht.</p> <p>Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein.</p> <p>Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden. Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
139	Privatperson		<p>Ein Vergleich der beiden Varianten (A bis C und D bis G) unter Berücksichtigung der Lagepläne B 9 und B 10 aus Teil B (Anlagen) der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ergibt, dass das Grundstück unserer Mandantin bei beiden Varianten von der Maßnahme nicht unerheblich betroffen sein wird. Zwar werden die Konfliktpotentiale der beiden Varianten unterschiedlich bewertet. Bei Umsetzung der geplanten Maßnahme wird das Grundstück unserer Mandantin aber nach derzeitigem Stand auf jeden Fall - mehr oder weniger - in Anspruch genommen werden.</p> <p>Insoweit gibt es derzeit offensichtlich keine Trassenführung, die ohne Inanspruchnahme des Grundstücks unserer Mandantin in Heidenau auskommt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei Umsetzung der derzeitigen Planungen die Neubautrasse über das Grundstück unserer Mandantin verlaufen wird. Demnach wird das Grundstück in dem Bereich, in welchem die Trasse verläuft, für unsere Mandantin nicht mehr nutzbar sein. Bei Umsetzung des Vorhabens, gleichgültig ob nach Variante A bis C oder nach Variante D bis G, wird es daher erforderlich sein, die vorhandenen Nutzungen auf dem Grundstück unserer Mandantin einzustellen. Voraussichtlich muss auch das Gebäude auf dem Grundstück der Neubaustrecke weichen.</p> <p>Im Rahmen der Sichtung der Verfahrensunterlagen konnten wir feststellen, dass nicht nur die aktuell angedachte Trassenführung weiter untersucht werden soll, sondern dass für alle Varianten ein Korridor von 300 m beidseits der in den Unterlagen dargestellten Linien für spätere Detailoptimierungen betrachtet worden ist. Insgesamt hofft unsere Mandantin daher, dass es im Rahmen des Raumordnungsverfahrens noch zu einer Verschiebung der Trassenführung - ggf. innerhalb des Korridors von 300 m - kommt, die ihr Grundstück von einer Inanspruchnahme verschont. Insoweit bittet unsere Mandantin im Rahmen der Prüfung der Trassenvarianten um Berücksichtigung ihres hiermit vorgetragenen Anliegens.</p>	<p>In den folgenden Planungsphasen wird innerhalb des im Raumordnungsverfahren festgelegten Korridors für die Varianten eine optimale Linienführung unter Beachtung der Gesetze und Bahnrichtlinien sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und weiterer umweltfachlicher und eisenbahnbetrieblicher Vorgaben untersucht. Die Festlegung der konkreten Trassenführung einer Vorzugsvariante wird dann in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren erfolgen, in dem auch ggf. dem Grunde nach Entschädigungsansprüche festgesetzt werden. Die Hinweise der Einwender werden im Übrigen zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung einbezogen.</p>
130				

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
140	Privatperson		Ich möchte anmerken, dass man nachts auch die Züge, die jetzt in Pirna durchrauschen, hier hört. Außerdem hört man durch den jetzigen Tunnelbau auch keine Rehböcke mehr schreien. Das Wild nimmt rapide ab.	Im Rahmen der Planfeststellung wird für die Vorzugsvariante ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die Lärmbelastungen untersucht. Hierbei werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf mögliche Gesundheitsgefahren geprüft. Die Lärmberechnungen sind weiterhin Grundlage für die umweltfachlichen Untersuchungen der Schutzgüter nach UVPG. Auf Basis jahrelanger Erfahrung im Strecken- und Straßenbau gibt es verschiedene Möglichkeiten, Wildwechsel zu ermöglichen. Zudem gilt es im weiteren Planungsverlauf tiefgehend zu untersuchen, welche Auswirkungen u.a. auf Wild zu erwarten sind und diese zu minimieren oder auszugleichen.
141	Privatperson		Zumal durch den Fahrverkehr auf der Gottliebatalbrücke bereits eine höhere Feinstaubbelastung vorhanden ist.	Den Prognosen nach zu urteilen, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs. Von der Neubaustrecke selbst ist durch den Zugverkehr keine Emittierung von Feinstäuben zu erwarten.
142	Privatperson		Ich befürchte negative Einflüsse durch die Eisenbahnneubaustrecke DD-Prag auf meinen Wasserbrunnen, die geplante Erdwärmanlage sowie Beschädigungen der vorhandenen Gebäude auf meinen Grund-/Flurstücken, außerdem Wertverluste meiner Grund-/Flurstücke.	1.) Erfordernisse der Raumordnung sind Ziele der Raumordnung, Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Ziele und Grundsätze sind in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsplan und Regionalplan) festgelegt. Darüber hinaus legt das Raumordnungsgesetz Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung fest. Als sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind zum Beispiel in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Stellungnahmen zu berücksichtigen (vgl. § 3 ROG). Nicht Gegenstand der Raumordnung sind Details, wie genaue Lage der potentiellen Strecken, Gradienten, flurstücksgenaue Darstellung der Linienführen und weitere Details der kommenden Planungsstufen. Hierfür sind weitergehende Untersuchungen auf Basis von noch durchzuführenden Gutachten erforderlich. 2.) Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen.
142				

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt. Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert.</p> <p>Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz.</p> <p>Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.</p>
143	Privatperson		Die geplante Eisenbahnstrecke - insbesondere die Brücke und der Tunnel Großsedlitz - stellt einen großen verantwortungslosen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Großsedlitzer Elbhänge dar. Flora und Fauna würden dadurch sehr stark beeinträchtigt werden und sind mit dem Naturschutz in keinster Weise im Einklang!	Das Gebiet wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 in Punkt 4, FFH-Gebiet DE 5049-305 „Barockgarten Großsedlitz“ Landesinterne Nr. 173, berücksichtigt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
143			<p>Die Eisenbahnstrecke stellt für die anliegenden Bewohner der Stadtteile Kleinsedlitz und Großsedlitz eine starke gesundheitliche Gefährdung durch ständigen Lärm dar. Die bereits vorhandene Bahnstrecke verursacht bereits jetzt schon eine unzumutbare Lärmbelästigung - rund um die Uhr!, da der Schalllärm der geplanten neuen Bahnstecke (Brücke/Tunnel) auf die oberhalb gelegenen Grundstücke trifft. Sämtliche Wohngrundstücke verlieren an Wohn- und Erholungsqualität.</p> <p>Des Weiteren würden auf die betroffenen Grundstückseigentümer immense Kosten für Lärm- und Schallschutz an den bereits sanierten Gebäuden zukommen (andere Fenster und Türen!).</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
143			Die Außenbereiche wären durch die ständige Beschallung durch den Zug nicht mehr zur Erholung nutzbar. Insbesondere in der Nacht ist die Lärmbelästigung am stärksten, ein Schlafen mit offenem Fenster ist derzeit schon kaum noch möglich und nach Bau der weiteren Bahnstrecken völlig unmöglich!	<p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Die geplante Streckenführung - Knotenpunkt Großsedlitz - muss im Interesse der Bürger und Anwohner verlegt werden. So wäre ein Knotenpunkt am derzeit ungenutzten Rangierbahnhof Pirna - an der Sachsenbrücke - denkbar. Die umliegenden Flächen sind Gewerbeflächen, hier wäre die Belastung und Belästigung der Bevölkerung geringer!	Der für das Raumordnungsverfahren definierte Anbindepunkt der Neubaustrecke in Heidenau ergibt sich aus der Lage der Bestandstrecke Dresden - Pirna und den an diesem Streckenabschnitt möglichen Entwicklungslängen für den Anschluss einer neuen Strecke mit den betrieblich erforderlichen Weichenverbindungen und den erforderlichen Kreuzungsbauwerken zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke sowie dem Übergang vom Elbtal zur Streckenfortführung in Richtung Tschechien. Die Anbindung der Neubaustrecke sollte auf dem kürzestmöglichen Streckenabschnitt erfolgen, um zusätzliche Auswirkungen auf die Umwelt und bestehende Infrastrukturen zu vermeiden.
144	Privatperson		Varianten D, E, F erhebliche Belastung für Umwelt, Tiere und Menschen, u.a. durch geplanten Überholbahnhof im Seidewitztal neben der A17-Brücke. Hier befindet sich der Lebensraum der Hufeisennase (bereits Brückenbau A 17 massive Zerstörung).	Die Hufeisennase in diesem Gebiet wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem in Punkt 7, FFH-Gebiet DE 5049-303 „Seidewitztal und Börnersdorfer Bach“ Landesinterne Nr. 085E, berücksichtigt
144			Für uns als Anwohner unweit der A17-Brücke ist es bereits jetzt schon eine unzumutbare und erhebliche Belastung durch Lärm; es werden immer wieder Rehe und andere Tiere überfahren, da die Lärmbelästigung im Seidewitztal jetzt schon enorm ist. Eine Brücke zusätzlich darf unter Umweltaspektbetrachtung nicht gebaut werden.	Im Rahmen der Planfeststellung wird für die Vorzugsvariante ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet, z. B. (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht. Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf mögliche Gesundheitsgefahren überprüft.
145	Privatperson		Bei den Varianten D-E und F ist die direkte Betroffenheit so erheblich, dass eine zwangsweise Umsiedlung erforderlich wird. Zum einen werden die Wohn- und Geschäftsgebäude und deren Grundstücke komplett entwertet und zum anderen bedeutet das für uns eine seelische Belastung. Dafür muss der Verursacher dieser Situation die komplette Verantwortung übernehmen.	Die Frage der Betroffenheit von Gebäuden und Grundstücken wird im Rahmen der konkretisierten Planungen einer Vorzugslösung in den folgenden Planungsstufen betrachtet. Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen. Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				<p>Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz.</p> <p>Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.</p>
146	Privatperson		<p>Krebs ist seit dem Bau der A 17 lärmbelastet, was zur Beeinträchtigung meiner Gesundheit führte. Deshalb kann es nicht noch mehr Lärm geben! Und welche gesundheitlichen Folgen ein evtl. IPO bringt, ist auch noch nicht vorhersehbar. Die im Vorfeld durchgeführten Messungen entsprechen m. E. nicht immer den tatsächlichen Werten (Windrichtung z.B.).</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf Gesundheitsgefahr geprüft.</p>
147	Privatperson		<p>Bezugnehmend auf die am 27.01.2020 in der Christuskirche Heidenau dargelegten Ausführungen zum Raumordnungsverfahren und für die Einarbeitung in das Planfeststellungsverfahren bitten die Anlieger der Häuser 1-4 der August-Bebel-Straße in Heidenau folgende Maßnahmen in die Pläne aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkleidung der Bahnbrücke, Bahnhof Heidenau mit Absorberplatten.• Wenn der Bau zusätzlicher Gleise mit dem Erwerb zusätzlicher Flächen verbunden ist, muss dies abgelehnt werden!!!• Die vorhandene Weiche an den Gleisen 1 und 2 des Güter- und Schnellzugverkehrs nach der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Heidenau muss entfernt werden.	<p>Die Detailhinweise betreffen Sachverhalte, die erst bei entsprechender Planungstiefe im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens abgearbeitet werden können. Die Hinweise werden im weiteren Planungsprozess beachtet.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<ul style="list-style-type: none"> • Bei Gleiserweiterungen im Rahmen des vorhandenen Gleisbettes sollten dort, wo Häuser in unmittelbarer Nähe der Gleise stehen, keine Weichen eingebaut werden, • Für die Bahnstrecke wird zur Lärminderung eine beidseitige Schallschutzwand mit einer Höhe von 5 m gefordert. • Im Nachtbetrieb, 22:00 - 06:00 Uhr, sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung festgelegt werden. 	
148	Privatperson		Ich finde den Ausweichbahnhof bei Goes sinnlos, da die Züge in Heidenau sowieso oberirdisch fahren und dort auch die Möglichkeit eines solchen bestände.	Ein Überholbahnhof kann nur in unmittelbarer Nähe zum Tunnelleingang angeordnet werden (dies ist bei Variante G bei Goes) und ist nur dort sinnvoll, da ansonsten eine schnelle Zugfolge nicht möglich ist und der Eisenbahnverkehr in der erforderlichen Kapazität nicht abgewickelt werden kann.
149	Privatperson		Grundlegend bin ich gegen den Neubau. Die Entlastung des Elbtals ist mit einer zusätzlichen Eisenbahnstrecke nicht gewährleistet. Insgesamt ist eine Erhöhung der Verkehrsbelastung zu befürchten. Ich schlage vor, die Mittel zur Reduzierung der überregionalen Verkehrsströme einzusetzen verbunden mit einer anschließenden Geschwindigkeitsbegrenzung im oberen Elbtal.	<p>Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere Alternative zum Elbtal. Durch Fahrzeitverkürzungen wird die Strecke Dresden - Prag eine attraktive Alternative zum Elbtal sein. Auf Grund der Fahrzeitverkürzung wird sowohl für den Fernverkehr als auch für den Güterverkehr die Neubaustrecke attraktiv. Alle für das deutsche Schienennetz zugelassenen Züge werden den Tunnel zukünftig nutzen können, unabhängig vom Gut.</p> <p>Dies schließt alle Güterzüge ein, die den Bestimmungen entsprechen. Die DB Netz AG ist verpflichtet, auf Basis der aktuellen Standards und Regeln der Technik zu planen. Durch den Bund ist eine maximale Neigung von 12,5‰ als Planungsgrundlage verpflichtend. Alle bisher betrachteten Varianten weisen Werte < 10 ‰ auf. Das erklärte Ziel der NBS ist es, die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag zu reduzieren.</p> <p>Es ist geplant, die überwiegende Zahl der Güterzüge über die Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem zu führen; dies betrifft insbesondere die Verkehre in der Zeit von 22 – 6 Uhr. Güterzüge mit dem Ziel Děčín werden weiterhin die Bestandsstrecke nutzen. In der Zeit zwischen 6 – 22 Uhr wird die Nutzung der NBS für den Personenverkehr bestimmend sein. Die Verlagerung der Güterzüge auf die NBS wird die Lärmbelastung durch den Zugverkehr im Elbtal reduzieren.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
150	Privatperson		<p>Ich wohne in dieser ländlichen Gegend, weil ich schwerer Migränepatient bin. Durch die hohe Lärm-, Emissions- und Feinstaubbelastung der offenen Bahn-Neubau-Strecke fühle ich mich nach Artikel 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in meinem Recht auf freie Entfaltung meiner Persönlichkeit sowie meinem Recht auf körperliche Unversehrtheit stark eingeschränkt</p>	<p>Im Zuge der Raumordnung sowie aller weiteren Planungsschritte sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen. Der Mensch spielt dabei eine sehr große Rolle, ist jedoch nicht der einzige Faktor, der berücksichtigt werden muss. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), § 2 Begriffsbestimmungen sind im Rahmen der Planung folgende Schutzgüter zu betrachten: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p>
151	Privatperson		<p>Ich wohne seit meiner Geburt in dem Örtchen Dohma, unser Haus ist 92 Jahre alt, wir haben es vor 12 Jahren gekauft und mit viel Liebe und Zeit im ländlichen Stil saniert. Dieses Haus befindet sich unweit eines kleinen Bächleins. Vor 12 Jahren, als wir hier eingezogen sind, hat man hier nichts gehört, außer dem Plätschern des Wassers über die Steine, das Zwitschern der Vögel und das leise Rauschen des Westwindes. Die Autobahn ist von hier aus ca. 4 km entfernt. Bei häufigem Westwind ist der Geräuschpegel der A 17 so stark, dass man das Plätschern des Wassers nicht mehr hört. Eine unglaubliche Belastung, da der Verkehr auf der Autobahn Tag und Nacht nicht abreißt. Und das bei einer Entfernung von ca. 4 km! Die Streckenführung der Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag, Strecke Z6, hätte eine ungefähre Entfernung von 300 - 400 m. Eine solche Strecke in offener Bauweise wäre eine Katastrophe beim Bau und beim Betrieb der Strecke. Eine vierspurige Schnellbahnstrecke, ein Überholbahnhof auf ca. 1,5 km Länge mit noch 2 Spuren, der Tunnelknall beim Ein- und Austritt eines ICEs bei voller Fahrt und eine immense Zahl an Güterzügen, die nicht enden zu scheinen wollen. Wer solche Streckenvarianten überhaupt in Betracht zieht, ist für mich absolut wahnsinnig, schon beim Betrachten der immensen Naturzerstörung. Die Bahn geht davon aus, dass alle 3 Minuten ein Zug durchfährt. Sie wirbt dabei mit ihren 6 m hohen Schallschutzwänden, ihren Lärmschutzfenstern, ihren Dämmlüftern und einem angenehmen Nachtgeräuschpegel von ca. 50 DB!?</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
