

Bürgerdialoge im Januar 2020 zur Neubaustrecke Dresden–Prag

Häufig gestellte Fragen (FAQ)

1. Wo steht das Projekt aktuell?

Im Dezember 2019 konnte das Raumordnungsverfahren gestartet werden. Von den ursprünglich zehn betrachteten Varianten, sind nun sieben Varianten die Basis für das Raumordnungsverfahren. Informationen zu den einzelnen Varianten erhalten Sie unter <https://neubaustrecke-dresden-prag.de/streckenverlauf/>.

2. Wann kann mit dem Bau begonnen werden und wann wird Inbetriebnahme sein?

Zunächst muss ein konkreter Streckenverlauf gefunden werden. Erster Schritt dafür ist die Variantenbetrachtung im Raumordnungsverfahren, der zweite Schritt die Vorplanung. Mit Abschluss der Vorplanung steht der Streckenverlauf fest (voraussichtlich 2024). Im nächsten Schritt werden die Details ausgearbeitet (Entwurfsplanung) und das Planfeststellungsverfahren vorbereitet (Genehmigungsplanung). Der Planfeststellungsbeschluss am Ende dieses Verfahrens ist die Baugenehmigung. Erst dann kann mit dem Bau begonnen werden.

Die Dauer der Bauarbeiten für den Tunnel hängt von der Vortriebstechnik, der Anzahl der Maschinen, der Baulogistik und den geologischen Bedingungen ab. Auf Basis der Erfahrungen aus anderen Projekten kann von einer Bauzeit von mindestens 10 bis 12 Jahren ausgegangen werden.

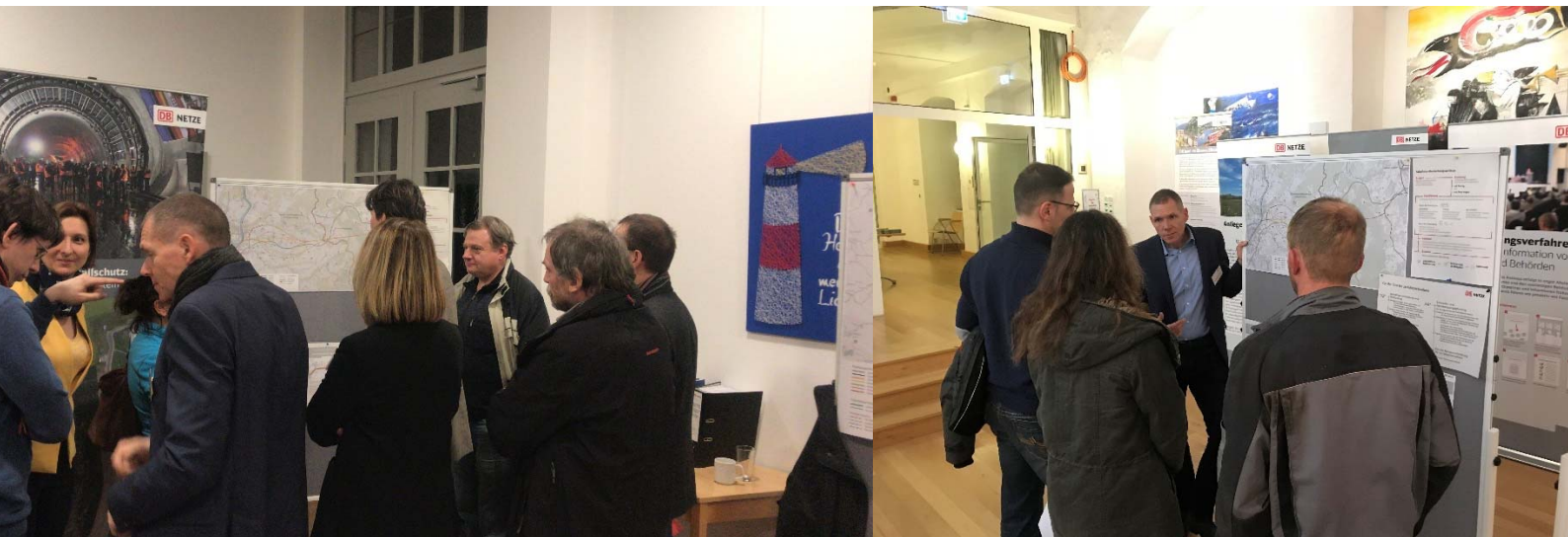
3. Was ist der gemeinsame Planungsraum?

