

Protokoll 4. Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag

Erstellt am: 15.09.2020

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Protokoll des 3. Dialogforums

TOP 3 Ergebnisse Raumordnungsverfahren

TOP 4 Aktuelles aus dem Projektgeschehen

TOP 5 Einrichtung weiterer Arbeitsgruppen

TOP 6 Nächste Schritte und Sonstiges

Erstellt von: IFOK GmbH

Teilnehmer:

Ort/Zeit:

Pirna, 02.09.2020, 16:00 – 19:00

Protokollumfang:

10 Seiten

Anlagen (siehe Link):

[Präsentation der DB Netz AG](#)

[Präsentation Landesdirektion Sachsen](#)

[Presseinformation des Dialogforums](#)

Unternehmen	Anrede	Titel	Vorname	Nachname
Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.	Herr		Felix	Bartels
Deutsche Bahn AG	Herr		Michael	Baufeld
DB Netz AG	Herr		Julian	Beck
Stadt Heidenau	Herr		Holger	Berthel
Zweckverband Industriepark Oberelbe	Herr		Manfred	Elsner
Stadt Heidenau	Frau		Marion	Franz
Industrie- und Handelskammer Dresden	Herr		Matthias	Hartmann
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Frau	Dr.	Birgit	Hertzog
DB Netz AG	Frau		Susann	Holtorp
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Sascha	Köhler
Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)	Frau		Sabine	Kulikov
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Herr		Klaus	Leroff
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	Herr		Andreas	Liebig

Stadt Pirna	Herr		Steffen	Möhrs
DB Netz AG	Herr		Kay	Müller
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'	Frau		Annette	Nötzel
IFOK GmbH	Herr		Robin	Rieprich
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH	Frau		Simone	Ruby
Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge	Herr		Peter	Seifert
IFOK GmbH	Herr		Martin	Wachter
Zweckverband Industriepark Oberelbe	Herr		Stefan	Wenske
Stadt Dresden	Herr		Michael	Zedel
Landesdirektion Sachsen	Herr		Matthias	Zimmer
Landesdirektion Sachsen	Herr		Sebastian	Koppisch
Kreistag des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Herr		Mike	Herrmann

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung**Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden–Prag, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn. Er betont, dass die DB mit der Sitzung zeitnah nach dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens mit den Teilnehmenden in Austausch über die Ergebnisse treten und die nächsten Schritte besprechen möchte. Anschließend stellt er den Moderator Martin Wachter von ifok vor, der die Moderatorin Claudia Sikora krankheitsbedingt vertritt.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden zur vierten Sitzung. Er stellt kurz die Anwesenden vor, die zum ersten Mal am Dialogforum teilnehmen.

Anschließend stellt Herr Wachter die Tagesordnung vor. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke Dresden–Prag besprechen.
- Ein gemeinsames Verständnis vom weiteren Vorgehen der DB bei der Variantenfindung sowie zu aktuellen Themen aus dem Projektgeschehen erlangen.
- Die nächsten Schritte im Dialogprozess festlegen und besprechen, welche Arbeitsgruppen zukünftig im Rahmen der Arbeit des Dialogforums stattfinden sollen.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

2. Protokoll des 3. Dialogforums

Der Protokollant Robin Rieprich von ifok erläutert, dass keine Änderungswünsche zum Protokoll des dritten Dialogforums eingegangen sind. Auch in der Sitzung äußern die Teilnehmenden keine weiteren

Änderungswünsche. Das Protokoll gilt damit als verabschiedet und wird als finale Fassung auf der Projektwebsite der DB veröffentlicht¹.

3. Ergebnisse Raumordnungsverfahren

Herr Matthias Zimmer, Mitarbeiter der für das Raumordnungsverfahren verantwortlichen Behörde Landesdirektion Sachsen, stellt die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke Dresden-Prag, Abschnitt Freistaat Sachsen, vor (siehe [Präsentation](#)). Die Landesdirektion hat das Verfahren mit der Veröffentlichung und Übergabe der raumordnerischen Beurteilung an die Deutsche Bahn am 21. August 2020 abgeschlossen.