151			<p>Warum arbeitet die Bahn nicht besser mit unserer Bürgerinitiative zusammen? Hier haben sich ein paar wirklich schlaue Köpfe gefunden, die ihre Feierabende, ihre Nächte und Wochenenden seit vielen Monaten dazu benutzt haben, um eine wirklich geniale Idee auf die Beine zu stellen, eine Volltunnelvariante. Die Volltunnelvariante ist eine Variante für unsere Region ohne erhöhte Lärmbelästigung, Umweltzerstörung und Geländezerschneidung.</p> <p>Eine weitere Sache, auf die mir die Bahn keine weitere Antwort geben konnte, ist, warum werden die Überholbahnhöfe nicht auch in dem Tunnel untergebracht? Woanders werden ganze Bahnhöfe unter der Erde gebaut. Ich finde, der Mensch und die Natur müssen hier an erster Stelle stehen und nicht die Frage nach dem Geldbeutel! Schließlich wird hier ein Grundstein für das weitere Leben unserer Kinder, Enkel und Urenkel gelegt. Wie wir alle wissen, Lärm macht krank!</p> <p>Was für mich weiteres Unverständnis hervorruft und mir die Bahn auch keine Antwort darauf geben konnte: Warum werden von der DB Netz AG in den Plänen der Bürgerinitiative zu den Tunnelvarianten beim Raumordnungsverfahren einfach Kriterien geändert?</p> <p>- Z.B. wird ein 8-gleisiger Überholbahnhof angegeben, der von der Bürgerinitiative überhaupt nicht angedacht ist.</p> <p>- Z.B. wurde die Ausbindung so dargestellt, dass sie unter der jetzigen B 172 durchführt, also abgesenkt wird und damit in den Hochwasserbereich der Elbe kommt. Bei der Variante der Bürgerinitiative wird allerdings die B 172 mit einer Brücke über die Neubaustrecke geführt und somit im hochwassersicheren Bereich.</p> <p>- Z.B. wurde der Scheitelpunkt der Strecke angehoben, was von der</p>	<p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant. Für das Raumordnungsverfahren wurden alle sich aufdrängenden Varianten nach den gleichen Kriterien und im gleichen Umfang untersucht. Das Raumordnungsverfahren stellt jedoch keine detaillierte Planung, sondern eine Bewertung der Raumverträglichkeit von Korridoren dar. Zusammen mit der Landesdirektion Sachsen wurde die Korridorbreite im Rahmen des Raumordnungsverfahrens entwickelt. Die Detailplanungen erfolgen in den kommenden Planungsstufen.</p> <p>Werden mit herkömmlichen Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwänden) die gesetzlichen Vorgaben bezüglich des Lärmschutzes eingehalten, sind keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig.</p> <p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe der Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr sowie den europäischen Richtlinien (TSI) geplant. In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind die Höhenverläufe des Geländes abgebildet.</p> <p>Die durch die Volltunnelvarianten mit einer ausreichenden Überdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 unterquert werden muss. Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel im Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7‰ zu begrenzen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
151			<p>Bürgerinitiative nicht vorgesehen ist. Werden hier von der DB Netz AG einfach Ausfallkriterien für die Volltunnelvariante eingeschoben? Die DB Netz AG konnte auf diese Sachverhalte bei ihren Infoabenden keine Antworten geben.</p> <p>Im unteren Teil des Dorfes Dohma steht eine Allee von Erlenbäumen, ca. 2 km den Bach entlang. Die mittlerweile über 20 m hohen Bäume sind mit ihren üppigen Kronen und ihrem weiten Blätterdach ein wahres Paradies für einheimische Vögel. Durch ihre Ungestörtheit in diesem Paradies lassen sich hier auch seltene Gäste beobachten, wie z.B. die vom Aussterben bedrohte Haubenlerche, der Bluthänfling und der Zippammer. Aber auch der Rotmilan ist hin und wieder bei uns zu beobachten, wie er seine eleganten Kreise am Himmel zieht. Nicht auszudenken, was eine Schnellbahnstrecke ca. 200 m neben diesem Vogelparadies für Auswirkungen hätte.</p> <p>Gehen wir jetzt Richtung Dorf, an den alten Steinbrüchen entlang, entdecken wir ein weiteres, selten gewordenes Wildtier: den Feldhasen. Mit ein bisschen Geduld und absoluter Ruhe bekommt man das faszinierende Spiel der Feldhasen zu sehen. Auch dieses Tier ist ein selten gewordenes, mittlerweile als gefährdet eingestuftes Wildtier geworden. Diesen Lebensraum würde die Eisenbahnstrecke Z6 direkt kreuzen und für immer zerstören!</p>	<p>Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechischen Regelwerken von 4,0 ‰ und den o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI Loc-Pass zu maximalen Rampenlängen für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils.</p> <p>Der Anbindepunkt Heidenau und die mögliche Lage des Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten wurde unter Beachtung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und den vorbeschriebenen Randbedingungen im ROV berücksichtigt. In den kommenden Planungsphasen werden diese Randbedingungen noch detaillierter untersucht.</p> <p>Vogelarten werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 "Osterzgebirgstäler" Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 "Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt.</p> <p>Das Vorkommen des Feldhasen wurde in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 in der Karte Artenschutz Fundpunkte mit aufgenommen. Gemäß der Karte kommen die Feldhasen (Nr. 22) im Raum Liebstadt vor.</p>
152	Privatperson		<p>Unser Landkreis zeichnet sich durch besonders schöne Landschaft aus, die Touristen anzieht, die wiederum Geld bringen. Man sollte diese Wirtschaftsgrundlage nicht gefährden.</p>	<p>NBS kann Anreize für Baustellentourismus geben, steigert Bekanntheit der Region, im Gesamtanteil ist die oberirdische Streckenführung fast zu vernachlässigen, Anbindung aus Richtung Prag und Berlin z.B. wird erheblich durch Fahrzeitverkürzungen verbessert.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
153	Privatperson		<p>Wir sind Anwohner und unser Wohngebäude befindet sich nur ca. 5 m vom Gleis der S-Bahn von Schöna nach Dresden im Stadtzentrum von Heidenau. Schon jetzt leiden wir unter dem Lärm und den Erschütterungen, welche die S-Bahnen und die Güterzüge verursachen. Zurzeit liegen hinter unserem Haus vier Gleise in einer Höhe von ca. 3 m oberhalb unseres Grundstücks. Es ist für uns unvorstellbar, dass es beim Bau eines Überholbahnhofs zwischen den Bahnhöfen Heidenau-Nord und Heidenau-Großsedlitz vier weitere, also insgesamt acht Gleise, geben soll. Auch eine Überbauung der Gleise ist keine Option für uns und auch nicht für unsere Stadt.</p>	<p>Die zu erwartenden Schallbelastungen in Heidenau werden in den ROV-Unterlagen Band C Kapitel 4.3.1 Seite 54 ff. und D (Schall-Gutachten) entsprechend dem Einwand dargestellt und bewertet. Die für den Neu-, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen.</p> <p>Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.</p> <p>Bei den Berechnungen wird grundsätzlich nach der ISO 9613 mit einem Mitwindverfahren gerechnet und einer Bodeninversion, wie diese in klaren, kalten Nächten auftritt. Berechnungsgrundlagen sind nicht die aktuellen Zugleistungen und auch nicht die Lärmaktionsplanung, sondern im Moment die Verkehrsprognose 2030.</p> <p>Nach dem Schienenlärmschutzgesetz, das zum Winterfahrplan 2020/2021 in Kraft tritt, dürfen keine "lauten" Güterwagen mehr auf Bundeseisenbahnstrecken verkehren, sondern nur noch "leise" Güterwagen, die mit sogenannten Flüsterbremsen (Verbund-Bremsen) ausgerüstet sind.</p> <p>Im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens werden dann für die Vorzugsvariante der Trasse Schallschutzmaßnahmen dimensioniert, wie z.B. Lärmschutzwände, aktive Schallschutzmaßnahmen an den Gleisen, wie z.B. Schienenstegdämpfer und das Besonders überwachte Gleis (regelmäßiges Schleifen der Schienen). Somit ist sichergestellt, dass die Bewohner einen aktiven Schallschutz bekommen.</p>
154	Privatperson		<p>Die geplanten Lösungen der Deutschen Bahn mit teils offener Streckenführung und Überholbahnhöfen in Siedlungsnähe bringen zu hohe Belastungen für Anwohner. Varianten, die Wohngebiete tangieren, Landschaften zerschneiden sowie hohe und lange Brücken erfordern, sind meines Erachtens unzumutbar, da sie Menschen und Natur unverhältnismäßig beeinträchtigen.</p>	<p>Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
154			<p>Die geplante Doppelstrategie: Spezialtechnik Tunnelbau einerseits und Brückenbau andererseits ist ein unnötiges Aufsplitten der Arbeiten mit den Nachteilen von Lärm, Flächenverbrauch (Baustelleneinrichtung), notwendiger Schutzmaßnahmen sowie nachfolgender Unterhaltungsarbeiten an der Brücke (Länge > 1km, Höhe 40 m!). Ein unnötiger Mehraufwand macht diese Lösung ineffizient, sie ist auszuschließen.</p> <p>Alternativvorschläge der Bürgerinitiative, vollständige Untertunnelung der Strecke ab Heidenau, sind rücksichtsvolle, realistischere Lösungen. Nur diese Varianten reduzieren die zu erwartenden Belastungen auf das unvermeidliche Maß! Auch im Hinblick auf die bereits im Bau befindliche Straßenbrücke der Pirnaer Südumfahrung (172n) und davon ausgehender Beeinträchtigungen für die Wohngebiete Pirna-Zehista, Zuschendorf, Südvorstadt und Goes ist nur die Volltunnel-Variante akzeptabel.</p>	<p>und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des</p> <p>Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde. Die geschilderten Sachverhalte sind in den Raumordnungsunterlagen Teil C detailliert untersucht worden.</p> <p>Infrastrukturvorhaben der DB Netz AG sind nach den Richtlinien der DB grundsätzlich so zu planen, zu realisieren und instandzuhalten, dass die umweltfreundlichste und bautechnisch/wirtschaftlich sinnvollste Technik zum Einsatz kommt, die langfristig zu einer nachhaltigen Lösung für die Bauwerksunterhaltung führt. Dies schließt nicht aus, dass bei Großprojekten unterschiedliche Bauwerke und Bauverfahren zum Einsatz kommen, um dieses Ziel zu erreichen.</p> <p>Im Rahmen der Raumordnung werden diese Kriterien und Grundsätze für eine raumordnerische Betrachtung nach den Kriterien des Raumordnungsgesetzes nicht betrachtet. Hierfür sind die Detailplanungen in den weiteren Planungsstufen vorgesehen.</p> <p>Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen, wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf</p> <p>die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde. Gegenstand der Prüfung sollen auch</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen. Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant.
155	Privatperson		Jedes Jahr kommt der Rotmilan zum Brüten. Sein Sommerquartier befindet sich in unserem Gebiet. Die Qualität und Gesundheit unserer Bienen würden leiden.	Der Rotmilan wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 "Osterzgebirgstäler" Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 "Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt. Im Raumordnungsverfahren werden entsprechend der raumordnerischen Fragestellung, des Maßstabes und des Detaillierungsgrades der Untersuchungen Biototypen und Lebensräume von Arten auf der Grundlage festgelegter Schutz-, Vorrang- und Vorbehaltsgebiete auch für den Arten- und Biotopschutz betrachtet. Entsprechende, sich auf dieser Betrachtungsebene möglicherweise ergebende Konflikte beim Gebiets- und Artenschutz werden systematisch analysiert, bewertet und in den ROV-Unterlagen dokumentiert (vgl. zu dieser Thematik z.B. Anhang D.2 sowie verschiedene Kapitel zum Freiraumschutz (Kap. 5, Bd. C)). Dies geschieht für alle Varianten nach einheitlichen Maßstäben. Die vergleichenden Bewertungsergebnisse gehen in die Gesamtbewertung entsprechend ein. Einzelne Arten, wie Bienen, sind kein eigener Betrachtungsgegenstand im Raumordnungsverfahren.
156	Privatperson		Eine offene Führung der Bahntrasse ist nicht hinnehmbar, da selbst die Autobahn(zubringer) nachts zu hören sind und den Schlaf jetzt schon bei offenem Fenster stören.	Im Rahmen der Planfeststellung wird für die Vorzugsvariante ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet, z. B. 70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht. Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf mögliche Gesundheitsgefahren geprüft.
157	Privatperson		Aufgrund der Verdopplung der Zugfahrten durch Heidenau erwarte ich bei der Planung mehr Lärmschutz für die betroffenen Einwohner im Bereich Heidenau unabhängig vom Standort des Rangier- bzw. Überholbahnhofes.	Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
157				<p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt.</p>
158	Privatperson		Eine offene Streckenführung über das Seidewitz- und Bahretal würde außerdem den Lebensraum der Schwarzstörche und Wasseramseln, die man hier beobachten kann, beeinflussen.	Vogelarten in diesem Bereich werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451„Osterzgebirgstäler“ Landesinterne Nr. 59" berücksichtigt.
159	Privatperson		Bei solch einem Projekt von überregionaler Tragweite und Bedeutung sollte man sich nicht für die günstigste Variante entscheiden, sondern für die optimale, deshalb stimme ich für die Volltunnel-Variante.	Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Kosten der einzelnen Varianten spielen im ROV keine Rolle.
160	Privatperson		Unsere naturnah gehaltenen Bienenvölker würden in ihrem Lebensraum durch die geplante Bahnstrecke hinter Dohma stark beeinträchtigt und gestört werden (Elektrosmog, Feinstaub, fehlende Nahrung). Bei dem immer größer werdenden Bienen- und Insektensterben kann ich eine offene Streckenführung in keinem Fall tolerieren.	Im Raumordnungsverfahren werden entsprechend der raumordnerischen Fragestellung, des Maßstabes und des Detaillierungsgrades der Untersuchungen Biototypen und Lebensräume von Arten auf der Grundlage festgelegter Schutz-, Vorrang- und Vorbehaltsgebiete auch für den Arten- und Biotopschutz betrachtet.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
160				<p>Entsprechende, sich auf dieser Betrachtungsebene möglicherweise ergebende Konflikte beim Gebiets- und Artenschutz werden systematisch analysiert, bewertet und in den ROV-Unterlagen dokumentiert (vgl. zu dieser Thematik z.B. Anhang D.2 sowie verschiedene Kapitel zum Freiraumschutz (Kap. 5, Bd. C)). Dies geschieht für alle Varianten nach einheitlichen Maßstäben.</p> <p>Die vergleichenden Bewertungsergebnisse gehen in die Gesamtbewertung entsprechend ein. Einzelne Arten, wie Bienen, sind kein eigener Betrachtungsgegenstand im Raumordnungsverfahren. Das Vorkommen verschiedener Insektenarten, wie unter anderem die Spanische Flagge, die Grüne Keiljungfer, der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der Eremit und der Hirschkäfer, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1, Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI, 2019), in den verschiedenen betrachteten Gebieten berücksichtigt.</p>
161	Privatperson		Hohe Lichtimmissionen an und um den Überholbahnhof sind schädlich für Mensch und Tier. Eine offene Streckenführung lehne ich ab.	Lichtimmissionen werden nicht erfasst und bewertet. Hierzu fehlen gesetzliche Grundlagen.
162	Privatperson		Verlegung der Hochspannungstrasse im Raum Zehista und Dohma erforderlich.	Die Anmerkung wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.
163	Privatperson		Die Varianten mit den tiefen Einschnitten in der Ortslage Niederseidewitz führen zur Unbewohnbarkeit des Ortes und stellen einen immensen Eingriff in die Landschaft dar.	Dieser Sachverhalt betrifft Varianten D und E (beide haben insbesondere große grundlegende Konflikte mit Siedlungsflächen, da sie die Ortslage Niederseidewitz in geringem Abstand passieren oder gar tangieren, dort zu Schallauswirkungen führen und die Siedlungsflächen sowie die Ortsumgebungen durch Brücken-, Damm und Einschnittsbauwerke erheblich beeinträchtigen, vgl. Teil A, Punkt 5.1). Diese Konflikte wurden im Raumordnungsverfahren demnach berücksichtigt und die weitere Verfolgung beider Varianten wird nicht empfohlen.