Zwischen der DB Netz AG und Správa železnic wurde ein gemeinsamer grenzüberschreitender Planungsraum vereinbart. Anfang und Ende sind die Tunnelportale in Deutschland und Tschechien. In diesem Raum werden die Planungen gemeinsam abgeglichen.

4. Wie wird der Tunnel aussehen und wie wird er gebaut?

Auf zweigleisigen Strecken sind bei langen Tunneln die Fahrtunnel als getrennte, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm vorsieht, dass sowohl Güter- als auch Personenzüge uneingeschränkt durch den Tunnel fahren sollen. Beide Tunnelröhren werden in regelmäßigen Abständen mit Verbindungsstollen verbunden, so dass im Havariefall die Flucht und der Einsatz von Rettungsdiensten über die Verbindungsstollen und die benachbarte Tunnelröhre möglich sind.

Wie die Tunnelröhren im Detail aussehen und später gebaut werden, hängt sowohl von der geologischen Beschaffenheit des Gesteins, als auch von der Höhe der Überdeckung über dem Tunnel ab. Man unterscheidet die offene und die bergmännische Bauweise. Bei der offenen Bauweise wird der Tunnel als rechteckiges Rahmenbauwerk in einer zuvor ausgehobenen Baugrube errichtet. Bei bergmännischer Bauweise kommen sowohl Sprengvortrieb als auch Maschinenvortrieb in Frage. Aussagen zur möglichen Bauart werden erst nach vertiefenden Baugrunderkundungen sicher möglich sein.



Bürgerdialog in Heidenau am 27. Januar 2020 (links) und am 28. Januar in Pirna (rechts). (DB AG/ Susann Holtorp)

5. Was passiert, wenn mein Grundstück vom Bau betroffen ist?

Es gibt verschiedene Arten, wie die Flächen in Anspruch genommen werden:

- **Zeitweilige Flächeninanspruchnahme:** Diese Flächen werden nur während der Bauzeit genutzt und nach Bauende den Eigentümern oder Nutzungsberechtigten zurückgegeben. Während der Nutzung erfolgt eine Entschädigung, über deren Höhe im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden wird.
- **Dauerhafte Flächeninanspruchnahme:** Müssen das Grundstück oder Teile eines Grundstücks für die geplanten Maßnahmen tatsächlich dauerhaft in Anspruch genommen werden, erwirbt die Bahn die Fläche oder es wird dingliche Sicherung vereinbart. Wenn der Tunnel unter dem Grundstück verläuft, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, ob dingliche Sicherungen oder ggf. eine Entschädigungszahlung zu erfolgen hat.

6. Was ist die Flüsterbremse und wie wird die Reduzierung des Lärms auch während der Fahrt gewährleistet?

Lärm entsteht bei Güterzügen vor allem durch das Rollgeräusch, welches durch das Aufrauen der Räder beim Bremsen mit Bremsklötzen aus Grauguss verursacht wird. Das Aufrauen der Räder wird durch den Einsatz von Verbundstoffbremsen (der Flüsterbremse) verhindert. Bei Zügen, welche mit der Flüsterbremsen ausgestattet sind, wird so das Rollgeräusch in der Vorbeifahrt um bis zu 10 dB (A) reduziert. Das entspricht einer Halbierung des Lärms im menschlichen Gehör.

Die Bundesregierung hat 2017 das Schienenlärmschutzgesetz beschlossen, dass den lauten Güterverkehr auf dem deutschen Streckennetz ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 ausdrücklich verbietet.

Alle Informationen zum Raumordnungsverfahren (ROV), können Sie dem FAQ zum ROV entnehmen: www.neubaustrecke-dresden-prag.de/mediathek - Raumordnungsverfahren