Zentrale Ergebnisse des Verfahrens sind, dass jeweils mit Maßgaben für den Volltunnel-Korridor und den Korridor für Variante G die Raumverträglichkeit bestätigt wurde. Eine Volltunnel-Variante lässt sich am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang bringen. Für die Korridor-Varianten D, E und F konnte die Raumverträglichkeit nicht bestätigt werden.

Anschließend stellt Herr Müller, DB Netz AG, die nächsten Schritte im Planungsverfahren aus Sicht der DB vor. Im nächsten Planungsschritt wird der optimale Verlauf für eine Volltunnel-Variante innerhalb des Volltunnel-Korridors gesucht. Parallel werden Optimierungen für den Korridor Variante G unter Berücksichtigung der raumordnerischen Beurteilung geprüft. Die Korridore D, E und F werden im Planungsverfahren nicht weiter betrachtet. Nach dem für 2024 angestrebten Abschluss der Vorplanung wird die Deutsche Bahn eine Vorzugsvariante an den Bundestag übergeben. Zu jedem der Planungsschritte werden Hinweise der Region eingeholt.

Herr Müller erläutert, dass die im Raumordnungsverfahren aufgenommenen Hinweise den jeweiligen Planungsbüros übergeben und im Rahmen der weiteren Planung geprüft werden.

Im Anschluss an die Präsentationen beantworten Herr Zimmer und Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

¹ <https://neubaustrecke-dresden-prag.de/> bzw. https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2020/09/2020-9-2-Protokoll-3.-Dialogforum_online.pdf

Entspricht die Reihenfolge der Maßgaben der Landesdirektion für die weitere Planung zur Neubaustrecke (Präsentation, S. 11-12) einer Priorisierung?

Nein, die Reihenfolge der Maßgaben entspricht keiner Rangfolge oder Priorisierung.

Die Hauptherausforderung bei der Variante G wäre – auch im Hinblick auf den „Barockgarten Großsedlitz“ – der Lärmschutz. Wie und wann im weiteren Planungsprozess wird das Thema „Lärm“ betrachtet?

Lärmschutz wird ein wichtiges Thema im weiteren Planungsprozess sein. Gutachter werden in der Detailplanung den Ist-Zustand erfassen und Lärmprognosen aufstellen. Im Rahmen der weiteren Planungen wird auf Basis der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der Vorplanung eine schalltechnische Voruntersuchung durchgeführt. Die DB plant zudem in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Heinrich Hertz Institut eine Gesamtsimulation des Lärms zu erstellen.

Hinweis: Bei der Bahnstation Heidenau-Großsedlitz besteht Zugang zu einem historischen Weg zum Barockgarten. Wenn dort in der Nähe der Tunneleingang für die Neubaustrecke gebaut würde, wäre dies ein starker Eingriff ins Landschaftsbild.

Was ist der Stand bezüglich des Tunneleingangs?

Hierzu kann es noch keine Festlegung geben. Es sind im Rahmen der Variantensuche weitere Untersuchungen notwendig. Das Dialogforum wird zu den Ergebnissen der Untersuchungen informiert werden, sobald diese vorliegen.

Hinweis: Drei zentrale Themen bei der Variantenfindung sind die Folgen der Neubaustrecke auf die Belüftung der betroffenen Täler, eine ganzheitliche Lärmbetrachtung sowie die Berücksichtigung der Hydrologie. Wir erwarten, dass die technischen und planerischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, sodass diese Themen sorgfältig untersucht und die entsprechenden Ergebnisse dem Dialogforum vorgestellt werden.

Im Rahmen der weiteren Planungen wird auf Basis der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der Vorplanung eine schalltechnische Voruntersuchung durchgeführt. Die DB plant zudem in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Heinrich Hertz Institut eine Gesamtsimulation des Lärms zu erstellen.

Kann es sein, dass durch die Bauleitplanung in Heidenau ein dortiger Tunneleingang ausgeschlossen wird?