164	Privatperson		Bei Tunnelvariante keine Versiegelung von Flächen notwendig. Eingriff in Wasserhaushalt geringer.	Sollte im Zuge der weiteren Planungen eine Versiegelung von Flächen erforderlich sein, so werden die ggf. daraus resultierenden Maßnahmen mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Hydrologische Untersuchungen werden im Rahmen der Detailplanungen nach dem Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für die Feststellung der Raumverträglichkeit sind diese nicht notwendig.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
165	Privatperson		<p>In § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sind bundesweit geltende Grundsätze der Raumordnung festgelegt. Die Grundsätze zur Vermeidung der „... Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen [sowie der Begrenzung der] Flächeninanspruchnahme im Freiraum ...“ (Nr. 2), für die „vorsorgende Sicherung ... von standortgebundenen Rohstoffen ...“ (Nr. 4), zum Erhalt von Kulturlandschaften, Kultur- und Naturdenkmälern sowie UNESCO-Kultur- und Naturerbe (Nr. 5) sowie zur Sicherung, Entwicklung und Wiederherstellung der „... Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas ...“ (Nr. 6) müssen bei der Planung und Bewertung des Vorhabens berücksichtigt werden. Dabei ist im Grundsatz 6 explizit formuliert: „Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen.</p>	<p>Im ROV sind die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 ROG genannten Belange sowie auf die weiteren Erfordernisse der Raumordnung unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. In das Verfahren eingebracht werden nur solche Planungsalternativen, die eine positive Prognose in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren haben. Hierbei werden alle eingebrachten Varianten der Trassenführung gleichberechtigt geprüft. Der Abstimmungsbedarf ergibt sich aus dem Umfang und der Anzahl der von dem Vorhaben tangierten Belange sowie der absehbaren Konflikte. (s. Teil A Punkt 2.1 "Gesetzliche Grundlagen").</p>
165			<p>Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern,... [...] Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen....“ Meines Erachtens erfordern diese Grundsätze einen durchgehenden Volltunnel (Varianten A, B, C), da bei einer teilweisen oberirdischen Streckenführung all diese Grundsätze weitgehend und unwiederbringlich verletzt würden.</p> <p>Insbesondere die Variante G (mit einem Überholbahnhof in der Nähe der Ortschaft Goes) führt im Bereich der oberirdischen Streckenführung zwischen dem Seidewitztal und dem Überholbahnhof bei Goes zu einer erheblichen Zerschneidung einer reich strukturierten Kultur- und Naherholungslandschaft im Süden Pirnas.</p> <p>Die durch die Bahntrasse selbst und die Arbeits- und Lagerstätten während des Baus in Anspruch genommene Fläche ist enorm. Bereits jetzt verändert sich die gewachsene, kleinräumig strukturierte Landschaft im Süden Pirnas durch das gewaltige Bauprojekt der B 172n (Südumfahrung Pirna) immens und nachhaltig. Der Erlebnis- und Erholungswert der Landschaft wird bereits empfindlich geschmälert, was sich durch eine weitere Verkehrsstraße in Form der Eisenbahn-Neubaustrecke noch weiter verschärft.</p>	<p>Die Zerschneidung der Landschaft wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C unter anderem in Punkt 11.1, Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung (gemäß ROG), berücksichtigt.</p> <p>Der Aspekt der Flächeninanspruchnahme der einzelnen Varianten wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C "Raumordnungsuntersuchung" ausführlich betrachtet. Ebenfalls wird die Inanspruchnahme der Flächen während des Baus in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C in den Punkten 1.5 „Analyse und Bewertung vorübergehender Konflikte während der Bauzeit“ und 9 „Potenzielle Konflikte während der Bauphase“ berücksichtigt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
165			<p>Die Bündelung dieser beiden Verkehrsachsen im Seidewitztal stellt eine enorme Belastung für Mensch, Natur und Landschaft dar. Folgender Satz auf Seite 65 des Teils A (Zusammenfassung der Raumordnungsunterlagen) erscheint mir in diesem Zusammenhang recht zynisch: „... Auch die Varianten F und G verlaufen entlang von Siedlungsgebieten, wobei G den Ortsteil Zehista in Bündelung mit der in Bau befindlichen Bundesstraße 172 neu passiert und damit die Vorbelastung zur Verringerung des Konfliktes beiträgt....“</p> <p>Im Bereich der offenen Streckenführung zwischen Pirna-Zehista und Goes würden neben wichtigen Biotopverbänden zwischen den FFH-Gebieten „Gottliebatal“ und „Seidewitztal“ auch wertvolle Landwirtschaftsflächen unüberwindbar zerschnitten.</p> <p>Weiterhin bitte ich zu bedenken, dass die gewachsene Landschaft bei Pirna vor ca. 15 Jahren bereits durch den Neubau der BAB 17 empfindlich beeinträchtigt und zerschnitten wurde. Auch der in Planung befindliche „IndustriePark Oberelbe“ entlang des Autobahn-Zubringers westlich von Pirna wird die o.g. Grundsätze der Raumordnung beeinflussen und im Zusammenspiel mit allen genannten großen Infrastrukturprojekten die Natur- und Kulturlandschaft um Pirna weitreichend und nachhaltig verändern.</p> <p>Die Streckenführung der Variante G führt im Bereich des oberirdischen Verlaufs zwischen Pirna-Zehista und Goes zwar nicht unmittelbar durch Naturschutzgebiete nach Landes-, Bundes- oder Europarecht, würde jedoch mehrere schützenswerte Biotope, Naturflächen und Lebensstätten geschützter Tier- und Pflanzenarten direkt zerstören oder mittelbar negativ beeinflussen.</p>	<p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen Band A Seite 65, in Band C Seite 103 dargestellt. Das Bündelungsgebot ist u.a. im Bundesnaturschutzgesetz verankert (§ 1 Abs. 5): "Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. [...] Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden." Ziel der Bündelung ist es, notwendige Trassen so zusammenzulegen, dass neue Zerschneidungswirkungen vermieden werden und andere Auswirkungen, wie Schall, durch Bündelung die geringstmögliche Verteilung erfahren und gleichzeitig zusammen möglichst gut abgeschottet werden.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C Kapitel 7.1 sowie 7.4.5.1 für Variante G entsprechend dem Einwand dargestellt und bewertet (auf der Grundlage der Artenschutzbetrachtung im Anhang D). Schon in Grundsatz 6 des ROG, der den Bewertungen zugrunde liegt, wird darauf hingewiesen, dass den Erfordernissen des Biotopverbundes Rechnung zu tragen ist.</p> <p>Die potenziellen raumordnerischen Konflikte beim Arten- und Biotopschutz sind für alle Varianten gleichermaßen analysiert und dargestellt. Tieferegehende Untersuchungen zum Biotopverbund werden in den nachfolgenden Planungsstufen folgen sowie Maßnahmen zur Minderung des Eingriffs benannt werden.</p> <p>Dieser Sachverhalt wird unter anderem durch Berücksichtigung der regionalen Grünzüge in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 4.2 Siedlungsentwicklung betrachtet. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.</p> <p>Der Darstellungsmaßstab der untersuchten, im 300-m-Bereich beidseits der jeweiligen Trassen liegenden Belange entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. In nachfolgenden Planungen (Planfeststellungsverfahren) werden Detailuntersuchungen insbesondere zur Umweltverträglichkeit und zum Biotop- und Artenschutz durchgeführt, je nach weiter zu verfolgenden Varianten.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Deshalb muss bei dieser Streckenführung der Einfluss auf folgende Flächen näher untersucht werden: • Seidewitztal (naturnahes Fließgewässer, Uferbereiche, Auen) • Kohlbergbusch (naturnaher Mischwald) • Südhang des Kohlbergs (wärmebegünstigte Halboffenlandschaft mit extensiv genutztem Grünland, Gebüsch und wertvollen Sukzessionsstadien) • Ausgleichsflächen (nach Naturschutzrecht) südlich des Kohlbergs (extensiv genutztes Grünland mit Feldlachen, Tümpeln und Sukzessionsflächen)</p> <p>Im Abschnitt 5 (Zusammenfassung der Variantenuntersuchung in Sachsen), 5.1 (Ergebnisse der Raumordnungsuntersuchung), Tabelle 8 (Übersicht der Bewertungen zur Raumverträglichkeit nach Belangen und Varianten) wird die teilweise oberirdisch verlaufende Variante G als einzige der 7 Varianten in keinem Belang als „ungünstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)“ angesehen.</p> <p>Diese Auffassung teile ich nicht. Insbesondere in den Kategorien „Freiraumschutz“ und Freiraumnutzung“ sehe ich die Auswirkungen dieser Streckenführung für die Belange „Arten- und Biotopschutz“, „Kulturlandschaft“ und „Landwirtschaft“ als ungünstig an. Der oberirdische Verlauf verbraucht, kumuliert über die Streckenlänge, eine große Fläche wertvoller Natur-, Erholungs- und Agrarflächen. Zudem</p>	<p>In Kapitel 1 Band C der ROV-Unterlagen wurden der Untersuchungsansatz und die Methodik erläutert sowie unter Kapitel 1.4 die möglichen Einflüsse des Vorhabens auf die Erfordernisse der Raumordnung und Bewertung potenzieller Konflikte beschrieben. Nach diesem Untersuchungs- und Bewertungsansatz wurde jede Variante im Hinblick auf mögliche Konflikte mit den einzelnen Raumordnungsbelangen</p> <p>ausgewertet und potenzielle Konflikte mit den einzelnen Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung identifiziert. Für den Vergleich der Varianten wurden, basierend auf diesen Einzelbewertungen, für die Varianten potenzielle Konflikte getrennt nach Raumordnungsbelangen gegenübergestellt. Die Analysen konzentrieren sich auf die zentrale Frage des ROV, ob eine Variante mit einem Belang einen erheblichen bzw.</p>
			<p>zerschneidet die lineare Streckenführung intakte, gewachsene und integrierte Kulturlandschaft. Darüber hinaus zerstört die Trasse Lebens-, Erholungs- und Rückzugsräume von Mensch und Tier. Selbst das Gebiet der Gemeinde Dohma wird durch diese Streckenführung geteilt und Ortschaften werden voneinander getrennt.</p>	<p>hohen Zielkonflikt hervorruft und ob andere Varianten in dieser Beziehung günstiger sind. Danach wurde die Bewertung für alle Varianten nach gleichen Maßstäben vorgenommen.</p>
166	Privatperson		<p>Wasseramsel und Eisvogel leben an der Gottleuba; im Tal verschiedene Spechte, Trauerschnäpper, Zaunkönig, Graureiher, Waldkranz.. Der Schwarzstorch wurde mehrmals gesichtet, Rotmilan...</p>	<p>Vogelarten werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 „Osterzgebirgstäler“ Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt.</p>
167	Privatperson		<p>Die der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren weisen grundlegende Mängel auf, die eine objektive Bewertung der einzelnen Varianten ausschließen. Es handelt sich dabei vor allem um falsche Darstellungen der Varianten A bis C. Besonders gravierend sind dabei die beschriebenen Lösungen zum</p>	<p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Niveau der Neubaustrecke in Heidenau am Kreuzungspunkt mit der B 172 - Absenkung in hochwassergefährdete Bereiche - und die Erhöhung der Steigung von 6 auf 9 % - außerordentlich erschwerte Bedingungen vor allem für den Güterverkehr. In Verbindung mit weiteren, hier nicht genannten Falschdarstellungen fordere ich deshalb, die endgültige Entscheidung zum Raumordnungsverfahren bis zur Korrektur der vorgelegten Unterlagen auszusetzen.</p>	<p>In den Übersichtshöhenplänen der einzelnen Varianten sind u.a. die Höhenverläufe des Geländes und die möglichen Längsneigungen der Strecke abgebildet. Die durch die Volltunnelvarianten mit einer Mindestüberdeckung (1,5- bis 2-facher Tunneldurchmesser) zu unterquerenden Talbereiche (z.B. das Seidewitztal) sind Höhenzwangspunkte, die dazu führen, dass unter Beachtung dieser Zwangspunkte auch die Bundesstraße 172 in Tieflage unterquert werden muss.</p> <p>Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel in das Elbtal ist so zu entwerfen, dass bei einem möglichen Signalhalt am Tunnelende Güterzüge problemlos anfahren können, hierzu ist die Rampenlängsneigung auf 7‰ zu begrenzen. Die Längsneigungen im Tunnel ergeben sich aus der Höhenlage auf der Portalseite in Tschechien, der minimalen Längsneigung in Tunneln gemäß den tschechischen Regelwerken von 4,0 ‰ und den</p> <p>o.g. Zwangspunkten sowie der Vorgabe aus der TSI LocPass zu maximalen Rampenlängen für Züge, die ohne Traktion (Antrieb) aus dem Tunnel herausrollen können müssen. Hieraus resultiert die Maßgabe eines dachförmigen Tunnel-Längsprofils. In den folgenden Planungsphasen werden die Gleistrassierung, die Längsneigungen betrieblicher Anforderungen sowie die erforderlichen Mindestüberdeckungen anhand von geotechnischen und tunnelbautechnischen Gutachten detailliert untersucht und festgelegt.</p>
168	Privatperson		<p>Lärmpotenzierung durch drei nah aneinanderliegende Lärmquellen.</p> <p>Käuzchen, Waldkauz, Raufußkauz, Grünspecht, Eisvogel und andere Tiere sind in den Wäldchen ansässig.</p> <p>Landschaftsschutzgebiete: SSZ 026; SSZ 027; SSZ 151.</p>	<p>Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht).</p> <p>Die Vogelarten werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 „Osterzgebirgstäler“ Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt.</p> <p>Beschreibung der Lage der Flächenhaften Naturdenkmäler:</p> <ul style="list-style-type: none"> · In der Ortslage Dohma befindet sich das Naturdenkmal Nr. SSZ 151, · südwestlich davon das Naturdenkmal Nr. SSZ 027, welches von der Variante F im 300-m- Korridor geschnitten wird, · und nördlich von Ottendorf das Naturdenkmal Nr. SSZ 026.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
168			<p>Brutstellen des Milans. Momentan herrscht eine Feinstaubbelastung und Geruchsbelastung durch die Asphaltwerke. Durch die Neubaustrecke würde noch mehr hinzukommen.</p> <p>Die Ansiedlung in Dohma wird dadurch verhindert. Siehe Flächennutzungsplan D4-Dohma Bahretalstraße würde direkt an Herrn Böhms Strecke liegen.</p>	<p>In Band C, Anlage C7 „Fachrechtliche Schutzgebiete“ sind die benannten Flächennaturdenkmäler in der Karte entsprechend dem Regionalplan dargestellt, allerdings ohne Nummern.</p> <p>Von den Varianten tangiert wird lediglich das Naturdenkmal SSZ 027 (im 300-m-Korridor). Dies wird in Band C Seiten 127 und 217 beschrieben und bewertet („Flächenhafte Naturdenkmäler: SW-lich Dohma Nr. 027 "Feldgehölz mit Eichenmistel"). Die anderen werden nicht näher beschrieben, da sie nicht in den 300-m-Korridoren liegen und für die Vorhabensvarianten nicht relevant sind. Als Quelle wurden hierfür die Daten des LfULG (Interaktive Karte: Schutzgebiete in Sachsen) herangezogen. Die Bewertung dieses potenziellen Konfliktes als geringer Konflikt folgt der Bewertungsmethodik, dass hier keine direkte flächenmäßige Betroffenheit vorliegt, aber eine randliche Beeinflussung, ggf. auch durch Schall, nicht ausgeschlossen werden kann. Die Schallbelastung des Gebietes ist im Detail eine artenschutzfachliche Frage, die erst in einem artenschutzfachlichen Gutachten (Arten- und Biotopgutachten, Umweltbericht zur UVP im PFV) genauer bewertet werden kann.</p> <p>Der Rotmilan wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 „Osterzgebirgstäler“ Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt.</p> <p>Der Vorentwurf der Änderung des Flächennutzungsplans Pirna-Dohma (vom 04.03.2019) sieht folgende Erweiterung von Bauflächen vor: "D4-Dohma, Bahretalstraße; Vergrößerung der Wohnbaufläche: Am Ende der Bahretalstraße ist über eine Ergänzungssatzung, die seit dem 27.07.2004 in Kraft ist, eine Bebauung mit 4 Eigenheimen ermöglicht worden. Auf Grund unverändert hoher Nachfrage soll über eine weitere Ergänzungssatzung an dieses Prinzip angeknüpft und weitere 4 Bauplätze geschaffen werden." Die dort vorgesehenen 4 Grundstücke liegen in einer Entfernung von ca. 700 - 800 m von der Variante F.</p> <p>Aufgrund der Entfernung ist dies nicht als Konflikt in den ROV-Unterlagen dargestellt (der Betrachtungskorridor ist dort 300 m). Angesichts der Entfernung würde diese FNP-Änderung nicht verhindert. Die Schallwerte</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				in diesem Bereich liegen aufgrund der Entfernung und der Einschnittslage der Variante auch ohne Schallschutzmaßnahmen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV und auch der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Dennoch ist eine indirekte Beeinträchtigung einer solchen Neuansiedlung durch die Variante F durchaus nicht auszuschließen, wobei der Bestand hier gegenüber 4 neuen Gebäuden maßgeblich ist. Dennoch ergänzt dies die insgesamt nachteilige Bewertung der Variante F in der raumordnerischen Untersuchung und Bewertung.
169	Privatperson		Ich befürchte durch die Lärmbelästigung und die Zerschneidung der Landschaft Umsatzrückgänge im Pferdeverleih und der Pensionsboxenvermietung (Pferdehof Cotta).	Die Aspekte der Zerschneidung der Landschaft sowie die Lärmbelastung werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren detailliert betrachtet. Des Weiteren werden im Rahmen des ROV raumbedeutsame Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Detaillierte Einwendungen und eine eventuelle Betroffenheit werden während des Planfeststellungsverfahrens betrachtet.
170	Privatperson		Nach genauer Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag habe ich mit großer Besorgnis festgestellt, dass die verschiedenen Varianten teilweise das Grundstück direkt tangieren, auf welchem sich meine Firma befindet. Besonders die Variante E bedroht meine Existenzgrundlage sowie die berufliche Sicherheit meiner Mitarbeiter in umfangreichem Maße. Ich widerspreche daher ausdrücklich der Variante E und fordere eine Volltunnelvariante.	Der Sachverhalt gilt für die Variante E und wird in den ROV-Unterlagen in Band C Seite 87 ff. entsprechend dem Einwand dargestellt. Der hier für Variante E dargestellte hohe Konflikt wirkt sich in der genaueren Planung aufgrund der notwendigen Lage in einem tiefen Einschnitt und des hier notwendigerweise platzierten Überholbahnhofes (ebenfalls im Einschnitt), durch eine weitgehende Flächeninanspruchnahme im Ortsgebiet für den tiefen, breiten Einschnitt in höchstmöglicher Konfliktstufe aus. Die Folge wäre, dass ein Teil des Ortes der NBS weichen müsste. Dieser maximal große Konflikt wird in der Bewertung der Varianten als solcher gewertet und geht in die Gesamtbewertung der Variante E maßgeblich ein (S. 362 ff., 430). Der Sachverhalt wird in den ROV-Unterlagen in Band C Seite 87 ff. entsprechend dem Einwand dargestellt. Der hier für Variante E dargestellte hohe Konflikt wirkt sich in der genaueren Planung aufgrund der notwendigen Lage in einem tiefen Einschnitt und des hier notwendigerweise platzierten Überholbahnhofes (ebenfalls im Einschnitt), durch eine weitgehende Flächeninanspruchnahme im Ortsgebiet für den tiefen, breiten Einschnitt in höchstmöglicher Konfliktstufe aus. Die Folge wäre, dass ein Teil des Ortes der NBS weichen müsste. Dieser maximal große Konflikt wird in der Bewertung der Varianten als solcher gewertet und geht in die Gesamtbewertung der Variante E maßgeblich ein (S. 362 ff., 430).

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
171	Privatperson		Die Südumfahrung Kohlberg-Sonnenstein wird Feinstaub und Lärm bringen.	Die Südumfahrung Kohlberg-Sonnenstein ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.
172	Privatperson		Ich bin als Entspannungstrainerin tätig. Sollte die Strecke so gebaut werden kann ich meine Räume in meinem Haus nicht mehr nutzen. Zur Miete anderer Räume entstehen erhebliche Kosten für mich. Außerdem praktiziere ich als naturheilkundliche Beraterin. Ich empfehle oft Ruhe und Spaziergänge. Dies würde dann für meine Patienten mit weiter Fahrstrecke verbunden sein.	<p>Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen.</p> <p>Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt.</p> <p>Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten.</p> <p>Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz. Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.</p>
173	Privatperson		<p>I. Der Flächenverbrauch muss als Wertgröße oberste Priorität haben. (Diese Forderung fehlt in der Ausschreibung).</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deutschland belegt in anderen Ländern große Flächen für Nahrungsproduktion. Das trifft besonders für Pflanzen zu, die auch in Deutschland wachsen würden. Diese Praxis muss „zurückgebaut“ werden. Deshalb brauchen wir hier in unserer Heimat zusätzliche Anbauflächen. 	Die übergeordneten Grundsätze der Raumordnung gemäß ROG sind für dieses Vorhaben im Teil C Ziffer 2 synoptisch aufgelistet. Für das Vorhaben gilt der generelle Planungsgrundsatz zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme. Dies wird folglich zur Konfliktbewertung (Kriterium Flächeninanspruchnahme) und für den Variantenvergleich als Kriterium herangezogen. Es ist dabei jedoch bereits auf dieser Betrachtungsebene zu betonen, dass durch den Vergleich von

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>- Der Aufwand für den Transport von Nahrung aus dem Ausland ist zu hoch.</p> <p>Zwei Beispiele will ich nennen: 1. Wenn Gurken oder Tomaten aus Holland nach Dresden transportiert werden - dann weiß man - rund 95 % der Ladung ist Wasser! In Dresden haben wir das Wasser und auch die</p> <p>Fachleute für den Anbau. Tatsache ist: Dieser Transport ist objektiv unnötig. 2. Weltweite Kopplungsgeschäfte: Kein Händler schreckt heute davor zurück, Zwiebeln aus Neuseeland nach Sachsen zu transportieren. Er schämt sich nicht. Der Käufer auch nicht. Wir sind hier in einem Irrtum befangen. Ich glaube daran, dass wir das ändern können.</p> <p>II. Gütertransporte müssen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Schiene bietet einen wesentlich geringeren Rollwiderstand als die Straße. Das öffentliche Bewusstsein akzeptiert inzwischen die Tatsache - schon werden Vergleichsrechnungen angestellt. Und wir sehen, es sind große Energie- und Materialeinsparungen möglich. Die Dimension dieses Gewinns ist schwindelerregend hoch. Die Widerstände gegen einen solchen schmerzreichen Umbau erscheinen heute noch unüberwindlich. Unsere Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag muss trotzdem für ein wesentlich höheres Transportvolumen konzipiert werden. Meine Frage: Erfüllen die jetzt vorgeschlagenen Varianten diesen Anspruch?</p>	<p>Volltunnelvarianten und Varianten mit oberirdischen Abschnitten die Flächeninanspruchnahme allein nicht als Kriterium für die günstige Variante dienen kann. Zudem ist für die Varianten mit oberirdischen Streckenabschnitten untereinander die flächensparendste durchaus diesbezüglich als vorteilhaft im Vergleich dieser Varianten zu bewerten. In der Gesamtschau aller Anforderungen ist unnötiger bzw. vermeidbarer Flächenverbrauch in jedem Fall negativ zu bewerten.</p> <p>Die der Planung zugrunde gelegten Zugzahlen sind mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Správa železnic) abgestimmt und liegen über den Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie den aktuellen Zugzahlen. Die geplante Infrastruktur ist für die der Planung zugrunde gelegten Zugzahlen ausreichend dimensioniert.</p>
174	Privatperson		Eine Priorität für den Flächenverbrauch im Wertekriterium fehlt. (Anlage)	Bei der Bewertung der Varianten wurde die weitere Verfolgung dieser Varianten empfohlen, die günstig oder mittel im Hinblick auf den raumordnerischen Konflikt "Flächeninanspruchnahme" bewertet wurden (Varianten A-C, G). Bei diesen Varianten ist die Flächeninanspruchnahme am geringsten (vgl. Teil A, Punkt 5).
175	Privatperson		Die Lärmbelastung ist gegenwärtig bereits sehr hoch durch Fahrverkehr auf der Sachsenbrücke, der Straße 172a und Eisenbahn durch Pirna. Ich müsste bereits Fenster mit höherem Lärmdämmwert in meiner Wohnung einbauen.	Im Rahmen der Planfeststellung wird für die Vorzugsvariante ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet, z. B. 70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht. Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf mögliche Gesundheitsgefahren geprüft.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
176	Privatperson		<p>Ich nutze das Naherholungsgebiet Cottaer Spitzberg und bin dadurch nachhaltig durch eine etwaige große Baustelleneinrichtung zur Errichtung der Tunnelanlage in teilweise offener Bauweise betroffen. Das Vorhaben selbst ist von großer europäischer Bedeutung und es ist von einer Bestands- und Nutzungsdauer von mehr als 100 Jahren auszugehen. Daran ist der in der Bauphase erforderliche Aufwand zu messen. Dies hat man im 19. Jahrhundert beim Bau der Elbtalstrecke schon so hinsichtlich des Hochwasserschutzes gehalten. Daher fordere ich Sie auf, ausschließlich eine Volltunnelvariante mit qualifizierter Anbindung an das Streckennetz im Raum Heidenau bis Dresden zu unterstützen.</p>	<p>In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird. Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik für die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein kann. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden die Auswirkungen während der Bauphase untersucht und bewertet und für eine Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren weiter konkretisiert.</p>
177	Privatperson		<p>Ich bin Eigentümer des Flurstücks 736 der Gemarkung Cotta und dadurch nachhaltig durch eine etwaige große Baustelleneinrichtung zur Errichtung der Tunnelanlage in teilweise offener Bauweise betroffen. Das Vorhaben selbst ist von großer europäischer Bedeutung und es ist von einer Bestands- und Nutzungsdauer von mehr als 100 Jahren auszugehen.</p> <p>Daran ist der in der Bauphase erforderliche Aufwand zu messen. Dies hat man im 19. Jahrhundert beim Bau der Elbtalstrecke schon so hinsichtlich des Hochwasserschutzes gehalten. Daher fordere ich Sie auf, ausschließlich eine Volltunnelvariante mit qualifizierter Anbindung an das Streckennetz im Raum Heidenau bis Dresden zu unterstützen.</p>	<p>In den ROV-Unterlagen Teil C sind auf den Seiten 20 f. sowie 317 ff. die potenziellen Konflikte während der Bauphase dargestellt und bewertet. Dabei wird auch erläutert, dass es auf den Transportwegen zu und von den Baustelleneinrichtungsflächen zu Auswirkungen auf Grundstücke Betroffener und Umweltschutzgüter kommen kann bzw. wird.</p> <p>Diese können allerdings im ROV nicht detailliert untersucht oder quantifiziert werden, da das Baukonzept und die Logistik für die Varianten auf dieser Planungsstufe noch nicht durchgeplant sein kann. Im Zuge zukünftiger detaillierter Ausarbeitungen von Baustellenkonzepten werden neben anderen verkehrlichen Auswirkungen die temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen untersucht und bewertet und für eine Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren detailliert weiter geplant.</p>
178	Privatperson		<p>Warum wurden die Varianten A-C der Bürgerinitiative derart verändert, dass diese nicht den ursächlichen Ansätzen entspricht? Hier ist die Unterquerung der B 172 und der Bestandsbahnstrecke genannt, die im Zusammenhang mit diesen Varianten dargestellt werden.</p>	<p>Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr geplant.</p> <p>Die Unterquerung der B 172 und der Bestandsstrecke wurde erforderlich, da sonst die Volltunnelvarianten B und C das FFH-Schutzgebiet nahezu ohne die für den bergmännischen Tunnelbau erforderliche Überdeckung gequert hätten. Der Sachverhalt der FFH-Betroffenheiten wird in den ROV-Unterlagen (Band C, S. 131 ff. und 160 ff.) dargestellt, wobei fachgutachterlich keine Betroffenheit des FFH-Gebietes "Seidewitztal und</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
178			<p>Welche Schallauswirkung ergibt sich für die Volltunnelvarianten gegenüber den Teiltunnelvarianten? Die Untersuchung ist transparent darzustellen, um die Auswirkungen durch die Öffentlichkeit real abschätzen zu können.</p> <p>Die Großbrückenquerung des Seidewitzs wird von den umliegenden Gemeinden abgelehnt. Warum wurde diese einschneidende Variante in den Unterlagen dargestellt?</p> <p>Warum soll die Bestandsbahnstrecke von jetzt zwei Gleisen ohne S-Bahn auf ein Gleis ohne S-Bahn zurückgebaut werden? Der viergleisige Ausbau Dresden - Pirna ist finanziell noch nicht abgeschlossen. Ein Rückbau von funktionierenden Eisenbahnanlagen sollte nicht erfolgen, da es einen Rückschritt darstellt</p> <p>Wie wird auf die Verkehrserhöhung z.B. auf dem Streckenabschnitt Heidenau - Dresden eingegangen?</p> <p>Welche besonderen Untersuchungen sind für diesen Bereich vorgesehen?</p>	<p>Börnersdorfer Bach" (DE 5049-303) durch die Variante A festgestellt werden kann, sondern durch die Varianten B und C. Welchen Streckenverlauf eine Volltunnelvariante im festgelegten weiträumig angelegten Tunnelkorridor im Detail nimmt, wird in den nachfolgenden detaillierten Planungsstufen aufgrund vertiefter Detailuntersuchungen, zu denen auch hydrogeologische Untersuchungen gehören, erst festgelegt.</p> <p>Der Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt.</p> <p>Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.</p> <p>Gegenstand der Prüfung sollen alle ernsthaft in Betracht kommenden Standortvarianten oder mögliche Linienführungen sein. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen. Die genaue Linienführung einer Trasse wird im Rahmen der weiteren Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens.</p> <p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Gestaltung der Abzweigstelle 6240/NBS stellt einen Planungsstand dar, der in den folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Der Abzweig Heidenau-Süd wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefergehend untersucht und optimiert. Hierbei wird auch die Beibehaltung der Zweigleisigkeit der Strecke 6240 im Abzweig untersucht.</p> <p>Dieser Sachverhalt ist nicht Gegenstand des ROV. Detaillierte verkehrliche Untersuchungen sind Gegenstand der folgenden Planungsphasen, diese werden von umweltfachlichen und schalltechnischen Untersuchungen begleitet.</p> <p>siehe Beantwortung des vorangegangenen Einwandes ROV-01-03-0254.005</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
178			<p>Welche Alternativen bestehen grundsätzlich, den bereits jetzt stark beanspruchten Knoten Dresden gänzlich zu umgehen?</p> <p>Warum wird die Trassenführung von Berlin überhaupt über das Stadtgebiet von Dresden geführt?</p> <p>Welche Alternativen westlich oder weiter östlich Dresdens existieren, um grundsätzlich weniger bewohnte Gebiete mit Zugverkehren zu belasten? Warum wird keine Trassierung über die Lausitz mit keiner Querung des Erzgebirges sowie der Sächsischen Schweiz in den Unterlagen dargestellt?</p> <p>Die besondere Bedeutung des Bf. Heidenau als dann neuer Grenzbahnhof ist nicht zu erkennen. Der Übergangsstelle zum ÖPNV und zum Individualverkehr sollte eine besondere Bedeutung beigemessen werden. Ausreichende Umsteigebeziehungen vor der Grenze sollten in Heidenau vorgesehen werden.</p> <p>Werden weitere Hochwassermaßnahmen vorgesehen, die möglicherweise nachteilig für andere Gebiete wirken?</p> <p>Wie wird gewährleistet, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen bezüglich Schallimmissionen auf die rechtselbischen Gebiete ergeben?</p>	<p>Das Projekt NBS Dresden - Prag ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030. Durch eine für 200 km/h ausgelegte Neubaustrecke zwischen Heidenau und dem tschechischen Ústí nad Labem soll die Fernverkehrsrelation Dresden - Prag deutlich beschleunigt werden. Eine Umgehung des Knotens Dresden würde dem Projektziel gemäß Bundesverkehrswegeplan entgegenstehen.</p> <p>Das Projekt NBS Dresden - Prag ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030. Durch eine für 200 km/h ausgelegte Neubaustrecke zwischen Heidenau und dem tschechischen Ústí nad Labem soll die Fernverkehrsrelation Dresden - Prag deutlich beschleunigt werden. siehe Beantwortung vorangegangener Einwendepunkt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung untersucht.</p> <p>Die Frage des Hochwasserschutzes ist Gegenstand detaillierter Untersuchungen in den folgenden Planungsstufen.</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
178			<p>In welchen Unterlagen ist die Bahnstrecke in den Europäischen Korridoren dargestellt, um die Bedeutung beziehungsweise, die Bedeutungslosigkeit zu erkennen?</p> <p>Wie wird sichergestellt, dass es keine Auswirkungen auf die Elbe sowie die längsverlaufenden FFH - und Natura-2000-Gebiete gibt?</p> <p>Der Cottaer Tunnel stellt für die Kunstschatze im 2. Weltkrieg eine besondere Bedeutung dar. Warum soll in einer Variante genau dieser Tunnel durch die Trassenführung zerstört werden? Es sind Umfahrungsmöglichkeiten darzustellen, die einen Erhalt dieses Tunnels als Denkmal gewährleisten.</p>	<p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Der Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt.</p> <p>In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil A Punkt 1.1.1 ff. wurde die Bedeutung und die Notwendigkeit der Neubaustrecke Dresden - Prag als integraler Bestandteil des Europäischen Verkehrs- und Raumentwicklungsnetzes TEN-V-Korridor 22: Orient/östliches Mittelmeer dargestellt. Die Neubaustrecke ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2018 im vordringlichen Bedarf unter der Vorhaben Nr. 26, Projektnummer 2-045V01 enthalten.</p> <p>Die Auswirkungen der Durchführung der Raumordnungspläne auf die Umwelt werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI,2019)“ berücksichtigt.</p> <p>Die potenzielle Beeinflussung des stillgelegten Reichsbahntunnels Großcotta südlich Dohma ist in den ROV-Unterlagen in Band C, Kap. 4.1 auf Seite S. 47 und in Kap. 4.5.5 auf Seite 94 dargestellt. Der potenzielle Streckenverlauf der Variante G befindet sich hier in einem etwa 50 m tiefen Tunnel. Der stillgelegte Reichsbahntunnel Großcotta wird teilweise unterfahren.</p> <p>Dies kann eventuell durch Streckenoptimierungen und bauliche Maßnahmen vermieden oder nachteilige Auswirkungen können ggf. gemindert werden. Ein vorhandenes Winterquartier von Fledermäusen muss von den nachfolgenden Planungsstufen in artenschutzfachlichen Begutachtungen und in der UVP detailliert betrachtet und bewertet werden. Dieser Hinweis wird in den nachfolgenden Planungsstufen weiter verfolgt, sofern diese Variante weiter geplant wird.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
178			<p>Die Querung der Stadt Ústí mit der Trasse erscheint unrealistisch. Welche Verknüpfungspunkte wurden im Raum Ústí geprüft und wie wurden/werden die Varianten ausgewertet?</p> <p>Durch welche Maßnahmen kann gewährleistet werden, dass regionale deutsche Unternehmen diese Leistungen ausführen?</p> <p>Wie wird gewährleistet, dass zunächst örtliche Arbeitskräfte in die Maßnahme eingebunden werden?</p> <p>Welche Maßnahmen sind innerhalb der DB vorgesehen, so dass lokal vorhandene Teams die Projektleitung, Projektbetreuung, Planung und Überwachung übernehmen?</p> <p>Wie soll gewährleistet werden, dass regionale Produktionskapazitäten, z.B. Stahlbaubetriebe, in Sachsen, maximal in Sachsen-Anhalt eingebunden werden?</p> <p>Welche besonderen Maßnahmen werden vorgesehen, den Materialan- und -abtransport schienenbezogen zu gewährleisten? Sind provisorische Logistikgleise in die Ausbruch- bzw. Einbaustellen geplant, um LKW-Transporte auszuschließen?</p>	<p>Die Querung der Stadt Ústí nad Labem befindet sich außerhalb des Untersuchungsbereichs des ROV und liegt in der Planungshoheit des tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreibers.</p> <p>Diese Fragestellung ist nicht Gegenstand des ROV. Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden.</p> <p>Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung).</p> <p>Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden.</p> <p>Diese Fragestellung ist nicht Gegenstand des ROV, siehe vorangegangene Antwort.</p> <p>Diese Fragestellung ist nicht Gegenstand des ROV, siehe vorangegangene Antwort.</p> <p>Diese Fragestellung ist nicht Gegenstand des ROV.</p> <p>Potenziell mit den Baustelleneinrichtungsflächen auftretende Konflikte, unter anderem mit Verkehrswegen, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 9.2, Potenzielle Konflikte mit Baustelleneinrichtungsflächen, berücksichtigt. Die Erstellung detaillierter Baulogistikkonzepte ist Gegenstand der nachfolgenden Planungsstufen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Wie wird gewährleistet, dass sich keine baustellenbedingten Verkehre auf der rechtselbischen Seite ergeben?	Das Konzept zur Straßennutzung für Bautransporte etc. wird erst im Rahmen der Detailplanung erstellt und mit den TÖBs abgestimmt. Mit Einschränkungen und zeitweisen Sperrungen ist bei allen Varianten zu rechnen. Die DB Netz AG ist Auftragnehmer des Bundes. Der Bau eines solchen Projektes wird die Straßen belasten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird geklärt, inwiefern dieser Eingriff minimiert werden kann.
179	Privatperson		Wir sehen in der Kombination "Tunnel - freie Strecke - Tunnel" eine lärmtechnisch höhere Belastung durch plötzliche Schallemissionen/Lärmempfindungen bei Tunnelausfahrten!	<p>Die für den Neu-, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen.</p> <p>Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt.</p> <p>Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Bei den Berechnungen wird grundsätzlich nach der ISO 9613 mit einem Mitwindverfahren gerechnet und einer Bodeninversion, wie diese in klaren, kalten Nächten auftritt.</p> <p>Berechnungsgrundlage sind nicht die aktuellen Zugleistungen und auch nicht die Lärmaktionsplanung, sondern im Moment die Verkehrsprognose 2030. Nach dem Schienenlärmschutzgesetz, das zum Winterfahrplan 2020/2021 in Kraft tritt, dürfen keine "lauten" Güterwagen mehr auf Bundeseisenbahnstrecken verkehren, sondern nur noch "leise" Güterwagen, die mit sogenannten Flüsterbremsen (Verbund-Bremsen) ausgerüstet sind. Grundlage der Berechnungen des Schallschutzes ist die</p> <p>16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann für die Vorzugsvariante der Trasse Schallschutzmaßnahmen dimensioniert, wie z.B. Lärmschutzwände, aktive Schallschutzmaßnahmen an den Gleisen. Dies gilt auch für kurze Streckenabschnitte zwischen zwei Tunneln.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
180	Privatperson		<p>Der Zubringer zur B 172 in die Sächsische Schweiz bringt schon genügend Belastungen (Lärm, Umwelt, Grünflächen) für Goes, Zehista, Dohma und Südvorstadt!</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf gesundheitliche Gefahren geprüft.</p>
181	Privatperson		<p>Gemeinsam bewohnen wir ein Haus in Pirna Zehista, insgesamt 6 Personen. Unser Haus wäre bei einer offenen Streckenführung direkt betroffen. Vor allem bei Variante G mit einer Brücke über das Seidewitztal wären wir einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt mit den entsprechenden gesundheitlichen Folgen sowie einem großen Wertverlust für unser Grundstück und Haus. Die Brücke wäre keine 400 m von unserem Haus entfernt. Auch bei rechnerischer Einhaltung irgendwelcher mehr oder weniger willkürlich festgelegten Grenzwerte bleibt eine Eisenbahnstrecke so nah an unserem Haus eine permanente Lärmquelle und ist daher für uns nicht akzeptabel.</p>	<p>Lärmschutz: Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Der Lärmschutz wird gemäß den gesetzlichen Regelungen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung“ berücksichtigt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
181				<p>Grundstücksentwertung: Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen aufwand für Schalldämmung etc., vortragen. Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt.</p> <p>Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven</p> <p>Schallschutz. Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden. Im Rahmen der weiteren Planung wird dies beachtet und mit den Behörden abgestimmt.</p>
182	Privatperson		Brückentrasse über fast 100-jährige Kleingartensparte ist unmöglich.	Im Rahmen der weiteren Planung wird eine ggfs. negative Beeinflussung des Ortsbildes beachtet und mit den Behörden abgestimmt.
183	Privatperson		Ich möchte keinen Bahnhof sehen, wenn ich aus meinem Fenster schaue.	Die vorgetragene Einwendung ist eine individuelle Wahrnehmung und kann aus fachgutachterlicher Sicht nicht kommentiert werden.