Nein, die DB ist im Austausch mit der Stadt Heidenau. Beeinträchtigungen zwischen der Bauleitplanung und der Planung der Neubaustrecke sollen so vermieden werden. Die DB Netz AG hat sich zudem an die Vorgaben des Regionalplans zu halten. Im Übrigen stellt das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ein sonstiges

Erfordernis der Raumordnung dar, welches mit entsprechender Gewichtung in die Abwägung der Bauleitpläne einzustellen ist.

Werden in Heidenau bereits Grundstücke durch die DB angekauft?

Die DB befindet sich mit einem Eigentümer im Austausch zur Nutzung eines Gebäudes als Infozentrum. Grundsätzlich ist ein Grunderwerb im Rahmen der Vorplanung allerdings nicht vorgesehen.

Hinweis eines Teilnehmenden: Den Niederhof Heidenau zu erhalten und gleichzeitig bei einer entsprechenden Streckenführung Brückenpfeiler unmittelbar daneben zu positionieren, wäre nicht angemessen. Hier ist ein innovativeres Vorgehen gefragt.

Gibt es eine individuelle Antwort auf die Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren?

Der Anlage 3 zu den Raumordnungsunterlagen ist der Umgang mit den jeweiligen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange zu entnehmen. Die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sind im Anhang 3 zusammenfassend aufgeführt und beantwortet. Eine separate Beantwortung der Einzelanliegen ist nicht durch die Landesdirektion vorgesehen.

Wie wird mit dem Erdaushub beim Tunnelbau umgegangen?

Erste Überlegungen dazu, wo die Erdmassen abgelagert werden können, sind den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zu entnehmen. In der Ausplanung der Varianten muss dann konkret ausgearbeitet werden, wie mit dem Aushub umgegangen wird.

Welche Überlegungen gibt es zum dem notwendigen Nothalt im Tunnel?

Auch diese Frage wird Teil der weiteren Ausarbeitung der Varianten sein. Ziel ist es, Standorte zu identifizieren, die aus geologischer Sicht sinnvoll sind und gleichzeitig oberirdisch möglichst wenig Betroffenheiten auslösen. Das Thema kann vertiefend im Dialogforum besprochen werden, wenn die entsprechenden Planungsergebnisse vorliegen.

Wie werden Beeinträchtigungen während der Bauphase mit Blick auf die Umwelt berücksichtigt?

Dies wird Teil des weiteren Planungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens sein. Das Ausmaß der Beeinträchtigung während der Bauphase wird auch in die Auswahl der Vorzugsvariante einfließen.

4. Aktuelles aus dem Projektgeschehen

Schwerpunkte der Einwendungen im Raumordnungsverfahren

Herr Müller, DB Netz AG, stellt die thematischen Schwerpunkte der Einwendungen im Raumordnungsverfahren vor ([Präsentation](#), Seiten 12-22). Er kündigt an, dass in kommenden Sitzungen des Dialogforums die Hinweise erneut aufgegriffen werden können und die DB den aktuellen Bearbeitungsstand vorstellt.

Vermessung und Erkundungsbohrungen

Herr Müller informiert das Forum zu dem aktuellen Stand der Vermessungsarbeiten sowie der Erkundungsbohrungen, die seit Sommer 2020 an ausgewählten Punkten entlang der Bestandsstrecke und im Untersuchungsraum der Neubaustrecke vorgenommen werden (Präsentation, S. 23-25).

Planung und Sonstiges

Anschließend stellt Herr Müller weitere aktuelle Themen aus dem Bereich der Planungen vor (Präsentation, S. 26). Für den Bereich des gemeinsamen Planungsraums wurde die Ausschreibung der Planungsleistung im August 2020 veröffentlicht. Mit den Planungen kann voraussichtlich Ende des ersten Quartals 2021 begonnen werden. Für die Einbindung der Neubaustrecke in die bestehende Bahnstrecke bei Heidenau wurde die Planung an das Büro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Dresden vergeben.

Im Anschluss an die Präsentation beantwortet Herr Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Welche technischen Vorgaben für die Einbindung in Heidenau werden dem Planungsbüro vorgelegt?

Alle technischen und gesetzlichen Vorgaben sind durch den Planer einzuhalten. Grundsätzlich soll der Planer unvoreingenommen verschiedene Varianten und Möglichkeiten ausarbeiten.