184	Privatperson		Im Bereich des Dohmaer Wassers sind geschützte Biber festgestellt worden (Januar 2020).	Bei der Betrachtung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Biotop- und Artenschutz gemäß der Regionalplanung gehen entsprechende Lebensräume in die Konfliktanalyse der Raumordnungsuntersuchung mit ein.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
184				<p>Das Dohmaer Wasser ist Bestandteil des FFH-Gebietes Bahrebachtal und als solches fachgerecht analysiert und der Konfliktanalyse unterzogen. Sehr erhebliche Konflikte mit dem FFH-Gebiet Bahrebachtal (unabhängig von der Sichtung von Bibern oder ohne) sind für die Varianten E und F ermittelt und in den ROV-Unterlagen explizit dokumentiert (S. 201 und 218). Diese Konflikte fließen in die Gesamtbewertung dieser Varianten ein und tragen dort zu einer erheblich nachteiligen Bewertung dieser beiden Varianten bei.</p> <p>Ergänzend wird das Vorkommen von Bibern in Teil D1, Punkt 14.5 in der zusammenfassenden Konfliktanalyse nach Artengruppen gewürdigt: "Biber: Der Europäische Biber (Castor fiber) ist das größte Nagetier Europas. Vor 25 Jahren waren die Tiere in Deutschland fast ausgerottet. Nur ein kleiner Restbestand der Säugetierart überlebte an der Elbe. Dank der strengen Schutzbestimmungen hat sich der Biberbestand inzwischen erholt. Hauptverbreitungsgebiete in Sachsen sind insbesondere der Unterlauf der Elbe, die Mulde einschließlich ihrer Nebengewässer, das Rödergebiet unterhalb Großenhain und die Gewässer in der Königsbrücker Heide (beispielsweise Pulsnitz, Otterbach). Mit Biberrevieren, die durch den Streckenbau an der Müglitz betroffen sein können, ist in den Varianten A B C zu rechnen. Im Rahmen des geplanten Streckenbaus können die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände folgendermaßen berührt werden". Darüber hinaus erfolgt die weitere artenschutzrechtliche Bewertung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, wo auch Vorkommen von Einzelarten im Detail in den Untersuchungen eine wichtige Rolle spielen.</p>
185	Privatperson		<p>Ich erwarte eine Überarbeitung der Lärmkarten v. 22.10.2019 (Ber. Nr. 20198044-VVS-1 Anhang 1.4. für Variante F und G). Das sollte unter Einbeziehung eines unparteiischen Gutachters erfolgen und unter Einbeziehung aller derzeitigen Belastungen (Fluglärm, Autobahnbrücke A 17 Seidewitztal, S173) sowie der zukünftigen zusätzlichen Belastungen Bundesstraße S172n, Brücke Zehistaer Straße unter Einbeziehung der Prognoserechnungen für die max. mögliche Zuganzahl Neubaustrecke DD-Prag Tag und Nachtwerte.</p>	<p>Die vorgenommenen Berechnungen im Anhang D der Raumordnungsunterlagen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV sind aus Sicht des Vorhabenträgers für das Raumordnungsverfahren ausreichend. Eine Anpassung oder Überarbeitung ist in diesem Planungsstadium nicht erforderlich. Im Zuge der weiterführenden Planungen und damit einhergehender Detailtiefe werden auch die Betrachtungen zum Lärmschutz unter Beachtung der gesetzlichen Erfordernisse fortgesetzt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186	Privatperson		<p>In den mir zur Kenntnis gelangten Unterlagen wird im Planansatz für die Variante G ein notwendiger Investitionsbedarf von 1,3 Mrd. EUR angesetzt. Dies ergibt einen Preis pro km von 35 Mio. EUR. Bei dem im Bau befindlichen Brennertunnel werden die Baukosten für 2019 auf ca. 70 Mio. EUR/ km beziffert. Ich gehe davon aus, dass die Kostenansätze des Brennertunnels dem tatsächlichen Aufwand entsprechen und der Ansatz der Variante G (Vorzugsvariante SMWA) falsch ist.</p> <p>Meine Großeltern haben 1927 mit dem Bau des heute in Familienbesitz befindlichen Wohnhauses die Basis für das heutige Eigentum geschaffen. Verschiedenen Gesellschaftssystemen war es nicht unangenehm, die Kreditrückzahlungen anzunehmen. Das Land Sachsen, vertreten durch das Wirtschaftsministerium, hat relativ frühzeitig, etwa ab 2010 durch eine nach meiner Auffassung nicht legitimen Nutzung von Steuermitteln eine Planung vorangetrieben, die das Eigentum vieler Bürger gefährdet, sogar Werte vernichtet.</p> <p>Die Planungen des Wirtschaftsministeriums (im ROV Variante G) waren Mittel zum Zweck, um eine mögliche Neubaustrecke in den Bundesverkehrswegeplan zu bringen. Dabei scheinen mutmaßlich keine besonderen Überlegungen durchgeführt worden zu sein, was mit den Menschen im Planungsgebiet während der Bauzeit und der späteren Betriebszeit des Tunnels passiert. Es wird mutmaßlich in Kauf genommen, dass durch die Beeinträchtigung des Lebensraumes gesellschaftliche Schäden auftreten.</p>	<p>Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen</p> <p>Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die zwingende Erforderlichkeit wird im Rahmen der Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.</p>
186			<p>Die DB Netz AG hat die Planungen des Wirtschaftsministeriums aufgegriffen und weitere gleichwohl gesundheitsschädliche Varianten ergänzt (Varianten D - F). Insofern würde die DB Netz AG, genauso wie das Wirtschaftsministerium unter seinem Staatsminister Dulig, mutmaßlich entgegen dem Grundgesetz agieren, wenn Planungen (Varianten D-G) umgesetzt werden würden.</p> <p>Wie kann es sein, dass das Wirtschaftsministerium und die DB Netz AG Planungen durchführen, die dem Wohl der Menschen und damit Art. 2 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes widersprechen? Jeder Bürger hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Planungen der DB Netz AG und des Wirtschaftsministeriums würden mich bei einer Umsetzung in meinen Rechten nach dem Grundgesetz einschränken. Daher lehne ich alle Varianten mit offener Streckenführung ab Heidenau-Großsedlitz (D-G), ab.</p>	

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186			<p>In den mir zur Kenntnis gelangten Unterlagen wird im Planansatz für die Variante G ein notwendiger Investitionsbedarf von 1,3 Mrd. EUR angesetzt. Dies ergibt einen Preis pro km von 35 Mio. EUR. Bei dem im Bau befindlichen Brennertunnel werden die Baukosten für 2019 auf ca. 70 Mio. EUR/ km beziffert. Ich gehe davon aus, dass die Kostenansätze des Brennertunnels dem tatsächlichen Aufwand entsprechen und der Ansatz der Variante G (Vorzugsvariante SMWA) falsch ist.</p> <p>Somit muss man mutmaßlich davon ausgehen, dass mit einem optimierten Kostenansatz der Einzug in den Bundesverkehrswegeplan erst möglich wurde. Da in keiner Weise nachvollziehbare Erläuterungen vorliegen und auch keine Schätzung der Kosten zu einem möglichen Baubeginn vorliegen, ist das gesamte Projekt als ungenügend untersucht zu bezeichnen. Daher sind jegliche abschließende Empfehlungen der LDS bis zum Zeitpunkt des Vorliegens von nachvollziehbaren Daten auszusetzen.</p> <p>Bei einer begrüßenswerten Weiterführung des Projektes sind dabei ausschließlich Volltunnelvarianten ab Heidenau-Großsedlitz ohne weitere offene Streckenvarianten zu untersuchen. Eine detaillierte Erfassung der zukünftigen Kosten einschließlich einer prognostizierten Preissteigerung ist insofern notwendig, um nicht neue steuerverschlingende Projekte, wie den Flughafen Berlin, die Elblandphilharmonie, Stuttgart 21, ins Leben zu rufen. Daher lehne ich das Projekt in der vorliegenden Fassung des ROV ab.</p> <p>Im Teil A, Seite 12 werden die „Grundsätze zur Vermeidung der „... Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen“ etc. beschrieben. Unter anderem wird auf Grundsatz 6 explizit verwiesen, in dem definiert ist: „Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen;</p> <p>Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, ... [...] Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. ...“ Setzt man diesen Grundsätzen nun das Ansinnen der offen Streckenvarianten D-G entgegen, stellt sich natürlich die Frage, in welchem Einklang diese mit den Grundsätzen stehen.</p>	<p>Im Rahmen des ROV findet lediglich eine Raumverträglichkeitsprüfung statt. Kosten der einzelnen Varianten spielen im ROV keine Rolle.</p> <p>In Teil A der ROV-Unterlagen ist der Sachverhalt so dargestellt, wie vom Einwender geschrieben. In Teil C wird dieses Thema noch einmal aufgegriffen und auf die diversen Leitvorstellungen genauer eingegangen. Hier wird ausgeführt, dass bezüglich der Zerschneidung der Landschaft bzw. der Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben der generelle Grundsatz der Minimierung der Flächeninanspruchnahme bzw. Zerschneidung der Landschaft gilt. Dies wird folglich zur Konfliktbewertung und für den Variantenvergleich als Kriterium herangezogen. Systematisch wird untersucht, welche Flächeninanspruchnahme die einzelnen Varianten nach sich ziehen. Deutlich wird dabei die geringste Flächeninanspruchnahme bei Variante G, wenn es um die Teil-Tunnelvarianten geht. Es wird auch transparent dargestellt und bewertet, dass beim Vergleich von Volltunnelvarianten</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Man kann nur zu dem Schluss kommen, in keinen. D.h. schon allein der Planansatz des SMWA mit Ihrer Vorzugsvariante, heute Variante G, wie auch die anderen Varianten D-F stehen überhaupt nicht im Einklang und sind offensichtlich nicht ausreichend berücksichtigt worden. Eine offene Streckenführung führt zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft, die nach den Ausführungen in Teil A (Seite 12) möglichst vermieden werden soll.</p> <p>Eine Zerschneidung der Landschaft wirkt sich negativ auf Menschen (Erholung in der Natur), Tier (z.B. Zugrouten für Fledermäuse und Vögel im Verbindungskorridor FFHs Osterzgebirgstäler und Elbe) und das Siedungsklima (Kaltluftentstehungsgebiete und -transportkorridore) aus. Unter Bezug auf die vorgenannten Sachverhalte sind die Varianten D-G abzulehnen.</p> <p>Mit völligem Unverständnis muss ich feststellen, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Lösungen der Bürgerinitiative in Bezug auf den Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz nicht berücksichtigt worden sind. Ich fordere eine weitere gleichberechtigte Betrachtung dieser Variante. Ich lehne somit jedwede Variante, die im ROV durch die DB Netz AG vorgeschlagen wurde, als völlig unzureichend ab, da diese die Wohngebiete über Gebühr mit Lärm, Lichtemission und Feinstaubbelastung im Bau und Betrieb gesundheitsschädlich belastet.</p> <p>Nach dem Bau des Eisenbahntunnels der Neubaustrecke ist bestimmungsgemäß mit einer Erhöhung der Zuganzahl zu rechnen. Dies führt zu einer starken Lärmbelastung, die mutmaßlich in den Lärmkarten Anlage D 2 berücksichtigt sein soll. Betrachtet man nun die Lärmkarten 22.10.2019; Bericht Nr.20198044-VVS-1 Anhang 1.4 Variante F bei Tag und Nacht und Anhang 1.5 Variante G Tag und Nacht so ist zu erkennen, dass bereits ohne Schallschutzmaßnahmen teilweise die Grenzwerte</p>	<p>und Varianten mit oberirdischen Abschnitten die oberirdische Flächeninanspruchnahme der Volltunnelvarianten allein schon aus der Natur des Planungsansatzes heraus geringer ausfällt. Dies ist aber nur ein Kriterium für die Findung der günstigen Variante. Die anderen Kriterien sind ebenso systematisch und transparent dargestellt, analysiert und erläutert. Hinsichtlich der Zerschneidung der freien Landschaft wird in der Raumordnungsuntersuchung die raumordnerische Festlegung des LEP 2013 von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR) herangezogen, analysiert und bewertet (Kap. 3.1.2, 4.2, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4, 6.6.5). Dabei ist das Ergebnis, dass die Varianten D, E und F zu erheblichen Konflikten mit dieser Zielfestlegung führen, während Variante G keine Zerschneidung eines UZVR nach sich zieht und in dieser Beziehung konfliktfrei geführt ist.</p> <p>Ergänzend ist zu bemerken (siehe auch Teil C, z.B. Kap. 6.1, S. 122 sowie 6.6.2 ff.), dass S-Bahn-Strecken gemäß LEP 2013, Z 4.1.1.2 explizit als zulässige Vorhaben in der Zielfestlegung des LEP genannt sind, wenn sie „überregional bedeutsam“ und nicht außerhalb von UZVRs realisierbar sind.</p> <p>Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin hat sämtliche Vorschläge von Dritten und somit auch die der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag aufgenommen. Für das Raumordnungsverfahren wurden alle sich aufdrängenden Varianten nach den gleichen Kriterien und im gleichen Umfang untersucht. Das Raumordnungsverfahren ist jedoch keine detaillierte Planung, sondern eine Bewertung der Raumverträglichkeit von Korridoren. Zusammen mit der Landesdirektion Sachsen wurde die Korridorbreite entwickelt.</p> <p>Grundlage der Berechnungen des Schallschutzes ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Diese gilt für den Neubau bzw. die wesentlichen Änderungen eines Schienenweges. Die für den Neu-, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. .</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186			<p>eingehalten werden. Die Gemeinde Dohma, speziell die Ortslage Dohma, wird durch den Lärm der Autobahnbrücke A 17 Seidewitztal bereits jetzt erheblich beaufschlagt. Auch da wurden durch Prognoserechnungen scheinbar Werte erreicht, die keinen Einfluss auf die Ortslagen haben. Diese Prognoserechnungen waren offensichtlich auch Basis dafür, dass die Autobahnbrücke keinen Lärmschutz hat. Für mich in meinem Wohnort Gemeinde Dohma steht außer Frage, dass mutmaßliche optimierte Lärmbetrachtungen erstellt worden sind. In der Gemeinde Dohma, sowohl in der Ortslage Dohma selbst (Variante F) wie auch in der Ortslage Goes (Variante G), herrscht vorrangig Westwindwetterlage. Es ist aus den Angaben nicht zu erkennen, ob u.a. dieser Sachstand berücksichtigt wurde. In gleicher Weise ist davon auszugehen, dass auch Varianten D und E negativ sind für das Gemeindegebiet. Daher lehne ich jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Im Teil A auf Seite 48, Punkt 4.1.7/ebenso im Teil B Seite 36 Punkt 3.7. wird die Thematik Überholbahnhof behandelt. Die entsprechende Darstellung ist völlig ungenügend, da ein Bahnhof einen sehr großen Eingriff bedeutet. Die DB Netz AG stellt völlig unzureichend dar, dass neben den eigentlichen Gleisanlagen auch Zufahrtsstraßen und Stellplätze, Areal für Betriebsgebäude (u.a. Brandmeldeanlage, feuerwehrtechnische Einrichtungen), wie auch Areal für Rettungs- und Reparatursätze benötigt werden. Insofern wird hier nicht umfassend informiert, so dass die Unterlagen der DB Netz AG für die Bürger ungeeignet sind, ihre eigentliche Betroffenheit zu ermitteln und einzuschätzen. Da in keiner Weise nachvollziehbare Erläuterungen vorliegen, ist das gesamte Projekt bis zu einer nachvollziehbaren Darstellung des tatsächlichen Flächenbedarfes auszusetzen. Bei einer begrüßenswerten Weiterführung des Projektes sind dabei ausschließlich Volltunnelvarianten ab Heidenau-Großsedlitz ohne weitere offene Streckenvarianten zu untersuchen. Daher lehne ich das Projekt in</p>	<p>Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung, berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Bei den Berechnungen wird grundsätzlich nach der ISO 9613 mit einem Mitwindverfahren gerechnet und einer Bodeninversion, wie diese in klaren, kalten Nächten auftritt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden für die Vorzugsvariante der Trasse Schallschutzmaßnahmen so dimensioniert, dass die Schallgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden</p> <p>Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet.</p> <p>Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			der vorliegenden Fassung des ROV ab.	Der Darstellungsmaßstab der für die Varianten ermittelten Flächenumrisse der Bahnanlagen entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Detaillierte Planungen zu den Gleisanlagen einschließlich der bahnbetrieblichen Infrastruktur erfolgen in den folgenden Planungsstufen der Planungsvarianten. Hierbei werden entsprechend benötigte Flächen untersucht und bewertet.
186			<p>Im Teil B, Seite 37 wird in Bezug auf den in Heidenau-Nord geplanten Bahnhof von einem flächenmäßigen Eingriff in die Siedlungsflächen der Ortslage Heidenau gesprochen. Soweit man der ungenügenden Darstellung auf Seite 38 folgt, ist zu erkennen, dass maßgebliche Teile des Bahnhofs auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Heidenau liegen und insofern, wenn überhaupt, ggf. Gewerbebrachflächen oder peripherer Gärten in Randbereichen beeinflusst werden.</p> <p>Die verbale Darstellung ergibt einen falschen Eindruck und diskreditiert die damit in Zusammenhang gebrachten Varianten A-C. Daher lehne ich diese Darstellung ab und verweise auf die Vorschläge der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag und deren Ansatz, den Bahnhof in Heidenau-Großsedlitz anzusiedeln.</p> <p>Eine mögliche Beeinträchtigung des Seismologischen Observatoriums Berggießhübel wird heruntergespielt (Teil C, Seite 302). Zugdurchfahrten sind keine vereinzelt, momenthaften Ereignisse. Laut Kapitel 7 des New Manual of Seismological Observatory Practice (Bohrmann, 2009 - IASPEI New Manual of Seismological Observatory Practice) ist die Station BRG eine der besten der Deutschen Seismologischen Regionalnetze GRSN und als Kategorie B eingestuft.</p> <p>Nahegelegene Bahnstrecken stellen, besonders die Varianten F und G, die Weiterexistenz des Seismologischen Observatoriums infrage. Beeinträchtigungen sind in erster Linie von den Erschütterungen durch die Züge und Deformationen der Tunnelröhren verursacht. Auch eine Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder (Bahnstrom) kann nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>für die Varianten A-C betrieblich erforderliche Überholbahnhof wurde auch in der Anlage B12 Teil B10 planerisch dargestellt. Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen möglichen Streckenverläufe von Volltunnelvarianten wurden von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG aufgegriffen und entsprechend den einschlägigen gesetzlich festgelegten Bahnrichtlinien und den Sicherheitsvorschriften für Neubaustrecken mit Mischverkehr sowie den europäischen Richtlinien (TSI) geplant. Hierbei werden in den folgenden Planungsstufen der Anbindepunkt Heidenau und die mögliche Lage des Überholbahnhofes für die Volltunnelvarianten unter Beachtung vorgenannter Richtlinien und Vorschriften sowie bereits vorhandener Eisenbahninfrastrukturen detailliert untersucht.</p> <p>Die Sachlage zu der hier angesprochenen wissenschaftlichen Einrichtung ist in Band C Kap. 8.3 Seite 302 dargestellt. Die gutachterliche Einschätzung einer potenziellen Beeinflussung des Observatoriums durch die Trassenvarianten A bis G entspricht dem derzeitigen Planungsstand sowie dem Maßstab des ROV ("Nach Aussage von Herrn Dr. Krenz (LfULG Referat 102 Grundgebirgskartierung, Geophysik, Geologische Grundlagen) ist die seismische Station ca. 1,4 km von der nächstgelegenen, geplanten Tunneltrasse (Variante G) entfernt. Eine Beeinflussung der Messungen ist damit nicht auszuschließen."). In der Darstellung zu dieser wissenschaftlichen Einrichtung wird eine potenzielle Beeinflussung nicht ausgeschlossen und der Hinweis gegeben, dass in den nachfolgenden Detailplanungen zu prüfen ist, inwieweit direkte Beeinflussungen beim Observatorium vorliegen. Man kann</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186			<p>Besonders kritisch ist der Verlauf der Bahnstrecken im selben Bergrücken. Sofern Täler zwischen Bahnstrecke und Observatorium liegen, ist mit einer geringeren Beeinträchtigung zu rechnen. Dies ist ein Argument für eine möglichst westliche Linienführung. Eine Verlegung des Observatoriums Berggießhübel und damit erhöhte Kosten können durch eine kluge Wahl der Strecke - Volltunnel ab Heidenau-Großsedlitz vermieden werden. Insofern wird eine Steuerverschwendung umgangen, da es bessere Lösungen als Varianten D-G gibt.</p> <p>Daher lehne ich jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offene Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>An keiner Stelle der Unterlagen des ROV wird eine Prognose des zukünftigen Schienenverkehrs gegeben. Es wird allseits von einer Entlastung der Elbtalstrecke gesprochen. Ein Nachweis und damit eine belastbare Größe für das Projekt wird nicht dargelegt. Da in keiner Weise nachvollziehbare Erläuterungen vorliegen, ist das gesamte Projekt als ungenügend untersucht zu bezeichnen.</p> <p>Zur Ermittlung der unmittelbaren Betroffenheit der Bürger einschließlich meiner Person liegen somit keine belastbaren Daten vor. Daher sind jegliche abschließenden Empfehlungen der LDS bis zum Zeitpunkt des Vorliegens von nachvollziehbaren Daten auszusetzen. Daher lehne ich das Projekt in der vorliegenden Fassung des ROV ab.</p> <p>Gemäß der vorliegenden Unterlagen Teil B, Seite 59 und folgende sind bei den Varianten D-G an der Staatsstraße 173/ Staatsstraße S 170 eine etwa 50.000 und am Schlegelweg eine 10.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen und Tübbingfertigung vorgesehen. Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen in Bezug auf den Verkehr über die Umgehungsstraße Friedrichswalde/Ottendorf sowie aller angrenzenden Straßen.</p> <p>Die Straßen, u.a. die Talbrücke Ottendorf, verfügen nicht einmal über einen Lärmschutz. Sämtliche Betriebs- und Verbrauchsmittel müssen über die Straße herangeschafft werden. Die Staatsstraße S 173 würde zum Transport der Tunnelelemente zum Tunnelportal Variante G und der Abtransport des Ausbruchmaterials zur Brenneranlage benutzt werden. Durch den damit entstehenden LKW-Verkehr kommt es zu einer übergroßen Belastung des Verkehrsraumes. Eine erhöhte Unfallhäufigkeit ist zu prognostizieren.</p>	<p>aber davon ausgehen, dass es sich hier um eine kalkulierbare Beeinflussung handelt, da Zugfahrzeiten und Anzahl der Züge (Personen- wie Güterverkehr) bekannt und somit in den seismologischen Messungen erkennbar sind.</p> <p>Das für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Betriebsprogramm ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Die der Planung der Neubaustrecke zu Grunde gelegten Zugzahlen liegen über den aktuellen Zugzahlen der Bestandsstrecke. Die zukünftige Entwicklung der Zugzahlen auf der Bestandsstrecke ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.</p> <p>Die Sachlage ist in Band B auf Seite 60 entsprechend dem Einwand dargestellt. Der Darstellungsmaßstab der BE-Flächen entspricht dem Planungsmaßstab für das ROV. Die dargestellten BE-Flächen sind eine grundsätzliche Darstellung von BE-Optionen. Die endgültige Lage und die genaue Abgrenzung der BE-Flächen werden in den nachfolgenden Planungen detailliert festgelegt und dargestellt. Die für die BE-Flächen potenziell in Anspruch zu nehmenden Flächen, die sich nach Ermittlung der weiter zu verfolgenden und tiefer zu untersuchenden Variante(n) ergeben, obliegen ebenfalls detaillierter Untersuchungen und Bewertungen. Die Prüfung und mögliche Vermeidung von etwaig auftretenden Konflikten mit empfindlichen Biotopen und schützenswerten Arten in Tagebauen wird in den artenschutzfachlichen Untersuchungen zur Ausführungsplanung anhand eines konkreten Bau- und Logistikkonzeptes bearbeitet. Es ist selbstverständlich, dass eine möglichst nachbarschafts- und umweltfreundliche Lösung für die je nach</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Der Transportweg zum Tunnelportal Variante F ist völlig offen, über die vorhandenen Verkehrswege ist dieser nicht zu erreichen. D.h. es müssten zusätzliche Baustraßen angelegt werden, die zur weiteren Zerschneidung des Raumes führen würden. In Zeiten des verstärkten Umweltschutzes ist nicht hinzunehmen, dass der LKW-Verkehr noch weiter steigt. Bei den Varianten A bis C hat die BI alternative Vorschläge zur Nutzung von Brachflächen entlang der Eisenbahn gemacht (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk).</p> <p>Dabei besteht die Möglichkeit, große Güterströme mit der Eisenbahn und sogar alternativ mit dem Schiff zu transportieren. Daher lehne ich jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offene Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Im Teil C, Seite 425 - Kulturlandschaft: Es ist unklar, bzw. es erschließt sich nicht, wie notwendige Eingriffe durch die verschiedenen Varianten tatsächlich gewichtet werden. Warum ist z.B. Variante G besser als A-C? Es stehen notwendige Abrisse von Gebäuden in Heidenau (Varianten A-C) gegen eine Veränderung der Landschaft/des Landschaftsbildes und eine Beeinträchtigung bzw. Teilabriss von Gebäuden in Heidenau (Variante G)?</p> <p>Eine marode Gebäudestruktur wird gegen die Gesundheit des Menschen gestellt. Dieser mutmaßlich menschenverachtende Ansatz ist nicht nachzuvollziehen. Daher lehne ich jegliche offene Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p>	<p>abschließend zu wählender Variante erforderlichen und unabdingbaren Baumaßnahmen gesucht und im Detail ausgearbeitet wird. Dabei ist eine Baumaßnahme dieser Größenordnung immer mit bauzeitlichen Beeinträchtigungen verbunden, die je nach Lage und Ausgestaltung unterschiedliche Ortslagen betreffen können.</p> <p>Die Bewertungsmethodik und damit auch der Variantenvergleich sind in Band C, Kap. 1.8 dargestellt. Aufgabe des Variantenvergleichs ist es, die analysierten Konflikte für die einzelnen Varianten mit den einzelnen Raumordnungsbelangen separat nach den Belangen zu dokumentieren und gegenüberzustellen.</p> <p>Eine Gewichtung der Belange untereinander wird nicht vorgenommen, da aus gutachterlicher Sicht alle Belange den gleichen Wert besitzen, falls nicht die festgelegten Erfordernisse der Raumordnung explizit eine Rangfolge von Belangen vorgeben. Die Sachlage sowie die Bewertung der potenziellen Konflikte der Varianten mit dem Belang Kulturlandschaft sind in Band C Kap. 6.6 ff. detailliert, transparent und nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Danach handelt es sich um ermittelte und entsprechend der Methodik als hoch bewertete Konflikte in Heidenau für die Varianten A, B und C (Konflikte durch Abriss denkmalgeschützter Gebäude, Konflikte Denkmalpflege/-schutz, Kulturdenkmal). Diese Bewertung fließt maßgeblich in die vergleichende Gesamtbewertung des Belanges ein. Ebenso wurde bei der Analyse und Bewertung der potenziell hohen Konflikte der Variante G (und auch D-F) bezüglich der Belange ökologische Verbundsysteme/Arten- und Biotopschutz/Fließgewässer Band C Kap. 6.6.5.1 vorgegangen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186			<p>Im Teil C, Seite 251 - 6.6.5.5 Siedlungsklima: Ich bin der Auffassung, in Zeiten des Klimawandels und der Erderwärmung sollte dieser Punkt weitaus mehr Beachtung finden. Es wird ja bereits ausgeführt, dass es kritische Beeinflussungen geben kann. Die Versorgung der Stadt Pirna (vor allem der Innenstadt in Tallage) mit Kalt- und Frischluft ist sehr wichtig. D.h., alle Varianten, die die Versorgung beeinträchtigen, sollten einen hohen Konflikt aufweisen. Daher sind alle Varianten, die oberirdische Streckenanteile aufweisen (D-G), abzulehnen, weil diese jeweils einwirkend sind.</p>	<p>Diese hohen Konflikte wurden gleichfalls, wie die zuvor beschriebenen Konflikte der Kulturlandschaft, im Variantenvergleich gewürdigt. Die zusammenfassende vergleichende Bewertung ist detailliert, transparent und nachvollziehbar für den Belang Kulturlandschaft in Kapitel 11.4.2 (Bd. C, Seite 374 ff.) dargestellt. Variante G ist beim Belang Kulturgüter günstiger, da sie keine hohen (d.h. voraussichtlich nicht lösbaren) Konflikte mit dem Belang Kulturgüter aufweist, während A-C jeweils zwei Konflikte aufweisen, die in Kapitel 6.6 ff. genau erläutert und bewertet sind.</p> <p>Die Einstufung der Konflikte richtet sich nach den formal festgelegten Zielen der Raumordnung (Landesentwicklungsplan, Regionalplan), nach denen die Betroffenheit der Ziele für formal denkmalgeschützte Gebäude bei fachgerechter Analyse zu hohen raumordnerischen Zielkonflikten führen muss, ungeachtet der subjektiven Einschätzung des Einwenders bezüglich der Bausubstanz.</p> <p>Die Sachlage ist in den ROV-Unterlagen Kap. 6.6 zum Siedlungsklima einschließlich der potenziellen Konflikte mit Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten sowie Kaltluft- und Frischluftbahnen für alle Varianten nach gleichen Maßstäben dargestellt und werden so wie alle anderen Belange und Ziele der Raumordnung fachlich gerecht beachtet.</p> <p>Die Bewertung der Konflikte erfolgt entsprechend der für das ROV maßgeblichen raumordnerischen Festlegungen zu diesem Belang. Kap. 11.4.5 zeigt die vergleichende Bewertung diesbezüglich transparent und nachvollziehbar auf, wobei die Varianten E, F, G aufgrund der Analyse der Konflikte mit entsprechenden Vorranggebieten und Vorbehaltsgebieten (s. Kap. 6.6 ff.) hier eine nachteilige Bewertung erfahren.</p> <p>Dies ist klar dargestellt und fließt somit nachvollziehbar und sachgerecht in die Gesamtbewertung ein. Für die weiter im Detail zu planenden Varianten werden im Rahmen der weiteren Umweltuntersuchungen auch detaillierte klimatische Untersuchungen zu den Auswirkungen der NBS auf dieses Schutzgut vorgenommen. Optimierungen auch der Luftströme und Kaltluftbahnen sollen bei der Trassengestaltung in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden und fließen so detailliert in die UVP zum Planfeststellungsverfahren ein.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
186			<p>Im Teil A Tabelle 8 Seite 62 wird bei der Siedlungsentwicklung ein mittlerer Konflikt bei Varianten A-C und F und G benannt. Diese Betrachtung ist keineswegs nachvollziehbar. Bei der Betrachtung für die Varianten A-C spielt offensichtlich der Einfluss der Ausbindung in Heidenau eine Rolle. Dieser Einfluss ist aber keineswegs mit der massiven Beeinflussung der Siedlungsentwicklung bei Varianten F und G zu vergleichen.</p> <p>Auch Varianten F und G beeinflussen mit ihrer Ausbindung in Heidenau die Siedlungsentwicklung. Jedoch sind bei F und G zwei Siedlungsgebiete betroffen, insofern kann die Bewertung nicht gleich sein. Insofern scheint hier mutmaßlich eine unsachliche Darstellung vorzuliegen. In Bezug zum Siedlungsgebiet Heidenau könnte der Einfluss bei bewusster Planung unter Ansatz aller Möglichkeiten sogar massiv verringert werden. Daher lehne ich jegliche offene Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p> <p>Im Teil C Punkt 6.3. werden die Grundsätze Boden und Grundwasser benannt. In der Betrachtung werden jedoch keine Sachverhalte hinsichtlich des Tunnelwassers, dessen Ableitung und möglicher Wasserbehandlungsanlagen benannt. Insofern ist das ROV unvollständig und kann für den betroffenen Bürger nicht für eine objektive Einschätzung verwendet werden. Speziell die Ableitungen der Varianten D-G sind durch die territoriale Lage kritisch.</p> <p>Dazu kommen dann auch noch erhöhte Wassermengen bei Starkregenereignissen, die aufwendig aus den Territorien abgeführt werden müssen. Bei Varianten A-C ist die Thematik Tunnelwasser ebenfalls nicht betrachtet, jedoch sind die Aufwendungen an Kanalbau wesentlich geringer durch die natürliche Nähe zur Elbe.</p> <p>Daher lehne ich jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke infolge der mehr als großen Aufwendungen für die Wasserführung ab. Jedoch sind auch in Bezug auf die Varianten A-C herausragend geringe Informationen im ROV enthalten, so dass auch hier eine Bewertung der Betroffenheit nicht möglich ist.</p>	<p>Die Sachlage ist in Band A Kap. 5.1 Seite 62 und ebenfalls in Band C Kap. 11 Seite 425 der Einwendung entsprechend dargestellt. In Kapitel 11.2.2 wird zusätzlich detailliert erklärt, wie die fachlich und sachlich gebotenen und transparent dargestellten Bewertungen basierend auf den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen sowie den potenziellen Auswirkungen der Varianten auf Siedlungsflächen (insbesondere Flächeninanspruchnahme und Schall, sekundär auf dieser Planungsstufe auch Sichtbeziehungen, Zerschneidungen) vorgenommen werden. Insgesamt wurden die Auswirkungen der NBS auf die Siedlungsentwicklung entsprechend der Untersuchungs- und Bewertungsmethodik und im festgelegten vergleichbaren Untersuchungsmaßstab für alle Varianten und alle Abschnitte vergleichbar untersucht und bewertet.</p> <p>Die raumordnerischen Ziele und Gebiete zum Schutz von Grundwasser sind in den ROV-Unterlagen (Bd. C, S. 147 ff.) erläutert und bewertet (u.a. S. 172 ff., 192, 209, 226, 245, 377). Die Zielfestlegung enthält die Pflicht für die Nutzungen in diesen Gebieten, die Grundwasserneubildungsrate dort nicht zu beeinträchtigen (Bd. C, S. 148). Insofern ist die Forderung des Einwenders diesbezüglich bereits im Raumordnungsziel für diese Gebiete enthalten. Raumordnerische Grundsätze des ROG unterstreichen dies auch über die Vorranggebiete hinaus. Zum Erreichen dieses Ziels und zur Erfüllung dieser Forderung sollte mittels entsprechender Ausführungsplanung für eine lokale Ableitung und Infiltration des Niederschlagswassers gesorgt werden. Die wasserrechtlichen Fragen werden im Planfeststellungsverfahren geklärt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Im Teil C, Seite 377 - Tabelle 27 wird im Rahmen der Gesamtbewertung die Raumverträglichkeit der Varianten Boden und Grundwasser im Untersuchungsraum betrachtet. Dabei wird deutlich, dass das Gut "Boden" nicht wirklich realistisch in die Bewertung eingegangen ist. Vor allem die oberirdischen Abschnitte führen jedoch zu Verlust an Boden (Ressource) und weiterer Versiegelung (reduzierte GW-Neubildung).</p> <p>Die Variante G scheint dabei günstiger bewertet zu sein, es ist mit viel mehr Ressourcenverbrauch zu rechnen als dokumentiert. Wie bereits eingangs festgestellt, sind die Varianten mit offener Streckenführung (D-G) am unverträglichsten in Bezug auf den Raum, was hier wieder deutlich wird. Daher lehne ich jegliche offene Streckenführungen (Varianten D-G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.</p>	<p>Die Betrachtung des Schutzgutes Boden nach Bodenschutzgesetz als fachgesetzliche Grundlage wird insbesondere in der UVP und zur Planfeststellung im Planfeststellungsverfahren relevant. Im ROV sind die entsprechenden fachgesetzlichen Regelungen in den Zielen der Raumordnung und Landesplanung (vor allem im Regionalplan) festgelegt und auch in den ROV-Unterlagen dargestellt (vgl. Band C, Kap. 6.3 und 6.6 ff.). Danach ist die Bewertung im Maßstab des ROV anhand dieser Ziele, Vorranggebiete, Grundsätze und Vorbehaltsgebiete (siehe Bd. C, S. 144 ff.) vorgenommen worden und in Kap. 11.4.3 Seite 376 ff. für Boden und Grundwasser entsprechend dem Einwand dargestellt.</p>
187	Privatperson		Möglicher Verlust des "Kurortstatus" einiger Orte. → wirtschaftlicher Verlust	Dieser Sachverhalt wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 4.4, Wirtschaftsentwicklung, berücksichtigt.
188	Privatperson		Ich fürchte bei den offenen Streckenführungen eine Verschlechterung der Luftqualität, welche vor allem für ältere Menschen schlimme Folgen haben könnte.	Den Prognosen nach zu urteilen bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs.
189	Privatperson		Der Lärm BAB A 17, die Südumfahrung Pirna B 172, die Staatsstraße 173 ergeben schon einen Gesamtlärmpegel, der schon jetzt eine erhebliche Belastung bringt. Eine weitere Steigerung des Lärmpegels durch eine offene Streckenführung ist nicht mehr zu akzeptieren.	Im Rahmen der Planfeststellung wird für die Vorzugsvariante ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet, z. B. (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht. Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf mögliche Gesundheitsgefahren überprüft.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
190	Privatperson		<p>Beim Einlesen in die Pläne dieses gewaltigen Bauvorhabens kam es uns so vor, als ob diese ganze Strecke, die ja gewiss schon seit ca. zehn Jahren geplant wird, jetzt schon zu „eng“ geworden ist. Das unterlegt auch ein Artikel in der Sächsischen Zeitung, Pirnaer Teil, vom 17. Februar 2020. Danach fahren jetzt schon ca. zehn Züge pro Stunde in Richtung Tschechien. Das heißt, statistisch aller 6 Minuten fährt ein Zug. Wir haben jetzt das Jahr 2020. Laut Zeitungsartikel wird frühestens 2040 die neue Trasse fertig sein. Nach unseren heutigen Erfahrungen von großen Verkehrsbaustellen können wir annehmen, dass die Trasse nicht vor 2045 befahrbar ist. Aufgrund der umfangreichen Bemühungen der Deutschen Bahn und der Bundesregierung um eine ansprechende Umweltpolitik wird wohl der Güterverkehr in den nächsten Jahren und Jahrzehnten mäßig bis stark wachsen. Das bedeutet, dass mindestens 15 Züge pro Stunde (also aller 4 min) in Richtung Tschechien fahren werden. Kann ein so geringer zeitlicher Abstand im Zugtakt von ICE/Personenzug zu Güterzug auf einem Richtungsgleis abgefangen werden?</p> <p>Ist es nicht effektiver und zukunftssträchtiger, wenn man richtig Geld in die Hand nimmt und auf der gesamten Streckenführung gleich zwei Gleise (je ein Personen- und ein Güterzuggleis) in jede Richtungsröhre legt? Da wären dann zwei Probleme mit einem Schlag gelöst. Nämlich erübrigt sich damit der Bau des Überholbahnhofes in Heidenau und die Deutsche Bahn hätte für die Zukunft und für eine erhöhte Auslastung der Schienen vorgesorgt.</p>	<p>Die der Planung zugrunde gelegten Zugzahlen sind mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Správa železnic) abgestimmt und liegen über den Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und den aktuellen Zugzahlen.</p> <p>Die zitierten 10 Züge pro Stunde und Richtung sind auf Grundlage der Auswertung der aktuellen Zugzahlen Maximalwerte, die sehr selten vorkommen. Die durchschnittlichen Zugzahlen und auch Zugzahlen, die in 90 % der Fälle nicht überschritten werden, liegen deutlich darunter.</p> <p>Die geplante Infrastruktur ist für die der Planung zugrunde gelegten Zugzahlen ausreichend.</p> <p>Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in den folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird.</p> <p>Insbesondere die Längsneigung wird in Vorbereitung der Vorplanung betrieblich tiefer gehend untersucht und optimiert.</p> <p>Die zweigleisige Strecke ist für die zugrunde gelegten Zugzahlen ausreichend. Für einen viergleisigen Ausbau gibt es keinen Projektauftrag.</p>
191	Privatperson		<p>Durch die prozentuale Steigung der Bahnstrecke oberirdisch können nicht alle Schwerlastgüterzüge die Strecke befahren und müssen so durchs Elbtal fahren.</p>	<p>Die für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Grenzlast für Güterzüge ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Diese ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt. Die für das Raumordnungsverfahren vorliegende Trassierung stellt einen Planungsstand dar, der in den folgenden Planungsphasen fortgeschrieben wird. Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere und attraktive Alternative zum Elbtal.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
192	Privatperson		In Berggießhübel-Zwiesel gibt es endlich wieder Eisvögel. Diese neuen Vorkommen wären sofort wieder gefährdet!	Der Eisvogel wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem im Punkt 10 "Vogelschutzgebiet DE 5048-451 „Osterzgebirgstäler“ Landesinterne Nr. 59" und im Punkt 11 "Vogelschutzgebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ Landesinterne Nr. 26" berücksichtigt.