Welcher Planungsraum wird für die Erarbeitung von Lösungen für die Einbindung betrachtet?

Grundsätzlich wird der Raum ab der Gemarkungsgrenze zwischen Dresden und Heidenau betrachtet. Jedoch werden teilweise für die Planungen auch Daten aus Dresdener Gemarkung angefragt, die für eine Kontextualisierung mitbetrachtet werden.

Für welche Geschwindigkeiten soll die Neubaustrecke ausgelegt werden?

Die Bestandsstrecke von/nach Dresden ist für bis zu 160 km/h ausgelegt. Personenzüge sollen mit bis zu 160 km/h aus der Bestandsstrecke ausfädeln und dann im Tunnel bis zu 200 km/h fahren können. Im Rahmen der Vorplanung wird außerdem untersucht, welche Auswirkungen auf die Planung bei Umsetzung einer Streckengeschwindigkeit für Personenzüge bis zu 230km/h entstehen. Der Güterverkehr wird mit 120-140 km/h verkehren.

Wird auch eine mögliche Zielgeschwindigkeit von 230 km/h im Tunnel geprüft?

Der Planungsauftrag des Bundes besagt, dass die Tunnelstrecke für 200 km/h ausgelegt werden muss. Im Rahmen der Vorplanung wird zusätzlich untersucht, welche Auswirkungen (technische Ausrüstung, Signalabstände, Kosten etc.) bei Zielgeschwindigkeit 230 km/h für Personenzüge entstehen.

Gespräch BI Basistunnel nach Prag, Gemeinde Dohma sowie DB AG unter Leitung Prof. Dr. Stephan (TU Dresden)

Susann Holtorp, Abteilung Stakeholder-Management der DB Netz AG, stellt die Ergebnisse eines Gesprächs zwischen der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag, der Gemeinde Dohma sowie DB AG vor (Präsentation, S. 27).

Ergebnis ist, dass die BI weiter unter dem Dach des Forums und in Arbeitsgruppen regionale Kompetenz und ihre Lösungsideen konstruktiv einbringt.

Die DB hat als ein Ergebnis des Gesprächs rückwirkend eine Stellungnahme zu den konkreten Vorschlägen der BI im Zuge des Raumordnungsverfahrens veröffentlicht, in dem die Anpassungen der Vorschläge für das Verfahren erläutert werden. Diese ist online unter https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2020/08/2020_Stellungnahme-Anpassungen-Varianten-im-Rahmen-Raumordnungsverfahren.pdf abrufbar.

Die Teilnehmenden des Dialogforums haben keine Ergänzungen zu der Zusammenfassung des Gesprächs.

5. Einrichtung weiterer Arbeitsgruppen

Der Moderator stellt das im Selbstverständnis des Dialogforums vereinbarte Vorgehen bezüglich der Organisation von Arbeitsgruppen vor (Präsentation, S. 28). In diesem Zusammenhang erinnert er daran, dass

laut Selbstverständnis das Dialogforum nicht-öffentlich tagt und neue Teilnehmende nur auf Entscheidung des Forums zugelassen werden können.

Herr Müller stellt den Vorschlag der DB Netz AG vor, eine Arbeitsgruppe „Kriterienkatalog“ einzurichten (Präsentation, S.29). Die AG bespricht den Vorschlag der DB für einen Kriterienkatalog im Detail und arbeitet Hinweise zu möglichen Kriterien aus.

Im Ergebnis der folgenden Diskussion spricht sich das Dialogforum dafür aus, eine solche Arbeitsgruppe einzurichten. Teilnehmende weisen darauf hin, dass nicht nur die Auswahl der Kriterien, sondern auch die Gewichtung in der Arbeitsgruppe besprochen werden sollte. Herr Müller betont, dass eine Reihe von Kriterien bereits durch die rechtlichen Rahmenbedingungen und die verkehrlichen Ziele vorgeben sind. An diese Rahmenbedingungen muss sich die DB halten. Dennoch besteht ein gewisser Spielraum, sodass die DB den Austausch zu den Kriterien in einer Arbeitsgruppe für sinnvoll hält. Teilnehmende betonen, dass die DB im Dialogforum Unterlagen zu dem jeweils aktuellen Planungsstand vorstellen sollte, damit die Arbeitsgruppe fundiert arbeiten kann. Die DB sagt zu, die Forumsmitglieder im Dialogforum fortlaufend zu den aktuellen Planungsständen zu informieren.