193	Privatperson		Der Überholbahnhof kann in der Gemarkung Heidenau/Pirna ausgebaut werden. Es sind dort genügend Gleisflächen der DB vorhanden.	Die Anmerkung wird im weiteren Planungsprozess geprüft und berücksichtigt.
194	Privatperson		<p>Bei der Planung der Streckenführung muss eine Verlagerung des Verkehrslärms aus dem Elbtal in die Gegend um Zehista/Dohma/Goes ausgeschlossen werden, da die menschliche Gesundheit und die Umwelt im Allgemeinen durch Lärm negativ beeinträchtigt werden. Bei den Streckenvarianten D bis G, die abschnittsweise oberirdisch verlaufen, wird Lärm durch die Bauausführung und - nach Fertigstellung - den</p> <p>Schieneverkehr in die umliegenden Wohnsiedlungen und Naturräume emittiert. Darüber hinaus wird ein großräumigeres Gebiet während der Bauausführung durch Lärm und Staub von den Baustelleneinrichtungsflächen (mit Brecheranlage und Betonfertigteilwerk) und den Baustellenverkehr beeinträchtigt. Bei den abschnittsweise offenen Streckenvarianten sind Baustelleneinrichtungsflächen u.a. bei Pirna und bei Cotta geplant.</p> <p>Die Belieferung der Baustelleneinrichtungsflächen (und evtl., auch der Abtransport des Abraums aus dem Tunnelbau) muss über die umliegenden Straßen erfolgen, wodurch das Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden Belastungen deutlich steigen. Bei den Volltunnelvarianten (A bis C) befindet sich das nördliche, „deutsche“ Tunnelportal bei Heidenau/Großsedlitz an einem Gewerbe- bzw. Industriegebiet. Dort können Baustelleneinrichtungsflächen auf industriellen Brachflächen angeordnet werden.</p> <p>Zusätzlich zu den ohnehin geplanten Maßnahmen (alle Varianten gehen dort in einen Tunnel) entstehen keine (Lärm-) Beeinträchtigung von Wohngebieten. Darüber hinaus werden dort keine landwirtschaftlich genutzten Flächen oder Naturräume durch die Strecke oder die Bauflächen beeinträchtigt. Auf Grundlage der vorgenannten Aspekte ist den Varianten A bis C der Vorzug zu gewähren.</p>	<p>1) Lärmschutz</p> <p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im</p> <p>Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden. Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird</p> <p>in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmschutzbetrachtungen werden die Lärmbelastungen gebündelt betrachtet. Dementsprechend wird der Mehrfachbelastung (sofern vorhanden) Rechnung getragen. Die NBS verläuft in allen Varianten unterirdisch des IPO.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
194			<p>Ein weiterer Vorzug der Baustelleneinrichtungsflächen bei Heidenau/Großsedlitz ist, dass die dort bestehende Eisenbahninfrastruktur zum An-/Abtransport der Baumaterialien usw. genutzt werden und damit das (Bau-) Verkehrsaufkommen auf den Straßen reduziert werden kann. Ggf. kann Material auch per Schiff auf der Elbe transportiert werden.</p>	<p>2) vorübergehende Konflikte während der Bauzeit Vorübergehende Konflikte während der Bauzeit, wie die erhöhte Belastung durch Abgase, Stäube und Lärm, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 1.5 „Analyse und Bewertung vorübergehender Konflikte während der Bauzeit“ und Punkt 9 „Potenzielle Konflikte während der Bauphase“ berücksichtigt. Mögliche Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind im Rahmen der Planfeststellung aufzuzeigen und mögliche Maßnahmen zur Minderung vorzuschlagen. Die Begleitung der Baumaßnahme durch die umweltfachliche Bauüberwachung stellt zudem die Einhaltung der gesetzlichen Maßgaben und Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss sicher.</p> <p>3) Straßennutzung für Bautransporte Das Konzept zur Straßennutzung für Bautransporte etc. wird erst im Rahmen der Detailplanung erstellt und mit den TÖBs abgestimmt. Mit Einschränkungen und zeitweisen Sperrungen ist bei allen Varianten zu rechnen. Die DB Netz AG ist Auftragnehmer des Bundes. Der Bau eines solchen Projektes wird die Straßen belasten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird geklärt, inwiefern dieser Eingriff minimiert werden kann.</p>
			<p>Neben den Lärmemissionen lehne ich eine weitere Zerschneidung der Landschaft (zusätzlich zur BAB 17 und dem zugehörigen Zubringer B 172A sowie der Pirnaer Südumfahrung B 172n) durch eine der geplanten, abschnittsweise oberirdisch geführten Streckenvarianten (D bis G) ab. Streckenführungen, die die FFH-Gebiete Seidewitztal und/oder Bahretal beeinträchtigen, sind nicht akzeptabel. Über die Bahntrasse hinaus müssen bei den Varianten D bis G landwirtschaftlich genutzte Flächen und Naturräume für die Baustelleneinrichtungen geopfert werden.</p>	<p>Die FFH-Gebiete Seidewitztal und Bahretal werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 Punkt 3 "FFH-Gebiet DE 5049-304 „Bahrebachtal“ Landesinterne Nr. 181" und 7 "FFH-Gebiet DE 5049-303 „Seidewitztal und Börnersdorfer Bach“ Landesinterne Nr. 085E" betrachtet. Der genannte Sachverhalt wurde somit berücksichtigt. Die Bewertung obliegt der Landesdirektion Sachsen. Vorübergehende Konflikte während der Bauzeit, wie die Inanspruchnahme von Flächen oder die erhöhte Belastung durch Abgase, Stäube und Lärm, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 1.5 „Analyse und Bewertung vorübergehender Konflikte während der Bauzeit“ und Punkt 9</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				„Potenzielle Konflikte während der Bauphase“ berücksichtigt. Mögliche Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind im Rahmen der Planfeststellung aufzuzeigen und mögliche Maßnahmen zur Minderung vorzuschlagen. Die Begleitung der Baumaßnahme durch die umweltfachliche Bauüberwachung stellt zudem die Einhaltung der gesetzlichen Maßgaben und Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss sicher.
195	Privatperson		Wir haben täglich ca. 110 Überflüge im Raum Pirna, die ebenfalls eine Lärmbelästigung sind.	Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf Gesundheitsgefahren geprüft.
196	Privatperson		Wir leben auf einem Mehrgenerationenhof mit unseren Kindern, mit deren Großeltern und Urgroßeltern. Dieser Hof ist nicht nur Heimat, sondern auch Lebensgrundlage, da die Tischlerei, welche sich auf eben diesem Grundstück befindet, einen unabkömmlichen Teil der finanziellen Absicherung unserer Familie ausmacht. Es würde uns schlichtweg den Boden unter den Füßen wegreißen, sollte diese in jeder Hinsicht existenzielle Grundlage durch ein solches Bauvorhaben wegreduziert werden. Besonders die Variante E bedroht unsere Existenzgrundlage. Wir widersprechen daher ausdrücklich der Variante E und fordern eine Volltunnelvariante.	Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen. Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt. Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

Ifd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
195			<p>Auch wären unsere landwirtschaftlichen Ackerflächen verloren und die Zukunft unserer Kinder wäre mit dieser Bahnstrecke zunichte gemacht. Die Bemühungen eines Entgegenwirkens des Bienensterbens durch eine gepflanzte Streuobstwiese wären nutzlos.</p> <p>Wir schätzen die Nähe zur Natur, das unmittelbar angrenzende Bienengründel ist ein Vogelschutzgebiet. Es ist auch bekannt, dass verschiedene Arten von Fledermäusen in diesem Gebiet eine Zuflucht gefunden haben. Durch die Autobahn A 17, welche uns bereits mit sehr starken Lärmbelästigungen direkt konfrontiert, wurden diese Tiere bereits in ihrer freien Ausbreitung eingeschränkt.</p> <p>Nach genauer Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag haben wir mit großer Besorgnis festgestellt, dass die verschiedenen Varianten teilweise unser Grundstück direkt tangieren. Wir fordern deshalb eine ausschließlich untertunnelte Variante und widersprechen ausdrücklich einer offenen Streckenführung über das Seidewitztal.</p>	<p>Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz. Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen</p> <p>Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden. Im Rahmen der weiteren Planung wird dies beachtet und mit den Behörden abgestimmt. Im ROV, Teil A Kapitel 5.1, werden darüber hinaus die Varianten D, E und F bereits als nicht zu empfehlen ggü. den Varianten A, B, C und G angesehen. Eine abschließende Bewertung erfolgt durch die Landesdirektion Sachsen.</p> <p>Flächeninanspruchnahmen der Landwirtschaft (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten müssen entschädigt werden. Eine Entscheidung hierzu wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde getroffen.</p> <p>Der Lebensraum Bienengründel wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 Punkt 3, FFH-Gebiet DE 5049-304 „Bahrebachtal“ Landesinterne Nr. 181, berücksichtigt. Fledermäuse werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 Punkt 8, FFH-Gebiet DE 4645-302 „Separate Fledermausquartiere und -habitate im Großraum Dresden“ Landesinterne Nr. 189, berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen. Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen. Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt. Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und die gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einzuhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz. Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.
197	Privatperson		Die Planung muss nachhaltig, umweltfreundlich und menschenverträglich erfolgen. Das geht nur bei einer Volltunnelvariante! Diese Eisenbahnstrecke muss für alle Güterzüge nutzbar sein.	Das für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Betriebsprogramm ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Dieses ist mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt. Auf Grundlage von Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wird die entsprechende Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke sichergestellt. Die Neubaustrecke Dresden - Prag bietet eine hochwassersichere und attraktive Alternative zum Elbtal.
198	Privatperson		Ich bin der Meinung, dass diese Gegend schon genug mit oberflächlichen Großbauwerken (Autobahn, Zubringer Pirna, Zubringer Sächsische Schweiz und IPO) gesegnet ist. Es gibt nur eine Variante Tunnel!	Der Sachverhalt zur Flächeninanspruchnahme wird in den ROV-Unterlagen in Band C ausführlich dargestellt und in die Untersuchung der Varianten mit einbezogen. Die Begutachtung der ROV-Unterlage erfolgt durch die Landesdirektion Sachsen.
199	Privatperson		Durch den Ausbau der bereits schon bestehenden Eisenbahnstrecke im Elbtal, welcher schon ein großer Erfolg war, z.B. leisere Gleise, sehe ich keinen Sinn und Zweck für einen Neubau der Strecke und dessen enormen Einschnitt für Natur, Tier und Mensch.	Die Veranlassung und Begründung des Vorhabens werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil A Punkt 1 "Beschreibung des Vorhabens und seiner Konzeption" detailliert beschrieben.
200	Privatperson		Erstaulich, dass die Sächsische Landesregierung die offene Variante mit Eisenbahnbrücke favorisiert. Daran erkannt man, wie sich diese Regierung für ihre Bewohner einsetzt. Eine Schande für Sachsen.	Das Raumordnungsverfahren wurde nicht durch die Sächsische Regierung durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgt keine Favorisierung einzelner Varianten, sondern eine Konfliktbewertung anhand raumordnerischer Gesichtspunkte. Die Bewertung des ROV obliegt der Landesdirektion Sachsen.
201	Privatperson		Durch die A 17 ist die Fauna schon gestört (viele Vögel bleiben bei uns weg), es darf nicht mehr werden. Die Luft wird sich auch noch verschlechtern.	Erhebliche Auswirkungen der Durchführung der Raumordnungspläne auf die Umwelt und somit auch auf die Fauna werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI,2019)“ detailliert betrachtet.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				Den Prognosen nach zu urteilen, bringt die Neubaustrecke insgesamt eine Entlastung der Feinstaubbelastung, da sie die Möglichkeit bietet, den Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Ein Güterzug mit 740 m Länge ersetzt so z.B. 50 LKWs.
202	Privatperson		Ich bin für einen Streckenausbau, wenn die Nutzung auch gesetzlich für die Entlastung des Straßenverkehrs geregelt wird.	Dieser Sachverhalt ist nicht Gegenstand des ROV und wird im Rahmen dieses Verfahrens nicht bewertet.
203	Privatperson		Variante zwischen Dohma und Bahretal (Herr Böhm) tangiert Hufeisennasengebiet und Bodennaturdenkmal. Des Weiteren potenziert sich der Lärm durch Landschaftskessel.	Die Hufeisennase in diesem Gebiet wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D1 unter anderem in Punkt 3, FFH-Gebiet DE 5049-304 „Bahrebachtal“ Landesinterne Nr. 181 sowie im Teil C auf S. 259 berücksichtigt. Schutzgebiete und zu schützende Objekte sind in der Raumordnungsuntersuchung (Band C) und in dem Gutachten zum Gebiets- und Artenschutz systematisch erfasst und hinsichtlich potenzieller Konflikte analysiert. Grundlage sind die fachrechtlichen, fachgesetzlichen und regionalplanerischen Festlegungen. Auf welches Bodendenkmal oder Naturdenkmal die Einwanderin hier abstellt ist nicht eindeutig nachvollziehbar. Im Bereich der Variante F liegt z.B. das flächenhafte Naturdenkmal SW-lich Dohma Nr. 027 „Feldgehölz mit Eichenmistel“ (Abstand von der Variante ca. 90 m), vgl. Bd. C Seite 217 und 220. Die potenziellen Konflikte diesbezüglich sind in den ROV-Unterlagen analysiert und gehen vollständig in die Variantenbewertung mit ein. Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht. Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			Reiche Flora und Fauna durch nicht intensiv betriebene Landwirtschaft und nachhaltige und ökologische Grundstückspflege der Anwohner.	Erhebliche Auswirkungen der Durchführung der Raumordnungspläne auf die Umwelt werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D.1 „Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (DSI,2019)“ berücksichtigt.