Damit einigt sich das Forum auf die Einrichtung der Arbeitsgruppe „Kriterienkatalog“. Der erste Termin wird voraussichtlich 2021 stattfinden. Gegebenenfalls werden bereits 2020 andere Projekte im Rahmen einer Auftaktveranstaltung der Arbeitsgruppe berichten, wie sie diese Aufgabe bewältigt haben und ein gemeinsames Verständnis über Art und Wichtung der Kriterien für eine Vorzugsvariante erarbeitet haben.

Im Folgenden gibt ein Teilnehmender des Forums an, die DB, aber auch die Kommunen, sollten die Neubaustrecke als Chance betrachten, auch im Hinblick auf städtebauliche Aspekte.

Der Moderator fragt, ob es weitere Vorschläge für Arbeitsgruppen aus dem Teilnehmendenkreis gibt.

Im Folgenden schlägt der EVTZ vor, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die eine gemeinsame Lösung für einen Erkundungsweg erarbeitet. Der EVTZ beabsichtigt, einen ggf. länderübergreifenden Weg zu entwickeln.

Das Forum unterstützt auch diesen Vorschlag und die richtet die Arbeitsgruppe „Erkundungsweg“ ein. Nach Hinweis von Teilnehmenden wird festgehalten, dass auch touristische Verknüpfungspunkte zwischen Projekt und Region sowie die Nahverkehrsanbindung der touristisch relevanten Orte Thema der Arbeitsgruppe sein soll.

Die erste Sitzung soll Ende 2020 stattfinden.

Die Mitglieder des Dialogforums werden gebeten, der DB Netz AG bis zum 26. September mitzuteilen, ob und mit welchen Teilnehmenden sie an den Arbeitsgruppen mitwirken möchten. Auch Vorschläge für weitere relevante Teilnehmende, die nicht dem Dialogforum angehören, können eingebracht werden. Die Aufnahme

in das Dialogforum und in die Arbeitsgruppen von neuen Teilnehmenden kann nach dem gemeinsamen Selbstverständnis nur nach vorheriger Entscheidung der Mitglieder des Dialogforums erfolgen.

6. Nächste Schritte und Sonstiges

Herr Müller, DB Netz AG, stellt die geplanten nächsten Schritte im Dialogverfahren vor (Präsentation, S. 32-33).

Am 30. September (16 bis 17.30 Uhr) wird die Arbeitsgruppe Heidenau als eine Vor-Ort-Besichtigung stattfinden. Für die Auftaktsitzungen der neuen Arbeitsgruppen „Kriterienkatalog“ sowie „Erkundungsweg“ wird die DB mit Terminvorschlägen auf das Dialogforum zukommen.

Zudem schlägt die DB vor, Anfang Oktober 2020 einen Bürgerdialog durchzuführen. Teilnehmende des Dialogforums begrüßen den Vorschlag. Im Nachgang des Forums wird festgelegt, dass der Bürgerdialog als digitale Informationsveranstaltung zur Neubaustrecke Dresden–Prag am 7. Oktober 2020 stattfinden wird.

Das nächste Dialogforum soll im ersten Quartal 2021 stattfinden. Über den Termin und den Veranstaltungsort werden die Forumsmitglieder rechtzeitig vorab per E-Mail informiert.

Gemeinsame Botschaften aus dem 4. Dialogforum

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen Botschaften für eine gemeinsame Pressemitteilung ab (veröffentlicht auf der [Website](#)).

Verabschiedung

Herr Müller, DB Netz AG, bedankt sich bei den Mitgliedern für die Teilnahme am vierten Dialogforum. Anschließend verabschiedet der Moderator Herr Wachter die Teilnehmenden.