204	Privatperson		<p>Nahe Goes und des Grundstückes sind der Tunnelmund und der Überholbahnhof für den Erzgebirgstunnel vorgesehen. Lärmbelästigungen sind dort nicht vermeidbar. In Ihren Planungen gehen Sie von 75 Güterzügen je Tag und Richtung aus. Das sind 150 Züge pro Tag und ca. 6 pro Stunde, bei der Rechnung 24 h Tag. Hinzu kommen der Lärm durch schnellfahrende Züge und der Knall beim Einfahren in die Tunnel. Ich nenne schon die Idee, diesen Lärm den Menschen zuzumuten, Wahnsinn.</p> <p>Schon heute hört man bei entsprechender Wetterlage die Fahrzeuge von der Brücke über die Seidewitz der A 17 und den Autobahnzubringer nach Pirna. Diese sind ca 5 km entfernt. Die Entfernung zwischen Eisenbahnstrecke und Grundstück beträgt in einer Ihrer Varianten keine 300 m. Die Südumfahrung Pirna mit Tunnel und Brücken über Gottleuba und Seidewitz wird weiteren Lärm erzeugen. Der Baulärm ist auch heute schon hörbar.</p>	<p>Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.</p> <p>Ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wird noch einmal gesondert für jede Strecke untersucht. Dazu wird jede neue oder auszubauende Strecke in ein digitales, dreidimensionales Geländemodell aufgenommen, das die Schallquellen, die Modellierung der Luftschallausbreitung sowie die Bestimmung des Beurteilungspegels an den umliegenden Gebäudefassaden veranschaulicht.</p> <p>Dabei fließen sowohl die Herstellerdaten der Fahrzeuge als auch sämtliche ortsspezifischen Gegebenheiten - liegt die Strecke beispielsweise an einem Damm, dämpft dieser den Lärm ohnehin - in die Berechnung mit ein. Überschreiten nach Abschluss dieser Berechnung die prognostizierten Werte die in der 16. BImSchV gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte, müssen Lärmvorsorgemaßnahmen in die Bauplanung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Planungen werden entsprechend erfolgen, so dass die Betroffenen entsprechend den Gesetzmäßigkeiten geschützt werden. Lärmschutz wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil D Punkt D.2 „Schalltechnische Untersuchung (Krebs und Kiefer)“ berücksichtigt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht).</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
204			<p>Der in der Nähe gelegene Kohlberg wird für Spaziergänge und zur persönlichen Naherholung genutzt. Mit einer offenen Linienführung ist das nicht mehr möglich. Auch der Tier- und Vogelwelt des Kohlberges wird die Durchgängigkeit in die Gartenwelt des Grundstückes und die der Nachbarn abgeschnitten.</p> <p>Hydrologische Untersuchungen konnte ich den Unterlagen nicht entnehmen. Es werden negative Auswirkungen für das Grundstück befürchtet, da nicht geklärt ist, wohin das auftretende Tunnelwasser abgeleitet werden soll. Da das Grundstück an der „Goeser Scharte“ liegt, befürchte ich - wie meine Freunde - wassertechnische Probleme, wie Überschwemmungen. Dies zeigt der Zustand des Schlegelweges und des Grundstückes heute schon bei Starkregen. Dieser Weg ist der einzige befahrbare Zugang zu den Grundstücken.</p>	<p>Der Kohlberg wird im Raumordnungsverfahren Teil C hinsichtlich seiner Relevanz als Grünzug und Frischluftentstehungsgebiet (siehe Abschnitt 6.6.5.5 Siedlungsklima) berücksichtigt. Mit der Umsetzung der Maßnahme und der damit verbundenen Zuwegungen für Rettungswege entsteht die Chance, gemeinsam mit den Beteiligten vor Ort neue Wanderwege zu erschließen. Dies wurde z.B. im Thüringer Wald im Rahmen eines Großprojektes erfolgreich praktiziert.</p> <p>Hydrologische Untersuchungen werden im Rahmen der Detailplanungen nach dem Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für die Feststellung der Raumverträglichkeit sind diese nicht notwendig. Die Maßnahmen für die Ableitung von Wasser werden mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Untersuchungen auf Hochwasser/Grundwasser etc. werden im Rahmen der Detailplanung vorgenommen und ggf. Maßnahmen hieraus abgeleitet.</p>
205	Privatperson		<p>Der Neubau bzw. die Einrichtung der Baustelle bei Cotta/Dohma ist eine zu hohe Zusatzbelastung für Flora und Fauna, da in Heidenau auch nutzbare Flächen da sind. Des Weiteren ist der Verkehr von der Straße zu entfernen, dies wäre aber das Gegenteil. Das Zellstoffwerk hat Wasserwege und Schiene zur Verfügung.</p>	<p>Vorübergehende Konflikte während der Bauzeit, wie die erhöhte Belastung durch Abgase, Stäube und Lärm, werden in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im Teil C Punkt 1.5 „Analyse und Bewertung vorübergehender Konflikte während der Bauzeit“ und Punkt 9 „Potenzielle Konflikte während der Bauphase“ berücksichtigt. Das Konzept zur Straßennutzung für Bautransporte etc. wird erst im Rahmen der Detailplanung erstellt und mit den TÖBs abgestimmt. Mit Einschränkungen und zeitweisen Sperrungen ist bei allen Varianten zu rechnen. Die DB Netz AG ist Auftragnehmer des Bundes. Der Bau eines solchen Projektes wird die Straßen belasten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird geklärt, inwiefern dieser Eingriff minimiert werden kann.</p>
206	Privatperson		<p>Aus technologischer Sicht ist ein Überholbahnhof nach 5 km Tunnelfahrt von Heidenau Unsinn. Ich bin Dipl.-Ing. Eisenbahntransport (HfV-Dresden 1974).</p>	<p>Die Lage und der Abstand von Überholbahnhöfen haben Auswirkungen auf die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur. Im Rahmen der bisherigen Planung wurden umfassende Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen (EBWU) durchgeführt. Entscheidend für die betriebliche Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke im Mischverkehr ist der Abstand der Überholbahnhöfe vor und nach dem Erzgebirgsbasistunnel.</p>
207	Privatperson		<p>In bezeichneter Angelegenheit bitte ich im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess um Beibehaltung und Berücksichtigung der mir von der DB Netz AG/Portfolio Lärmsanierung mitgeteilten Errichtung einer Schallschutzwand und Schienenstegdämpfer im Bahnstreckenbereich Elbtal (MU Elbtal) km 49,760 - 52,840.</p>	<p>Die genannte Maßnahme ist der Vorhabenträgerin bekannt und wird in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
208	Privatperson		<p>Durch die Maßnahme wird das Seidewitztal extrem durch Schalleinwirkungen belastet. Die Brücke über das Tal verläuft parallel zur im Bau befindlichen Straßen-Südfahrt. Bei Ihren angenommenen Schallwerten, Teil C Pkt. 4.3, Tabelle 7, sind die Schallbelastungen aus dem Verkehr der Straßenbrücke (fließender Verkehr) sowie der Auf- und Abfahrten am Kreisel (bremsende und anfangender Verkehr) und der fließende Verkehr aus der Zehistaer und Liebstädter Straße, die ebenfalls</p> <p>durch den Kreisel führen, als gesamte Schallbelastung zu erfassen. Eine solche Schallexposition gibt es nicht mal im Elbtal, welches Sie ja auch durch die NBS Dresden- Prag vom Bahnlärm entlasten wollen.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf schneiden Sie die stillgelegte Erdstoffdeponie. Uns als Anliegern ist bekannt, dass unter der Erdstoffdeponie in der ehemaligen Tongrube der Ziegelei Zehista zu DDR-Zeiten Aschen und Abfälle aus der Kupferseidenproduktion des Kunstseidenwerkes verkippt wurden. Diese Abfälle enthielten bekanntlich Giftstoffe. Ein in meiner Firma Beschäftigter hatte zu DDR-Zeiten unmittelbar angrenzend sein Eigenheim errichtet. Er erkrankte an Lymphdrüsenkrebs, in der Folge starb er daran. Ob ein Zusammenhang zwischen Deponie und Erkrankung bestand, war naheliegend, aber nicht zu beweisen. Wir wollen nicht, dass diese Deponie durch Ihre Maßnahme angeschnitten wird.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf wird das als Ersatzmaßnahme für die gebaute S172n am Kohlberghang angelegte Biotop (artenreiche Glatthaferwiese und magere Frischwiese), Schutz 1999, Kosten ca. 200.000 EUR, zerstört. Zitat: Im Landesentwicklungsplan 2013 wurden „unzerschnittene verkehrssarme Räume“(UZVR), die eine besonders hohe Wertigkeit für den</p>	<p>Die Schallimmissionen von der Talbrücke sind in den ROV-Unterlagen in Anhang D (Schallgutachten, Schallkarten) sowie in Teil C, S. 70 vollständig dokumentiert. Daraus ergibt sich, dass unter Berücksichtigung der vorzusehenden Schallschutzmaßnahmen auf der Brücke keine Schallbeeinträchtigungen an Gebäuden oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte und auch nicht bis 5dB(A) unterhalb der Grenzwerte zu ermitteln sind.</p> <p>Der Betrieb einer Neubaustrecke ist mit Schallemissionen verbunden. Dies wird in den ROV-Unterlagen detailliert dargestellt. Die Schallbelastungen in Siedlungsgebieten werden soweit wie möglich minimiert, indem Schallschutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Regelwerken vorgesehen werden.</p> <p>Darüber hinaus erfolgt die Optimierung der Trasse in Lage und Höhe sowie mithilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen so, dass alle vermeidbaren Beeinträchtigungen vermieden werden. Die verbleibenden Schallausbreitungen werden in den ROV-Unterlagen detailliert dargestellt (Band C und Band D).</p> <p>Die Sachlage wird in den ROV-Unterlagen Band C, Kap. 6.3, Seite 148 und Kap. 11.2 Seite 365 entsprechend dem Einwand dargestellt: Darin wird bewertet, dass Variante G einen potenziellen mittleren Konflikt aufweist, da sie die weitgehend abgeschlossene Erdstoffdeponie östlich Zehista tangiert. Durch eine entsprechende technische Lösung in der Detailplanung kann dieser Konflikt gelöst werden. Nachfolgende Planungsstufen müssen technische Lösungen für den Umgang mit der randlichen Überführung der Deponie entwickeln, wenn Variante G weiter verfolgt wird. Der Hinweis auf möglicherweise gefährdende Substanzen in der abgeschlossenen Deponie sollten mit den zuständigen Behörden gründlich geprüft werden.</p> <p>Die Sachlage wird in den ROV-Unterlagen Band C auf den Seiten 130 (UZVR) und 235 (geschütztes Biotop Glatthaferwiese Kohlberg) entsprechend dem Einwand dargestellt. Der Kohlberg liegt nicht im durch den Landesentwicklungsplan 2013 ausgewiesenen Bereich der UZVR (vgl. Seite 130 Band C).</p>
208				

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Arten- und Biotopschutz sowie die landschaftsbezogene Erholung darstellen, ausgewiesen. Grundsatz § 2, Absatz 2 Nr. 2 ROG als Verpflichtung der Politik!!! Außerdem sind die angelegten Biotope Kaltluftentstehungsgebiete, die für die Frischluftzufuhr für die Südvorstadt, Rottwerndorf und Zehista wichtig sind. Durch den geplanten Damm, bis 4,00 m hoch, und den Geländeeinschnitt, bis 40 m tief, für den Überholbahnhof bei Goes wird die Frischluftzirkulation beeinträchtigt. Außerdem werden hier unwiederbringlich hochwertige Ackerflächen vernichtet.</p>	<p>Das nach § 21 SächsNatSchG geschützte Biotop wird nicht direkt von der Variante geschnitten, sondern befindet sich in einer Entfernung von etwa 210 m im 300-m-Korridor. Die Variante G befindet sich in diesem Bereich auf einer Brücke. Bezüglich des Siedlungsklimas zu Variante G ist die Sachlage in Band C auf Seite 251 entsprechend dem Einwand dargestellt, wobei hohe Konflikte bei Verwirklichung der Variante G dargestellt werden.</p> <p>Dabei ist allerdings die kleinklimatische Beeinflussung von Details der Vorhabensgestaltung abhängig. In den weiterführenden Planungen sollte geprüft werden, inwieweit hier Zielkonflikte durch bauliche Maßnahmen vermieden oder abgemindert werden können. Man kann jedoch davon ausgehen, dass es nicht möglich sein wird, die potenziell sehr relevante Beeinflussung gänzlich zu vermeiden. Die angesprochenen landwirtschaftlichen Flächen sind in Band C auf Seite 288 entsprechend dem Einwand beschrieben.</p> <p>Zur Konfliktbewältigung wird empfohlen, in den nachfolgenden Detailplanungen auf den verbleibenden landwirtschaftlichen hochwertigen Flächen strukturierende Ackerrandbegrünungen anzupflanzen. Durch Minderungsmaßnahmen ist es ggf. möglich, diesen hohen Zielkonflikt zu verringern; gänzlich vermieden werden kann er bei Beibehaltung der geplanten Linienführung dieser Variante jedoch nicht.</p>
208			<p>Der Tunnelbereich im Abstand von 50 m zum Sandsteinabbau im Lohmgrund ist mehr als gewagt! Wollen Sie mit der Trasse die Erweiterung des Steinbruchs in Frage stellen? Der Sandstein wird schließlich in ganz Europa verbaut, eine Gefährdung ist da schon kriminell!</p>	<p>Die Sachlage wird in den ROV-Unterlagen Band C auf der Seite 294 entsprechend dem Einwand dargestellt und als mittlerer Konflikt bewertet, d.h. der Konflikt muss durch Optimierung der Planung vermieden oder minimiert werden, wenn nicht die aktuellen Nutzungsziele angepasst werden sollten. Etwa bei Kilometer 8,0 bis 8,5 wird der Sandsteinbruch Lohmgrund I (RA59) in Tunnellage mit einer Tiefe von 50 m unterfahren. Inwieweit Einschränkungen des Abbaubetriebs bis hin zur Schließung des Betriebes des Steinbruchs entstehen können, ist von genaueren geologischen Betrachtungen (Erschütterungen aus Sprengbetrieb etc.), die durch die nachfolgenden Planungsstufen erfolgen werden, abhängig. Optimierungen der Streckenführung können ggf. zu Minderungen der Beeinflussung führen.</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
			<p>Zur Deponierung überschüssiger Aushubmassen (Tabellen 6 und 7) weisen wir darauf hin, dass der als Deponie genannte Steinbruch Nentmannsdorf vom Betreiber ProStein als Erdstoffdeponie fast bis auf das Niveau der Straße verfüllt ist. Außerdem müsste das Territorium im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens Seidewitztal demzufolge als Deponie ausscheiden. Ein Gespräch mit den Sächsischen Sandsteinwerken, ob abgebaute Flächen in dem Steinbruch Lohmgrund verkippt werden könnten, ist angeraten.</p>	<p>Im Teil B Seite 64 wird der Steinbruch Nentmannsdorf als Möglichkeit zur Verbringung der Ausbruch- und Aushubmassen mit 0,5 Mio. m³ aufgeführt. Ist dies nicht in den vorgeschlagenen Mengen möglich, so muss nach Konkretisierung des Streckenverlaufs der Trasse und damit auch genauerer Mengenkenntnis nach weiteren Möglichkeiten der Deponierung gesucht werden. Dazu liegen bereits umfangreiche Analysen von Verbringungsmöglichkeiten im näheren und weiteren Umkreis vor. Der Hinweis, den Steinbruch Lohmgrund eventuell als Deponierungsmöglichkeit in Betracht zu ziehen, sollte in nachfolgenden Planungsstufen weiter verfolgt werden.</p>
209	Privatperson		<p>Da unsere Kinder und Enkel in Goes wohnen (seit 2013), sind wir gegen alle übererdigen Varianten (gegen G, gegen C). Der Bahnbetrieb wird sozusagen vom Elbtal nur hierher umgelegt und bei Variante G noch ein riesiger Verschiebebahnhof in unmittelbarer Nähe eingerichtet</p>	<p>Das Raumordnungsverfahren ist ein landesplanerisches Verfahren, in dem raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Durch das Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit einer Planung beurteilt und festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Entsprechend wurden die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung (sowie auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete) detailliert untersucht und hinsichtlich des Konfliktpotenzials bewertet. Dies dient dazu, für das Vorhaben die insgesamt unter raumordnerischen Gesichtspunkten möglichen bzw. mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren Varianten zu finden. Allen Untersuchungen liegen transparente, gleichwertige und einheitliche Bewertungsmaßstäbe zugrunde. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen. Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974 vor, dass Anwohner und</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
209				<p>Umwelt nicht durch den Lärm geschädigt werden dürfen. Anspruch besteht grundsätzlich, wenn Strecken neu gebaut werden. Welche Bedingungen erfüllt sein müssen, hat der Gesetzgeber konkret im Rahmen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt. Im Rahmen der Planfeststellung wird auch ein Gesamtlärmgutachten erstellt, welches die gesundheitlichen Aspekte betrachtet (70 dB(A) am Tage, 60 dB(A) in der Nacht). Hier werden alle terrestrischen Verkehrsträger im Prognose-Planfall (mit Neubaustrecke) mit dem Prognose-Nullfall (ohne Neubaustrecke) verglichen und auf Gesundheitsgefahren geprüft.</p> <p>Die zwingende Erforderlichkeit des Vorhabens und dessen planerische Ausgestaltung wird im Rahmen der weiteren Detailplanung geklärt. Basis hierfür ist die Abwägung verschiedener Kriterien, wie Betriebsqualität, Beachtung aller Schutzgüter und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens. Die betrieblich erforderlichen Überholbahnhöfe sind für das Überholen von langsamen Zügen (Güterzüge) durch schneller fahrende Züge (Personenzüge) geplant, ein Güterumschlag sowie die Zugbildung von Güterzügen ist bei Überholbahnhöfen betrieblich nicht möglich.</p>
210	Privatperson		Ich hatte die Möglichkeit, den Brennerbasistunnel zu befahren. Eine bessere und zukunftsreichere Variante ist kaum denkbar und für die nachfolgenden Generationen die aus meiner Sicht einzige Variante, umweltverträglich, finanziell und ressourcenschonende Trassenführung.	Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen.
211	Privatperson		Darüber hinaus erwarte ich von der Landesdirektion Sachsen, dass Korridore mit teilweise offener Streckenführung als nicht raumverträglich beurteilt werden. Die dafür notwendige Begründung leitet sich aus der Tatsache ab, dass der Mensch mit seinen Bedürfnissen bei allen Betrachtungen im Fokus stehen muss. Insbesondere die Gesundheit der direkt betroffenen Anwohner, aber auch der indirekt betroffenen Bürger - so wie es bei mir der Fall ist - darf nicht gefährdet werden, sofern es bessere und realisierbare Alternativen gibt. Dass die Volltunnelvarianten	Bei überörtlich raumbedeutsamen Infrastrukturprojekten ist regelmäßig ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) werden in diesem Verfahren durch die Raumordnungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
211			<p>der Bürgerinitiative technisch machbar sind, ist bereits mehrfach, auch öffentlich, von der Vorhabenträgerin bestätigt worden. Ich lehne deshalb die Varianten mit teilweise offener Streckenführung ab.</p> <p>Es ist aus meiner Sicht ebenfalls unverzichtbar, dass die Vorhabenträgerin Vergleichszahlen zur Auslastungssituation auf den entsprechenden Streckenabschnitten vor und nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke vorlegt. Den Betroffenen ist es anhand der vorgelegten Unterlagen nicht möglich, die zu erwartenden Belastungen für Mensch und Natur im erforderlichen Maß zu beurteilen.</p>	<p>Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein. Die Beurteilung obliegt der Landesdirektion Sachsen. Im Zuge der Raumordnung sowie aller weiteren Planungsschritte sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen. Der Mensch spielt dabei eine sehr große Rolle, ist jedoch nicht der einzige Faktor, der berücksichtigt werden muss.</p> <p>Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), § 2 Begriffsbestimmungen sind im Rahmen der Planung folgende Schutzgüter zu betrachten: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p> <p>Das für die Neubaustrecke zu Grunde gelegte Betriebsprogramm ist in der ROV-Unterlage in Teil B Abschnitt 4.1 beschrieben. Die der Planung der Neubaustrecke zu Grunde gelegten Zugzahlen liegen über den aktuellen Zugzahlen der Bestandsstrecke. Die zukünftige Entwicklung der Zugzahlen auf der Bestandsstrecke ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.</p>
212	Privatperson		<p>Wir besitzen am Schlegelweg ein Wochenendgrundstück, welches wir erst vor drei Jahren käuflich erworben haben. Bei einer offenen Streckenführung hätten wir den Zug direkt vor Augen und der Erholungsfaktor wäre nicht mehr gegeben. Risiko einer Kündigung der Pachtverträge.</p>	<p>Die Betroffenheit einzelner Grundstücke wird im Zuge der Planung einer Vorzugsvariante in den nächsten Planungsstufen untersucht. Grundsätzlich hat bei einem Planfeststellungsverfahren jeder Betroffene das Recht, Einwendungen gegen den Plan vorzutragen.</p> <p>Dabei kann der Einwendende sowohl allgemeine Beeinträchtigungen, wie die Befürchtung des Immobilien-Wertverlustes auf Grund zusätzlichen Verkehrslärms, als auch konkrete Beeinträchtigungen, wie eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches, besonderen Aufwand für Schalldämmung etc., vortragen. Hinsichtlich allgemeiner Befürchtungen zum Wertverlust hat die Genehmigungsbehörde abzuwägen zwischen dem Schutz der Eigentumsrechte nach Art. 14 GG sowie dem</p> <p>überwiegenden öffentlichen Interesse am Infrastrukturausbau - also ob der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Gemeinwohl dient und ggf. sogar auch zu kleinräumig besserer Erschließung/Verkehrsanbindung und damit zur Aufwertung der Umgebung des Einwendenden führt. Es gibt keine Vorschrift, die dem Immobilieneigentümer den Werterhalt seiner Immobilie garantiert. Ein Anspruch auf Ausgleich aller (tatsächlichen und vermeintlichen) Vermögensnachteile besteht nicht. Der Vorhabenträger ist natürlich verpflichtet, Lärmvorsorge zu treffen und muss die</p>

Anlage 3

Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

lfd. Nr.	Name	Datum	Inhalt Stellungnahme (Tenor, Kurzfassung, Hinweise)	Stellungnahmen DB Netz AG
				gesetzlichen Normen für den Lärmschutz einhalten. Hier ergeben sich ggf. Ansprüche des Immobilienbesitzers auf aktiven oder passiven Schallschutz. Die Lärmschutzregeln dienen dem Schutz der Menschen und sind gleichfalls ein Schutz vor Wertverlust der Immobilie. Ebenso müssen Flächeninanspruchnahmen (ob zeitweilig oder dauerhaft) sowie Grunddienstbarkeiten entschädigt werden.